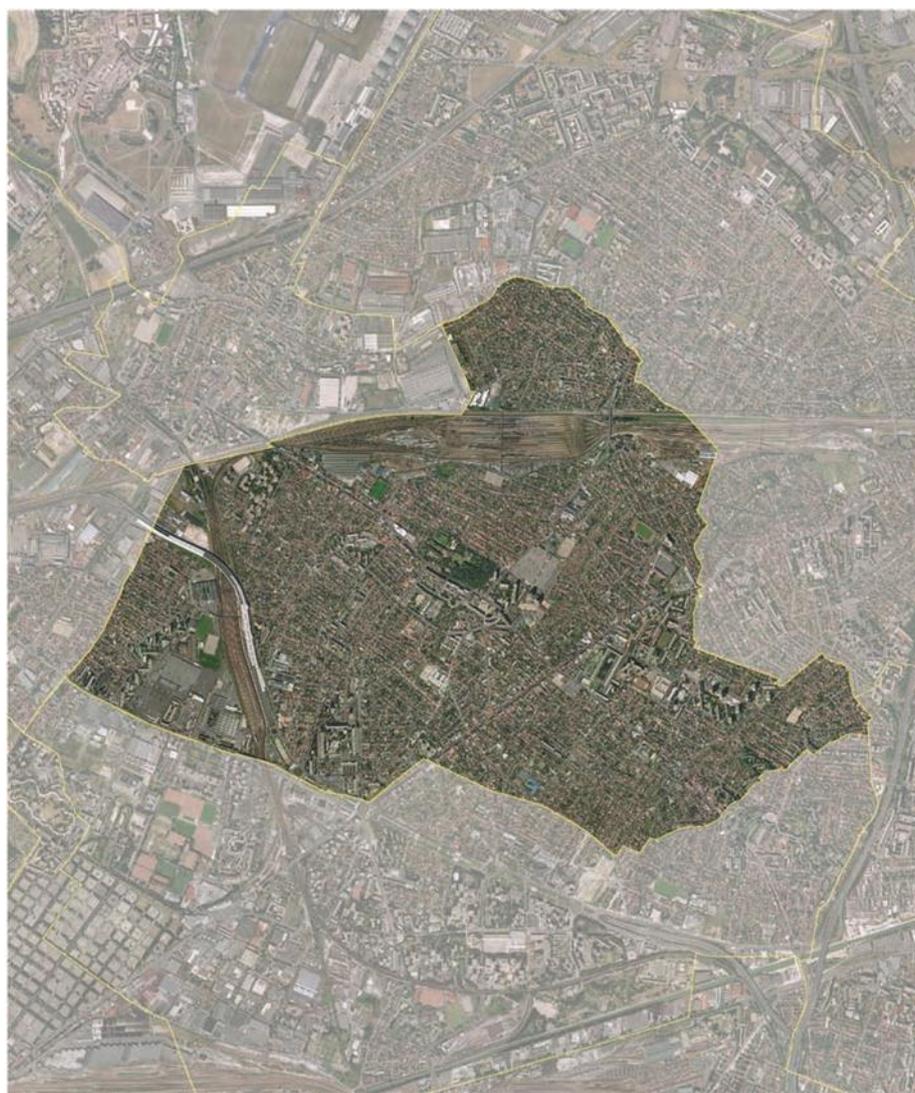


ENQUÊTE PUBLIQUE

Commune de Drancy

NOVENBRE - DECEMBRE 2017

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.

SOMMAIRE

RAPPORT D'ENQUÊTE

1. Généralités

1.1. Objet de l'enquête

1.2. Cadre juridique

1.3. Nature et caractéristiques du projet

1.4. Composition du dossier

2. Organisation et déroulement de l'enquête : Désignation du commissaire enquêteur

3. Modalités de l'enquête

3.1. Préparation et organisation de l'enquête

3.1.1. Réunions de travail

3.1.2. Visites des lieux

3.1.3. Organisation des permanences

3.1.4. Publicité de l'arrêté d'enquête

3.2. Incidents relevés au cours de l'enquête

3.3. Clôture de l'enquête et modalités de transfert du dossier et des registres d'enquête

3.4. Notification du procès-verbal de synthèse dressé par le commissaire enquêteur au maître d'ouvrage et mémoire en réponse de ce dernier

4. Analyse des observations

ANNEXES

Généralités

1.1. Objet de l'enquête

Demande formulée par le territoire Paris Terres d'Envol, en vue de la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Drancy, conformément au Code de l'Urbanisme.

1.2. Cadre juridique

- Code de l'Urbanisme (Article L123-13 et suivants) ;
- Code de l'Environnement (Article L123-1 et suivants et article R123-1 et suivants) ;

1.3. Nature et caractéristiques du projet

LA COMMUNE DE DRANCY ET SON CONTEXTE

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

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

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

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



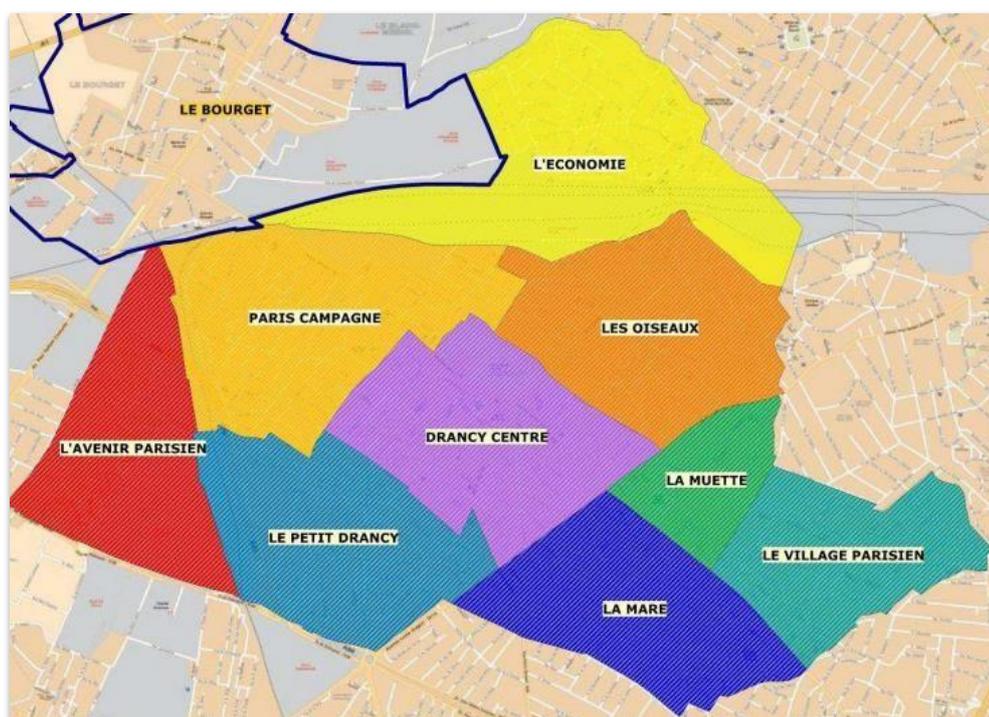
La commune de Drancy totalise 68 241 habitants (source : INSEE 2013) pour 12 532 emplois, traduisant ainsi son caractère résidentiel.

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

La commune est organisée en neuf quartiers :

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

Délimitation des neuf quartiers drancéens



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

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

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

- **Le Centre d'Envergure Européenne de Roissy** où sont concentrées de nombreuses entreprises qui bénéficient de la présence de l'aéroport international Charles de Gaulle et de la gare d'interconnexion TGV : Garonor et zones d'activités d'Aulnay-sous-Bois, Z.I. de Paris Nord II, Parc des Expositions de Villepinte, centre d'activités Tremblay-Charles de Gaulle,
- **La Plaine-Saint-Denis**, pôle économique majeur dont le développement joue un rôle important dans la structuration du territoire,

- **La plateforme aéroportuaire du Bourget** : activités aéronautiques liées à l'aéroport d'affaires dont la réorganisation fait l'objet de la Mission Interministérielle relative au redéploiement de la Plateforme Aéroportuaire, qui concerne notamment le Musée de l'Air et de l'Espace.

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

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

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

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

Sept compétences obligatoires en propre :

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

Trois compétences partagées avec la Métropole du Grand Paris :

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

LE DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE COMMUNAL

TRANSPORT ET DÉPLACEMENTS

Réseau routier

La commune de Drancy est bien desservie par des infrastructures routières d'envergure régionale et fortement interconnectées.

Drancy est notamment traversée par l'autoroute A86 qui forme une rocade autour de la capitale pour desservir l'ensemble de la petite couronne. Voie de très grande circulation, elle associe les différentes formes de mobilité et plusieurs trafics (transit, échange, interne).

Le demi-échangeur n°13 est localisé directement sur la commune, au sud. L'échangeur n°14, situé sur la commune de Bobigny, assure également la desserte de la ville de Drancy.

La commune est par ailleurs localisée à proximité directe de deux autres autoroutes :

- L'autoroute A1, au nord de la commune, accessible au niveau de l'échangeur n°5 du Bourget ou via l'A86. C'est un axe qui permet de relier la capitale au nord de la France. Il dessert l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.
- L'autoroute A3, à l'est de la commune, notamment accessible par l'échangeur n°5 Drancy-Aulnay. C'est un axe qui traverse la Seine-Saint-Denis en partant de Paris à la porte de Bagnolet, et rejoint l'A1 sur la commune de Gonesse dans le Val-d'Oise.

L'ex nationale 2 est également un axe majeur en limite ouest de la commune. Elle relie, tout comme l'autoroute A1, Paris (Porte de la Villette) au nord de la France. Cet axe supporte un trafic poids lourds important, en lien avec les zones d'activités qu'elle dessert.

L'ex nationale 186, qui longe en partie la limite communale sud de Drancy, constitue un axe important du département. Il dessert d'Est en Ouest Bobigny, Préfecture du Département.

La bonne accessibilité de la commune de Drancy est contrebalancée par la forte fréquentation du réseau structurant. Les autoroutes A1, A3, A86 ainsi que l'exRN2 sont régulièrement saturées.

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.
- La route départementale 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%.

Les RD 30 et 115, et dans une moindre mesure l'ex RD40 (rue Roger Salengro au sud, rue Anatole France au nord), constituent l'armature principale sur laquelle s'organise le réseau de desserte de la commune.

Le réseau de voies communales est important. A l'exception du quartier de l'Avenir Parisien, ce réseau apparaît bien maillé et organisé.

Le réseau de voirie communal montre des signes de vétusté, qui proviennent notamment d'un défaut d'entretien dans les années 1980-1990. Aussi, la Municipalité engage depuis plusieurs années des travaux de requalification.

Transports en commun

La commune de Drancy est desservie directement par deux lignes de transport en commun structurantes, le RER B et le tramway T1, qui confèrent au territoire une accessibilité relative, puisque ces lignes sont respectivement localisées en limites communales Nord et Sud, et sont ainsi excentrées pour nombre de Drancéens. A proximité également de Drancy, les lignes de Métro 5 et 7 complètent le réseau lourd.

Le réseau de bus, notamment par le biais des lignes Mobilien, assure le rabattement vers les gares.

Dans les années à venir, d'importants projets de transports en commun (Gare GPE Drancy-Bobigny et Gare GPE Le Bourget RER) concerneront directement le territoire avec en conséquence une accessibilité améliorée, mais qui restera là encore polarisée sur la périphérie de la ville.

Deux gares RER B (réseau SNCF) sont accessibles pour les Drancéens :

- ➔ La station **Drancy** située sur le territoire communal, qui attire autant d'usagers venant de Drancy que du Blanc-Mesnil,
- ➔ La station du **Bourget** en limite de commune.

Ces arrêts de RER permettent de rejoindre la gare du nord en 12 à 15 minutes et Châtelet-Halles en 15 à 18 minutes. En direction du Nord, ils permettent de relier l'aéroport Roissy Charles de Gaulle en une vingtaine de minutes.

Ces gares sont situées sur le tronc commun de la ligne RER B, bénéficiant ainsi d'une cadence relativement élevée. Un train circule toutes les 3 ou 6 minutes en heures de pointe sur la commune. En heures creuses, la fréquence reste importante avec un train toutes les 6 à 9 minutes.

L'aire d'accessibilité piétonne de ces gares (rayon de 800 mètres autour de la gare, soit environ 10 minutes à pied) couvre une part relativement faible du territoire, à savoir essentiellement les quartiers de pavillonnaire de l'Economie et des Oiseaux, la cité du Nord et les pavillons qui la prolongent à l'est.

Afin d'améliorer l'attractivité de la gare RER de Drancy, la Ville envisage, à proximité, la création d'un parking d'intérêt régional d'environ 200 places.

Depuis le dernier prolongement à l'ouest réalisé en 2012, la ligne de tramway T1 relie la station de métro Les Courtilles, de la ligne 13, située à la limite des communes d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers, d'une part, à la gare RER E de Noisy-le-Sec. Le parcours demande un peu plus d'une heure et dessert trente-six arrêts sur dix-sept kilomètres, avec des interconnexions nombreuses : RER C, D et E, métro 5, 7 et 13, tramways T5 et T8. La ligne, qui a rencontré un rapide succès, transportait 115 000 voyageurs en moyenne par jour ouvré en 2009. Les rames circulent à la fréquence d'un passage toutes les cinq minutes aux heures de pointe et de six à huit minutes aux heures creuses, du lundi au vendredi. La fréquence est moins importante de 21 h à la fin du service, ainsi que les week-ends.

Sur la commune de Drancy, la ligne de tramway T1 dessert la partie sud-ouest de la commune (quartier de l'Avenir Parisien) sans la traverser, en longeant la rue de Stalingrad.

Le métro du Grand Paris Express est un projet majeur de transport en commun à l'échelle de la région francilienne. Au sein de ce nouveau réseau structurant, 155 kilomètres de métro automatique en double boucle sont prévus, articulés autour d'une quarantaine de gares, pour la plupart en correspondance avec le réseau existant. Le futur métro GPE permettra la desserte à la fois du cœur de l'agglomération, avec le prolongement de la ligne de métro 14 (au nord et au sud) et des territoires de proche et moyenne couronne.

Drancy est directement concernée car la commune sera bordée par les lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Deux gares seront accessibles aux Drancéens : la gare Drancy-Bobigny (ligne 15), située sur la commune, et la gare Le Bourget RER (lignes 16 et 17) localisée sur le territoire du Bourget. Ces gares devraient être mises en service respectivement en 2025 et 2023-2024.

La gare Drancy-Bobigny, desservie par la ligne 15, est prévue au nord de la rue Stalingrad et à l'ouest des voies SNCF de la Grande Ceinture. Elle sera construite à proximité de la future gare Tangentielle Nord, du Tramway T1 et des liaisons bus.

Elle améliorera la desserte des secteurs d'habitations en cours de rénovation situés autour de la gare, ainsi que du centre hospitalier Avicenne ou encore de l'université Paris XIII. L'arrivée du métro permettra un gain de temps de déplacements de l'ordre de 25 minutes pour les habitants du quartier de l'Avenir Parisien et des communes limitrophes se rendant par exemple à la Défense.

La Gare du Bourget RER est située à la jonction de trois communes : le Bourget, la Courneuve et Drancy. Elle sera desservie par les lignes 16 et 17 en correspondance avec le RER B, la Ligne T11 Express et la gare routière. Son implantation devrait s'accompagner d'une revalorisation importante des tissus urbains proches, que ce soit à Drancy, et notamment sur l'ancien site Saint Gobain, ou au Bourget, avec le quartier Bienvenue. La connexion entre la gare et les tissus résidentiels drancéens est un enjeu fort de la conception de la gare et de ses accès.

Une gare Drancy-centre

Depuis plusieurs années la municipalité et la population drancéenne se mobilisent pour faire entendre leurs voix auprès du STIF, le Syndicat des Transport d'Île-de-France, afin que la ligne 15 prévue dans le cadre du Grand Paris desserve le cœur de la ville avec une station supplémentaire « Drancy centre ». Les gares aujourd'hui programmées restent excentrées, difficilement accessibles (coupures créées par les grandes infrastructures) et ne permettent pas à la commune de sortir de la situation d'enclavement de ses habitants, ni de bénéficier d'un véritable regain d'attractivité pour accueillir une population nouvelle.

En terme urbain, une gare au centre, facilement accessible du plus grand nombre, aurait un effet bien plus important pour le désenclavement de la commune, que les gares programmées, localisées sur des secteurs isolés du territoire par les grandes infrastructures de transport.

La desserte de Drancy par son centre nécessite une **modification substantielle du tracé de la ligne 15**.

La ligne T11 Express est un aménagement de grande envergure dont le tracé de 28 kilomètres desservira le nord francilien. Ce projet reliera 14 gares, de Sartrouville à Noisy-le-Sec en traversant les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Il permettra de réaliser ce trajet rapidement, en 35 minutes.

Dans le premier tronçon, la gare T11 Express la plus proche de Drancy sera la gare du Bourget. Celle-ci deviendra dans le cadre de ce projet un pôle multimodal, renforcé par la suite par l'arrivée du Métro du Grand Paris Express.

Avec la mise en œuvre du second tronçon du T11 Express, la commune de Drancy sera directement desservie par deux gares sur son territoire : la gare Drancy-Bobigny et la gare Le Bourget RER, qui constitueront également à terme deux gares du Métro du Grand Paris Express. Comme pour les Gares GPE, les gares T11 Express desserviront la commune sur sa périphérie. A noter que dans le cadre de la réalisation du second tronçon, deux emplacements réservés ont été instaurés au PLU de Drancy.

La commune est également concernée par :

- Le projet d'extension de la ligne 7 du métro jusqu'au Bourget. Ce projet, inscrit au SDRIF, se situerait en limite de la commune et contribuerait à une amélioration de

la desserte du secteur en transport collectif. Aucune étude n'a pour l'heure été lancée dans le sens de ce prolongement.

- Le projet CDG Express, liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. Le projet, d'abord abandonné sous sa forme initiale fin 2011 a été relancé en 2014, avec une mise en service prévue en 2023. Cette liaison ne fera que passer sur le territoire de Drancy, sans le desservir.

Le territoire drancéen, sans relief, est favorable aux déplacements cyclistes et piétons. Quelques aménagements en faveur des modes doux existent. Ils se concentrent dans le centre-ville ou permettent de traverser les voies ferrées. Le réseau mériterait d'être complété afin de mailler l'ensemble du territoire et notamment de pacifier les liaisons vers les transports en commun structurants, existants ou en projet.

PAYSAGE ET STRUCTURE URBAINE

Le tissu urbain de Drancy est le reflet de son histoire et des différentes époques de son urbanisation.

Les plus anciennes traces de présence humaine connues datent de l'époque gauloise. Le centre du bourg originel, autour duquel la ville s'est constituée, se trouvait non loin de l'emplacement actuel du carrefour de la rue Anatole France et de la rue Sadi Carnot où les recherches archéologiques situent une église, Saint Germain l'Auxerrois.

Le cadastre napoléonien fait apparaître une série de constructions regroupées autour du noyau médiéval et un seul écart, la ferme du Petit Drancy à l'emplacement actuel de la fourche constituée par la rue R. Salengro et de la rue F. Pena. Le réseau viaire local rayonne autour du village et se raccorde à un système de voies principales, d'origine romaine, dont les tracés ont donné lieu aux actuels boulevards de Stalingrad et rue Maurice Lachâtre.

Edifié au XVIII^{ème} siècle et reconstruit au XIX^{ème}, le château et son parc sont les principaux témoins existants du patrimoine de la ville. Un élément de la grille du château est classé monument historique.

Au début du XIX^{ème} siècle, l'habitat reste très localisé autour des rues de la République, Saint-Denis et Rigaud. Les activités agricoles se développent grâce à la demande de Paris et à l'amélioration des voies de communication.

L'urbanisation des terres agricoles commence avec l'arrivée du chemin de fer et la mise en service en 1858 de la ligne Paris - Soissons, puis de la grande Ceinture en 1882. Les activités industrielles suscitées par le chemin de fer prennent naissance dans la Plaine Saint Denis et ne s'étendent pas au-delà des deux lignes qui évitent le centre et traversent la ville de Drancy au nord et à l'ouest. Drancy restera une ville résidentielle.

Les propriétés agricoles seront loties à partir de la fin du XIX^{ème} siècle et accueilleront l'habitat ouvrier. La Cité du Nord, construite par la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, est le premier ensemble d'habitat collectif de la commune. Les lotissements, découpés sans que les terrains soient viabilisés, ont donné lieu à un habitat individuel de qualité médiocre jusqu'à la période de l'entre-deux guerres.

Pour faire face à la croissance démographique et organiser l'urbanisation, la première phase de la Cité Jardin est construite en 1921 et étendue à partir de 1929 par la Cité Paul Bert.

A partir de 1931, la cité de la Muette, partiellement détruite en 1976, est édifée et offre 950 logements d'habitat collectif sous forme de tours et de barres. La Cité de la Muette est classée au double titre de son intérêt pour l'histoire de l'architecture mais surtout dans le

cadre du devoir de mémoire, puisqu'elle « abritait » le plus important camp de concentration des Juifs arrêtés en France entre 1941 et 1944.

Après la deuxième guerre mondiale, de nombreuses réalisations d'ensembles collectifs d'habitations voient le jour dans différents quartiers de la ville. Les bâtiments de la ZAC Centre-Ville, à partir des années 80, prennent place dans le noyau historique.

Dans les années 90, le développement résidentiel se poursuit dans les quelques dents creuses restantes sur le territoire, avec par exemple la réalisation de la résidence Le Petit Drancy. Cette décennie est par ailleurs marquée par deux évolutions importantes du territoire localisées dans le quartier de l'Avenir Parisien : la réalisation d'un tronçon de l'Autoroute A86 (mis en service en 1994) et la construction, en renouvellement d'une emprise industrielle, du centre commercial Avenir (inauguration en 1995).

Depuis les années 2000, le développement de la commune est quasi exclusivement porté par une dynamique de renouvellement urbain, les espaces non bâtis se faisant de plus en plus rares.

Deux types de secteurs focalisent les mutations urbaines, et les nouvelles constructions :

- Les grands ensembles d'habitat collectifs, datant des années 1940 à 1970, qui présentent de nombreux dysfonctionnements urbains et concentrent les difficultés sociales. Les cités Pierre Sépard et Jules Auffret ont ainsi fait l'objet d'une recomposition lourde, avec de nombreuses démolitions-reconstructions, dans le cadre d'un Projet de Rénovation Urbaine (PRU). D'autres quartiers, toujours dans le cadre de PRU, ont été requalifiés, tout en maintenant en partie les constructions existantes. C'est par exemple le cas des cités du Nord et Thaïs.
- Les grands axes de circulations, composés d'un tissu très hétérogène, sous-densifiés au regard de leur potentiel. Les routes départementales RD30, RD115 ainsi que les axes localisés en périphérie direct du centre-ville, comme la rue Marcelin Berthelot notamment, sont concernés par des opérations de renouvellement ponctuelles, avec la construction d'immeubles collectifs en remplacement d'un habitat pavillonnaire ou villageois, et parfois d'activités. Dans une moindre mesure, la rue Anatole France, en particulier en approche de la gare RER, fait également l'objet de mutations.

Les emprises économiques localisées le long des voies ferrées sont également des secteurs de mutation privilégiés, du fait du départ de certaines industries du territoire dans les années 2000. C'est dans ce contexte que plusieurs projets ont vu le jour le long du faisceau ferroviaire :

- La construction d'un centre technique intercommunal,
- L'aménagement d'une aire d'accueil des gens du voyage,
- La réalisation d'une opération groupée de 20 villas (en cours en 2016).

Une friche industrielle de taille importante est apparue, dans les années 2000, le long des voies ferrées. Il s'agit des terrains du Baillet.

Le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, dont le site se situait au Nord du quartier de l'Avenir Parisien, a généré également une nouvelle friche économique, à proximité de la gare RER Le Bourget.

Il est par ailleurs à noter dans les années 2000, une politique de développement des équipements en accompagnement de la croissance démographique. Certains ont été construits sur d'anciens terrains d'activités (centre technique intercommunal).

D'autres ont été réalisés en comblement des dernières dents creuses du territoire, comme c'est le cas notamment du pôle d'équipements rue Louis Delaplace ou encore de l'EHPAD La Colombe.

D'autres encore, comme la Médiathèque Georges Brassens ou l'institut médico éducatif Ladoucette, ont été réalisés en renouvellement urbain le long de la RD30.

En dehors des développements urbains, les années 2000 sont marquées par le réaménagement de la place de l'Hôtel de Ville, et son percement par la rue Charles de Gaulle, permettant ainsi une traversée plus aisée du centre-ville pour les automobilistes et une meilleure desserte par les transports en commun.

En 1999, la commune ne comptait déjà quasiment plus d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. Seuls deux secteurs, occupés par des serres (0.65 hectare), étaient considérés comme espaces agricoles. Ces emprises ont aujourd'hui évolué car elles ont fait l'objet de projet pour accueillir une école et des logements. **Le bilan de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers est donc de 6500m² entre 1999 et 2016.**

En revanche, la commune comptait en 1999 plusieurs espaces ouverts, pour une superficie estimée à 57.34 hectares. Entre 1999 et 2016, environ 4.88 hectares d'espaces ouverts ont disparu.

Des dents creuses ont été comblées au profit d'équipements. Quelques secteurs pavillonnaires limités se sont développés sur des terrains non bâtis. Enfin, les projets de renouvellement urbain de la cité du Nord et du quartier Jules Auffret ont entraîné une diminution des espaces verts commun, au profit de constructions à taille humaine et d'une réorganisation viaire.

La morphologie urbaine du territoire drancéen se caractérise donc par une juxtaposition de tissus urbains variés. L'habitat pavillonnaire, issu des grands lotissements de la fin du XIX^{ème} siècle, couvre plus de la moitié du territoire. Il est ponctué de nombreuses résidences d'habitat collectif, de grands équipements ou encore de quelques petites zones d'activités.

Le tissu du centre-ville, créé dans le cadre d'une ZAC dans les années 80-90, constitue un ensemble particulier dans le paysage et dans le fonctionnement urbain, de même que la cité-jardin des années 20-30.

Le long des grands axes de ville, un tissu composite s'étend, caractérisé par un renouvellement et une densification progressive.

L'habitat pavillonnaire domine sur le territoire drancéen. Il couvre une superficie estimée à environ 408 hectares, soit plus de 52% de la commune. Cette estimation intègre les voies résidentielles ainsi que les constructions d'habitat collectif isolées au sein du tissu pavillonnaire.

Ce tissu est en très grande majorité issu des opérations de lotissements de la fin du XIX^{ème} siècle, qui ont concerné tous les quartiers de la ville.

Les constructions se sont échelonnées tout au long de la première moitié du XX^{ème} siècle, parallèlement à l'accroissement de la population sur la ville, qui passe de 1247 habitants en 1901 à 4190 en 1911 pour atteindre 15 582 habitants en 1921 et jusqu'à 51 156 habitants en 1931. Cette urbanisation massive répond à l'origine au souhait de la main d'œuvre parisienne de se rapprocher des usines de la Plaine Saint Denis.

Typique d'un urbanisme de conquête, ces opérations ont été établies selon une trame régulière et orthogonale de découpage. A l'échelle des quartiers, le maillage des voies est continu et forme des îlots. Le réseau est peu hiérarchisé.

Les pavillons ont été construits sur un parcellaire de 300 m² en moyenne. Le quartier de l'Economie, au Nord des voies ferrées, se distingue par un parcellaire légèrement plus grand

(entre 400 et 600 m² en moyenne). Les parcelles sont plutôt étroites et longues, impliquant fréquemment une implantation en mitoyenneté.

L'exiguïté des parcelles, l'existence des remises, ateliers ou annexes, ont pour effet de ne pas dégager de surfaces libres en cœur d'îlot. Ces secteurs sont peu végétalisés, à l'exception des retraits par rapport à l'alignement et des arbres de haute tige plantés sur le domaine public.

Réalisés lot par lot par les propriétaires, les constructions présentent une grande diversité d'aspect mais dont l'architecture reste homogène.

Certains pavillons ont été reconstruits ou surélevés, mais la grande majorité compte un rez-de-chaussée et un étage, ou un comble aménagé.

Quelques opérations d'habitat groupé se démarquent dans le tissu pavillonnaire. Elles ont pour la plupart été réalisées dans les années 50 et se caractérisent, contrairement aux grands lotissements, par une homogénéité des constructions. Parmi ces opérations, on notera les « maisons castors » construites autour de la rue du Commandant Louis Bouchet.

Dans le tissu pavillonnaire, spontané comme groupé, on observe depuis quelques années un phénomène de découpe de pavillons en plusieurs logements, de transformation d'annexes en logements, de densification anarchique des parcelles..., avec pour conséquence des problèmes d'habitabilité, une mauvaise insertion dans l'environnement et une dégradation du cadre de vie.

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. Ce sont les quartiers de l'Avenir Parisien, La Mare et le Petit Drancy qui sont le plus concernés.

Ces phénomènes de division pavillonnaire (très peu de divisions foncières constatées), et plus généralement de dégradation du tissu résidentiel, sont ainsi particulièrement marqués dans les quartiers de l'Avenir Parisien et de l'Economie, soit les deux quartiers « en marge » de la ville, du fait des coupures urbaines.

Les capacités de densification et de mutation des tissus pavillonnaires restent faibles

Les tissus pavillonnaires de la ville se sont construits de manière très régulière, laissant peu de vides urbains. En effet, il ne subsiste que de rares dents creuses et les parcelles étant petites (300m² en moyenne), leur division est difficile et aboutit à des situations urbaines inadaptées. La densité du tissu est relativement élevée pour une typologie pavillonnaire. Le potentiel de densification de ce tissu est donc faible. Par ailleurs, l'habitat individuel est fortement recherché en proche périphérie de Paris, ce qui limite le potentiel de mutation. L'enjeu est davantage lié à une revalorisation du bâti existant et à une maîtrise du développement pavillonnaire dans le but de préserver un cadre de vie résidentiel agréable. Néanmoins, le quartier de l'Avenir Parisien, en voie de paupérisation va bénéficier d'un effet levier « gare » pour engager une mutation douce du tissu vers des formes intermédiaires.

De la même manière, le renouvellement des tissus pavillonnaires à proximité de la cité G. Roulaud, et notamment des « maisons castors », pourrait être envisagé en lien avec l'arrivée de la gare GPE Drancy-Bobigny.

Par ailleurs, l'attractivité des secteurs pavillonnaires jouxtant le centre-ville entraîne leur progressive transformation. C'est notamment le cas du triangle situé entre la RD30, la RD115 et la rue Marcelin Berthelot.

Enfin, quelques grands axes de la ville sont encore bordés complètement ou partiellement d'habitat pavillonnaire (RD115 au Nord, rue Anatole France, rue Roger Salengro). Ces linéaires possèdent un potentiel de mutation, qui augmentera en fonction du renforcement des transports.

La commune de Drancy présente un **tissu d'habitat collectif** varié, qui couvre environ 98 hectares (voirie comprise), soit 12.6% du territoire.

Au centre, une opération de ZAC des années 80-90 a concouru à recomposer un cœur de ville dense et homogène autour des équipements administratifs. Des constructions d'habitat collectif prolongent la centralité sur les rues adjacentes.

Dans les autres quartiers, exception faite des quartiers de l'Economie et de la Mare, de nombreuses cités ou résidences, construites en majorité dans les années 40 à 70, viennent ponctuer le tissu pavillonnaire. Au cours de la dernière décennie, plusieurs projets ont été menés sur ces tissus, notamment dans le cadre de la convention ANRU, afin d'améliorer le cadre de vie des habitants.

Les premiers grands ensembles ont été bâtis très tôt sur le territoire drancéen, avec la construction de la cité de la Muette dès les années 30.

La ville de Drancy se dote ensuite au début des années 50 d'un Office Public d'HLM, dans le but d'organiser la croissance urbaine, et lance une série d'opérations d'envergure : cité Paul Vaillant Couturier, cité Gaston Roulaud, cité Paul Eluard et Danièle Casanova, réalisées par Marcel Lods. L'architecte Roger Gilbert signe la cité Youri Gagarine, la cité Marcel Cachin et la cité Jules Auffret. La cité de l'Abreuvoir, en limite de Bobigny, est construite par Aillaud.

Ces cités vont prendre place au sein des quartiers résidentiels sur d'importants terrains encore non bâtis (parfois occupés par des bidonvilles), créant ainsi une mixité urbaine.

Ces secteurs d'habitat collectif présentent des caractéristiques morphologiques typiques de l'urbanisme des années 60 : tours et barres implantées en plan libre sur des parcelles de grande taille, sans lien avec les voies, et accompagnées de vastes espaces plantés ou zones de stationnement. Quelques équipements sont construits directement au cœur des cités les plus importantes.

La qualité et l'habitabilité de certaines zones y était très médiocre. C'est la raison pour laquelle la ville de Drancy a engagé un important programme de rénovation urbaine. Dans le cadre de la convention ANRU1 signée en 2008, certains grands ensembles ont fait l'objet de projets de recomposition importants. C'est notamment le cas des quartiers Jules Auffret, Pierre Sépard, cité du Nord et cité Thaïs. D'autres ont été concernés par des travaux de résidentialisation, de réhabilitation... qui ont permis de requalifier le cadre de vie des habitants, sans intervention lourde.

Certains quartiers, qui concentrent encore difficultés sociales et dysfonctionnements urbains, sont concernés par la nouvelle géographie prioritaire de la ville, et pourront à ce titre faire l'objet de projets dans les années à venir.

Les principaux ensembles d'habitat collectif, existants sur le territoire Drancéen, où le logement social est majoritaire, mais comprenant également quelques copropriétés sont :

- **Cité Cachin (Village Parisien)**

La Cité Marcel Cachin, conçue par l'architecte Roger Gilbert, a été construite en 1968. Elle regroupe 484 logements répartis à travers 5 tours de 14 étages et une barre de 5 étages.

La Cité Cachin, gérée par l'OPH Drancy, a fait l'objet, dans le cadre de l'ANRU1, de travaux de réhabilitation des tours et de résidentialisation. L'achèvement de la résidentialisation au nord de la rue des Bois de Groslay est programmé pour 2017. Cette cité est localisée dans la continuité du quartier Jules Auffret voisin, qui a été profondément recomposé dans le cadre du Programme de Rénovation Urbain. La cité « Marcel Cachin » est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

- **Cité de l'abreuvoir (Village Parisien)**

La cité de l'Abreuvoir est localisée en grande majorité sur la commune de Bobigny. Quelques bâtiments sont situés sur la commune de Drancy, au niveau de la rue d'Amsterdam et de la rue de Budapest. L'ensemble global est formé de 1500 logements, construits dans les années 60. La cité a été conçue par Émile Aillaud et J. Védres, et se caractérise par la forme courbe des bâtiments qui s'implantent autour d'un mail central et par la polychromie des façades. Les immeubles sont actuellement gérés par l'OPH de la Seine-Saint-Denis. L'ensemble montre des signes de vieillissement et est concerné par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

- **Cité Gagarine (Avenir Parisien)**

La cité Gagarine est l'un des trois grands ensembles de logements sociaux du quartier L'Avenir Parisien, limitrophe de Bobigny et de La Courneuve, et stratégiquement située par rapport aux projets de gare GPE. Elle a été construite en 1962-1963 par l'architecte Roger Gilbert pour le compte de l'OPH de Drancy. Elle se compose d'une tour de 14 étages, de quatre barres de 10 étages et huit barres de 4 étages, pour un total de 568 logements.

La cité Gagarine se prolonge, sans différenciation de forme et d'architecture, par la cité Résistance. L'allée d'Estienne d'Orves constitue la délimitation entre les deux ensembles. Cette cité a fait l'objet d'une réhabilitation lourde en 1992 et est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

- **Cité Résistance (Avenir Parisien)**

Comme la cité Gagarine qu'elle prolonge, la cité Résistance a été conçue par Roger Gilbert pour le compte de l'OPH de Drancy.

Elle a été construite en 1967 et compte 356 logements répartis à travers deux barres de 4 étages et trois barres de 10 étages. En 2015-2016, les immeubles de cette cité ont été réhabilités et sont concernés par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

- **Cité Jean Lurçat (Avenir Parisien)**

La cité Jean Lurçat est le troisième grand ensemble de logements sociaux construit par l'architecte Roger Gilbert dans le quartier drancéen de L'Avenir Parisien, et dont les bâtiments adoptent les mêmes façades extérieures. Construite en 1968-1969, elle se compose de cinq barres : une de 8 étages et quatre autres de 4 étages. La cité a fait l'objet d'une réhabilitation lourde en 1992. Plus récemment, l'ensemble a été résidentialisé et est concerné par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

- **Cité de la Muette, la grande cour (La Muette)**

Le bâtiment en U est le dernier élément conservé de ce qui est considéré comme le premier grand ensemble en région parisienne. L'ensemble, conçu par les architectes Eugène Beaudouin et Marcel Lods, selon les principes de la préfabrication, se composait à l'origine de 6 corps de bâtiment. Les architectes ont ainsi édifié 1000 logements entre 1931 et 1934 pour le compte de l'OPHBM de la Seine. Après diverses occupations militaires, cet ensemble a été utilisé entre 1941 et 1944 par l'armée allemande comme camp d'internement, principal lieu de départ de la France vers les camps d'extermination nazis.

Les tours et peignes furent détruits en 1976. Aujourd'hui le bâtiment en U, qui réunit 360 logements sur 5 niveaux, est classé monument historique.

La cité de la Muette est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

Le square Libération et la cité de la Muette ont été réhabilités dans le cadre de l'ANRU1.
- **La caserne de gendarmerie mobile de Drancy (La Muette)**

La caserne a été construite entre 1976 et 1980, après la démolition des tours et des immeubles de 3 étages de la cité de la Muette. Le Ministère de la Défense a érigé ce complexe afin de loger les gendarmes et leurs familles.

L'ensemble est composé de modules de hauteurs variées pouvant aller jusqu'à R+14.
- **La résidence Square de la Libération (La Muette)**

Cette résidence constitue une extension de la Cité de la Muette. Elle a été réalisée en 1955-1956 pour le compte de l'OPH de Drancy. Les architectes Marcel Lods et André Malizard, déjà auteurs du bâtiment en « U » de la cité de la Muette, ont conçu cet ensemble de 98 logements répartis à travers deux barres de 4 étages situées au niveau de l'intersection de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Arthur Fontaine. Celle-ci sera baptisée "Square de la Libération", en hommage aux événements de 1944-1945. Les deux bâtiments sont actuellement gérés par l'OPH 93. La résidence est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».
- **La résidence Le Vénus (La Muette)**

Il s'agit d'un immeuble de huit étages, construit rue Daniel Féry en 1977. Il est implanté au milieu d'une parcelle résidentialisée. Le bâtiment est en bon état général.
- **La résidence de l'Angélus (La Muette)**

Cette résidence regroupe quatre barres, de 4 étages chacune, construites entre 1978 et 1980.
- **La résidence Max Jacob (La Muette)**

Cette résidence été conçue puis construite entre 1974 et 1977 par les architectes Jean et Maria Deroche. Elle regroupe 40 logements répartis sur 2 étages.
- **Résidence des Erables (La Muette)**

Cette résidence a été construite à la fin des années 1950. Elle se compose de 8 bâtiments R+4, dont deux barres de grande longueur.

- **Cité Gaston Roulaud (Petit Drancy)**

La cité Gaston Roulaud (anciennement Roger Salengro) est un des grands ensembles du quartier Le Petit Drancy, limitrophe de Bobigny. Elle a été construite entre 1959 et 1962 par les architectes Marcel Lods, André Malizard et Alain Rivière, auteurs de plusieurs grands ensembles sur le territoire.

Ce grand ensemble, de près de 8 hectares, comprend 803 logements répartis dans quatre barres (deux de 8 étages et deux autres de 10 étages) et une tour de 17 étages, implantés autour d'un vaste parc.

Les bâtiments ont été construits en panneaux en béton gravillonnés de silex couvrant la façade extérieure des bâtiments. Cette architecture caractérise l'ensemble des réalisations de Lods sur la ville.

La cité Gaston Roulaud montre aujourd'hui d'importants signes de vétusté, notamment en matière d'isolation thermique et acoustique. On observe sur le quartier une forte vacance des logements.

La cité fait partie des « nouveaux quartiers prioritaires de la ville » et est concernée dans cadre d'un PRU2 par un important projet de renouvellement urbain.

- **Cité Paul Eluard (Petit Drancy)**

La Cité Paul Éluard a été construite entre 1967 et 1970 par Marcel Lods, ainsi que ses collaborateurs André Malizard, Marc Alexandre et Alain Rivière. Cet ensemble, qui se déploie de part et d'autre de la rue Roger Salengro, marque l'entrée de Drancy en venant de la préfecture de la Seine-Saint-Denis.

Il comprend trois immeubles de dimensions très variées : une tour de 15 étages, ainsi que deux barres ayant respectivement 6 et 13 étages.

Là encore, les bâtiments se caractérisent par leur construction en panneaux de béton, mais seule une partie de ces panneaux sont gravillonnés de silex. La cité a été résidentialisée. L'ensemble a fait l'objet d'une réhabilitation lourde en 1994. La cité est intégrée au dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

- **Tour Fernand Péna (Petit Drancy)**

La Tour Fernand Péna a été construite entre 1967 et 1970 par les architectes Marcel Lods, André Malizard, Marc Alexandre et Alain Rivière pour le compte de l'OPHLM de Drancy. Avec ses 17 étages, elle constitue une des plus hautes constructions du quartier Petit Drancy. Elle fait face à la cité Gaston Roulaud, dont elle partage les mêmes éléments architecturaux. La parcelle a été résidentialisée.

- **Résidence Danielle Casanova (Petit Drancy)**

La résidence Danielle Casanova a été construite entre 1970 et 1972 par les architectes Marcel Lods et Alain Rivière. Elle se situe sur l'avenue Henri Barbusse en position d'entrée de ville.

Elle regroupe 130 logements répartis à travers trois bâtiments ayant respectivement 5, 8 et 10 étages, qui se caractérisent là encore par leur construction en panneaux de béton, dont une partie gravillonnée de silex.

- **Résidence Diderot (Petit Drancy)**

La résidence Diderot se compose de 3 barres R+5, représentant 120 logements. Elle se localise à proximité de l'A86, le long d'un tronçon couvert. Cet ensemble, résidentialisé en 2006, compte des espaces libres importants.

- **Cité Paul Vaillant Couturier (Drancy Centre)**

La Cité Paul Vaillant Couturier a été construite en 1957-58, face au centre historique, par Marcel Lods et André Malizard pour le compte l'OPH de Drancy. Elle regroupe 403 logements répartis en deux barres de 8 étages et deux de 12 étages. Les bâtiments de ce grand ensemble sont réalisés selon le style architectural typique de Lods, avec façade extérieure réalisée en panneaux de béton gravillonné de silex. Cette cité se démarque par la grande qualité de ses espaces extérieurs, très arborés.

- **Tours Pablo Neruda et Salvador Allende (Drancy Centre)**

Deux tours jumelles ont été construites face aux barres de la Cité Paul-Vaillant-Couturier. Avec leurs 19 étages, elles constituent les plus hauts édifices de la ville de Drancy et à ce titre des repères dans le paysage urbain.

Ces deux tours ont été construites entre 1970 et 1972 par les architectes Marcel Lods et Alain Rivière, selon le même type architectural que les autres grands ensembles réalisés.

- **Résidence les Coquelicots (Les Oiseaux)**

Cet immeuble de 11 étages a été construit en 1975 et regroupe 107 logements répartis dans deux bâtiments mitoyens. La résidence a été réhabilitée entre 2001 et 2002, puis résidentialisée en 2007.

Le tissu collectif du centre-ville, reconstruit entre 1980 et 2000, s'étend sur près de 7 hectares, en vis-à-vis du Parc de Ladoucette. Ce tissu été entièrement recomposé, en lieu et place du centre historique et d'une partie de la cité-jardin, dans le cadre d'une ZAC, réalisé entre 1980 et 2000.

L'aménagement du nouveau centre-ville s'est inspiré des qualités urbaines de la cité-jardin en travaillant sur la continuité avec le tissu urbain existant et en portant une attention particulière aux cheminements intérieurs, allées, placettes, ainsi qu'aux espaces verts tout en proposant une forte densité avec la construction de bâtiments hauts et massifs (R+3 à R+7).

Dans les années 1980 à 2000, deux petites opérations ont vu le jour, parallèlement à la réalisation de la ZAC Centre-Ville. Il s'agit ainsi de la construction en 1992 de la Résidence le Petit Drancy (162 logements), suivi en 2000 de la réalisation de la cité Gide (140 logements).

Ces opérations se démarquent des grands ensembles des années 60 par le retour à une plus petite échelle de bâti (R+4/5 maximum) et par le choix d'implantation à l'alignement. Elles conservent en revanche de larges espaces communs.

Le tissu d'habitat collectif des années 2000 prolonge le centre-ville recomposé. Se sont ainsi formés des fronts urbains denses et continus, notamment le long de la rue Sadi Carnot et face à la pointe du centre recomposé. Les hauteurs varient de R+4 à R+5. L'implantation peut être à l'alignement comme en léger retrait. L'architecture est essentiellement néo-classique, mais on retrouve également quelques réalisations de style contemporain. Ce tissu est caractérisé par une emprise au sol importante, qui laisse peu de place aux espaces communs.

Quelques secteurs, comme les abords de la gare Drancy RER, sont également caractérisés par un tissu de type « front urbain » constitué parfois antérieurement aux années 2000.

En complément, des grands ensembles ont fait l'objet d'une requalification lourde dans les années 2010 :

- **La Cité du Nord et la Cité Thaïs**

Elles sont les deux grands ensembles de logements sociaux du quartier de Paris Campagne et se situent à proximité d'une courbe formée par les voies ferrées de la SNCF, et constituent par ailleurs, l'entrée ouest de Drancy sur l'axe menant au centre-ville (la RD 30).

La Cité du Nord a été construite entre 1966 et 1975, pour le compte de La Sablière - filiale HLM de la SNCF, en lieu et place d'une cité ouvrière de la SCNF.

Elle compte à l'époque 18 tours de 4 à 10 étages abritant au total 684 logements, dont une grande majorité de logements sociaux. Parallèlement, des équipements ont été construits dans le quartier.

La Cité Thaïs a été construite entre 1950 et 1953 par l'architecte de la Compagnie des chemins de fer du Nord avant-guerre, Jean Philippet, toujours pour le compte de La Sablière - filiale HLM de la SNCF, afin de remplacer l'ancienne cité ouvrière démolie durant l'après-guerre.

Le style architectural est typique des années de la reconstruction après-guerre avec une façade caractérisée par un jeu sur les matériaux, laissant ou non la pierre en ronde-bosse apparente.

Les contraintes du site sont à l'origine du caractère isolé de cet ensemble scindé en deux parties différentes par les voies ferrées : une partie située autour de la rue de la Butte (résidence de la Butte), qui regroupe 68 logements à travers quatre bâtiments de 4 étages, et l'autre partie située en prolongement de la Cité du Nord qui regroupe 254 logements répartis à travers neuf bâtiments ayant entre 2 et 4 étages de haut. Au total, l'ensemble regroupe 322 logements à travers treize bâtiments.

Ces grands ensembles concentraient de nombreuses difficultés sociales, économiques, de fonctionnement... et sont ainsi apparus comme des secteurs prioritaires d'intervention publique.

Depuis 2010, la cité du Nord et la cité Thaïs ont fait l'objet d'un ambitieux programme de rénovation urbaine, qui a permis de modifier en profondeur l'image du quartier et d'améliorer le cadre de vie des habitants.

Le renouvellement urbain du quartier qui s'est achevé en 2016, a porté essentiellement sur des actions de requalification de l'espace public et de renforcement de l'offre d'équipements.

Un des changements majeurs a été l'ouverture du quartier, qui souffrait d'un certain enclavement de par sa position par rapport aux voies ferrées. Le projet a permis de créer de nouveaux accès et de rompre les fronts bâtis pavillonnaires situés à l'ouest et à l'est du quartier.

En matière d'équipements publics, le projet a notamment permis :

- La reconstruction du Centre Social Municipal au sein d'un bâtiment comprenant également une structure multi-accueil petite enfance et des salles dédiées au service municipal de la jeunesse. L'agence postale et la supérette prendront place en rez-de-chaussée du nouveau bâtiment.
- La reconstruction du groupe scolaire maternel Danielle Casanova, à l'articulation entre la Cité du Nord et le quartier pavillonnaire. Les locaux existants de l'école Casanova libérés suite à la livraison du nouveau groupe

scolaire, seront partiellement conservés à destination d'équipements publics (centre de loisirs, salles de sport...),

- L'aménagement d'un terrain multisport aux abords des terrains sportifs existants et du futur Centre social.

Parallèlement aux opérations menées par la Ville, le bailleur social du quartier, ICF La Sablière, est intervenu sur son patrimoine de la Cité du Nord et de la Cité Thaïs (environ 800 logements au total) grâce aux opérations suivantes :

- La démolition d'un bâtiment de 47 logements,
- La reconstruction de 38 logements sociaux collectifs à l'ouest du quartier, le reste de la reconstitution de l'offre étant assurée hors site,
- La résidentialisation par îlot de la Cité du Nord et de la Cité Thaïs, de manière à différencier espaces publics et privés,
- La réhabilitation des 667 logements de la Cité du Nord.

- **Le quartier Pierre Sépard**

La Cité Pierre Sépard, patrimoine de l'OPH de Drancy, a fait l'objet, dans le cadre du PRU, d'une recomposition globale, par le biais d'opérations de démolitions / reconstructions.

Ainsi, le nouveau quartier Pierre Sépard propose de :

- Mettre en valeur le cœur du quartier
 - Développement d'un réseau de desserte hiérarchisé,
 - Création d'un maillage de voiries publiques,
 - Affirmation et valorisation des liaisons piétonnes.
- Développer un tissu urbain dans la continuité des quartiers alentours
 - Dimensionnement adapté des îlots,
 - Implantation du système de voirie en connexion avec les réseaux alentours.
- Renouveler l'offre de logements
 - Déconstruction de 220 logements sociaux et reconstruction de 157 logements sociaux sur site,
 - Diversification de l'offre à travers l'implantation de la Foncière Logement et de logements en promotion privée.
 - Le projet de renouvellement urbain du quartier Pierre Sépard réinterprète par sa morphologie et ses typologies variées la notion de cité-jardin, en intégrant les questions actuelles de développement durable. Le projet des îlots 5 et 7 offre à chaque logement un espace extérieur (jardin, terrasse, loggia ou balcon).
- Développer des équipements structurants et résidentiels au cœur du quartier
 - 2 groupes scolaires (maternelles et primaires),
 - Gymnase,
 - Construction d'un Poste de police municipale.

L'essentiel des travaux d'aménagement s'est achevé en 2016.

Les opérations de constructions sont également en cours. Les nouveaux immeubles sont réalisés sous la forme de petits plots de taille moyenne (R+3/4) dans un style contemporain.

- **Le quartier Jules Auffret**

Localisée dans le quartier Village Parisien, la Cité Jules Auffret, adjacente à la cité Marcel Cachin, se composait à l'origine (années 60) de 4 tours de 20 étages et de 6 bâtiments de 5 étages. Depuis 2006, la cité Jules Auffret connaît une importante opération de rénovation urbaine qui est en cours d'achèvement.

Les opérations réalisées ont profondément modifié la physionomie du quartier puisque les 6 barres de 5 étages ont été démolies et remplacées par des petits immeubles R+3/4 mais également un programme de maisons individuelles. Les 4 tours, quant à elles, ont subi une réhabilitation.

Le quartier Jules Auffret est concerné par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

Capacités de densification et de mutation des tissus d'habitat collectif

Au sein des différents tissus d'habitat collectifs, seuls les grands ensembles et cités des années 50-70 possèdent un véritable potentiel d'évolution, que ce soit en termes de réhabilitation (bâti vétuste), de densification (espaces communs généreux) ou de mutation (opérations de démolition/reconstruction envisageables). Ce potentiel sera d'autant plus important pour les ensembles situés à proximité des projets de transport en commun.

Les autres tissus (centre-ville recomposé, nouveaux quartiers ou quartiers ayant fait l'objet d'une requalification lourde, constituent des secteurs « achevés ». Leur potentiel d'évolution est faible.

SOCIOLOGIE

Evolution démographique

De 1968 à 1982 la population de Drancy connaît un déclin : elle passe de 68 467 à 60 183 habitants, soit une baisse 8 284 habitants.

Depuis 1982, Drancy connaît une hausse démographique qui s'accélère dans les années 1990. Entre 1982 et 1999, la population passe en effet, de 60 183 à 62 263 habitants, soit une augmentation de 2080 habitants et une évolution de 3.45%.

En 2013, la population municipale atteint 68 241 habitants, ce qui représente une augmentation de 9,6% par rapport à 1999.

Sur la période 2008-2013, l'accroissement démographique (en valeur relative) de la commune est quelque peu supérieur à celui de la Seine-Saint-Denis et de la Métropole. Le taux d'évolution de la population de Drancy est en effet de 3,45% contre 3,05% pour le département et de 2,27% pour la Métropole.

Solde naturel

De 1968 à 2013, le solde naturel de la commune est positif, et connaît une augmentation croissante depuis 1982.

L'augmentation du nombre de naissances, amorcée entre 1982 et 1990, s'est prolongée entre 1990 et 2013.

Parallèlement, à partir de 1990 le nombre de décès diminue légèrement.

C'est en particulier, grâce à l'accroissement sur la longue durée du taux de natalité que la population de Drancy augmente. Il passe de 14,3‰ à 18 ‰ entre 1975 et 2013.

Tout comme la Seine-Saint-Denis, Drancy possède un taux de natalité bien supérieur au reste des départements de l'Ile-de-France.

Sur la période 2008-2013, il est de 18,6 ‰ à Drancy et de 18 ‰ en Seine-Saint-Denis, contre 16 ‰ pour les Hauts-de-Seine, 15,8 ‰ pour le Val-de-Marne, et 13,7 ‰ pour Paris.

Solde migratoire

Entre 1968 et 2013, malgré une diminution progressive du nombre de départ par rapport au nombre d'arrivée (hormis sur la période 2008-2013), le solde migratoire demeure négatif.

Ce solde est compensé par l'augmentation des naissances, ce qui permet à la population drancéenne de tout de même augmenter

Sur la période 2008/2013, même si le solde migratoire à Drancy est négatif, il est tout de même supérieur à celui du département de Seine-Saint-Denis, soit respectivement -0,5% contre -0,7%. La perte occasionnée par les flux sortants est alors légèrement moins importante pour la commune que pour le département.

Bien que ces chiffres soient encourageants, le solde migratoire de Drancy enregistré sur cette période reste légèrement plus négatif que celui de la métropole, qui est de -0,2%.

Structure des ménages

Les ménages en couples avec enfants demeurent les plus représentés parmi les ménages résidents à Drancy en 2013. Ce modèle familial est en hausse, soit plus 614 ménages entre 2008 et 2013.

Plus particulièrement, c'est le nombre de famille avec un, deux ou trois enfants qui a sensiblement augmenté. Le nombre de famille de quatre enfants et plus a quant à lui sensiblement diminué.

En proportion, la part de familles nombreuses est nettement moins importante que la part des familles avec au plus deux enfants, soit respectivement 15,2% contre 84,7% pour l'année 2013.

Parallèlement on constate aussi une légère augmentation des familles monoparentales (+ 285 ménages), ce qui induit un impact sur la demande de logements.

A contrario, sur la période 2008/2013, le nombre de couples sans enfants et le nombre de ménages d'une personne a sensiblement baissé, soit respectivement une diminution de 496 et 273 ménages.

A titre de comparaison et sur la période 2008/2013, l'évolution générale du nombre des ménages drancéens selon leur composition suit les mêmes tendances que le département de Seine-Saint-Denis.

Les tendances sont plus fortes à Drancy, hormis pour la proportion des familles monoparentales, dont l'évolution est équivalente (9.1% à Drancy et 8.8% pour le département)

Pour la catégorie "autres ménages sans famille", la progression a par exemple été de 21,5% pour la commune et de 12,1% pour le département.

Le nombre de familles avec enfants a également plus fortement augmenté par rapport à la Seine-Saint-Denis, soit une hausse de 7.3% pour Drancy et une hausse de 1.4% pour le département.

Cependant, si on regarde plus en détail, seuls les ménages ayant un, deux ou trois enfants ont augmenté. A contrario et comme indiqué précédemment, le nombre de familles de quatre enfants et plus a fortement diminué. Cette évolution est contraire à l'évolution observée dans le département.

La catégorie " ménage d'une personne " présente également une évolution contraire à celle de la Seine-Saint-Denis, soit pour Drancy une évolution de -3,4% et pour le département une évolution de + 5,5%.

Le desserrement des ménages

En 1968, le nombre moyen d'occupant par résidence est de 3,1 personnes.

Après avoir connu plusieurs phases de diminution et de stagnation, celui-ci était de 2,6 personnes en 2013.

Ce desserrement a diverses origines, telles que la progression du nombre de familles monoparentales, la décohabitation des jeunes...

Évolution de l'âge de la population

Entre 2008 et 2013, les tranches d'âges qui sont en hausse sont celles des 0/14 ans, des 15/29 ans, des 30/44 ans et celle des 60/74 ans, avec une plus forte progression sur la classe 0/14 ans (+ 779 individus).

Les tranches d'âge de 45 à 59 ans et de 75 ans et plus ont quant à elle sensiblement diminué.

La hausse de la tranche d'âge des 0/14 ans n'est pas nouvelle, elle avait déjà lieu entre 1999 et 2006 et est due au fort taux de natalité.

En revanche, on constate une inversion des tendances concernant les autres tranches d'âges : entre 1999 et 2006, les personnes âgées de 15 à 44 ans et 60 à 74 ans diminuent légèrement et les personnes âgées de 45 à 59 ans et de 75 ans et plus augmentent.

Comme l'indique la pyramide des âges en 2013, le nombre de personnes âgées de moins de 5 ans et de personnes âgées de 5-9 ans est important.

Il est donc essentiel de prévoir les équipements pour la petite enfance et les équipements scolaires.

Niveau de formation

Le taux de scolarisation des 2-5 ans a augmenté entre 2008 et 2013.

Cette tendance est encourageante. Il est important d'accompagner cette progression en répondant aux besoins d'équipements pour la petite enfance. Ceci permettra d'insérer les enfants plus rapidement dans le système scolaire, pour ainsi aider à réduire les décrochages lors de leur scolarité.

Le décrochage est davantage visible pour la tranche des 15-17 ans. Comme en témoigne les chiffres de l'INSEE, en 2008 le taux de scolarisation sur cette tranche d'âge était de 95,7% contre 98,8% pour les 11-14 ans. Ces taux ont baissé en 2013, soit 94,8% pour les 15-17 ans et 97,9% pour les 11-14 ans.

Le taux de scolarisation des 15-17 ans est faiblement inférieur à celui enregistré pour le département de la Seine-Saint-Denis et la Métropole.

L'écart est en effet de l'ordre de 0,4 points entre Drancy et la Seine-Saint-Denis et de 1,6 points entre Drancy et la Métropole.

C'est à partir de la tranche d'âge 18-24 ans que l'écart se creuse entre Drancy, le département et la métropole : Le taux de scolarisation à Drancy s'élève en effet à 49,0% contre 52,2% pour le département et 58,6% pour la Métropole.

Le décrochage scolaire de la tranche d'âge 15-17 ans serait un des éléments expliquant le faible niveau de qualification des drancéens : en effet, 67,5 % de la population présente un niveau de formation inférieur au baccalauréat contre moins de 59,4 % pour la population de Seine-Saint-Denis et 47,6% pour la Métropole.

Sur la période 2000/2013, on observe néanmoins une hausse du niveau de qualification des drancéens : sur l'ensemble de la population scolarisée, la part d'individu ayant pour diplôme le plus élevé, un diplôme de l'enseignement supérieur a nettement augmenté.

La part des personnes possédant au plus un CAP ou BEP et la part des personnes ayant un baccalauréat ont également connu hausse, tendance qui a été plus marquée pour ce dernier.

Bien que le niveau de qualification des drancéens augmente, il reste cependant moins élevé que celui de la population de Seine-Saint-Denis et de la population de la Métropole.

Parmi la population non scolarisée, la part d'individu n'ayant aucun diplôme ou au plus un BEPC, un brevet des collèges ou un DNB est bien plus importante à Drancy. Elle est de 46,7% pour la commune, de 41,3% pour le département et de 31,5% pour la Métropole.

Au contraire, la part de personnes diplômées de l'enseignement supérieure est bien moindre pour la commune comparativement au département et à la Métropole, soit respectivement 16,6%, 23,5%, 35, 8%.

Il existe tout de même des contrastes à l'échelle communale : le niveau de formation diffère selon les quartiers. On remarque en effet que les quartiers Avenir Parisien et du Petit Drancy sont plus particulièrement concernés par le manque de qualification.

Profil socio-professionnel - Situation 2013

De manière générale, la catégorie socio-professionnelle la plus représentée à Drancy en 2013 est la catégorie des employés.

Les employés représentent, en effet, 23% de la population âgée de 15 ans ou plus. Cette catégorie est suivie des retraités qui en représentent 20% et des ouvriers qui se montent 17% de la population drancéenne de 15 ans ou plus.

La catégorie des artisans, commerçants et chefs d'entreprise, et celle des cadres et professions intellectuelles supérieures sont peu représentées. Elles se montent respectivement à 4 et 5%.

Enfin, on observe des différences de représentation des catégories socio-professionnelles selon le genre de la population :

En effet, on constate chez les femmes une sous-représentation de la catégorie artisans, commerçant et chefs d'entreprise, ainsi qu'une surreprésentation des employés.

Les hommes sont quant à eux surreprésentés dans la catégorie socio-professionnelle des ouvriers.

Evolution et comparaison du profil socio-professionnel avec le département et la métropole

Entre 2008-2013, Drancy a attiré plus particulièrement des artisans, des commerçants, des chefs d'entreprise et des professions intermédiaires.

En comparaison, les taux d'évolution pour ces catégories sont nettement supérieurs au taux pour la Seine-Saint-Denis et pour la Métropole.

Néanmoins, la progression en valeur absolue pour les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise reste peu importante.

Le nombre de cadres et de professions intellectuelles supérieures a lui aussi augmenté à Drancy, soit une évolution de 5,9%.

Cette progression reste cependant nettement inférieure à celle réalisée pour la Seine-Saint-Denis et pour la Métropole, qui ont connu une évolution respective de 13,2% et de 11,1%.

Sur la même période, le nombre de retraités a quant à lui diminué, contrairement à la tendance observée pour la Seine-Saint-Denis et la Métropole.

Evolution de la part des foyers fiscaux imposables et non imposables

De 2006 à 2012, le nombre de foyers fiscaux imposables et non imposables reste équivalent : En 2006, la part des foyers fiscaux imposables sur la totalité des foyers fiscaux revient à 51%, et à 50.8% pour 2012.

Entre 2012 et 2015, on observe une forte diminution du nombre des foyers fiscaux imposables et une forte augmentation du nombre de foyers fiscaux non imposables.

En 2015, on compte ainsi 3 693 foyers fiscaux imposables de moins et 5 208 foyers fiscaux non imposables de plus comparé à l'année 2012. En proportion, cela revient à 39% de foyers imposables en 2015.

En parallèle, la moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux augmente de façon continue entre 2006 et 2015.

Ainsi, la moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables passe de 21 142€ brut à 33 440€ brut, soit une augmentation de 58.1% et celle des foyers fiscaux non imposables passe de 6 444€ brut à 11 675€ brut, soit une augmentation de 81%.

La hausse la plus significative reste entre 2006 et 2007, où la moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables augmente de 28.5% et où celle des foyers fiscaux non imposables augmente de 27%.

La hausse de ces moyennes de revenus fiscaux de référence devient moins importante entre 2007 et 2012 et se renforce entre 2012 et 2015.

Aux vues de ces évolutions, on peut émettre l'hypothèse qu'entre 2006 et 2012, la situation des Drancéens s'est bonifiée, car le nombre de foyers fiscaux imposables et non imposables reste équivalent et la moyenne des revenus fiscaux de référence augmente.

Entre 2012 et 2015, la situation est moins évidente : le nombre et la part de foyers fiscaux imposables diminuent, mais leur revenu fiscal de référence augmente davantage.

On peut émettre l'hypothèse qu'une partie des foyers qui était imposables ont vu leur revenu diminuer. Ils sont ainsi passés de foyers fiscaux imposables à non imposables.

De fortes disparités sociales existent aussi au sein même du territoire Drancéen :

En effet, en 2012, le rapport interdécile (rapport entre le neuvième décile (niveau de vie qui sépare les 90 % qui touchent le moins des 10 % qui touchent le plus) et le premier décile (niveau de vie qui sépare les 10 % les plus pauvres des 90 % restants). Le rapport interdécile mesure combien de « fois » les plus aisés reçoivent ce dont les moins aisés disposent) était de 3,7, avec un revenu au 1^{er} décile à 8123,1 euros et au 9^{ème} décile à 30 077 euros.

Egalement à l'échelle communale, toutes les tranches d'âge sont touchées par la pauvreté, et particulièrement la population âgée de 30 ans à 49 ans.

Par ailleurs, les populations en difficulté sociale se concentrent essentiellement dans le quartier de l'Avenir Parisien et dans le quartier du Petit Drancy (Gaston Roulaud).

La proportion de ménages fiscaux non-imposables et le taux de bas revenus déclarés au seuil des 60% y sont importants (supérieure ou égale à 50%).

Il est donc impératif d'amorcer dans ces quartiers une dynamique nouvelle.

Le projet de renouvellement urbain de Gaston Roulaud, inscrit dans le cadre de l'ANRU, vise en partie à répondre à ces problématiques sociales.

Comparaison de la situation en termes de revenus avec le département de la Seine Saint Denis et la métropole

En comparaison avec le département de Seine-Saint-Denis, la médiane du revenu disponible par unité de consommateur de Drancy est légèrement inférieure, soit 16 576€ contre 16 609€ en 2012.

Les chiffres publiés par l'Insee pour la même année révèlent que ce département est le moins riche de la première couronne : la médiane du revenu pour le département de Seine-Saint-Denis est 1,5 fois moins élevée que celle de Paris.

La situation financière des drancéens est semblable à celle de la population de Seine-Saint-Denis. On observe néanmoins un taux de pauvreté pour les 30-39 ans plus important et une situation financière plus favorable pour les 60 ans et plus.

On constate également que le décalage entre Drancy et Paris plus sa petite couronne, est très important, surtout pour la population âgée de 30 à 49 ans. Ce décalage tend à diminuer pour les populations plus âgées.

LOGEMENTS

Le territoire compte environ 30% de logements sociaux (M. le Député-maire a écrit à M. le préfet afin d'avoir connaissance du ratio article 55 de la loi SRU, sa dernière valeur connue, ainsi que la tendance de la période récente).

L'un des objectifs du PLU est de veiller à la mixité sociale sur l'ensemble du territoire drancéen, mais aussi d'assurer la mobilité résidentielle des ménages et d'attirer les classes moyennes. Une réflexion sur la mixité doit être assurée tant à l'échelle de l'immeuble qu'à l'échelon de l'ilot. Notons que la municipalité est soucieuse de voir intégrée pour beaucoup de programmes de logements libres une fraction de logements aidés.

Evolution du parc aidé et non aidé

Le parc de logement connaît une hausse progressive depuis 1968.

Il est passé de 23 190 en 1968 à 28 126 en 2013 soit un accroissement de + 4 936 logements. Ce sont les périodes 1990-1999 et 1999-2006 qui ont connues les plus fortes hausses, soit respectivement une augmentation du nombre de logements de +6,1% et de +4,4%.

Le parc de logement de Drancy est composé en majorité par des appartements.

Entre 2008 et 2013, leur part a légèrement augmenté passant de 78,9% à 79,7%, soit une augmentation de 0,8 points.

En 2013, la proportion d'appartements pour la commune est plus grande que celle du département de Seine-Saint-Denis et de la Région Ile de France, qui sont respectivement à 73,1% et 71,6%.

Bien que la part de maisons individuelles soit seulement de 16,3% en 2013, le secteur pavillonnaire occupe la majeure partie du territoire communal.

La typologie du parc de logement a peu évolué depuis 2008. Les logements de 3 pièces sont les plus représentés en 2013, soit 31,1%. Arrivent en seconde place les logements de 4 pièces, avec 25,5%.

En 2013, le nombre moyen de pièces du parc de logement est de 3,4, moyenne en légère diminution par rapport à 2008.

Selon le type de logement, le nombre moyen de pièces diffère : il est de 2,8 pièces pour l'ensemble des appartements et de 4,2 pour l'ensemble des maisons. Enfin, selon l'Insee, la taille des logements augmente sur la période 2008-2013 pour les maisons mais pas pour les appartements. Le nombre moyen de pièces pour les maisons passe de 4 en 2008 à 4,2 en 2013.

Nous pouvons en déduire que le tissu pavillonnaire accueille davantage de familles nombreuses que les appartements.

Pourtant la proportion de familles nombreuses est peu importante comparativement à la part de familles avec 2 enfants au plus, soit respectivement 84,7% contre 15,2%.

Par ailleurs, il faut noter le nombre de familles de 4 enfants et plus est en diminution sur la période 2008-2013.

Comparaison en termes de parc de logements avec le département et la région

En 2013, on constate que la part des F1 et F2 à Drancy est inférieure à celle du département et de la région, en particulier pour les F1, soit une représentation de 7,2% à Drancy, contre 9,5% pour la Seine-Saint-Denis et 11,4% pour la région.

Sur l'ensemble du parc, la part de logements d'une pièce reste faible.

Le parc de logement est en effet composé principalement de F3 comme la Seine-Saint-Denis (31,1%) et l'Île-de-France (25,5%). Il faut noter que leur représentation à Drancy et dans le département est plus importante par rapport à la région. Avec 25,5%, les logements de quatre pièces sont aussi fortement représentés à Drancy, plus que pour le département (23,1%) et pour la région (20,8%).

La part de logements de cinq pièces n'y est aussi pas négligeable (16,8%). Sa proportion y est moins importante pour le département (15%) et nettement supérieure pour la Région (21,8%).

Evolution des catégories de logement

Le nombre total de logements depuis 1968 est en hausse. Le parc de logements passe en effet de 23 190 en 1968 à 28 126 en 2013, soit un accroissement de + 4 936 logements.

C'est en particulier grâce à l'augmentation progressive du nombre de résidences principales que cela est possible. Les résidences principales composent la quasi-totalité du parc de logement.

Concernant le nombre de résidences secondaires et de logements occasionnels, celui-ci connaît une hausse significative de 1968 à 1990, soit +54,2%.

Entre 1990 et 2013, cette catégorie de logement diminue très fortement, soit de 65%, et se retrouve ainsi sous le niveau atteint en 1968, avec 133 logements.

Concernant les logements vacants, cette catégorie augmente de 48,7% entre 1968 et 1982, soit + 870 logements, et connaît d'importantes fluctuations entre 1982 et 2013, pour

regagner un niveau similaire : 61 logements de différences, soit +3.3 en 2013 par rapport à 1982.

Le nombre de ces deux catégories de logements est bien moins important que le nombre de résidences principales, toutes périodes confondues : elles représentent ensemble au total 7% du parc de logement. On remarque cependant que le nombre de logements vacants est 10 fois supérieur au nombre de résidences secondaires et logements occasionnels.

Comparaison en termes de catégories de logement avec le département et la région

En 2013, selon la catégorie de logements, la composition du parc de Drancy et du parc de la Seine-Saint-Denis sont quasiment semblables.

Il est composé de résidences principales à 92,9% pour Drancy et à 93,7% pour le département. La proportion de logements vacants ainsi que la proportion de résidences secondaires et de logements occasionnels y sont aussi très proches. Avec 6,6% de logements vacants, Drancy présente un taux de vacance quelque peu supérieur à celui de la Seine-Saint-Denis (5,4%).

Concernant la part de résidences secondaires et de logements occasionnels, les mêmes constats peuvent être faits : Dans le département comme à Drancy, cette catégorie de logements ne représente qu'une très faible part de l'ensemble du parc de logement.

Le parc de logements de Drancy et de la Seine-Saint-Denis se distingue de celui de l'Ile-de-France par rapport à la proportion de résidences secondaires et de logements occasionnels. La part est bien plus importante pour la Région (3,2%) que pour la commune (0,5%) et le département (0,8%). Cela induit une proportion plus faible de résidences principales pour la Région (90,6%) comparativement à Drancy (92,9%) et à la Seine-Saint-Denis (93,7%).

Statuts d'occupation

La part des propriétaires à Drancy est de l'ordre de 46,9% en 2013. Cette proportion a diminué par rapport à 2008 : leur part était en effet de 48,5%, soit une baisse de 1,6 points.

En parallèle, la part des locataires représente près de la moitié des occupants en 2013, soit 49,8%. Sur la période 2008-2013, il y a eu une hausse de 1.5 points.

C'est la part des locataires du parc privé qui a connu une hausse non négligeable : elle passe en effet de 19,8% à 21,9% entre 2008 et 2013, soit un accroissement de 2,1 points.

A contrario la part des locataires dans le parc social a diminué. Elle passe de 28,5% en 2008 à 27,9% en 2013.

La proportion des personnes logées gratuitement reste stable : elle est de 3,3% en 2008 et de 3,4% en 2013.

Comparaison en termes de statuts d'occupation avec le département et la région

D'une manière générale, avec 49,8% de locataires à Drancy, leur représentation par rapport à l'ensemble des occupants drancéens est bien inférieure à celle du département (un écart de 7,8 points) et légèrement supérieure à celle de la région (un écart de 0,3 points).

La part des locataires du parc privé sur l'ensemble des locataires représente à Drancy 43,9%, ce qui est équivalent à la part de la Seine-Saint-Denis (43,7%), et inférieur à l'Ile-de-France (55,3%).

Bien que la part des personnes logées soit supérieure à Drancy (3,4%) par rapport au département (2,2%) et à la région (2,9%) c'est sur la part des propriétaires que la différence avec le département est plus visible : leur proportion est de 46,9% à Drancy contre 40,2%

pour la Seine-Saint-Denis. Cette proportion se rapproche davantage de celle de la région qui est à 47,5%.

Le parc de logements social en 2016

Les principaux bailleurs du parc social de logement sont :

- L'Office Public d'Habitat de Drancy, qui possède le parc de logement social le plus important de la commune, soit 70,1% ;
- L'ODHLM 93, qui gère 11.8% du parc social drancéen ;
- ICF la Sablière, qui gère 11,7% des logements sociaux.

Au 1^{er} janvier 2015, la moitié du parc HLM drancéen date d'avant 1975.

Inscrits dans le cadre de l'ANRU, d'importants projets de constructions/démolitions ont été entrepris depuis la dernière modification du PLU (2011). Ceci va donc changer cette répartition. Le parc social de logement tend à être de plus en plus récent.

Les besoins en logements sociaux en termes de taille évoluent avec les nouveaux comportements sociaux et l'arrivée de populations nouvelles. Ainsi il convient de vérifier si la typologie du parc est en adéquation avec les besoins des demandeurs.

Une part très importante du parc de logements social est collectif, soit 98,7%.

Au 1^{er} janvier 2015, les logements de 3 et 4 pièces représentent plus de la moitié du parc social (65,9%).

Cette répartition demeure inchangée depuis 2012. Les grands logements et petits logements représentent une faible part.

Le parc entre 2012 et 2015 a diminué : il passe de 8492 logements à 8241, soit une diminution en valeur absolue de 251 logements. La baisse s'est réalisée sur les F2, F4, F5 et en particulier sur les F3. Seul le nombre de F1 a connu une hausse (augmentation significative), soit + 155.

La problématique de l'habitat indigne

Face à la prégnance de la problématique de l'habitat indigne à Drancy, la ville s'est inscrite dans une politique volontariste sur cette question.

Citons une opération R.H.I sur le quartier des Oiseaux, une OPAH "copropriétés dégradées" sur 21 immeubles répartis sur le territoire communal, ainsi qu'un plan de sauvegarde multi-sites sur 6 adresses. La plupart de ces adresses traitées ont ainsi vu leur situation s'assainir comme : rétablissement de l'organisation de la copropriété avec la création de conseils syndicaux et la mise en place d'administrateur, assainissement de la situation financière, réalisation des travaux de remise aux normes, appel de fonds et aide aux financements.

Depuis l'achèvement de l'OPAH (2014), les services habitat et hygiène de la ville procèdent à une veille voire à un accompagnement des immeubles susceptibles d'entrer dans un processus de dégradation.

A ce titre, la ville mène une réflexion sur de nouvelles modalités d'intervention sur les copropriétés dégradées.

Parallèlement, à l'échelon de l'Etablissement Public Territorial, la mise en place d'un programme d'Intérêt Général (PIG) "précarité énergétique et habitat indigne" vient conforter le dispositif de veille, en lien avec les services du Conseil Départemental et de l'ANAH.

EMPLOI ET TISSU ÉCONOMIQUE

La crise économique de 2008 a eu un impact fortement négatif sur le marché de l'emploi. L'aggravation de la situation a été générale, elle a en effet concerné l'ensemble du territoire francilien.

Avec un taux de 18,5%, le département de Seine-Saint-Denis a connu une hausse du taux de chômage des plus importantes, soit plus de 2,3 points contre 1,5 points pour l'Ile-de-France entre 2008 et 2013.

Drancy suit la même tendance que la Seine-Saint-Denis avec une progression du taux de chômage qui est passé sur cette période de 16,3% à 18,7%, soit + 2,4 points.

Sur le territoire communal, toutes les catégories sociales ont été touchées par cette situation. Les populations les plus fragiles demeurent néanmoins les femmes, les actifs âgés de 15 à 25 ans et de 55 à 64 ans.

Taux d'activité et taux d'emploi

En 2013 il a été recensé pour Drancy, un taux d'activité (rapport entre le nombre d'actifs (actifs occupés et chômeurs) et l'ensemble de la population correspondante) de 73% et un taux d'emploi (proportion de personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler (15 à 64 ans)) de 59,3%, ce qui est légèrement inférieurs aux taux de son département, soit respectivement 73,4% et 59,8%. Ce sont les plus bas taux des départements du cœur de l'agglomération parisienne.

Par ailleurs, pour la commune, le taux d'emploi des femmes est plus faible que le taux d'emploi des hommes, soit 54,6% pour les femmes et 64,1% pour les hommes.

Ces mêmes constats peuvent être faits pour Paris et les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine.

L'insertion dans le monde du travail serait donc plus difficile pour les femmes.

Si l'on regarde le taux d'activité plus en détail, par tranche d'âge, on observe que pour la tranche 15-24 ans, le taux est plus élevé à Drancy (43%) que dans le département de Seine-Saint-Denis (42.1%) ou encore Paris (37%).

La plus grande proportion des 15 à 24 ans actifs est à mettre en parallèle avec le taux de scolarisation pour cette tranche d'âge, plus faible à Drancy par rapport au département et à la capitale.

Par ailleurs, on remarque que l'insertion dans le monde du travail des jeunes drancéens reste difficile : Seul 69.1% des actifs drancéens de 15-24 ans ont un emploi alors que cette proportion monte à 79.5% pour la capitale, 77.5% pour les Hauts-de-Seine ou encore 73.9% pour le Val-de-Marne. Le taux d'actifs occupés des 15-24 ans enregistré à Drancy reste cependant supérieur à celui de la Seine-Saint-Denis de 4.6 points.

Concernant la tranche d'âges des 25-54 ans, le taux d'activité des drancéens (87.3%) suit celui de son département avec une très légère avance (+0.3 points). Celui-ci reste inférieur aux deux autres départements précédemment cités ainsi qu'à Paris. Le pourcentage d'actifs occupés est quant à lui de 82.5%, ce qui reste inférieur au département de la Seine-Saint-Denis, dont le taux est de 83.1%, et également dans une plus grande mesure à Paris, au Val-de-Marne, et aux Hauts-de-Seine.

Pour la tranche d'âge des 55-64 ans, L'écart se creuse concernant le taux d'activité entre Drancy (53.7%) et les autres départements franciliens indiqués ainsi que la capitale (66.7%).

Le pourcentage d'actif occupé est également inférieur, dans des proportions similaires à celui de la tranche des 24-55 ans.

Enfin, on observe des disparités relatives au taux d'emploi à l'échelle communale : le quartier du Petit Drancy possède en effet le plus faible taux d'emploi en 2013.

L'emploi selon la catégorie socio-professionnelle

Entre 2008 et 2013, les effets de la crise économique de 2008 se manifestent : d'une manière générale le nombre d'emploi sur la commune a baissé.

Seuls les emplois pour la catégorie « artisans, commerçants, chefs d'entreprise » et la catégorie « employé » ont connu une légère hausse, soit 54 emplois en plus pour la première et 110 pour la seconde.

En 2013, les emplois pour les catégories socioprofessionnelles ouvriers, employés et artisans, commerçants, chefs d'entreprise sont les plus représentées à Drancy comparativement à la Seine-Saint-Denis et à la Métropole.

A contrario, la part d'emploi pour les professions intermédiaires et pour les cadres et professions intellectuelles supérieures est plus forte au sein du département de Seine-Saint-Denis et de la Métropole.

Emploi selon le secteur d'activité

A Drancy, sur la période 2008-2013, c'est dans le secteur de la construction et dans une moindre proportion dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et de l'action sociale qu'une hausse du nombre d'emploi a été enregistrée, soit respectivement une évolution de 18,6 % et de 2 %.

Depuis les années 1990, tout comme la Seine-Saint-Denis et la Métropole, la commune se désindustrialise au profit du secteur tertiaire. La désindustrialisation est encore visible aujourd'hui : entre 2008 et 2013, l'industrie réalise en effet une baisse de -17,9 % à Drancy, de -16,9 % en Seine-Saint-Denis et de -13,1% pour la Métropole.

En ce qui concerne l'activité agricole, dans le cœur de l'agglomération parisienne, ce secteur d'activité est marginal, ceci expliquant la perte du nombre d'emploi agricole en 2008-2013 à Drancy, en Seine-Saint-Denis et au sein de la Métropole.

Dans l'ensemble, sur la même période, le nombre d'emploi a augmenté en Seine-Saint-Denis et au sein de la Métropole, contrairement à Drancy.

Des emplois ont été créés dans le secteur de la construction plus particulièrement, mais aussi dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale, ainsi que dans le secteur du commerce, du transport et des services divers (hormis Drancy pour le dernier secteur).

Le chômage

La crise économique a dégradé le marché de l'emploi induisant une progression du taux de chômage. A l'échelle de la Région d'Ile-de-France le taux de chômage a connu une hausse de + 1,5 points, passant de 10,8% en 2008 à 12,3% en 2013.

Pour la commune de Drancy tout comme pour le département de Seine-Saint-Denis, l'augmentation du taux de chômage a été plus importante, avec pour le premier, une progression de 2,4 points, passant de 16,3% à 18,7% sur la période 2008-2013 ; et pour le second, une progression de 2,2 points, passant 16,3% à 18,5% sur la même période.

Ainsi, entre 2008 et 2013, à Drancy, le nombre de chômeurs a fortement augmenté, soit + 1101 chômeurs.

L'accroissement du taux de chômage a été plus significatif pour les femmes, soit une augmentation 2,6 points contre une augmentation de 2,2 points pour les hommes.

Cependant, la part d'hommes en situation de chômage est plus importante que la part de femmes au chômage.

Au-delà, toutes les catégories d'âge ont été touchées par la hausse du taux de chômage, hormis les actifs hommes de 15-24 ans.

Parmi l'ensemble des actifs, les hommes âgés de 55-64 ans ont été les plus concernés par l'accroissement du taux de chômage en 2008-2013.

Migrations pendulaires

Pour 100 actifs résidant dans la commune, Drancy compte 49,1 emplois en 2008 et 46,3 en 2013, quand Paris, à titre comparatif, compte 164,1 en 2008 et 164,8 emplois en 2013.

La commune est donc en majorité à vocation résidentielle.

En 2008, 81,5% des actifs occupés de 15 ans ou plus possède un emploi en dehors de la commune. Ce chiffre reste stable en 2013.

Paris, Roissy et certaines communes de la Seine-Saint-Denis sont les principaux bassins d'emploi dans lesquels les actifs occupés drancéens se rendent.

Cela met en évidence l'importance qui doit être portée aux questions du transport et de la mobilité.

Bien que les transports en communs soit le moyen de transports le plus utilisé par les drancéens (45,1% de la population active occupée), une part importante des actifs ayant un emploi utilise la voiture, le camion ou la fourgonnette pour réaliser leurs déplacements pendulaires, soit 43,5%. L'usage des modes actifs reste marginal.

Le taux de motorisation des ménages de la commune de Drancy est important. Celui-ci s'élève à en effet 67% contre 66,6% pour les Hauts-de-Seine, 62,6% pour la Seine-Saint-Denis et 37,4% pour Paris.

Un renforcement de l'offre de transports en commun à Drancy permettrait une baisse de l'usage de l'automobile par les drancéens, et favoriserait ainsi une mutation de leurs pratiques de mobilité, pratiques qui seraient alors en accord avec les impératifs environnementaux.

En accueillant les lignes 15, 16 et 17 du GPE ainsi que le Tram 11 Express, Drancy bénéficiera de l'amélioration de l'offre de transport qui se réalise à l'échelle de l'Ile-de-France. L'arrivée des nouvelles lignes se traduira sur le territoire par la création de la gare Drancy-Bobigny au sud de la commune et par le renforcement de l'intermodalité sur la gare du Bourget RER sur sa limite ouest.

Le resserrement du maillage du réseau de transports en commun en Ile-de France va réorganiser le schéma des mobilités actuelles sur la région. Les métros 15, 16 et 17 ainsi que le T11 Express permettront d'articuler ensemble plusieurs futurs pôles de développement territoriaux de la métropole du grand Paris, véritables bassins d'emploi pour les drancéens.

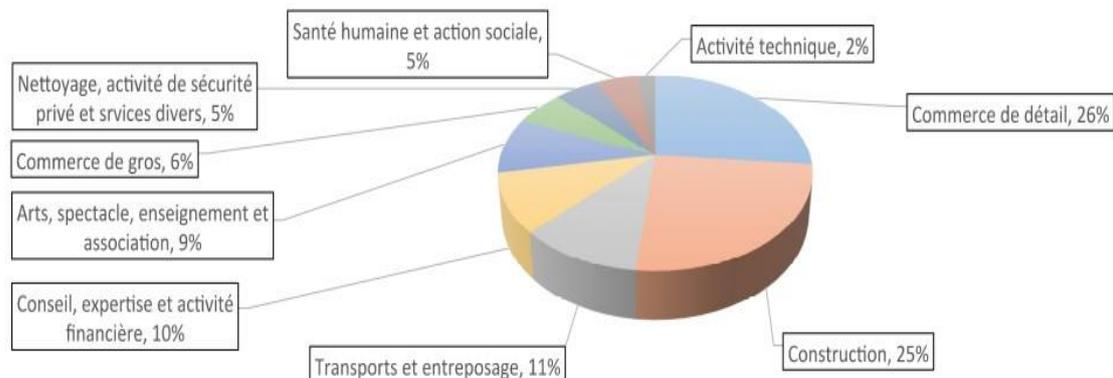
Par ces nouvelles infrastructures, les déplacements de banlieue à banlieue seront facilités tout particulièrement pour les quartiers Nord, Ouest, Sud-Ouest de la commune.

A ce titre l'hypothèse d'une gare GPE pour le cœur de ville est essentielle.

Commerces et développement économique

Environ 6 000 entreprises sont implantées à Drancy.

La répartition par secteur d'activité est la suivante :



Cette répartition fait apparaître que les entreprises présentes sur le territoire Drancéen répondent principalement aux besoins de l'économie résidentielle, notamment les artisans du BTP, qui rayonnent sur les villes voisines.

L'économie résidentielle peut être définie comme l'ensemble des activités économiques majoritairement destinées à satisfaire les besoins des populations résidant sur un territoire. S'appuyant sur la consommation locale, elle s'oppose aux activités économiques dont l'existence dépend majoritairement d'une demande extérieure au territoire et qui sont soumises à la concurrence des activités économiques identiques présentes sur d'autres territoires.

92% de toutes les entreprises recensées ont au maximum quatre salariés (dont 72% sans salariés). Cela représente environ 12 000 emplois, dont : 50% dans les secteurs du commerce, du transport et des services (+/- 5 000 emplois) et 35% travaillent dans le secteur public (+/- 3 700 emplois).

La Ville de Drancy dispose d'une offre en immobiliers d'entreprises peu importante du fait de son caractère résidentiel

On observe une mixité fonctionnelle de ce territoire assez importante, avec une partie de l'offre localisée au sein du tissu résidentiel.

Cependant, ces immobiliers sont pour la plupart vieillissants et difficilement repérables, ce qui limite leur commercialisation.

Le reste des immobiliers est concentré à proximité de l' A86, où l'on trouve les surfaces d'activités les plus volumineuses. Du fait de cet accès rapide, les entreprises implantées proche d' A86 sont du secteur du BTP, de la logistique ou du commerce de gros.

Parmi ces entreprises, il peut être cité :

- L'entreprise Bosch (branche de la multinationale spécialisée dans la fabrication d'équipements automobiles) est implantée sur 8,9 ha ; elle a été rejointe en 1996, après rachat, par la société ELM Leblanc (spécialisée dans la fabrication de chaudières à gaz) qui était installée à l'est des voies de la Grande Ceinture. Ces deux entreprises représentent 570 salariés ;

- La société Transauto-Stur (location de véhicules industriels) (181 salariés) ;
- L'Energie Parc, zone de 5606 m² comprenant 1107 m² de bureaux, 4373 m² de locaux d'activités industrielles, qui accueille plusieurs entreprises à haute valeur ajoutée (120 salariés)
- La Plateforme du Bâtiment (40 salariés)
- La société GEFCO spécialisée dans le transport de marchandises (30 salariés) ;
- La société Norton implantée à la fois sur les communes de La Courneuve et de Drancy.

Deux autres zones d'activités sont situées à l'ouest du territoire communal à proximité des voies ferrées de la Grande Ceinture :

- Le centre commercial Drancy Avenir situé dans le quartier de l'Avenir Parisien, ouvert en 1995, accueille l'hypermarché Carrefour (520 salariés) et une galerie marchande, soit au total 59 commerces ;
- La ZAC Voltaire, située au sud du quartier Salengro, est à moitié occupée, et constituée de surfaces de bureaux (1 815 m²) et de locaux d'activités (1 930 m²) à la location, pour un total de 6 191 m².
15 entreprises sont hébergées au sein de cet ensemble immobilier Ces entreprises sont en grande majorité des TPE (2 salariés en moyenne). Elles ne rencontrent pas de difficulté de recrutement. 150 salariés travaillent sur site (commerce inclus). Elles sont installées en moyenne depuis 10 ans sur site

Les typologies d'activités présentes : service public (Conseil Général), activités médicales (ACMS), tertiaire résidentiel (expert, conseil...), artisans du secteur du BTP

De 2012 à 2016, 1 352 entreprises ont été créées sur la commune de Drancy.

Les secteurs d'activités auxquels appartiennent ces entreprises créées sont :

- La construction avec 672 entreprises
- Transports et entreposage avec 196 entreprises
- Le commerce de gros avec 166 entreprises
- Le Conseil, expertise et activité financière avec 156 entreprises

Cependant, sur la même période, 781 entreprises ont été radiées.

Les secteurs d'activités auxquels appartiennent ces entreprises radiées sont :

- La construction avec 417 entreprises
- Le commerce de gros avec 110 entreprises
- Le Conseil, expertise et activité financière avec 87 entreprises

Au total la commune de Drancy compte donc 571 entreprises supplémentaires.

Les linéaires commerciaux sont situés sur des axes très circulés disposant d'un espace public avec stationnement régulé par une zone bleue.

On recense :

- **L'avenue Henri Barbusse**, accueillant 204 commerces en 2016.
On constate une surreprésentation de restaurants de type rapide et traditionnels (24% du commerce de détail), un nombre important de « bazars » ainsi que la présence de services non marchands (banque, assurance) qui ont tendance à rompre le linéaire.
La présence d'un marché dynamique (plus important marché piétonnier de Seine-Saint-Denis le dimanche sur un linéaire de 600 m, 180 commerçants),

compense les signes d'affaiblissement qui pourraient nuire à sa fonction de centralité.

Un projet de restructuration des quatre routes de Drancy, comprenant la démolition de l'existant pour la reconstruction de logements, de commerces et d'une nouvelle halle du marché aux comestibles, devrait contribuer à une meilleure maîtrise du foncier et du commercial sur l'avenue Henri Barbusse puisqu'il s'agit d'un carrefour très passant menant de part et d'autre aux villes du Bourget, de Blanc-Mesnil et de Bobigny par voies départementales.

- **L'avenue Marceau :**

Les commerces implantés, sauf certaines activités autonomes, éprouvent des difficultés importantes et ne remplissent plus le rôle de commerces de proximité. Les futurs projets de logements et d'activités tertiaires seront l'occasion pour redynamiser le quartier.

De même, la préemption urbaine (achats de nombreux commerces) exercée par la Ville sur l'avenue Marceau ainsi que le projet de création d'un nouveau quartier de Drancy, « LE BAILLET », situé sur l'ancien site SNCF parallèle à l'avenue Marceau, permettront de redynamiser le commerce de proximité sur cette avenue (entrée de ville du Bourget) qui est actuellement fortement dégradé.

- **Hôtel de Ville :**

Malgré sa proximité avec l'avenue Henri Barbusse, le centre-ville reste autonome avec quelques commerces dispersés mais néanmoins dynamiques. L'aménagement de la Place de l'Hôtel de Ville et le ravalement des façades des immeubles bordant la place et les rues adjacentes a notablement amélioré l'image de ces commerces.

Une nouvelle construction en cours, devrait permettre une surface commerciale supplémentaire d'environ 172 m².

- **Les autres quartiers :**

De nombreux commerces sont éparpillés dans les différents quartiers. Il s'agit de quelques commerces isolés ou bien d'un petit supermarché entouré d'un petit nombre de commerces. Beaucoup de commerces ferment progressivement ou sont en mauvais état. Dans le quartier des Oiseaux, les commerces ont décliné un à un. De même, le pôle commercial autour de la superette dans le quartier de la Muette est en déperdition. Enfin, à l'intersection de la rue Nouvelle et de la rue République, le pôle constitué autour du supermarché remplit une fonction de proximité certaine.

Le centre commercial Drancy Avenir ainsi que les centres commerciaux régionaux relativement proches (PARINOR à Aulnay-sous-Bois et ROSNY 2 à Rosny-sous-Bois) exercent une forte concurrence sur le commerce de détail drancéen.

Se sont ajoutés, le centre commercial « PLEIN AIR » à Blanc-Mesnil, le centre commercial « AEROVILLE » à Roissy, le « MARCHE FRAIS » à Villemomble et le centre LECLERC à Bobigny.

Mise en place d'un périmètre de sauvegarde, et du droit de préemption sur les fonds de commerces, artisanaux et droits au bail

La loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des moyennes et petites entreprises et notamment son article 58, a instauré un droit de préemption des communes sur les fonds artisanaux, les fonds de commerces et les baux commerciaux, avec délimitation préalable d'un périmètre de sauvegarde.

Un périmètre de sauvegarde a été délimité sur la ville par délibération du 28 avril 2008 :

Les conditions des cessions sont souvent disproportionnées par rapport au rendement de l'activité. L'offre et la demande sur les zones à fort potentiel de développement commercial sont telles que les petits commerçants ne peuvent prétendre au rachat des fonds artisanaux, de commerce et de droit au bail du fait de la surestimation financières de ceux-ci.

Ainsi, il a fallu déterminer les secteurs dans lesquels certaines activités commerciales ou artisanales sont en surnombre. L'étude fondée sur les codes APE a permis d'identifier et de localiser les carences et les excès dans l'implantation des activités commerciales et artisanales et ainsi de déterminer le périmètre de sauvegarde.

Deux objectifs ont été poursuivis par la ville avec la mise en place du périmètre de sauvegarde :

- Maintenir le commerce existant en le protégeant et en le dynamisant ;
- Faire venir ou revenir des commerces sur un centre-ville ou un quartier.

Les axes et quartiers inclus dans le périmètre :

L'axe RD115

L'avenue Henri Barbusse est un lieu de passage important et le linéaire commerçant est très étendu. L'importance de l'offre marchande fait la force de l'avenue.

Toutefois, le linéaire marchand est de plus en plus dégradé avec une surreprésentation de la restauration de type traditionnel et rapide (24 % du commerce de détail)

L'équipement de la personne est souvent de basse gamme et les enseignes nationales sont inexistantes. La municipalité a été approchée par l'une d'elle qui souhaiterait pouvoir s'y implanter.

L'axe RD 30

L'avenue Marceau, la rue Sadi Carnot et l'avenue Jean Jaurès sont des axes portant des flux importants (lien automobile et piéton entre la gare du Bourget et du centre-ville de Drancy, et la ville de Bobigny).

Le linéaire marchand est discontinu et beaucoup de locaux sont vides ou ont été remplacés notamment par des artisans, ou des sandwicheries en surnombre prenant la suite des commerces « vieillissants ».

L'avenue Marceau est en pleine requalification par la construction de logements neufs avec commerce en pied d'immeuble.

Certains immeubles existants dotés de commerces sont inscrits soit dans un plan de sauvegarde soit en OPAH opération programmé pour l'amélioration de l'habitation.

La ville a fait l'acquisition de cellules commerciales par voie de préemption urbaine et c'est ainsi que s'est ouvert en lieu et place d'une restauration rapide après rénovation totale, un magasin de prêt à porter « homme, femme » de qualité et un second magasin d'exposition de menuiserie, bois et PVC.

Se sont ajoutés dans les locaux commerciaux acquis par la Ville, un Laboratoire d'analyses médicales, un show-room de vente et installation de cuisines et une entreprise de travaux du bâtiment tous corps d'état.

Sur l'avenue Sadi Carnot, la construction d'immeubles de logements et de commerces en pied, notamment le déplacement de la pharmacie situé place Maurice Niles, prolonge vers le centre-ville l'activité de l'avenue Marceau.

Sur certains secteurs de l'avenue Jean Jaurès, la rénovation de l'habitat a pour objet de faire disparaître les dents creuses et d'assurer la continuité de l'axe commercial.

Les quartiers Economie et Avenir Parisien

La dégradation du linéaire marchand dans des quartiers isolés du centre-ville et séparés par les voies ferrées, nécessite un traitement et un suivi particulier pour veiller au maintien du commerce de proximité, notamment du fait de la concentration en zones pavillonnaires d'une population vieillissante. Notons aussi à proximité de la future gare GPE Drancy/Bobigny, le secteur « Gaston Roulaud » qui dans le cadre de l'ANRU, va bénéficier d'environ 300 logements de plus, d'un immeuble tertiaire, nécessitant de repenser la commercialité du quartier.

Utilisation du droit de préemption des communes sur les fonds artisanaux, les fonds de commerces et les baux commerciaux

La commune agit sur deux axes :

- L'un en amont, une cellule de veille et de négociation, permettant ainsi une bonne connaissance de son territoire à travers la Bourse des locaux : l'objectif est d'obtenir des informations sur les éventuelles cessions de fonds/baux/murs et ainsi de mettre en relation l'offre et la demande pour faciliter les transactions sur un marché existant et d'appuyer une politique de revitalisation de ses linéaires commerciaux.
- L'autre, en agissant sur le foncier et l'immobilier par le rachat de commerce.

L'ensemble de ces actions permet de mieux lutter contre la dégradation du linéaire commercial et de sécuriser les commerces existants en évitant le phénomène de dents creuses.

De nombreuses transactions commerciales concernent exclusivement le fonds de commerce, et le droit au bail.

Le principal objectif du rachat du fonds de commerce, fonds artisanal et du droit au bail est de pouvoir intervenir sur ce marché et maîtriser les changements d'activités, les déspecialisations de bail, autrement dit la destination du commerce.

Ceci permettra de garder une certaine diversité des commerces et notamment, de protéger certaines activités qui se raréfient, notamment les commerces de bouche.

Ainsi, il a été nécessaire avant la mise en œuvre de ces interventions d'avoir une connaissance aussi fine que possible de l'offre commerciale communale afin d'en identifier les forces et faiblesses.

Si aucune distinction ne peut être faite entre les types de commerces pour atteinte illégale à la liberté du commerce et de l'industrie, depuis la loi SRU, le commerce est intégré à la réflexion globale sur la ville au travers du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui encadre le développement commercial en favorisant l'implantation de commerces sur certains quartiers ou linéaires.

Les déclarations de travaux ou autorisations d'aménagement permettent également de suivre l'évolution des activités implantées, et notamment dans le cadre des changements d'affectation de locaux. C'est la raison pour laquelle ne sont intégrés dans le périmètre que

les linéaires les plus denses en termes de « commerce de détail » correspondant dans le PLU aux zones mixtes UA.

En 2016, l'évolution exponentielle des agences immobilières ou gestionnaires de biens immobiliers, comme les autres sociétés de services tels que banques et cabinets d'assurance, continuent en effet de déséquilibrer fortement le tissu commercial. La commune ne compte également plus aucune poissonnerie de détail hormis sur ses marchés, et sur ses 19 boucheries seulement une de traditionnelle, pour une part de population attachée aux produits traditionnels du terroir chez le commerçant local.

Néanmoins, l'exercice de droit de préemption sur les fonds de commerces, artisanaux et droits au bail contribue pour partie à favoriser l'implantation de nouveaux commerces et à la diversification des services de proximité nonobstant les difficultés rencontrées lors de la rétrocession de ces acquisitions.

Des actions sont engagées par la commune afin de nullités de cessions du fait de leur illégalité (non purge du droit de préemption de la Mairie).

Toutefois lorsque la nullité est prononcée par le Tribunal, le bailleur a toute latitude pour procéder à la création de bail, rendant impossible dans ce cas la préemption.

Pour autant, la Ville de Drancy poursuit son action pour rappeler à nombre de ces petits commerçants, que par-delà le respect de la loi relative à la cession de bail, il existe tout un ensemble de réglementations auxquelles leur activité est soumise.

Perspectives de développement des activités économique

Drancy a une vocation résidentielle : un développement des activités industrielles et logistiques aurait pour effet de générer des nuisances.

En effet, les activités et les flux induits par la présence des infrastructures détériorent le cadre de vie des habitants mais aussi l'image des espaces environnants : le transport ferré de marchandises, les activités sur la gare de triage, la circulation routière au niveau des franchissements et des giratoires ainsi que la circulation du RER B ont en effet un impact négatif sur l'environnement sonore ; sans compter l'aspect peu qualitatif des infrastructures sur le paysage (forte visibilité) et l'image négative qui se cristallise autour des activités de la gare de triage (risques technologiques).

Au demeurant, le pôle de la gare du Bourget et le site de Saint-Gobain sont des secteurs à valoriser par le biais du tertiaire. Ces sites sauraient profiter du développement du pôle aéronautique et aéroportuaire du Bourget et de l'arrivée des lignes 16 et 17 du GPE et du Tram 11 Express sur la commune.

La mise en place du projet du Grand Paris va permettre la transformation de la gare du Bourget en gare multimodale devant accueillir environ 300 m² de commerces sur trois niveaux.

La reconquête des espaces mitoyens à la gare de triage Paris-Le Bourget (futur quartier du Baillet) anciennement pollués et occupés par des entreprises de récupération de matériaux est également à l'étude. Les 6,5 hectares concernés pourront accueillir du logement, du commerce et des équipements publics. La moyenne surface envisagée (1500 m²) augmentera également l'offre commerciale de la Ville pour une meilleure attractivité.

EQUIPEMENTS ET VIE SOCIALE

Les équipements de proximité (scolaires, sanitaires, sociaux) et les antennes de services publics (mairies annexes, postes) sont présents dans tous les quartiers de la ville.

Equipements scolaires et de la petite enfance

Equipements scolaires

Sur le territoire communal, on recense 15 écoles maternelles, 17 écoles élémentaires et deux groupes scolaires, soit 34 écoles (bâtiments)

On compte, pour l'année scolaire 2016/2017, 206 classes en élémentaires et 132 en élémentaires.

Il est prévu pour l'année scolaire 2017/2018, l'ouverture de 4 classes supplémentaires en élémentaire et le même nombre pour les maternelles.

Par ailleurs, l'évolution des effectifs scolaires pour les quatre prochaines années nécessitera l'ouverture d'environ 21 classes : le rajeunissement de la population, l'attractivité de la ville et le développement urbain sont des indicateurs de l'augmentation des besoins de création de classes scolaires pour les années suivantes.

Afin de répondre à ses besoins d'accueil pour la scolarité des élèves, plusieurs écoles ont des dispositions pouvant permettre d'envisager des extensions pour la création de classes supplémentaires :

Potentiel d'extension scolaire 2017 : Timbaud / Dewerpe maternelle : 5 classes prévues pour la rentrée scolaire septembre 2017

Potentiel d'extension scolaire 2018 : Macé maternelle, 6 classes prévues pour la rentrée scolaire septembre 2018

Potentiels d'extensions scolaires pour après 2018 : September maternelle : 2 classes ; Bloch : 6 classes ; Quatremaire : 10 classes ; Diderot élémentaire : 5 classes ; Fromond maternelle : 6 classes ; Joliot-Curie élémentaire : 4 classes ; Cachin maternelle : 4 classes ; Timbaud-Dewerpe : 5 classes.

Projet ANRU : Salengro maternelle : extension pour la création de 6 classes supplémentaires.

Au-delà de l'extension des écoles déjà existante, il est également nécessaire de créer de nouvelles écoles :

Projet de création d'école dans le secteur Le Baillet : Construction d'une école pour couvrir, en partie, les nouvelles résidences du secteur.

Projet de construction de l'école Jules Ferry : Livrée pour 2018 rue de la Villette pour l'accueil des enfants de l'école élémentaire Deschamps (16 classes élémentaires et 6 classes maternelles).

Potentiel de création d'école : rue Toubiana : Cette zone a été repérée comme ayant un potentiel pouvant permettre la construction d'une nouvelle école rue Toubiana : 16 classes (6 maternelles, 10 élémentaires).

Enfin, des réfections d'écoles sont à l'étude. Les éventuelles écoles bénéficiant de cette réfection seraient : L'école Rouanet au 93, rue de la République ; L'école Deschamps au 1, rue Deschamps ; Le collège Langevin au 40, rue Daisy. Il serait reconstruit et les anciens locaux pourraient également être réaffectés comme une école.

Equipements de la petite enfance

À l'image du département, Drancy a une population jeune et féconde et présente un taux de natalité élevé. À tel point, qu'en matière de petite enfance, les 7 établissements publics (1 crèche municipale et 5 départementales ainsi qu'une halte-jeux) ne suffisent pas.

Il a donc fallu faciliter l'installation de gestionnaires privés à Drancy par le biais de marchés publics : une crèche en janvier 2010, une crèche en août 2011, une crèche en février 2016 et une Maison d'assistantes maternelles, 5 MAM en mars 2016.

Les structures existantes sont donc : 6 crèches publiques, 1 halte jeux publique, 3 crèches privées et 1 MAM privée réparties comme suit :

- Quartier Drancy-Centre : 2 crèches départementales de 2 x 55 places, 1 halte jeux municipale de 20 places et 1 MAM comptant 15 places ;
- Quartier Petit-Drancy : 1 crèche départementale de 55 places ;
- Quartier Économie : 1 crèche départementale de 60 places ;
- Quartier de l'Avenir Parisien : 1 crèche départementale de 60 places et 1 privée les *P'tits loups* gérée par la SAS *Crèches de France* comptant 48 places ;
- Quartier du Village Parisien / Deschamps : 1 crèche municipale la *Farandole* de 60 places et 1 crèche privée *Lucie Tomada* gérée par la SAS *Babilou* de 40 places ;
- Quartier Paris-Campagne : 1 crèche privée *Françoise Dolto* gérée par la SAS *la Maison bleue* de 40 places.

Cela représente au total 508 places pour, environ 603 enfants qui peuvent être accueillis, tout en sachant que le Département attribue, parfois, des places à des non-drancéens.

Il n'en demeure pas moins que la liste d'attente est toujours importante (ex. : 290 pour les crèches privées et 200 pour la crèche municipale sans compter les listes d'attente des crèches départementales).

Les besoins grandissants ainsi que la demande importante nécessitent la création de structures d'accueils supplémentaires.

Equipements santé et social

Tous les quartiers de la commune présentent au moins un équipement santé et social, hormis le quartier de l'Économie.

Drancy accueille depuis mi-octobre 2014, la maison de santé pluridisciplinaire, construite par l'Office public de l'Habitat (OPH) au 11-19, avenue Henri Barbusse.

Cette maison permet de maintenir une offre de soin à Drancy et regroupe entre autres un service de radiologie, un service dentaire, mais aussi des médecins généralistes, des spécialistes et des professionnels paramédicaux.

Un centre d'auto dialyse, structure légère à destination de patients autonomes, a également ouvert ses portes la même année, localisé à côté de la maison de santé pluridisciplinaire. Trois infirmiers sont présents en permanence.

Enfin, le centre dentaire actuellement situé dans la cité Paul Vaillant Couturier et le laboratoire d'analyse situé avenue Henri Barbusse seront relocalisés dans le cadre du projet de l'îlot du marché.

Les nouveaux locaux devraient également voir s'installer le centre médical des quatre routes, ou accueillir une offre complémentaire.

Equipements sportifs

Les quartiers drancéens bénéficient d'un bon niveau d'équipement dans le domaine sportif à l'exception de du quartier de l'Economie qui ne présente pas d'équipement sportif.

Afin de compléter l'offre du quartier du Petit Drancy, quatre terrains de tennis couverts ont été réceptionnés en janvier 2017.

Concernant le quartier Drancy Centre, il est prévu d'agrandir le stade nautique (un bassin supplémentaire), de construire un gymnase omnisport ainsi qu'un dojo.

Equipements culturels

Tous les quartiers de la ville de Drancy sont pourvus d'au moins un équipement culturel.

A été inaugurée le 28 avril 2007, la médiathèque intercommunale Georges Brassens située au 65 avenue Marceau à Drancy.

Sur une surface de 4000m² et 3 étages sont répartis 65 000 livres, 8 000 DVD et 6 500 CD. 65 postes informatiques sont connectés à internet et 10 postes permettent de réaliser des recherches documentaires. Un auditorium au sous-sol permet de recevoir des auteurs, d'organiser des projections vidéo, des représentations de spectacles vivants et de petits concerts.

En 2014, le château de La Doucette, situé dans le parc de La Doucette, dans le quartier Drancy Centre, a ouvert ses portes.

Le Château est un équipement culturel dédié aux arts visuels, à l'histoire, au patrimoine et aux sciences. Le service de la Culture y est installé : il en assure la programmation et organise les animations qui s'y déroulent. Le service assume également la conception et la mise en œuvre de divers projets culturels : Festival de théâtre amateur, Fête de la musique, contes, Patrimoine, expositions, spectacles jeune public... Des actions culturelles sont proposées tout au long de l'année, aux écoles notamment, dans différents registres artistiques.

Le principal projet à l'étude en matière d'équipement culturel concerne le Conservatoire de musique, danse et art dramatique. Maintenu dans le quartier, il emménagera dans de nouveaux locaux avec, notamment, la médiathèque de quartier, qui trouvera sa place dans les aménagements urbains prévus dans la cité Gaston Roulaud au Petit Drancy, sous convention ANRU.

L'ANRU impactera également dans ce quartier l'Ecole municipale d'Arts décoratifs, qui devrait être relocalisée, tout en restant dans ce même quartier.

L'espace culturel du parc situé rue Sadi Carnot. Celui-ci est composé d'un grand hall pouvant accueillir les expositions, d'une salle de théâtre, et d'une salle polyvalente de 700 places. Une réflexion est en cours du fait que cet équipement n'est plus à l'échelle des besoins de la population et du monde associatif.

Parcs et espaces verts

A première vue, tous les quartiers disposent d'espaces verts.

Cependant une grande partie des squares existants sont de tailles très réduites et sont davantage des aires minéralisées accueillant des jeux pour jeunes enfants, des structures pour les adolescents, ou encore des aires de boules, que de réels espaces verts.

La ville de Drancy présente tout de même un espace vert remarquable, le Parc de La Doucette.

Equipements culturels

La commune compte quatre églises, une chapelle, un temple adventiste, une synagogue, une mosquée et un cimetière.

Vie associative

De nombreuses associations sont présentes à Drancy. Deux secteurs (les sports, les arts et culture) regroupent plus de la moitié d'entre elles.

La plupart des associations utilisent les locaux des équipements polyvalents municipaux.

Par ailleurs, la ville a pour projet de créer une maison des associations sur le site de l'ancienne CPAM, boulevard Saint Simon.

Ce lieu servira de service d'accueil et d'accompagnement des associations de la Ville.

Il offrira un soutien pour :

- L'aide administratif et réglementaire ;
- La gestion des finances et l'aide aux recherches de financements ;
- L'élaboration de projets ;
- La formation à destination des bénévoles ;
- La consultation de documents ;
- La mise à disposition de locaux ;
- La participation aux manifestations locales.

LA REVISION GENERALE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE DRANCY

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été introduit par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, et modifié ensuite successivement par la loi portant Engagement National pour l'Environnement et la loi pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové (ALUR).

Le PLU est un document juridique et réglementaire qui expose, pour les dix à quinze années à venir, les grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme de la Ville et fixe en conséquence des règles d'aménagement et d'utilisation des sols.

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

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

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

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

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

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

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

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

Objectifs de la présente révision générale

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

- Intégrer les évolutions réglementaires liées à l'évolution du contexte législatif,
- Prendre en compte des plans et programmes de rang supérieur, notamment les documents suivants :

SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

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

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

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

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

A l'échelle métropolitaine, la commune de Drancy est inscrite au titre du SDRIF dans le territoire d'intérêt métropolitain compris entre le canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil, dont les enjeux sont : l'amélioration de la desserte en transports en commun, la requalification du tissu résidentiel, le renforcement de l'activité économique et la valorisation des espaces remarquables via la création de pistes cyclables ou d'itinéraires de promenades.

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

Les transports en commun

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

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

Des quartiers à densifier à proximité d'une gare

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

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

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

DENSITES DE REFERENCE ET OBJECTIFS A HORIZON 2030

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Secteurs à fort potentiel de densification

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

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

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

Des espaces urbanisés à optimiser

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

Les espaces verts et espaces de loisirs

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

Le Parc de Ladoucette est concerné par ces prescriptions.

Les liaisons vertes (V)

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

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

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

PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT INTERCOMMUNAL

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

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

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

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

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

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

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

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

La production de logements :

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

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

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

Intervention dans le parc existant :

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

Développement durable dans l'habitat

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

Logement des publics spécifiques :

- Accompagner le maintien à domicile des personnes âgées et handicapées,
- Favoriser l'accès au logement autonome des ménages aux revenus modestes,
- Accompagner et suivre la réalisation des projets en matière de structures spécialisées,
- Améliorer les conditions d'hébergement dans les structures existantes,
- Développer l'offre spécialisée en direction des publics actuellement non pris en charge,

- Prioriser la réponse aux besoins endogènes en matière d'hébergement d'urgence,
- Répondre aux besoins en matière d'accueil et de logement des gens du voyage,
- Accompagner la réalisation de parcours résidentiels ascendants.

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

Objectif de production 2012-2017	2 425 logts	Segment du parc	Drancy
Part de la production de la commune dans le total CAAB	62%	Locatif social	T1/T2 : 30 à 35% T3/T4 : 50 à 60% T5 et + : 10 à 15%
Dont logements sociaux	485 logts 20%	Locatif privé	T1/T2 : 40 à 45% T3/T4 : 50 à 55% T5 et + : 5 à 10%
Dont logements abordables	525 logts 22%	Accession libre/aidée	T1/T2 : 15 à 20% T3/T4 : 60 à 70% T5 et + : 15 à 20%
Dont logements privés	1 415 logts 58%		
Dont production neuve	2 380 logts		
Dont intervention dans l'existant	45 logts		

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

PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN D'ILE-DE-FRANCE

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

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

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

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

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

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

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

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

Des objectifs concrets à traduire dans les PLU en termes de stationnement

Pour le logement

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

TAUX DE MOTORISATION DE REFERENCE

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

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

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

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

Pour les bureaux

Le PDUIF impose aux PLU de fixer un nombre maximum de places de stationnement à réaliser lors de la construction d'opérations de bureaux. Il s'agit ainsi de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le

choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Puisqu'il s'agit d'une norme plafond, les promoteurs ne peuvent pas la dépasser.

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

A Drancy, la norme plafond est de :

- 1 place pour 60 m² de surface de plancher (SDP) à moins de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurant,
- 1 place pour 50 m² de surface de plancher (SDP) à plus de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurant.

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

En matière de stationnement vélo

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

- Habitat collectif : 0,75 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 (SDP),
- Activités, commerces de plus de 500 m² de SDP, industries et équipements publics : a minima, 1 place pour 10 employés + prévoir le stationnement des visiteurs,
- Etablissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves.

SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

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

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

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

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

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

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

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

Les grands défis de ce document sont :

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

SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

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

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

Cinq thèmes majeurs ont été identifiés sur le territoire :

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

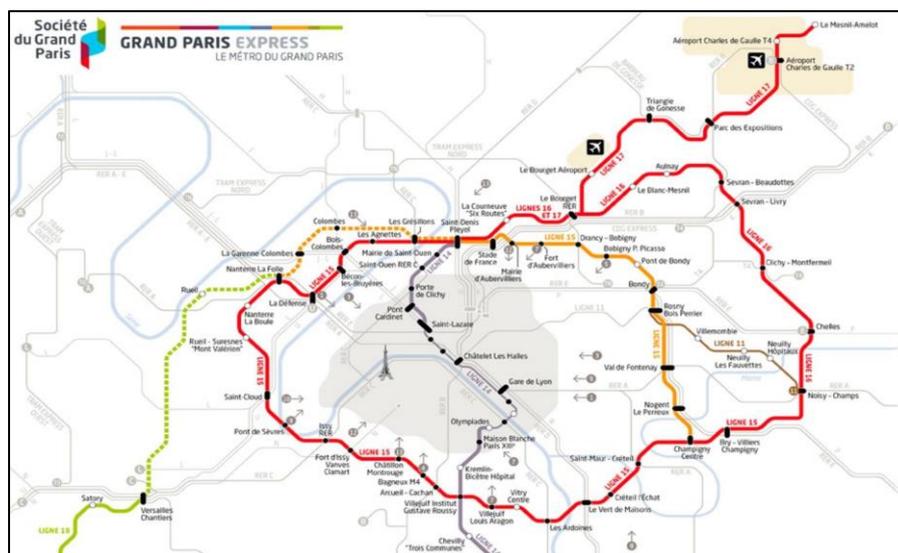
CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DU POLE METROPOLITAIN DU BOURGET

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

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

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

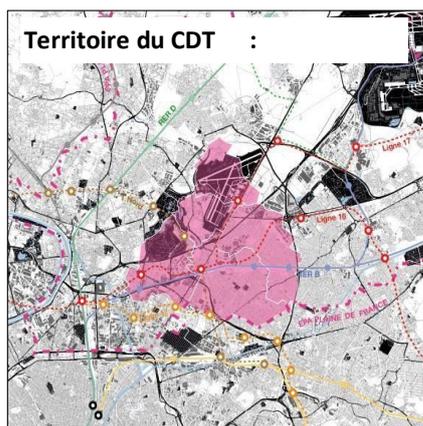
Le projet du Grand Paris comporte un volet transport public dont le but est de relier les pôles économiques aux aéroports, aux gares TGV et au centre de Paris. La commune de Drancy est concernée par l'implantation de deux gares sur ou à proximité directe de son territoire : la gare Le Bourget RER (lignes 16 et 17) et la gare Drancy-Bobigny (Ligne 15).



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

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

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



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

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

Affirmer l'excellence aéronautique et technologique du Pôle Métropolitain du Bourget

- Excellence aéronautique et aviation d'affaires
- Amélioration de l'environnement économique des entreprises
- Mise en synergie des zones d'activités

Renforcer l'offre événementielle et culturelle du territoire

- Des aménagements urbains pour l'accueil d'évènements
- Requalification de l'offre existante
- Stratégie événementielle et culturelle

Accroître la qualité urbaine et l'habilité de l'ensemble du territoire pour permettre son développement résidentiel

- Grande Gare du Bourget
- Développement de l'offre en mobilités
- Secteurs d'intensification et de requalification
- Démarches environnementales

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

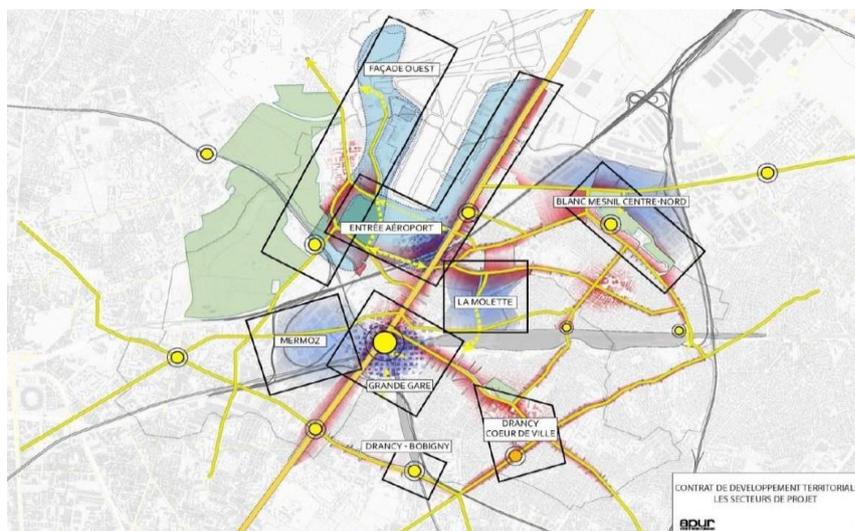
- **La création de près de 27 200 emplois à horizon 2028, soit près de 1,4 million de m² de surface d'activités à développer,**
- **La production de 1020 logements/an.** Cet objectif ne fait pas l'objet de déclinaison par commune, mais repose sur la poursuite d'une politique volontariste au terme des 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.

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

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

Secteurs d'intervention prioritaires du CDT



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

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

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

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

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

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

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

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

Le Plan Local d'Urbanisme s'articule principalement autour de deux documents dont découlent les autres documents comme le règlement par exemple :

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) représente une synthèse des points suivants :

- De l'application des contraintes et des options choisies à l'échelle nationale et supra communale ;
- Des choix effectués par la Ville, au vu des enjeux dégagés à l'issue du diagnostic, élaboré en concertation avec les habitants et en association avec les personnes publiques associées.

Sur la base de cette synthèse, la commune de Drancy a défini quatre grands axes de son projet de ville à horizon 10 ans :

AXE 1 : RENFORCER L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE

- . Poursuivre l'attractivité résidentielle du territoire
- . Poursuivre le renouvellement urbain des grands ensembles
- . Poursuivre la recomposition et l'intensification des grands axes
- . Créer de nouveaux lieux de vie autour des nouvelles gares, dans le quartier du Baillet, en centre-ville
- . Préserver un cadre de vie agréable dans le tissu pavillonnaire
- . Faciliter les parcours résidentiels
- . Renforcer la mixité sociale sur le territoire

AXE 2 : AMELIORER LA QUALITE DE VIE A DRANCY

- . Révéler de nouveaux paysages bâtis
- . Préserver l'identité patrimoniale du territoire
- . Embellir et requalifier certaines entrées de ville
- . Consolider et dynamiser le cœur commerçant de la commune
- . Maintenir une offre d'équipements satisfaisante pour la population
- . Soutenir l'activité économique
- . Accompagner le développement du numérique sur le territoire

AXE 3 : DEVELOPPER LA MOBILITE ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE

- . Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express
- . Conforter les pôles multimodaux
- . Pacifier l'espace public pour les modes doux
- . Tenter de pallier les effets déstructurants des emprises ferrées et autoroutière
- . Améliorer l'offre de stationnement

AXE 4 : FAVORISER LES DEMARCHES ENVIRONNEMENTALES

- . Tendre à rétablir les fonctions de continuités écologiques en protégeant et en renforçant le patrimoine végétal
- . Promouvoir la qualité environnementale

. Préparer la transition énergétique du territoire

Expression du projet de la commune pour l'aménagement de son territoire, le PADD est aussi un cadre de cohérence interne au PLU. A ce titre, il guide l'élaboration des règles d'urbanisme transcrites dans le règlement écrit et graphique (plan de zonage) du PLU.

Le PADD donne ainsi un cadre de référence. Les interventions des différents acteurs, tout au long de la vie du PLU, doivent s'inscrire et s'accorder pour concourir à l'évolution souhaitée du territoire, exprimée dans le PADD à travers 4 grands axes :

AXE 1 : RENFORCER L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE

Ces dernières années, la Ville de Drancy s'est fortement engagée pour renforcer l'attractivité résidentielle de son territoire, grâce à un important programme de rénovation urbaine, qui à son issue aura permis la réhabilitation de la plupart des résidences de l'Office Public d'Habitat datant de plus de 30 ans et grâce à une intervention significative de promoteurs privés qui a permis de créer des logements neufs en accession à la propriété ou en logements sociaux et intermédiaires.

Ces initiatives ont permis à la fois de maintenir la mixité résidentielle et sociale du parc résidentiel, de lutter contre l'habitat indigne, d'améliorer le parcours résidentiel des habitants et de rétablir le niveau démographique de la ville à celui des années 1970.

Le nouveau document d'urbanisme reconduit cette préoccupation majeure qui repose également sur l'enjeu de répondre aux objectifs de production de logements du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et de développer les segments manquants de l'offre résidentielle ou présentant un fort potentiel pour le territoire. L'arrivée des grands projets de transports en commun ne fera que renforcer cette attractivité résidentielle.

En cohérence avec le Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) de l'ancienne Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, la commune s'engage à produire 404 nouveaux logements par an en moyenne.

Cette production de logements sera concentrée sur les espaces les mieux desservis par les transports en commun, et disposant d'un potentiel de mutation ou de densification ainsi que sur les axes structurants et secondaires de la commune constitués notamment par la RD 30 et la RD 115.

Les secteurs de la ville susceptibles d'accueillir de nouveaux programmes résidentiels sont situés en « zone à fort potentiel de densification » autour des futures gares du GPE et en « zone à densifier à proximité des gares » notamment autour de la gare de Drancy, sur le secteur du quartier de l'Avenir Parisien, sur le secteur de la Cité du Nord et le long de la RN186 entres autres sur le secteur Gaston Roulaud.

Sur ces secteurs, le PLU répond aux objectifs régionaux en intégrant les opérations d'envergure destinées à régénérer et à enrichir le tissu urbain existant et à améliorer l'image de la Ville.

Ceux-ci sont identifiés au PLU par le biais de divers outils inscrits au plan de zonage et au règlement, traduits par l'inscription de zones urbaines spécifiques, d'Orientations d'Aménagement et de Programmation et par l'instauration de « périmètres de gel » dans l'attente d'un projet abouti notamment sur le secteur de l'Avenir Parisien.

Ainsi les secteurs, qui nécessitent un renouvellement urbain pour permettre d'éradiquer l'habitat indigne notamment et de restructurer les axes structurants de la ville ou encore certaines entrées de ville, sont identifiés.

Sur les grands ensembles urbains existants, la volonté de la Ville est de poursuivre les actions de rénovation urbaine notamment sur les quartiers des cités du Nord et Pierre Sémard ou en cours d'étude sur la cité Gaston Roulaud.

Sur les quartiers des cités du Nord et Pierre Sémard, les opérations de requalification urbaine rendues possibles dans la zone urbaine du PLU (UCA) se poursuivront dans la continuité des opérations engagées ces dernières années, pour créer de la continuité et de la cohérence urbaine et paysagère.

Sur le secteur Gaston Roulaud, le PLU intègre une Orientation d'Aménagement et de Programmation avec les objectifs d'aménagement d'améliorer l'intégration du quartier résidentiel, de renouveler et de valoriser l'offre de logements.

Parallèlement, le PLU établit sur ce secteur un règlement conforme aux morphologies, aux densités et à la programmation souhaitées, avec la création d'un secteur UCC. A terme, le quartier, qui compte aujourd'hui 800 logements, pourrait accueillir environ 1 000 logements, dont environ 40% à 50% de logements sociaux.

Sur les grands axes ainsi que sur certains axes secondaires les enjeux urbanistiques sont poursuivis par le biais de la zone UA. Celle-ci permet de réaffirmer les alignements sur les grands axes, de conforter l'identité de ces voies par une approche gabaritaire plus stricte (obligation de créer du R+4), et de créer des cœurs d'îlots moins denses en fond de parcelle afin d'obtenir des respirations dans le tissu urbain. Dans ce cadre, les secteurs UAA et UAB ont été fusionnés pour établir sur ces secteurs des linéaires bâtis continus.

Le projet de ville prévoit d'accompagner l'arrivée des gares du Grand Paris Express sur le territoire.

Sur le secteur de l'Avenir Parisien, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) a été définie. Il s'agit de désenclaver ce secteur et de lui assurer une qualité urbaine, architecturale et paysagère. L'objectif de cette OAP est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités tertiaires) accompagné de nouvelles formes urbaines contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements.

Les enjeux urbains à terme sont, dans l'attente de l'approbation d'un projet global, d'engager la réalisation de nouveaux quartiers en constituant de nouvelles continuités urbaines et paysagères, en lien avec le renforcement de l'attractivité du secteur du fait de la future structuration de la Grande Gare.

Le délai octroyé de 5 ans permettra à la collectivité de mûrir sa réflexion d'aménagement sur ce secteur et de définir précisément les règles d'urbanisme applicables.

Sur le site de la gare GPE Drancy-Bobigny, le PLU par un zonage spécifique UCD permet l'accueil de la nouvelle gare et ses services et favorise l'accueil de l'opération immobilière phare du projet de la tour de Castro-Denissov « habiter dans le ciel ». Elle sera essentiellement destinée à du logement en accession et constituera un signal urbain fort le long de cette entrée de ville. Ce secteur devrait notamment permettre la construction d'environ 100 logements et la construction de 120 logements étudiants.

Sur le quartier du Baillet composé d'une friche industrielle d'environ 6,5 hectares, le long de la gare de triage, la ville souhaite reconquérir cet espace, par le renouvellement d'une nouvelle offre résidentielle accompagnée d'équipements publics et de commerces.

C'est dans ce contexte qu'il est envisagé sur cette opportunité foncière de mener une opération d'aménagement qui s'accompagne du souci de l'optimiser tout en poursuivant une exigence d'intégration urbaine. Pour cela, le PLU propose la réalisation d'une OAP, dans la perspective d'y aménager un quartier mixte, combinant de l'habitat collectif, des locaux d'activités tertiaires et commerciales et quelques équipements publics, accompagnée d'un règlement spécifique UD. Le potentiel de construction sur ce site est estimé entre 600 et 800 logements.

Sur le site de l'îlot du Marché, dit des « Quatre Routes », l'enjeu communal est de marquer véritablement le centre-ville. Pour favoriser l'accueil du projet de renouvellement urbain pressenti, le PLU introduit au règlement un secteur spécifique à la zone UA (UAb), voué à permettre la réalisation d'un nouveau marché couvert, d'une place publique et d'une offre résidentielle d'environ 330 logements.

Sur l'îlot du stade nautique, la municipalité souhaite allier à la rénovation-extension de l'équipement nautique un nouveau programme de logements d'environ 200 logements, qui sera rendu possible dans la zone urbaine UCE du PLU.

Le PLU favorise également le renouvellement et la densification sur certains secteurs de la ville, classés au PLU antérieur en secteurs pavillonnaires (UGA), pour faciliter le développement d'opérations d'ensemble. Il s'agit notamment du secteur situé rue de Ladoucette, classé dorénavant en UCb pour favoriser l'accueil d'opérations résidentielles estimées à environ 300 logements. Il s'agit également du secteur situé au Sud de la cité Gaston Roulaud, en limite communale de Bobigny avenue Louis Aragon, pour favoriser l'accueil d'une opération résidentielle de type R+4, avec du commerce en rez-de-chaussée.

Ces objectifs résidentiels auxquels s'ajoutent les périmètres de gel notamment sur le secteur de l'Avenir Parisien, les emplacements réservés à destination d'habitat, la densification de la zone UA en imposant désormais du R+4, constituent des réponses aux enjeux de densification du SDRIF auxquels doit répondre la ville de Drancy et qui sont exposés pages 5 et 6 du préambule.

La lutte contre l'habitat indigne est une priorité de la municipalité. En effet, le territoire est fortement touché par ce phénomène, qui peut prendre différentes formes suivantes qu'il concerne le tissu de collectifs ou le tissu pavillonnaire.

Dans le cadre du PLU, les règlements incitatifs des zones UA, UC devraient permettre de résorber à terme une partie de l'habitat indigne grâce à des opérations de renouvellement.

Par ailleurs, dans les quartiers pavillonnaires, on assiste ces dernières années à un phénomène d'urbanisation anarchique par divisions des terrains en petites unités, découpes des pavillons en petits collectifs et suroccupations des logements.

La disposition spécifique qui vise à imposer le respect de la réglementation thermique en vigueur en cas de travaux sur une construction existante entraînant la création de plus de deux logements, devrait favoriser la réhabilitation de certains pavillons.

L'enjeu communal repose sur la volonté de fluidifier le parcours résidentiel sur la commune et d'ancrer la population sur le territoire. La ville souhaite maintenir une réelle mixité sociale au sein du territoire afin de répondre aux besoins identifiés.

Pour cela, même si la ville de Drancy répond largement aux obligations en termes de logements sur son territoire avec environ 30% de logements sociaux, elle poursuit l'offre de logements sociaux en adéquation avec les besoins des ménages du territoire.

Ainsi, la Ville s'engage dans le Programme Local de l'Habitat, à produire au moins 20% de logements sociaux.

Par ailleurs pour permettre une meilleure diffusion du logement social à travers le territoire communal, un équilibre entre la production de logements social et privés sera trouvé dans les opérations de renouvellement urbain. Dans la lignée de cet objectif de renforcer la mixité sociale sur le territoire, la Ville a mis des Emplacements Réservés pour permettre la réalisation d'une mixité résidentielle alliant logements en accession et logements aidés.

L'enjeu du PADD reste de poursuivre les actions de diversité résidentielle tant en termes de taille que de financements des logements, de manière à maintenir le dynamisme et l'attractivité du territoire.

AXE 2 : AMELIORER LA QUALITE DE VIE A DRANCY

L'amélioration de la qualité urbaine et paysagère sur la commune de Drancy passe en premier lieu par un travail de recomposition sur les secteurs ciblés précédemment.

Pour cela sur ces espaces fonciers opérationnels, la Ville institue des OAP. Ces outils permettent de garantir sur ces secteurs stratégiques, un aménagement cohérent qui répondent à des objectifs d'urbanisme particuliers, en imposant graphiquement des localisations de destinations réfléchies et cadrées, des limites de densités de hauteurs garants d'un cadre de vie agréable.

Par ailleurs, l'enjeu est de réaliser de nouveaux espaces publics (espaces paysagers, parcs et squares de proximité notamment) pour recréer de nouveaux paysages urbains durables et paysagers, irrigués chaque fois que possible de cheminements doux, reliés aux infrastructures de transports en commun.

Au-delà de la création de nouveaux paysages bâtis, il convient de porter une attention particulière à la préservation du patrimoine bâti de qualité de la commune. La commune a ainsi fait le choix de protéger une trentaine d'éléments bâtis remarquables. Ces bâtiments sont les témoins d'une époque, d'un courant architectural et historique original et constituent à ce titre le patrimoine commun de la ville entière.

Le projet de ville entend favoriser les opérations de renouvellement le long de certaines entrées de ville. Pour y parvenir, le PLU se veut incitatif, avec des hauteurs augmentées. Elles devront permettre à terme de créer un repère urbain notamment au niveau de la gare de Drancy- Bobigny le long de la RN186 avec le bâtiment de Castro-Denissov « habiter dans le ciel » ou encore le projet de recomposition sur le site de Gaston Roulaud grâce à de nouveaux volumes bâtis et d'un nouveau maillage viaire et paysager. L'entrée de ville avenue Louis Aragon sera également mieux identifiée, grâce à des gabarits plus hauts (R+4) animés de commerces à rez-de-chaussée.

Sur le secteur de Saint-Gobain, la recomposition urbaine attendue à proximité de la nouvelle gare du Bourget RER devrait également contribuer à rendre une lisibilité et à valoriser cette entrée de ville en proposant de nouvelles morphologies urbaines et architecturales. Les nouveaux enjeux urbains attendus sur le secteur de l'Avenir Parisien devraient modifier le paysage drancéen, en proposant en lieu et place des nombreux îlots résiduels dégradés ou

en friches notamment le long du réseau ferré, de nouveaux gabarits plus hauts et plus contemporains.

La relocalisation de l'espace culturel du Parc situé rue Sadi Carnot, dans le futur quartier du Baillet avec l'objectif de retrouver la perspective historique menant au Château de Ladoucette, s'inscrit sans l'enjeu de redorer l'entrée de ville depuis l'avenue Marceau, en lien avec l'enjeu communal de recomposer et d'intensifier cet axe majeur du territoire.

Concernant le commerce, l'objectif au travers du PLU est notamment de conforter l'offre dans le cœur commerçant de la Ville. Dans ce but, le PLU reconduit l'interdiction de créer de l'habitat en rez-de-chaussée des façades sur rue en zone UAa pour susciter l'implantation de commerces sur une partie des linéaires de la RD30 et RD115. L'OAP du Baillet inscrit dans sa programmation le développement d'un supermarché, complémentaire aux commerces et services de l'avenue Marceau.

Le secteur de projet des Quatre Routes est un élément stratégique du développement du commerce de qualité au centre-ville. Les études réalisées montrent que les règles de la zone UAb permettront la réalisation d'un projet cohérent.

L'attractivité des nouveaux quartiers de vie sur les secteurs ciblés précédemment devra également être renforcée par une diversité des fonctions. Le développement d'activités commerciales de proximité pourrait s'avérer nécessaire au vu de la vocation essentiellement résidentielle des quartiers et des objectifs de densification.

Le diagnostic a montré que l'offre d'équipement est adaptée au poids de population de Drancy. L'objectif municipal reste d'offrir un cadre de vie ajusté aux attentes de ses habitants.

Pour cela, la Ville au travers de cette orientation du PADD est non seulement d'accompagner la croissance démographique, en maintenant le niveau de l'offre de proximité, mais également de permettre le développement d'équipements rayonnants ailleurs qu'au centre-ville de manière à valoriser le cadre de vie de certains quartiers.

Concernant l'offre de proximité, le PLU met en place différents outils favorables à son développement. Tout d'abord, le règlement, dans une logique de mixité affirmée des fonctions à l'échelle du territoire, autorise les équipements dans l'ensemble des zones. Pour ne pas contraindre la réalisation d'équipements, il est imposé dans les zones (UA, UC, UD, UG), une emprise plus favorable à leur implantation.

Des emplacements réservés sont également définis pour compléter l'offre d'équipements de proximité. Il s'agit entre autres d'emplacements réservés destinés à l'extension de deux groupes scolaires, de l'extension de l'hôtel de ville, de l'extension d'une MJC, de la création d'un gymnase,

Le PLU vise à favoriser le développement des équipements dans le cadre des projets d'ensemble. Notamment, au travers des OAP, le PLU impose par exemple sur le secteur du Baillet que l'aménagement comprenne la relocalisation de l'espace culturel du Parc, ou encore dans la cité Gaston Roulaud la reconstruction du conservatoire de musique, la création de locaux associatifs et l'extension du groupe scolaire Salengro/Voltaire. Au centre-ville, l'îlot du marché intégrera dans sa programmation la restructuration du marché couvert et sur le centre nautique, il est prévu la rénovation et l'extension du stade nautique, une diversification des équipements aquatiques et la création d'un nouveau gymnase.

Concernant l'activité économique, l'enjeu municipal est de soutenir toute initiative. C'est la raison pour laquelle, la révision du PLU reconduit la plupart des zones d'activités du PLU antérieur, à l'exception de quelques terrains voués à muter sur le secteur de l'Avenir. Ces derniers constituent des conditions favorables à l'accueil de nouvelles entreprises et sont autant de potentialités à soutenir et à organiser dans le cadre de la création d'une mixité des fonctions.

Le pôle d'activités du secteur de l'Avenir Parisien, avec pour locomotives le centre commercial Drancy Avenir Parisien et l'entreprise Bosch est notamment maintenu dans son zonage UIa et UIb. L'objectif est de maintenir un tissu d'activités varié et d'accueillir de nouvelles activités (industrie, artisanat, bureau et commerce (autres que lié à l'habillement et à l'alimentation pour ne pas concurrencer le centre-ville). Les règles de ces zones, qui permettent cette valorisation, ont été conservées. La zone UB, qui correspond à des secteurs situés globalement en bordure des voies ferrées, à destination principale d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat, est également maintenue.

Concernant le site de l'ancienne activité de Saint-Gobain, l'objectif est de créer un quartier mixte, comme le traduit l'OAP définie sur le secteur. La ville a pour ambition de développer un quartier à forte densité résidentielle incluant de l'activité tertiaire, des espaces verts et des équipements publics.

Sur les terrains situés au Sud de l'autoroute, il s'agit également de retrouver un quartier durable proposant en vis-à-vis de l'autoroute un écran économique pour développer en arrière-plan un quartier résidentiel paisible.

Le déploiement de la fibre est en cours sur le territoire. De manière à poursuivre les actions pour faire de Drancy, une ville parfaitement connectée, le PLU prescrit à cette fin, dans l'ensemble de ses articles 16, l'obligation de réaliser les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques.

AXE 3 : DEVELOPPER LA MOBILITE ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE

Le projet de Ville de Drancy tire parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express.

Un pôle multimodal sera organisé sur la commune du Bourget autour de la future gare. Il regroupera notamment différents modes de transports en commun structurants (RER, tangentielle Nord, gare GPE). Dans sa proximité immédiate, sur la commune de Drancy, un nouveau quartier mixte est envisagé comprenant des activités tertiaires et des services, ainsi que des logements reliés au reste de la ville, via une pacification de la grande trame viaire. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du quartier de l'Avenir Parisien définit le principe d'organisation de la nouvelle trame viaire du nouveau quartier.

Le pôle d'échange de Drancy-Bobigny permettra la correspondance directe entre trois infrastructures lourdes de transport, la Tangentielle Légère Nord, la Ligne 15 Est du Grand Paris Express, et le tramway T1. Le pôle multimodal de cette gare, organisé sur le territoire de Drancy, en limite de la commune de Bobigny, est pris en compte dans le cadre du PLU (ER8). Il s'accompagnera d'un projet ambitieux de requalification urbaine comprenant notamment la réalisation d'un bâtiment voyageur et la réalisation d'une tour résidentielle. Un nouveau zonage UCd, spécialement créé pour le secteur, favorisera sa requalification et sa valorisation. La pacification de la RN186 sera engagée dans cette perspective.

La création éventuelle d'une nouvelle gare en centre-ville est également, pour la ville de Drancy, un enjeu majeur qui offrirait l'opportunité de créer un maillage cohérent du territoire et d'en réorganiser la desserte.

En termes réglementaires, le PLU pour poursuivre le développement de ces déplacements alternatifs, intègre des dispositions pour la réalisation de places de stationnement à destination des vélos dans les constructions nouvelles.

En complément de l'amélioration à venir du réseau de transports en commun sur le territoire, la commune souhaite proposer à ses habitants des possibilités de déplacements autres que la voiture : pistes cyclables, cheminements piétons, Autolib'....

Le PADD identifie un cheminement cyclable structurant partant de la rue République, via la rue Hoche pour rejoindre la cité du Nord. Le PLU traduit notamment cette ambition par la mise en place d'un emplacement réservé (ER1) à vocation d'aménagement de voirie.

Par ailleurs, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) réalisées sur les secteurs de renouvellement urbain font des liaisons douces une priorité. Ainsi, les schémas font apparaître des principes de maillage, vers les pôles multimodaux des gares du GPE notamment, en lien avec les secteurs communaux limitrophes.

L'ensemble de ces dispositions visent à créer à l'échelle de la ville des itinéraires doux pour relier les polarités et les pôles multimodaux.

Pour faciliter les déplacements sur le territoire et compenser les coupures urbaines induites par les emprises ferrées et autoroutière, l'OAP dessinée sur le secteur de l'Avenir Parisien met en place des dispositifs de liaison pour désenclaver le secteur. Il s'agit de le relier au reste du territoire avec un maillage renforcé. Ces nouvelles liaisons permettent notamment la traversée Nord/Sud de l'A86, la création de voies publiques longeant le flanc sud et le flanc nord de l'A86, vers La Courneuve pour se raccorder à l'ex-RN2.

De la même manière, la Ville a également pour ambition de raccorder la Cité du Nord à l'îlot Saint-Gobain avec la création d'une nouvelle voie tous modes en tunnel sous les voies ferrées.

Dans l'optique d'initier de nouveaux comportements, le PLU s'attache également à réduire les normes de stationnement pour le logement à proximité des transports en commun, et impose, conformément au PDUIF, une norme plafond pour les bureaux.

AXE 4 : FAVORISER LES DEMARCHES ENVIRONNEMENTALES

Le territoire de Drancy abrite peu d'espaces naturels et les espaces verts se limitent à quelques espaces verts publics et squares de quartiers et essentiellement, aux jardins résidentiels de l'habitat tant pavillonnaire que collectif. En effet, la commune est presque totalement urbanisée depuis de nombreuses années.

La Ville de Drancy s'engage au travers de son Plan Local d'Urbanisme à protéger et à renforcer le patrimoine végétal, avec la préoccupation de préserver et de conforter la biodiversité pour améliorer le paysage urbain notamment sur les tissus de renouvellement urbain.

Il s'agit tout d'abord de reconduire dans son intégralité le périmètre de protection du Parc de La Doucette qui se traduit par le maintien de son classement en zone naturelle N. Cet espace naturel est d'ailleurs inscrit en « espaces vert et de loisirs » au Schéma Directeur de la Région Ile-de France qui impose ainsi sa protection au PLU.

Au-delà de cet espace strictement naturel, la Ville confortera ses espaces verts publics et en particulier les squares de quartiers existants et nouveaux. A cette fin, le PLU propose de nouveaux aménagements verts publics en imposant dans les OAP du Baillet et du secteur de l'Avenir Parisien la création de squares et dans celle relative à Gaston Roulaud la restructuration et la valorisation du parc public. Par ailleurs, il est instauré dans le quartier de la Mare, un nouvel emplacement réservé à vocation de square le long de la rue de la Liberté (ER24).

La Ville souhaite préserver et renforcer les différents éléments constitutifs de la trame verte. Pour cela, le PLU confirme les zones pavillonnaires comme support de végétation. En effet, les jardins présents en zone UG confèrent au territoire son caractère vert.

Le développement d'une densité végétale est assuré au PLU, avec une limite d'emprise au sol de 40% pour laisser des espaces non bâtis, qui par le biais de l'article 13 doivent être plantés à raison de 80% minimum de leur superficie. Le PLU renforce ces dispositions en intégrant dans la zone UG l'obligation de créer sur la parcelle au moins 40% d'espaces verts de pleine terre. Ces normes favorisent le vœu municipal de conserver sur rue les silhouettes vertes depuis le domaine public et de favoriser les poumons verts en fond de parcelles.

Dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement cadrées notamment par le biais des OAP, la Ville a porté une réflexion sur la fonction paysagère et récréative. Il s'agit de permettre d'offrir aux habitants et aux usagers de ces secteurs, des espaces paysagers et de détente qui participent notablement au cadre de vie.

A cette fin, le dessin des OAP apporte des directives paysagères comme socles de développement urbain. Ainsi, il est prévu la création et/ou la requalification d'espaces verts publics, de cœurs d'îlots paysagers, de nouvelles mailles vertes. Dans la lignée de cet objectif paysager, les nouveaux aménagements de voirie seront accompagnés d'alignements d'arbres qui constitueront des corridors verts de type linéaire.

La gestion de l'eau doit être intégrée dans une approche durable de la ville, afin de préserver et valoriser la ressource.

En cohérence avec le Règlement Communal d'Assainissement et le Règlement Sanitaire Départemental, la ville de Drancy réaffirme la volonté de favoriser l'infiltration des rejets supplémentaires d'eaux pluviales et des dispositifs de rétention alternative.

Pour anticiper l'évolution urbaine et l'augmentation des rejets dans le réseau et ainsi réduire le risque d'inondation et de pollution diffuse, l'eau pluviale pourra également être infiltrée à la parcelle, lorsque la capacité d'infiltration du sol le permet et permettre des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales telles que des noues, fossés ou espaces faiblement décaissés. L'enjeu à terme est de tendre vers le rejet 0.

Une gestion adaptée des déchets participe également à la qualité environnementale du territoire. Depuis plusieurs années, la ville a mis en place une collecte sélective des déchets.

Enfin, la nature des sols et les infrastructures exposent le territoire à des risques à la fois naturels (aléa retrait-gonflement des argiles, ...) et technologiques (risque lié au transport de matières dangereuses, bruit, ...). Les annexes du PLU rappellent les dispositions particulières dans les zones concernées par ces risques.

Concernée par les enjeux environnementaux, la Ville de Drancy s'engage à faire de cette problématique, un thème central de son projet de ville. Pour y répondre, la commune a mis

en place dans le PLU des outils qui permettront d'améliorer la performance environnementale de son parc bâti.

Des dispositions règlementaires particulières visent à favoriser une meilleure performance énergétique des constructions existantes. Ainsi, pour l'application des articles 6, 7 et 10, en cas d'isolation par l'extérieur des constructions existantes, un débord de 20 cm maximum est autorisé.

Une règle a également été mise en place afin d'imposer le respect de la réglementation thermique en vigueur en cas de travaux sur une construction existante entraînant la création de deux logements et plus.

Le recours aux énergies renouvelables sera encouragé, en tenant compte du potentiel solaire photovoltaïque, et également du potentiel géothermique existant sur le territoire.

Les réseaux de chaleur, mis en place sur le territoire concernent tout particulièrement les secteurs Marcel Cachin, Jules Auffret, la cité du Nord, Gaston Roulaud, et La cité Gagarine bénéficie d'un réseau biomasse. La Ville étudiera notamment les opportunités de développer les réseaux de chaleur qui pourraient se présenter dans les nouveaux développements proches des nouvelles gares, notamment celle du Bourget.

L'efficacité énergétique dans le cadre de la rénovation de la cité Gaston Roulaud sera visée dans les travaux de rénovation du bâti et de construction de bâtiments neufs grâce notamment à l'adoption d'une réglementation thermique stricte et la mise en œuvre d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de compléter le dispositif réglementaire (écrit et zonage) du PLU en donnant les grandes lignes d'aménagements sur des secteurs à forts enjeux. Elles sont établies dans le respect des orientations définies au sein du PADD. De plus, les OAP sont opposables aux autorisations d'urbanisme. Ainsi, les projets, opérations d'aménagement ou de construction à venir, sur les 3 périmètres concernés par une OAP, devront respecter les principes d'organisation urbaine et d'aménagement qui y sont définis.

Conformément à l'article L.151-3 du Code de l'Urbanisme, le PLU de Drancy comprend trois Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Etablies en cohérence avec les orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les OAP comprennent, selon l'article L.151-6 du code de l'urbanisme, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements.

Dans ce cas, « les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. (...) Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. (...) » (Article L.151-7 du Code de l'urbanisme)

La Ville a souhaité établir des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur trois secteurs qu'elle a identifié comme des quartiers pouvant muter ou être requalifiés, à court ou moyen terme : le Baillet, l'Avenir Parisien et Gaston Roulaud.

L'OAP sur le secteur de l'Avenir Parisien

L'OAP de l'Avenir Parisien comprend de nombreux îlots résiduels dégradés ou en friches notamment le long du réseau ferré. Le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, dont le site se situait au Nord du quartier de l'Avenir Parisien, a généré une nouvelle friche économique, à proximité de la gare RER Le Bourget. L'objectif est de constituer un nouveau lieu de vie efficient, en articulation avec les gares du Grand Paris (logements, activités, commerces et services), de grande qualité urbaine et architecturale, et mieux connecté à la ville.

Les grandes emprises foncières sont conservées : le pôle d'équipements sportifs et scolaires, les ensembles d'habitat collectif, le centre commercial Avenir, le pôle d'activité... Elles sont reconnectées à une grande structure viaire, dont l'objectif est de relier le haut et le bas du secteur de l'Avenir Parisien.

Le secteur de Saint-Gobain est recomposé avec un principe de mixité affirmé, avec la réalisation d'un nouveau lieu de vie de densité importante (logements, activité tertiaire, activité productive, commerces et services), en connexion avec la gare du Bourget.

L'OAP de l'Avenir Parisien fixe également des orientations en termes de densité. Ainsi une densité forte est prévue à proximité des gares du Grand Paris Express. Une densité plus douce est prévue sur les quartiers pavillonnaires avec des hauteurs de type R+2/R+3+A.

La thématique de la desserte est primordiale sur ce secteur qui accueillera en 2023/2024 deux nouvelles gares du Grand Paris Express et de la Tangentielle Nord en 2019. L'objectif est de recréer un maillage viaire sur le secteur Saint-Gobain aujourd'hui peu perméable et de désenclaver le reste du quartier. Le principe de liaisons douces sera également développé afin de proposer des parcours sécurisés pour les usagers, de desservir les principaux équipements du quartier et d'améliorer la perméabilité du quartier.

La trame verte du quartier sera renforcée à travers la création de larges mails paysagés, d'espaces paysagers publics traversant le quartier et la réalisation d'un square au cœur du tissu résidentiel.

L'OAP sur le secteur Gaston Roulaud

L'OAP Gaston Roulaud correspond à un tissu qui montre aujourd'hui d'importants signes de vétusté, notamment en matière d'isolation thermique et acoustique et une forte rotation dans l'occupation des logements. Elle a vocation à encadrer la requalification de ce secteur en un quartier plus mixte qui allie aux logements de taille plus modeste, des commerces et services, accompagnés d'un petit pôle d'activités principalement tertiaires.

En premier lieu, l'OAP Gaston Roulaud permet d'afficher un programme prévisionnel de l'ordre de 1000 logements (+/- 20%). Le principe de mixité fonctionnelle est affirmé avec l'objectif d'atteindre environ 40% à 50% de logements sociaux. La volonté municipale est de banaliser le quartier et de ne plus différencier architecturalement l'habitat social de l'habitat privé.

L'OAP définit les principes d'une nouvelle trame viaire apaisée et l'intégration des modes doux à travers une nouvelle voie partagée et apaisée, le ruban actif au sud, et la création d'une liaison douce permettant long de la RN186 de faciliter l'accès à la gare Drancy-Bobigny.

Une grande place sera accordée à la végétation avec la recomposition du parc public au cœur du quartier, des cœurs d'îlots paysagés et des alignements d'arbres sur les voies principales cadrant le quartier.

Enfin, l'OAP Gaston Roulaud s'inscrit dans une démarche environnementale forte notamment à travers la gestion des espaces extérieurs, la réduction des nuisances, l'efficacité énergétique, une gestion efficace des eaux et des déchets et la promotion de la biodiversité.

L'OAP sur le secteur du Baillet

L'OAP du Baillet correspond à une friche industrielle de taille importante, qui est apparue dans les années 2000, le long des voies ferrées. Elle a vocation à encadrer l'aménagement d'un nouveau quartier mixte, combinant principalement de l'habitat collectif, des équipements publics, des commerces et des services.

En premier lieu, l'OAP du Baillet permet d'afficher une densité prévisionnelle importante de l'ordre de 600 à 800 logements. Le principe de mixité est affirmé en introduisant un habitat diversifié en typologies, en tailles et en financements. Le quartier devra prévoir des équipements, des commerces et des services. L'OAP indique la nouvelle localisation de l'espace culturel du Parc en façade sur l'avenue Marceau, dans la perspective de remettre en scène le château de Ladoucette, d'une nouvelle école, d'un supermarché, d'un parking silo et de commerces en rez-de-chaussée.

Le principe de desserte s'appuie sur des invariants tels que la voie principale existante qui doivent être mis en œuvre afin de desservir les cœurs d'îlots et les pôles d'animation du quartier.

L'OAP fixe également des grands principes à respecter en termes de gabarit. Il est fixé une hauteur plus importante en limite des voies ferrées, afin de créer un front bâti formant à la fois un « écran acoustique » et la silhouette urbaine de Drancy. Au sein du site, des hauteurs plus modérées sont imposées afin de favoriser une transition plus douce avec le tissu environnant.

L'aspect verdoyant du quartier est assuré par le traitement paysager des voies, la réalisation d'un square, des cœurs d'îlots paysagers et des mails piétons végétalisés.

ZONAGE

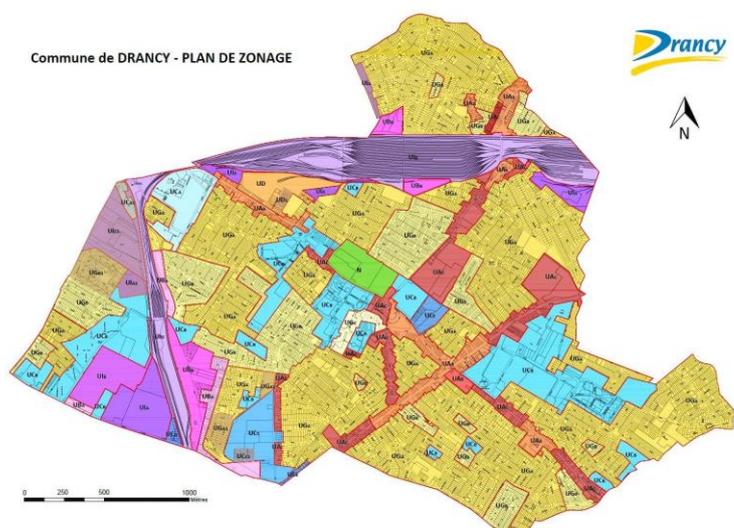
Le règlement du PLU se divise en zones identifiées sur un plan de zonage. Lors de la refonte du Code de l'Urbanisme, la loi SRU a institué quatre grandes zones : U pour la zone urbaine, AU pour les zones à urbaniser, A pour les zones agricoles et N pour les zones naturelles.

Le zonage du PLU s'est attaché à traduire les réalités et les spécificités du tissu urbain existant, la diversité des formes, des hauteurs et des fonctions urbaines présentes sur le territoire, mais également à traduire le projet de la ville pour les 10 ans à venir.

Le PLU de Drancy comprend sept zones, dont six zones urbaines et une zone naturelle :

- **La zone UA** qui correspond au centre-ville de Drancy, situé de part et d'autre des grands axes principaux et secondaires et notamment le long de la RD 115 et RD 30,
- **La zone UB** qui correspond à des secteurs situés globalement en bordure des voies ferrées, à destination principale d'activités compatibles avec la présence d'un tissu à vocation d'habitat,
- **La zone UC** qui correspond à des ensembles d'habitat collectif,
- **La zone UD** qui est destinée à permettre la réalisation d'un quartier mixte sous forme d'opérations d'aménagement dans le quartier du Baillet,
- **La zone UG** qui correspond à des ensembles d'habitat à dominante pavillonnaire,
- **La zone UI** qui correspond aux secteurs mixtes d'activités,

- **La zone N** qui correspond à la zone naturelle du Parc de La Doucette.



Les principales évolutions apportées au zonage dans le cadre de la révision du PLU sont :

- Création d'un secteur spécifique UC_C pour les projets de renouvellement urbain des quartiers Gaston Roulaud,
- Création d'un secteur spécifique UC_E pour les projets de renouvellement urbain du stade nautique et de l'avenue Louis Aragon,
- Création d'un secteur spécifique UC_d pour le projet de renouvellement situé sur la gare de Drancy-Bobigny,
- Création d'un secteur spécifique UA_B pour le projet de renouvellement de l'îlot du marché,
- Intégration ponctuelle de parcelles en UA pour favoriser une plus grande cohérence du zonage,
- Intégration des voies ferrées dans un secteur spécifique UI_D,
- Création d'une zone spécifique UD pour le projet de renouvellement du quartier du Baillet,
- Fusion des secteurs UA_A et UA_B, pour imposer dans le secteur central l'implantation en mitoyenneté,
- Intégration de parcelles en UG_A le long de la rue Roger Salengro,
- Intégration de parcelles en UA_C à l'est du quartier Gaston Roulaud pour favoriser une densité plus importante à proximité de la gare de Drancy-Bobigny et de la gare du Tramway,
- Intégration de parcelles en UC_b dans le prolongement du Parc de La Doucette, pour favoriser une densité plus importante dans ce secteur mitoyen au centre-ville.
- Instauration de périmètres de gel pour favoriser à terme des densités notamment résidentielles plus importantes (secteur de l'Avenir Parisien, secteur des Castors, secteurs pavillonnaires Gaston Roulaud et du Baillet, secteur UI_{A1} au Nord-Ouest de la commune).

En équilibre avec les objectifs de préservation des tissus pavillonnaires, le zonage favorise la mutation ou densification de certains secteurs stratégiques pour le développement du territoire.

Les zone UA, UC, UD et dans une moindre mesure UG, concentrent l'essentiel du potentiel de construction de logements à échéance du PLU.

La révision du PLU augmente la constructibilité sur ces secteurs avec :

- L'obligation de construire en R+4 en zone UA_A, UA_B et UA_C.
- Le classement de l'îlot du marché dans un secteur spécifique UA_B, dont l'objectif est la création d'une offre nouvelle de 320 logements, de commerces et de services.
- L'intégration de parcelles en UA_C, à l'est de Gaston Roulaud, afin de permettre une densité à proximité de la gare du GPE.
- Le classement du secteur de la gare Drancy-Bobigny dans un secteur spécifique UC_D, dont l'objectif est la création d'un projet à dominante d'habitat de densité forte.
- Le classement du quartier du Baillet dans une zone spécifique UD, dont l'objectif est la création d'un nouveau quartier mixte de 600 à 800 logements, d'équipements et de commerces.
- Le classement du quartier Gaston Roulaud dans un secteur spécifique UC_C. Le règlement et l'OAP sur le quartier Gaston Roulaud doivent permettre la construction d'environ 1 000 logements.
- Le classement du secteur de La Doucette en UC_b pour favoriser la réalisation d'environ 300 logements
- Le classement du projet avenue Louis Aragon et du stade nautique dans un secteur spécifique UC_E, pour permettre un renouvellement urbain plus dense.
- La mise en place d'une OAP sur le secteur de l'Avenir Parisien, dont l'objectif est la création d'un quartier mixte de logements et d'activité de densité forte à proximité de la gare du Bourget et une densification plus douce du tissu pavillonnaire avec des hauteurs R+2/R+3+A.

D'AUTRES ELEMENTS GRAPHIQUES APPARAISSANT SUR LE PLAN DE ZONAGE :

Les emplacements réservés

En application de l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, la commune peut fixer dans son PLU des emplacements réservés (ER) aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts. L'inscription d'un emplacement réservé rend le terrain ou la portion de terrain concerné inconstructible pour tout autre affectation que celle prévue et précisée dans le PLU.

La révision du PLU a permis de réinterroger l'ensemble des ER instaurés précédemment sur la commune.

Sur les 46 préexistants, il a été fait le choix d'en retirer 21. Les ER supprimés l'ont été pour deux motifs : acquisition du foncier réalisée ou redéfinition des priorités de la ville en matière d'équipements et d'aménagement.

Neuf emplacements réservés ont été ajoutés. Il s'agit essentiellement de réserves à vocation d'équipements, de logements ou d'aménagement de liaisons douces. Quelques réserves sont donc destinées à conforter l'offre d'équipements, notamment l'ER 23 pour l'aménagement d'un équipement sportif, l'ER 25 pour l'extension du groupe scolaire Timbaud-Dewerpe ou encore l'ER 24 pour lequel l'objectif est l'aménagement d'un square. L'ER 20 a vocation à permettre une liaison douce entre la cité Gaston Roulaud et la gare Drancy-Bobigny. Cette liaison est prolongée au travers de l'OAP entre les rues Fernand Péna et Roger Salengro. L'ER 21 doit permettre l'aménagement d'une voie partagée traversant le quartier d'est en ouest. L'ER 22 est destiné à accueillir un équipement public ainsi que des logements sociaux.

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 UI_A 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.

Les éléments bâtis remarquables protégés

Un inventaire des constructions d'intérêt architectural a été dressé, en vue de leur protection au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme. Cet inventaire est annexé au règlement et la localisation des bâtiments protégés est reportée sur le plan de zonage. Ce classement vise à préserver le patrimoine bâti de qualité de la commune.

Le règlement impose que le bâtiment protégé soit conservé. La démolition des éléments bâtis remarquables repérés au plan de zonage et listés dans le règlement est interdite, sauf justification pour raisons d'hygiène ou de sécurité. Les travaux de restauration, de réhabilitation, de surélévation et d'extension sont autorisés à condition que ces modifications soient en cohérence avec l'esprit du bâtiment et ne portent pas atteinte aux éléments architecturaux des bâtiments.

Le choix des bâtiments ainsi identifiés est basé sur l'intérêt de la construction. Ces bâtiments sont les témoins d'une époque, d'un courant architectural et historique original et constituent à ce titre le patrimoine commun de la ville entière.

Le PLU protège ainsi une trentaine d'éléments bâtis remarquables. Il est à noter que le précédent PLU ne protégeait aucun bâtiment.

Les servitudes de localisation

Cette servitude, instituée au titre de l'article L.151.41 du code de l'urbanisme, consiste à « indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements ».

Une servitude de localisation a été créée pour l'implantation d'une voie sur le secteur de la Muette qui permet de rejoindre la rue Jean Jaurès à la rue Auguste Blanqui. Les terrains qui peuvent être concernés par cet aménagement sont les parcelles cadastrales suivantes : BZ 52, BZ 53.

Une servitude de localisation a été créée sur l'îlot du marché pour l'implantation d'une place dans le cadre du projet de requalification du quartier. Les terrains qui peuvent être concernés par cet aménagement sont les parcelles cadastrales suivantes BP 1, BP 2, BP 280.

Le recul obligatoire de 2 mètres

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques peut également être édictée par une représentation graphique au plan de zonage, notamment en fonction d'une situation locale. C'est notamment le cas sur une petite portion de la rue Salengro, à proximité de l'école Dulcie September, où il est imposé un recul obligatoire de 2 mètres, pour faciliter une opération d'aménagement compte tenu d'un parcellaire irrégulier.

REGLEMENT

Le règlement d'urbanisme édicté par le PLU détermine le droit d'occuper et d'utiliser les sols et les conditions dans lesquelles il s'exerce dans les diverses zones du PLU qui couvrent l'ensemble du territoire communal.

A ce titre, la règle d'urbanisme a pour objectif de répondre aux orientations d'aménagement retenues dans le projet urbain de la commune. La règle d'urbanisme est en effet un des leviers de mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Pièce maîtresse pour la gestion du droit d'occuper et d'utiliser le sol, la partie réglementaire ne peut être détachée des autres pièces du PLU dans la mesure où elle est liée par un principe de cohérence interne au document.

Le règlement du PLU de Drancy comprend les chapitres suivants :

- Dispositions générales
- Dispositions réglementaires par zone (UA, UB, UC, UD, UG, UI, N)
- Annexes :
 - Glossaire
 - Liste des emplacements réservés aux voies, ouvrages publics et aux installations d'intérêt général
 - Liste des éléments bâtis remarquables protégés
 - Liste des servitudes instituées dans l'attente dans projet d'aménagement global
 - Liste des servitudes de localisation d'ouvrages (article L.151-41 du code de l'urbanisme)
 - Sites archéologiques

Les dispositions réglementaires composent le corps principal du règlement qui énonce pour chacune des zones, ses propres règles.

A l'échelle de chaque zone, les règles visent à faire coïncider la réalité territoriale avec les orientations d'urbanisme. Ainsi, les dispositions écrites sont adaptées à la réalité de l'organisation urbaine des différents quartiers tout en étant conçues pour répondre aux orientations du projet.

Ces dispositions réglementaires comprennent 16 articles définis dans le code de l'urbanisme (article R.123-9) :

- Article 1 : les occupations et utilisations du sol interdites,
- Article 2 : les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières,

- Article 3 : les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public,
- Article 4 : les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement (...),
- Article 5 : la superficie minimale des terrains constructibles,
- Article 6 : l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques,
- Article 7 : l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- Article 8 : l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété,
- Article 9 : l'emprise au sol des constructions,
- Article 10 : la hauteur maximale des constructions,
- Article 11 : l'aspect extérieur des constructions, l'aménagement de leurs abords, ainsi qu'éventuellement, les prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger,
- Article 12 : les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement,
- Article 13 : les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations,
- Article 14 : le coefficient d'occupation du sol, et, le cas échéant, dans les zones d'aménagement concerté, la surface de plancher nette dont la construction est autorisée dans chaque îlot,
- Article 15 : performances énergétiques et environnementales,
- Article 16 : réseaux de communications électroniques.

Les articles obligatoires (R.123.9 dernier alinéa du Code de l'Urbanisme)

Le règlement comprend seize articles. Seules sont obligatoires les règles concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et aux limites séparatives ; leur présentation peut être soit écrite aux articles 6 et 7, soit graphique.

REGLES COMMUNES A L'ENSEMBLE DES ZONES

Les articles 1 et 2 : Occupation et l'utilisation des sols (R.123.9 1° et 2° du Code de l'Urbanisme)

Les articles 1 et 2 du règlement concernent respectivement les occupations et utilisations du sol interdites et celles soumises à condition.

La mise en œuvre réglementaire du projet urbain de Drancy commence fondamentalement par la définition des occupations et des utilisations du sol interdites, ainsi que celles soumises à condition.

Le contenu de l'article 1 cite limitativement toutes les interdictions, ce qui conduit à autoriser tout ce qui n'est pas interdit à cet article.

Les occupations et utilisations du sol ayant un impact fort ont donc été étudiées au cas par cas, en fonction des zones considérées. Il s'agit, en particulier, d'interdire ou de soumettre à certaines conditions restrictives les constructions dans les zones naturelles, les installations classées pour la protection de l'environnement, les installations et travaux divers....

La règle des articles 1 et 2 des zones urbaines à Drancy vise la mixité des fonctions, notamment dans la zone UA, la zone UB, la zone UD, une partie de la zone UC et la zone UI.

L'article 3 : Accès et voirie (R.123.9-3° du Code de l'Urbanisme)

Cet article commun à l'ensemble des zones permet de prévoir les modalités de création de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux voies. La notion de sécurité de tous les usagers de la voie constitue le principal motif des limitations administratives apportées par la règle.

Cet article du PLU n'ajoute pas de réglementations supplémentaires à celles qui existaient dans le PLU antérieur.

L'article 4 : Desserte par les réseaux (R.123.9-4° du Code de l'Urbanisme)

Cet article commun à l'ensemble des zones fixe les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement.

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

L'article 4 définit également des règles relatives à l'aménagement de locaux déchets adaptés.

Cet article du PLU n'ajoute pas de réglementations supplémentaires à celles qui existaient dans le PLU antérieur.

L'article 5 : Superficie des terrains (R.123.9-5° du Code de l'Urbanisme)

Dans la logique de la loi SRU favorable à la densification et de la promulgation de la loi d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR), l'article 5 relatif à la taille des terrains ne peut fixer de règle.

Les articles 6, 7 et 8 : Règles relatives à l'implantation des constructions (R.123.9-6°, 7° et 8° du Code de l'Urbanisme)

L'implantation des constructions par rapport aux voies, aux limites séparatives et aux constructions les unes par rapport aux autres, participe très largement à la définition de la forme urbaine. Elle détermine :

- La perception des espaces accessibles (perspectives depuis le domaine public ...)
- La lisibilité des espaces non accessibles (jardins privés, espaces entre les constructions...)
- La perception des espaces non visibles (fond de parcelle, aération de cœur d'îlots...).

Ces règles permettent, en fonction des secteurs, de privilégier l'implantation à l'alignement favorisée dans les pôles de centralité notamment en zone UA et l'implantation souvent en retrait des voies et des limites séparatives ou au moins sur une des limites, notamment dans les quartiers résidentiels. Lorsque les constructions sont implantées en retrait, elles doivent

respecter une distance variable. Ces dispositions ont pour finalité de préserver l'environnement immédiat.

L'article 9 : Emprise au sol (R.123.9-9° du Code de l'Urbanisme)

En complément de l'article 13, la détermination d'une emprise au sol des constructions à Drancy permet d'influer efficacement sur la morphologie bâtie, d'inciter à la densité ou encore à la maîtrise des espaces libres et de favoriser le maintien des plantations.

Le PLU définit des emprises au sol dans presque toutes les zones. Seules la zone UA et la zone de projet UD, qui nécessite pour la première densité et pour l'autre un règlement adapté aux opérations d'ensemble, bénéficie d'une emprise au sol non réglementée.

L'article 10 : Hauteur des constructions (R.123.9-10° du Code de l'Urbanisme)

L'article 10 définit un plafond maximal au-delà duquel la construction ne peut être édifiée. La détermination de la hauteur répond à un souci de paysage urbain, destiné à garantir l'intégration du projet, de protéger les vues, la silhouette générale et le caractère spécifique des quartiers de Drancy. La hauteur autorisée est décroissante, de manière quasi-systématique, depuis l'artère principale et les nouveaux quartiers desservis par les transports collectifs jusqu'aux zones d'habitat individuel.

Les hauteurs variables et décroissantes sur certains secteurs montrent une volonté soit d'intégration paysagère, soit de création de mises en scène spécifiques depuis les axes routiers ou la volonté de créer des repères urbains en entrées de ville, par exemple. C'est la raison pour laquelle dans le secteur UCd correspondant à l'aménagement de la gare de Drancy-Bobigny, la hauteur n'est pas réglementée pour favoriser l'accueil de l'opération immobilière phare du projet de la tour de Castro-Denissov « habiter dans le ciel ».

L'article 11 : Aspect extérieur (R.123.9-11° du Code de l'Urbanisme)

Cet article concerne non seulement, l'aspect extérieur des constructions (matériaux, couleurs, toitures, devantures commerciales, ...), mais aussi, l'aménagement de leurs abords par des dispositions sur le traitement des clôtures notamment.

En effet, dans la plupart des zones, les clôtures devront être intégrées dans l'environnement général de la rue et des tissus architecturaux et paysagers limitrophes. Pour créer une silhouette cohérente des voies, sur l'ensemble du territoire, la hauteur de la clôture sur voie est limitée à 2,20 mètres.

L'article 12 : Stationnement (R.123.12 du Code de l'Urbanisme)

Divers principes généraux s'appliquent pour l'ensemble des zones du PLU : il s'agit de veiller à l'aspect pratique du stationnement. Les normes de stationnement imposées pour toute nouvelle construction doivent être réalisées en dehors des voies publiques pour en éviter l'envahissement, et donc veiller à ne pas perturber la fluidité du trafic.

En résumé, les normes de stationnement sont les suivantes :

	UA- UB-UC-UD	UG	UI
Habitat	1 place par logement à moins de 500 m d'une gare et 1,3 au-delà Logement social : 0,5 place par logement à moins de 500 m d'une gare et 1 au-delà	1 place par logement Logement social : 0,5 place par logement à moins de 500 m d'une gare et 1 au-delà	1 place pour 60m ² de surface de plancher
Commerce	1 place par tranche de 40 m ² de surface de plancher		1 place par tranche de 50 m ² de surface de plancher
Bureau	1 place pour 60 m² de SDP à moins de 500m d'une gare et 1 place pour 50 m² de SDP au-delà		
Artisanat	1 place par tranche de 60 m ² de surface de planchers		Secteurs UI a et UI b : 1 place de stationnement par tranche de 60 m ² de surface de plancher
Industrie			Secteur UI c : 1 place de stationnement par tranche de 100 m ² de surface de plancher
Entrepôt			1 place de stationnement par tranche de 150 m ² de surface de plancher
Equipement hôtelier	1 place de stationnement par chambre.		

L'article 13 : Espace libre et plantations (R.123.9-13° du Code de l'Urbanisme)

Les prescriptions de l'article 13 permettent de gérer la relation entre le bâti et les espaces libres. Cet article doit permettre d'assurer la cohérence entre la préservation des espaces aérés et les impératifs de construction.

Le rôle essentiel de cet article est la protection et la création des espaces plantés de manière à conserver et enrichir la trame verte de Drancy.

L'article 13 impose, dans toutes zones, un pourcentage minimal d'espaces verts (le plus souvent en fonction de la superficie des espaces non bâtis et en fonction de la superficie du terrain en zone UG), ce qui facilite en outre, l'évacuation des eaux pluviales en milieu naturel.

L'article 14 : Possibilité maximale d'occupation de sol (R123-9-14° et R123-10 du Code de l'Urbanisme).

La fixation d'un COS est supprimée avec la promulgation de la loi d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR). Cet article est donc non réglementé dans l'ensemble des zones.

Deux nouveaux articles 15 (Performances énergétiques et environnementales) et 16 (Infrastructures et réseaux de communications électroniques), issus des lois Grenelles, sont intégrés à la présente révision du PLU.

L'article 15 : Performances énergétiques et environnementales (R.123.9-15° du Code de l'Urbanisme)

Il peut fixer les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales.

Dans toutes les zones urbaines des dérogations aux règles des articles 6, 7 et 10 du présent règlement sont autorisées pour les travaux d'isolations thermiques ou phoniques des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0.20m.

Par ailleurs, dans la zone UG, si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est augmentée de 20%, le PLU prévoit un bonus de 10% sur l'emprise au sol.

Pour éviter les divisions pavillonnaires, en cas de création de 2 logements ou plus dans une construction existante, la performance énergétique de la construction doit être augmentée de 20% par rapport à la Réglementation Thermique en vigueur.

L'article 16 : Réseaux de communications électroniques (R.123.9-16° du Code de l'Urbanisme)

Il peut fixer des obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Dans toutes les zones urbaines l'article 16 impose que les constructeurs se raccordent au réseau de communications électroniques lorsque le réseau existe. De plus, le câblage de toute construction et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques devront être prévus dans le cas du réseau futur

DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES SPECIFIQUES PAR ZONE

ZONE UA

La zone UA correspond au secteur central de la commune qui se déploie de part et d'autre des axes de circulation principaux et secondaires.

La zone UA comprend trois secteurs :

- Le secteur UAa situé le long des RD30 et RD115
- Le secteur UAb situé sur l'îlot du Marché
- Le secteur UAc situé dans le prolongement des pôles commerciaux

L'objectif de la règle est notamment de conforter ce secteur central, en définissant un front urbain notamment continu sur les secteurs les plus commerciaux et en imposant du R+4 pour créer un front urbain cohérent et homogène expressif de la centralité.

L'enjeu est à la fois d'obtenir une plus grande cohérence architecturale, et parallèlement de permettre une recomposition et une intensification, qui puissent répondre en partie aux objectifs de constructions de logements sur la ville.

Les principales règles :

Articles 1 et 2

La règle est poursuivie. La zone UA, pour renforcer les fonctions de centralité, est ouverte à différentes vocations : habitat, équipements, commerces, hébergements hôteliers, bureaux et activités artisanales. Pour garantir une activité économique et notamment commerciale en rez-de-chaussée des façades sur rue, l'habitat y est interdit à l'exception des logements sociaux en secteur UAa.

En secteur UAc moins chaland, le commerce n'est pas autorisé de manière à ne pas diffuser l'animation commerciale là où elle existe et ainsi la concentrer sur les secteurs UAa et UAb.

L'attractivité de ces quartiers est liée à la pluralité des fonctions urbaines. L'objet des dispositions réglementaires consiste, par conséquent, à préserver et impulser ce dynamisme, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, entre les différentes fonctions d'habitat, d'activités économiques et d'équipements. C'est pourquoi, les articles 1 et 2 du règlement autorisent globalement toutes les destinations des constructions, à l'exception des activités industrielles, dépôts de toute nature et occupations du sol les plus nuisant en termes de cadre de vie.

Article 6

Le PLU reconduit la règle antérieure. Cette zone est aujourd'hui très largement caractérisée par une implantation à l'alignement et le principe de base est de le préserver, afin de conforter les fronts de rues compatibles avec une activité économique et notamment commerciale en rez-de-chaussée.

Ce principe permet également de cadrer ces larges avenues et voies et de conserver l'esprit de la continuité bâtie depuis le domaine public pour maintenir les formes urbaines. Ce type d'implantation correspond au type d'implantation général repéré lors de l'analyse urbaine.

Le PLU impose donc l'alignement en secteurs UAa et UAb.

Il reconduit également en secteur UAc l'alignement pour les constructions situées sur des parcelles peu profondes de manière à garantir une constructibilité cohérente. En revanche, pour les parcelles dont la profondeur est égale ou supérieure à 20 mètres, le recul minimum de 3 mètres est maintenu afin d'apporter du rythme, dans la composition du front urbain.

Article 7

Dans l'objectif de préserver les caractéristiques de ce quartier central, et pour affirmer un front bâti continu, le PLU impose en secteur UAa une implantation de limite latérale à limite latérale pour conforter une constructibilité harmonieuse avec le caractère de centralité de la zone. Cette règle est reprise du PLU antérieur et a été étendue sur l'ancien secteur UAb ; ce principe ayant entraîné la fusion de ce secteur dans le secteur UAa du présent PLU.

Pour le secteur du Marché, il est prévu une implantation plus souple pour faciliter le projet d'opération d'ensemble, en imposant soit la possibilité de s'implanter en limites, soit avec un retrait minimum de 1 mètre.

En ce qui concerne le secteur UAc au parcellaire notamment plus petit, le PLU reconduit la règle antérieure, différenciée en fonction de la longueur de façades des parcelles. Pour les plus petites, l'implantation en limite est obligatoire.

Pour les plus grandes, égales ou supérieures à 15,00 m, il est fait obligation de s'implanter sur une des limites. Ce principe sur ce secteur moins central est d'autoriser des ruptures de bâtis, qui permettront d'assurer des percées visuelles vers les cœurs d'îlots.

En cas de retrait, la règle a été complétée. La marge d'isolement doit être au moins égale à 5 mètres en cas de baies transparentes, portée dans le cadre de la présente révision à 3 mètres pour les façades aveugles ou qui comportent des ouvertures translucides.

Article 8

Cet article dans la zone centrale n'est pas réglementé, pour faciliter les opérations d'ensemble comme par exemple celle prévue sur le secteur du marché.

Article 9

L'objectif sur ce secteur central est de ne pas contraindre la constructibilité et de tenir compte de la morphologie parcellaire diversifiée en taille. C'est la raison pour laquelle la règle est reconduite. De manière à s'assurer une grande souplesse d'implantation en secteurs UAa et UAb, il n'est pas fixé de règle. Pour le secteur UAc moins dense, elle est fixée à 70%.

Article 10

Le PLU impose désormais que les hauteurs des constructions s'élèvent à R+4 dans la zone UA ; l'enjeu étant notamment de redéfinir le profil urbain des principales artères du centre, car les hauteurs sont aujourd'hui très disparates. L'objectif est d'aboutir sur ces axes à la constitution de fronts urbains homogènes qui soient expressifs de la centralité.

Dans la lignée de cet objectif, très ponctuellement dans la proximité de l'hôtel de ville, il est autorisé un niveau supplémentaire R+5, afin de marquer le secteur urbain le plus représentatif de la centralité à Drancy, ainsi que dans la proximité de la rue Anatole France.

En revanche, sur des secteurs moins denses aux caractéristiques plus « faubourgeoises », notamment entre la rue Jacqueline Quatremaire et l'avenue de la Jumelle côté impair de l'avenue Jean Jaurès et entre la rue François Carels et le Chemin du Bois d'Amour côté pair de l'avenue Jean Jaurès, la hauteur maximale autorisée ne doit pas excéder R+2, pour permettre de réaliser une transition douce sur ce secteur spécifique de renouvellement urbain.

Sur le secteur central, il est fait obligation de réaliser un attique qui devra respecter un retrait au minimum égal à 1,50 mètres pour rythmer la composition des principales voies du centre-ville.

Article 13

Pour favoriser un minimum de jardins intérieurs, sans trop contraindre la constructibilité et faciliter tout de même l'infiltration des eaux de pluie dans le sol, il est conservé l'obligation de planter ou de couvrir d'un revêtement perméable au moins égale à 15% des surfaces libres de toute construction et des délaissés des voies de desserte en secteur UAa, 5% en secteur UAb et 75% pour le secteur UAc moins dense.

ZONE UB

La zone UB correspond à un tissu mixte où l'implantation d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat, est privilégiée. Elle est principalement localisée en bordure des voies ferrées et le long de la RN186.

La zone UB comprend deux secteurs :

- Le secteur UBa, à proximité de la future gare Drancy-Bobigny et en bordure de la RN186 où l'accueil des activités tertiaires est privilégié.
- Le secteur UBb, où l'accueil des activités artisanales est privilégié. Elle est principalement située au nord du territoire et bénéficie de la proximité des zones d'activité du Bourget.

L'objectif du règlement est d'optimiser l'accueil des activités, sur la commune afin d'offrir une alternative intéressante à l'interdiction d'implanter des bureaux et des activités artisanales dans les tissus d'habitat. Ce principe permet de les regrouper et de privilégier l'implantation d'activités à proximité des grands axes et des projets d'interconnexion de transports collectifs qui représentent à terme de véritables opportunités, pour diversifier l'accueil des activités sur la commune et répondre aux demandes que peuvent susciter ces projets.

Les principales règles :

Articles 1 et 2

La zone UBa a pour vocation d'accueillir des activités non productives (bureau) du fait de leur évolution dans un tissu mixte. C'est la raison pour laquelle les extensions des habitations existantes sont autorisées et les installations classées interdites.

Dans ce cadre, ne sont pas autorisés les industries et les dépôts de toute nature.

La vocation du secteur UBb est plutôt d'accueillir des activités artisanales, les entrepôts et les commerces y sont admis, que s'ils sont liés à des activités artisanales.

Article 6

La zone UB évolue dans un contexte résidentiel. Ainsi, comme sur l'ensemble des zones résidentielles de la commune, le recul des constructions depuis les voies et emprises publiques doit être de 3 mètres minimum. Le PLU reconduit ce principe qui a pour avantage de créer un parcours relativement homogène sur le territoire. Par ailleurs, ce minimum permet de dégager sur rue, soit un espace fonctionnel pour les besoins des activités, soit un espace de représentation pour l'image de l'activité en permettant la végétalisation du recul.

Article 7

L'implantation par rapport aux limites latérales est souple. Il est en effet possible de s'implanter soit en recul, soit en limite du fait de la largeur de terrain souvent petite notamment en secteur UBa.

En cas de recul, la distance d'implantation de la construction doit être au moins égale à 5 mètres.

Article 9

Le PLU reconduit l'emprise au sol de 75% pour ne pas contraindre l'implantation d'activités artisanales aux besoins souvent consommateurs de foncier.

Article 10

La règle de hauteur générale reste inchangée. Elle est de R+3 en secteur UBa et de R+2 pour le secteur UBb. Ces normes sont cohérentes avec les destinations autorisées sur la zone et l'environnement résidentiel alentour (bureau en secteur UBa, artisanat et entrepôt en secteur UBb).

Article 13

Pour favoriser un minimum de jardins intérieurs, sans trop contraindre la constructibilité et faciliter tout de même l'infiltration des eaux de pluie dans le sol, il est conservé l'obligation de planter ou de couvrir d'un revêtement perméable au moins égale à 25% des surfaces libres de toute construction et des délaissés des voies de desserte en secteur UBb et 20% en secteur UBb.

ZONE UC

La zone UC correspond aux résidences d'habitat collectif et notamment à celles des grands ensembles de logements sociaux présents sur le territoire.

La zone UC comprend cinq secteurs :

- Le secteur UCa correspondant globalement à la Cité du Nord, la cité Thaïs et la résidence de la Butte. Il comprend un sous-secteur UCa1 de servitude de gel sur l'îlot localisé sur la résidence de la Butte (secteur de l'Avenir Parisien). L
- Le secteur UCb correspondant à la majeure partie des quartiers d'habitat collectif.
- Le secteur UCc correspondant à la Cité Gaston Roulaud. Il comprend un sous-secteur UCc1 de servitude de gel localisé sur le secteur de pavillons.
- Le secteur UCd correspondant au secteur de la gare Bobigny-Drancy.
- Le secteur UCe correspond aux secteurs du stade nautique et de l'avenue Louis Aragon.

L'objectif du règlement est de pouvoir permettre la poursuite du renouvellement urbain engagé sur ces secteurs visant notamment à mieux les intégrer dans la ville, à renouveler et valoriser l'offre de logements et enfin à développer des équipements structurants et résidentiels.

Les règles de la zone UC relativement souples ont globalement été reconduites pour ne pas contraindre la faisabilité des opérations de renouvellement, dont certaines sont actuellement en cours.

Les seules modifications significatives concernent la création de trois secteurs spécifiques : sur le site de Gaston Roulaud (UCc), sur le secteur de la gare de Drancy-Bobigny (UCd) et sur le secteur du stade nautique et avenue Louis Aragon (UCe).

Les principales règles :

Articles 1 et 2

La zone UC, a pour objectif principal de maintenir la fonction principalement résidentielle et d'équipement de ces secteurs. Elle autorise très spécifiquement une pluralité des fonctions sur les secteurs UCc, UCd et UCe, proches des transports collectifs.

Dans la lignée de diversifier les fonctions, il est admis le développement de l'activité économique sur les secteurs UCc, UCd et UCe en permettant l'installation des commerces, bureaux et activités artisanales.

Les installations classées soumises à déclaration sont autorisées dans ces secteurs, sous réserve de préserver la sécurité collective et de maintenir le caractère paisible du cadre de vie en termes de bruit et de pollution notamment.

Dans les secteurs de servitude de gel UCa1 (site de la résidence de la Butte) et UCc1 (site des pavillons sur le secteur Gaston Roulaud), seule une extension des constructions existantes dans la limite de 10m² de surface de plancher est autorisée. Cette servitude de gel, pour une durée de 5 ans maximum, permet à la collectivité de s'assurer de la mise en place d'un projet d'aménagement cohérent visant notamment densité et/ou changement de destination sur ces deux secteurs.

Article 6

La zone UC est d'une manière générale composée d'un bâti implanté en recul par rapport aux voies et emprises publiques. Le règlement du PLU s'inscrit dans le prolongement de l'existant, avec une règle de recul minimum de 3 mètres en UCa et UCb, comme cela était le cas dans le PLU précédent. Cette règle garantit le développement d'une trame paysagère au pied de la construction et ainsi de conforter le caractère végétal de ces secteurs.

En secteurs UCc, UCd et UCe, il est laissé une marge de manœuvre plus souple puisque l'alignement est possible de manière à pouvoir accueillir des activités économiques et en particulier du commerce en pied d'immeubles.

Article 7

La règle est reconduite. En zone UC, les constructions peuvent être implantées sur les limites latérales de manière à faciliter l'organisation structurelle des quartiers.

En cas de retrait pour préserver le cadre de vie de la zone, les distances minimales doivent être au moins égales à 5 mètres minimum pour les façades qui comportent des ouvertures transparentes.

Article 8

La règle est reconduite sans fixation de seuil, pour ne pas contraindre ces secteurs d'opérations d'ensemble en cours de renouvellement.

Article 9

La règle peu contraignante est reconduite. Elle n'est pas réglementée en secteurs UCa et UCd l'emprise au sol ne peut excéder 70% dans les autres secteurs. Ce principe a été instauré pour introduire un renouvellement urbain basé sur le développement de bâtiments, aux hauteurs moins importantes à l'exception du secteur UCd et donc mieux intégrées au reste du territoire.

Article 10

La règle est reconduite sur les secteurs UCa et UCb. La norme est fixée à R+4 en UCb et en UCe et à R+5 en UCa, en cas d'un projet de démolition-reconstruction, afin d'inciter un changement d'image en reconstruisant des bâtiments de taille plus modeste, pour créer des quartiers plus agréables à vivre et pour créer des transitions paysagères plus douces avec l'habitat pavillonnaire aux alentours.

Dans le secteur UCc correspondant à la cité Gaston Roulaud, le présent PLU intègre les études de faisabilité en cours qui prévoient de nouveaux gabarits et de nouvelles hauteurs avec ponctuellement du R+6.

En ce qui concerne, le secteur de la gare de Drancy-Bobigny (UCd), le règlement n'introduit pas de seuil de hauteur. Il s'agit en effet de laisser la possibilité de réaliser par exemple le

projet de l'opération immobilière (projet Castro-Denissov, « habiter dans le ciel »), qui sera un signal urbain fort d'entrée de ville notamment.

Article 13

Pour pérenniser les jardins intérieurs, le PLU impose la plantation d'au moins 30% des surfaces libres de toute construction et la plantation au minimum d'un arbre de haute tige par 500 m² d'unité foncière.

ZONE UD

La zone UD correspond au secteur du Baillet, qui s'apparente aujourd'hui à une friche industrielle. Ce secteur constitue un secteur de renouvellement urbain particulièrement attractif situé entre le centre-ville et la gare du Bourget.

La municipalité, au travers du règlement, entend créer un quartier mixte accessible à tous, mêlant logements, activités économiques avec notamment des commerces, des services et des équipements.

De manière à permettre la réalisation d'un projet d'ensemble structuré sur ce secteur devenu obsolète, le PLU intègre une OAP afin de cadrer la nouvelle organisation viaire et la localisation des différentes fonctions admises sur ce secteur.

L'objectif de la règle est de favoriser la structuration d'une polarité urbaine dense et mixte. Il s'agit de s'inscrire dans une logique de renouvellement urbain, en proposant de nouvelles formes urbaines, adaptées à la création d'un cadre de vie de qualité. Un règlement souple est défini pour s'adapter aux différents projets d'ensemble à venir dans ce secteur.

L'enjeu est à la fois d'obtenir une grande cohérence architecturale avec la proximité de la zone centrale toute proche, et parallèlement de permettre une densification, qui puisse répondre en partie aux objectifs de constructions de logements sur la ville par rapport notamment aux objectifs du SDRIF.

Les principales règles :

Articles 1 et 2

Compte tenu de la position très attractive de cette zone, il est recherché une mixité des fonctions. De manière à organiser ce nouveau quartier, particulièrement accessible l'ensemble des fonctions résidentielles est encouragé, associé aux fonctions d'animation reposant sur les activités de commerce et de service, ainsi qu'aux équipements collectifs.

Dans la lignée de poursuivre l'amélioration de l'équilibre habitat/emploi, ce secteur est également ouvert aux activités économiques (hébergement hôtelier, bureau et activités artisanales).

Comme en zone UA, pour garantir une activité économique et notamment commerciale en rez-de-chaussée des façades sur l'avenue Marceau, l'habitat y est interdit à l'exception des logements sociaux.

Dans cette zone, il est veillé à une pluralité des fonctions. Cependant le cadre de vie constitue une préoccupation et pour cela, y sont interdits les activités industrielles, les dépôts de toute nature et les occupations du sol qui constituent une nuisance au cadre de vie.

Dans le secteur UD1 correspondant à un îlot de pavillons, il est introduit un périmètre de servitude de gel pour permettre un temps de réflexion à la municipalité de réfléchir à sa valorisation dans le cadre de cette opération d'aménagement. Cette servitude consiste à interdire, dans le périmètre délimité et pour une durée de 5 ans dans l'attente par la Ville

d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 10 m².

Article 6

L'enjeu sur ce secteur est de permettre une optimisation du tissu. Ainsi, le PLU opte pour le choix d'une implantation soit à l'alignement, soit en recul de 1 mètre minimum de manière à garantir une souplesse d'aménagement pour la réalisation d'opérations d'aménagement d'ensemble.

Sur l'avenue Marceau, le souhait municipal est de conserver un front bâti à l'alignement pour favoriser la chalandise avec des activités commerciales en rez-de-chaussée. Cependant, il est imposé un recul de 1 mètre pour permettre l'élargissement de son emprise sur ce secteur.

Article 7

Dans l'objectif de préserver les caractéristiques de ce quartier centre, et pour affirmer un front bâti continu, le PLU impose le long de l'avenue Marceau une implantation de limite latérale à limite latérale pour conforter une constructibilité harmonieuse avec le caractère de centralité de la voie.

Sur le reste de la zone, la nécessité de souplesse, inhérente aux grands projets d'ensemble à venir, implique de permettre une implantation libre, en limite séparative ou en retrait. En cas de retrait, la distance d'implantation de la construction doit être au moins égale à 1 mètre.

Article 8

Cet article n'est pas réglementé, pour faciliter les opérations d'ensemble.

Article 9

Dans la zone UD, la nécessité de souplesse, inhérente aux grands projets d'ensemble développant une pluralité des fonctions à venir sur ce secteur, amène à ne pas définir de règle.

Article 10

Les hauteurs, dans cette zone de renouvellement, reprennent plus ou moins les mêmes gabarits que les références récentes, selon leur localisation et leur intégration dans l'environnement immédiat.

Pour cela, le long de l'avenue Marceau comme dans la zone UA, le PLU impose du R+4, dont l'enjeu est notamment de redéfinir le profil urbain de cette artère centrale.

Dans une bande de profondeur de 30 mètres, comptée à partir de la voie ferrée, la hauteur des constructions peut atteindre R + 8, afin de pouvoir créer des écrans phoniques et visuels et préserver du bruit le cœur de l'opération résidentielle.

Sur le reste du quartier, il est préconisé une hauteur maximale de R + 5, correspondant globalement aux épannelages des opérations de renouvellement urbain engagées sur le territoire communal.

Article 13

Pour favoriser un minimum de jardins intérieurs, sans trop contraindre la constructibilité et faciliter tout de même l'infiltration des eaux de pluie dans le sol, il est conservé l'obligation de planter ou de couvrir d'un revêtement perméable au moins égale à 60% des surfaces libres de toute construction et des délaissés des voies de desserte.

ZONE UG

La zone UG est une zone d'habitation comportant essentiellement des maisons individuelles. Elle couvre une large partie du territoire. Elle est caractérisée par une densité des constructions qui a permis l'aménagement d'espaces paysagers privatifs de qualité.

La zone UG comprend trois secteurs :

- Le secteur UGa qui regroupe des unités foncières dont la majorité d'entre elles sont de taille moyenne. Il comprend un secteur UGa 1 de servitude de gel sur le secteur dit « des Castors »
- Le secteur UGb qui regroupe des unités foncières dont la majorité d'entre elles sont de petite superficie. Il comprend un secteur UGb 1 de servitude de gel sur le secteur de l'Avenir Parisien.
- Le secteur UGc qui regroupe le secteur de la Cité Jardins.

Le règlement de cette zone poursuit une volonté affirmée de la Ville de préserver son ambiance urbaine aérée car il s'agit d'un atout pour la commune.

Afin de proposer une offre de logements adaptée à l'ensemble de la population, le règlement permet le renouvellement du tissu urbain et l'adaptation des habitations existantes (extensions, évolutions thermiques par exemple).

Les règles du précédent PLU sont maintenues pour l'essentiel. Quelques règles gérant notamment l'amélioration du cadre de vie ont été renforcées, notamment pour tenir compte de la division pavillonnaire qui entraîne du « mal logement ».

Les principales règles :

Articles 1 et 2

Dans cette zone à dominante résidentielle sont autorisées les fonctions d'habitat, d'hébergement hôtelier, d'équipement. Le bureau est également admis sous réserve qu'il soit intégré au volume des constructions résidentielles, pour notamment permettre le développement de l'auto-entreprise. L'enjeu étant de ne pas entraîner de stationnement intempestif sur les secteurs résidentiels et de favoriser ce type d'activité plutôt sur les secteurs centraux ou économiques, bien desservis par les transports collectifs.

Par ailleurs, dans le but de lutter contre le phénomène de découpes des pavillons en petits collectifs et suroccupation des logements, l'article 2 autorise la division de logements existants à condition que la surface après division soit au minimum de 45m² de surface de plancher.

Sur les secteurs de gel classés UGa et UGb1, localisés à proximité des futures gares, il est institué un périmètre de gel, dont la conséquence est d'interdire toute construction nouvelle, à l'exception des extensions dans une limite de 10m², dans l'attente de la mise en place d'un projet d'aménagement cohérent visant une intensification douce de ces quartiers.

De manière à préserver le secteur patrimonial de la Cité-Jardin, le PLU confirme le secteur UGc. Le règlement reprend la volonté de préserver la valeur patrimoniale de ce secteur, dans lequel ne sont admis que les extensions accolées à la façade arrière de la construction de 15m² de surface de plancher maximum et sous réserve qu'elles ne soient pas visibles du domaine public.

Article 6

L'implantation par rapport aux emprises publiques est reconduite. Pour préserver les silhouettes végétales des rues résidentielles en secteurs UGa et UGb, il est imposé un recul de 3 mètres et de 5 mètres en fonction de la profondeur du terrain.

Pour les parcelles dont la profondeur est inférieure ou égale à 25 mètres, le recul est de 3 mètres de manière à ne pas contraindre la constructibilité et à ménager des fonds de parcelles paysagers.

Article 7

L'implantation par rapport aux limites latérales est souple. Il est en effet possible de s'implanter soit en recul, soit en limite du fait de la largeur de terrain souvent petite, et sous réserve de ne pas développer de pignon supérieur à 12 mètres pour préserver le cadre de vie des riverains.

En cas de recul, la distance d'implantation de la construction doit être au moins égale à 7 mètres, en cas d'ouverture et de 3 mètres en cas de vues translucides ou aveugles.

Par rapport aux limites de fond de parcelle, il est imposé en cas de vues une marge d'isolement d'au moins 7 mètres. Cette disposition favorise des relations de bon voisinage et des cœurs d'îlots paysagers.

Article 8

Cet article fixe, pour garantir un cadre de vie satisfaisant, un recul au moins égal à 15 mètres.

Cette règle vise à assurer l'ensoleillement des constructions et des prospects de voisinage suffisants. Ce prospect a également pour enjeu de préserver la biodiversité en gardant de véritables mailles paysagères entre les espaces bâtis.

Article 9

La règle est conservée par rapport au PLU précédent. En zone UG, l'emprise au sol est réglementée à 40% de la superficie du terrain, pour prendre en compte les caractéristiques du tissu pavillonnaire. Cette règle assure l'aération du tissu et permet en lien avec l'article 13 de préserver le caractère végétal apprécié de ces quartiers.

Article 10

Les hauteurs maximales des bâtiments préservent l'existant car elles témoignent des volumes existants ; l'objectif étant de conserver l'homogénéité du tissu urbain actuel. La règle est conservée à savoir de 7 mètres à l'égout du toit et de 10 mètres au faitage. En secteur UGb, sur les petites unités foncières (dont la largeur de façade est inférieure ou égale à 10 mètres), il est toléré un étage supplémentaire, pour améliorer la constructibilité.

La règle est complétée en limite de fond pour préserver le cadre de vie, en instaurant une hauteur qui ne peut dépasser R et 3,50 mètres au faitage, dans une bande de 7 mètres calculée à partir de la limite de fond.

Article 13

Pour maintenir et consolider le cadre de vie verdoyant, il est dorénavant imposé en zone UG de traiter au moins 40% du terrain en espaces verts de pleine terre. Cette règle assure l'aération du tissu, permet de préserver le caractère végétal apprécié de ces quartiers et joue un rôle déterminant à l'échelle de la commune pour l'infiltration des eaux pluviales.

Dans la lignée de cet objectif, il est également conservé l'obligation de planter au moins 80% des surfaces au sol libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte.

Articles 15 et 16

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

De plus, une disposition spécifique est ajoutée en zone UG ; elle vise à imposer le respect de la réglementation thermique en vigueur augmentée de 20%, en cas de travaux sur une construction existante entraînant la création de deux logements et plus. Cette règle devrait permettre de contrôler la découpe des pavillons et de participer à la transition énergétique du territoire.

Dans le même ordre d'idée, il est prévu que dans le cas de constructions nouvelles une augmentation de 10% de l'emprise au sol est possible, si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est augmentée de 20%.

Zone UI

La zone UI correspond à la zone à vocation économique de la commune.

Elle comprend quatre secteurs :

- Le secteur UIa qui regroupe les zones d'activités situées principalement à l'ouest du territoire communal le long des voies de la Grande Ceinture et au sud des voies ferrées du RER B. Il comprend un secteur UIa 1 de servitude de gel.
- Le secteur UIb qui regroupe les zones d'activités situées au sud et au nord du quartier de l'Avenir Parisien.
- Le secteur UIc1 qui regroupe les zones d'activités situées en limite de la zone industrielle de la Courneuve. Elle est couverte par un périmètre de servitude de gel.
- Le secteur UId spécifiquement affectée à la fonction ferroviaire.

La municipalité, au travers du règlement, entend favoriser le volet économique en donnant une liberté de manœuvre aux entreprises déjà présentes et à celles désireuses de s'implanter à Drancy. Compte tenu des besoins différenciés en fonction de la nature des activités, de leur développement, de l'évolution des technologies ou des législations en matière de mise aux normes, il est apparu souhaitable de poursuivre la règle relativement souple du PLU précédent.

Les principales règles :

Articles 1 et 2

De manière à organiser une mixité économique et à rendre attractive cette zone, l'ensemble des fonctions économiques est autorisé de manière à offrir le panel immobilier le plus large possible, pour y accueillir de de l'industrie, de l'artisanat, du bureau, du commerce ou encore de l'hébergement hôtelier, et de l'entrepôt en secteur UIa lié à une activité.

Selon les secteurs, il est à noter néanmoins quelques spécificités, avec par exemple l'interdiction d'entrepôt sur le secteur UIb, situé le long de la RN186, en entrée de ville.

Le PLU entérine le départ de l'entreprise Saint-Gobain (secteur UIc) sur lequel est institué un périmètre de gel, pour permettre à la Ville un temps de réflexion pour sa valorisation économique et résidentielle à proximité de la gare du Bourget. L'objectif est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités tertiaires). Ce nouveau lieu de vie permettra

de développer de nouvelles formes urbaines mixtes, contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements.

Cette servitude consiste ainsi à interdire, dans le périmètre délimité et pour une durée de 5 ans dans l'attente par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 10 m².

Article 6

Le PLU reconduit cet article qui impose un recul de 5 mètres.

Cette norme permet de dégager en front de rue, soit un espace végétalisé, soit un espace fonctionnel pour les besoins, souvent très spécifiques des activités, ou encore un espace de représentation pour l'image de l'activité en végétalisant par exemple le recul, comme imposé à l'article 13.

Article 7

L'implantation possible en limites séparatives reste d'actualité.

En cas de retrait, la règle est maintenue. Les constructions doivent obligatoirement respecter une marge d'isolement de 6 mètres afin d'intégrer des espaces libres paysagers et assurer un éclaircissement convenable.

Article 8

Cet article dans la zone économique n'est pas réglementé, pour faciliter par exemple les opérations d'ensemble.

Article 9

La règle du PLU précédent est maintenue, avec une emprise au sol de 85% pour ne pas contraindre l'implantation économique, qui bien souvent a de gros besoins de foncier notamment pour les entreprises de production.

Article 10

Le PLU reconduit la hauteur maximale de 20 mètres, l'enjeu étant de garder une cohérence et une intégration dans l'environnement actuel de la zone économique existante.

Article 13

Les normes d'espaces verts définies au PLU précédent sont reconduites.

L'aménagement paysager des espaces libres doit accompagner les constructions et les stationnements souvent imposants. Le PLU conserve ainsi l'obligation de planter à raison de 80% les délaissés des voies de desserte ou leur couverture par un revêtement perméable.

Par ailleurs, le traitement de 50% des marges de recul par rapport aux voies sera traité en espaces verts pour notamment valoriser les emprises publiques.

Des écrans boisés devront être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 1000 m². Les aires de stationnement devront être plantées d'un arbre de haute tige au moins pour six places de stationnement.

L'enjeu est de faire participer les zones d'activités, à la végétalisation du tissu du territoire, et également à l'enjeu de faciliter l'infiltration des eaux de pluie dans le sol.

Zone N

Les zones naturelles sont dites « zones N ». Peuvent être classés en zones naturelles et forestières, les secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité

des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

La zone N de Drancy concerne le parc de La Doucette, d'ailleurs inscrit en « espace vert et de loisir » au SDRIF.

La zone N du PLU précédent était vide de règlement dans les articles 6, 7, 8 et 9. Afin de traduire la nécessité de préserver cet espace de toute construction autre que des équipements compatibles avec le caractère naturel, quelques règles sont définies pour la zone N.

Les principales règles :

Articles 1 et 2

Dans cette zone ne sont autorisées, que la construction de locaux strictement nécessaires au gardiennage, à l'entretien et au fonctionnement du parc et de la ferme pédagogique sous réserve qu'ils n'excèdent pas 200 m² de surface de plancher et les équipements publics dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

De manière à diversifier l'activité ludique du parc, le PLU autorise le changement de destination du château qui est étoilé au plan de zonage, pour permettre l'aménagement éventuel d'activités de restauration.

Article 6

Le PLU définit un recul de minimum 4 mètres, qui représente globalement le recul minimum des constructions annexes au château.

Article 7

Le PLU définit un retrait de 6 mètres qui garantit le retrait d'une potentielle construction par rapport au tissu pavillonnaire limitrophe.

Article 8

Compte tenu de la constructibilité limitée sur ce secteur et qui incombe à la collectivité, le PLU reconduit l'absence de règles.

Article 9

Pour préserver l'espace naturel, une emprise au sol très faible, de 5%, est définie.

Article 10

La présente révision du PLU reconduit la hauteur retenue dans le cadre du PLU précédent qui est, pour préserver les points de vue, perspectives et dominante paysagère des lieux, de 7 mètres à l'égout du toit.

De même, il reconduit la hauteur des équipements publics qui ne doit pas dépasser le faîtage du château La Doucette. Il intègre également la possibilité de reconduire la hauteur existante en cas de démolition/reconstruction.

Article 13

Cet article reconduit également l'obligation de créer des écrans boisés autour des locaux destinés au gardiennage et à l'entretien du parc, afin qu'ils se fondent dans l'environnement naturel du parc.

LE PROJET DE REVISION DU PLU ET L'ENVIRONNEMENT

Le PLU de Drancy ne se situe pas dans le champ d'application de l'évaluation environnementale.

Toutefois, le rapport de présentation du PLU a évalué les incidences des orientations du plan sur l'environnement, présenté les diverses répercussions ou les conséquences du projet d'aménagement retenu sur les espaces naturels, le paysage, le milieu écologique, les risques de nuisances ou de pollution... et exposé les mesures et les précautions prises pour préserver cet environnement et assurer sa mise en valeur.

Les enjeux de qualité résidentielle et de réponse aux besoins :

Le PADD affirme fortement une volonté d'amélioration de la qualité résidentielle qui passe à la fois par la qualité des logements et à la fois par la qualité des espaces extérieurs. Cette orientation est traduite dans les documents réglementaires et d'aménagement par des normes de traitement planté des espaces libres.

La commune souhaite également poursuivre les efforts déjà engagés en matière de réhabilitation et lutter contre l'habitat indigne. En effet, la commune a eu recours à un Programme de Rénovation Urbaine qui a permis de réhabiliter la plupart des résidences de l'Office Public de l'Habitat datant de plus de 30 ans. D'autres quartiers ont fait l'objet de requalification. Certains quartiers sont aujourd'hui concernés par la géographie prioritaire de la ville et feront l'objet de projets dans les années à venir.

Une attention sera également portée sur les grands axes avec une hauteur imposée à R+4 afin d'obtenir une façade urbaine homogène et cohérente de centralité.

Le tissu pavillonnaire est très peu mutable car il comporte peu de dents creuses et le bâti est assez dense avec des jardins limités ; il est donc essentiel de le conserver. Seuls quelques secteurs pavillonnaires pourront faire l'objet d'une densification douce (Avenir Parisien, secteur Castor, cité Gaston Roulaud, ...). Par ailleurs, la ville de Drancy veillera à maintenir la bonne répartition des équipements publics, administratifs socioculturels et sportifs.

La consommation de l'espace et le renouvellement urbain

L'objectif étant de limiter les extensions urbaines, certaines parties sont concernées par le potentiel de renouvellement urbain notamment le long des deux axes principaux (RD30 et RD115). Une certaine densification est attendue, les formes compactes étant encouragées.

De manière générale, les opérations d'aménagement et de programmation devront s'insérer de manière harmonieuse dans leur contexte urbain. Les bâtiments pourront atteindre les hauteurs déjà présentes voire plus, quand le contexte s'y prête pour créer des repères urbains, notamment à proximité des gares du GPE.

Les deux nouvelles gares GPE constituent de véritables leviers d'intensification urbaine et permettront le renouvellement des secteurs déjà urbanisés et situés à proximité des voies ferrées. Ces projets autour des gares participent ainsi à la lutte contre l'étalement urbain et à la lutte contre la consommation d'espaces naturels. Ils prévoient des aménagements paysagers et des surfaces d'espaces verts favorisant la diversité biologique et la présence de la nature en ville.

La densification sera très modérée dans les quartiers pavillonnaires. Toujours dans un souci d'optimisation de l'espace, de densification, mais aussi de qualité des opérations et de respect de l'intimité, sont formulées des recommandations concernant l'implantation du bâti selon la forme de la parcelle, le recul du bâti par rapport à l'espace à public et par rapport aux limites séparatives.

En matière de développement urbain, la ville souhaite privilégier le caractère résidentiel de son territoire en préservant un type d'urbanisme à une échelle appréciée des habitants et en valorisant son patrimoine architectural ancien pour renforcer notamment un sentiment d'appartenance.

La maîtrise des déplacements

Le PADD de Drancy a pris en compte la problématique des déplacements en réorientant le développement urbain sur les secteurs desservis par les transports en communs ou dans les secteurs où les TC peuvent facilement être étendus. Le PADD affirme la priorité donnée aux secteurs de renouvellement urbain (Gare Le Bourget RER, Gare Drancy Bobigny, Gare de Drancy centre).

La ville porte donc comme ambition de réaménager progressivement l'espace public pour faciliter la cohabitation entre les différents types de mobilité et promouvoir l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce cadre, la ville entamera une réflexion pour anticiper l'arrivée du métro du Grand Paris Express, permettant le désenclavement de la commune qui apportera une dynamique en termes de flux : échanges facilités vers les pôles d'emplois et de formation d'Ile de France, l'implantation de nouveaux pôles d'emplois sera simplifiée...

De plus, le PLU affirme des positions favorisant le développement des modes doux qui sont ensuite traduites dans les orientations d'aménagement et de programmation pour chaque secteur de développement urbain et notamment afin de relier certains quartiers aux gares RER et du GPE.

La maîtrise des émissions de GES et les énergies renouvelables

Le PADD a pour objectif de rapprocher les secteurs d'habitat des centralités et des transports en communs, développe des maillages piétonniers, met en place une compacité bâtie qui devraient contribuer à maîtriser les émissions de GES : moins de déplacements automobiles, moins de déperditions énergétiques des nouvelles constructions.

De plus le PLU incite à la rénovation thermique des bâtiments afin de lutter contre la précarité énergétique et à une meilleure performance énergétique des nouvelles constructions (isolation performante du bâti, etc.).

La ville a également pour objectif d'améliorer ses performances énergétiques en encourageant l'utilisation d'énergies renouvelables, et sur certains quartiers comme Gaston Roulaud dont l'OAP prescrit la mise en place d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables, ou encore sur le quartier de l'Avenir Parisien dont l'OAP affirme la volonté de mener des études sur les opportunités de développement des réseaux de chaleur.

L'OAP du quartier Gaston Roulaud contribue au développement d'un habitat moins énergivore avec la construction de nouveaux bâtiments exemplaires sur le plan de la performance environnementale. La stratégie développement durable de l'agglomération s'est formalisée dans le cadre d'un Plan Climat Energie (PCET) de Seine-Saint-Denis qui a pour objectif de réduire les consommations d'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre sur le territoire. Elle a pour ambition de prioriser les projets portés en maîtrise d'ouvrage départementale au bénéfice de la lutte contre la précarité énergétique.

La préservation et la valorisation des espaces naturels

Les espaces verts de la commune sont peu nombreux et sont représentés principalement par le grand parc de Ladoucette et des squares de quartier. Ils jouent un rôle important pour la

qualité de vie des habitants et notamment des familles et des jeunes enfants. Il est donc important de les conserver et d'en développer de nouveaux dans le cadre de nouvelles opérations.

Le futur PLU favorise la préservation et le renforcement du patrimoine végétal en :

- Préservant le parc de Ladoucette
- Confortant le rôle des squares de quartier existants et nouveaux
- Faisant en sorte que les nouveaux alignements d'arbres contribuent à la fonction de corridor écologique dans le cadre des actions de requalification des espaces publics de voirie
- Portant une réflexion sur les espaces publics et sur les espaces verts privatifs (voire des jardins collectifs) dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement et des projets de renouvellement urbain
- Veillant à la prise en compte de cet objectif, tout particulièrement dans les zones pavillonnaires avec une obligation d'espaces de pleine terre et aussi avec des règles d'urbanisme, notamment pour conserver sur rue les silhouettes vertes depuis le domaine public et pour favoriser les poumons verts en fond de parcelles.

Les enjeux de préservation paysagère et patrimoniale

Ces enjeux ont aussi été pris en compte dans le PADD. En effet, la municipalité a fait le choix de favoriser l'intégration paysagère des nouveaux développements, notamment par la mise en place de prescriptions. Ce choix est fondé sur un objectif de préservation et de valorisation du patrimoine identitaire communal.

L'objectif de la municipalité est la recherche d'une plus grande cohérence urbaine et qualité architecturale sur le front bâti des axes principaux (RD30 et RD115) d'améliorer l'ambiance générale du centre-ville.

L'objectif communal est de gommer les effets de rupture créés par les grandes infrastructures de transport (A86, voies ferrées...) et de retisser les quartiers entre eux.

Certaines entrées de ville nécessitent également une attention particulière en termes de qualité urbaine et paysagère. Pour y parvenir, le PLU encourage le renouvellement et des hauteurs augmentées notamment au niveau de la gare de Drancy- Bobigny, le long de la RN186 avec le bâtiment de Castro Denissov « habiter dans le ciel » ou encore le projet de recomposition sur le site de Gaston Roulaud grâce à de nouveaux volumes bâtis et d'un nouveau maillage viaire et paysager. L'entrée de ville avenue Louis Aragon sera également mieux identifiée, grâce à des gabarits plus hauts (R+4) animés de commerces à rez-de-chaussée.

Les enjeux d'équilibre entre le cadre de vie et l'activité économique

La Ville doit assurer le renouvellement des secteurs économiques, afin de permettre la croissance des entreprises existantes et d'encourager de nouvelles implantations. Un secteur dispose d'atouts indéniables pour l'accueil d'activités : le secteur à proximité de la gare du Bourget RER. Ce secteur, affaibli par le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, bénéficiera d'une situation privilégiée pour renouveler son parc économique.

Afin de permettre et d'encourager l'implantation de nouvelles entreprises, l'opérateur Orange a pour objectif de couvrir l'intégralité du territoire en fibre optique à horizon 2020.

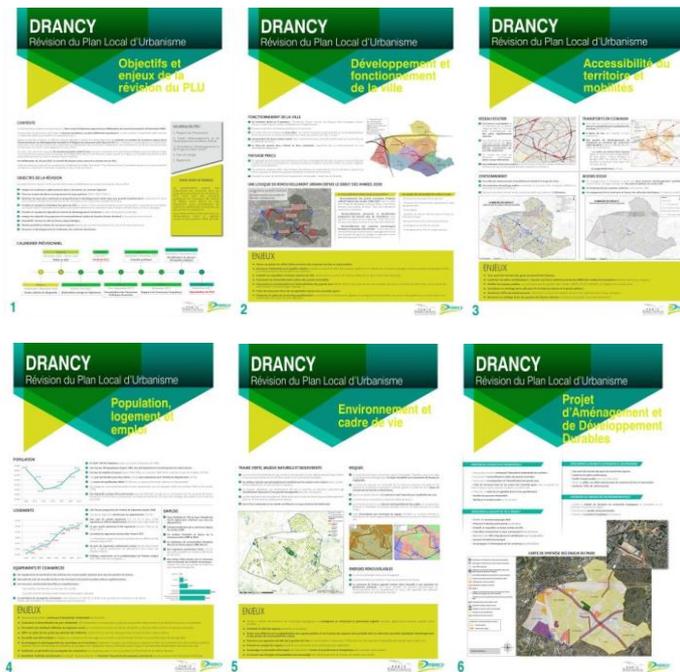
1.4. La concertation préalable

Conformément à l'article L. 153-11 du Code de l'Urbanisme qui prévoit que l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme fasse l'objet d'une concertation du public dans les conditions définies à l'article L. 103-2 à L. 103-6 et L. 600-11 du Code de l'Urbanisme, la concertation a associé pendant toute la durée de l'élaboration du projet, la population, les résidents et les autres personnes concernées.

Les services de l'Etat et les personnes publiques mentionnées aux articles L. 132-12 et L. 132-13 du Code de l'Urbanisme, ont été associés à l'élaboration du PLU, notamment dans le cadre de deux réunions spécifiques les 20 février 2017 et 20 juin 2017. Pour chaque réunion, une présentation avec un support Power Point a été élaborée.

Par délibération du Conseil Municipal, les modalités de concertation prescrivant la révision du Plan Local d'Urbanisme ont été précisées, conformément aux articles L 123-6 et L 300-2 du Code de l'Urbanisme :

- **Une exposition en Mairie présentant la révision du Plan Local d'Urbanisme :**
 - A partir du mois de mars 2017 jusqu'à l'arrêt du PLU : exposition de 6 panneaux sur le diagnostic du PLU et les enjeux du PADD :



- A partir du mois de juin 2017 jusqu'à l'arrêt du PLU : exposition de 3 panneaux sur le zonage, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) et le règlement



- **Organisation dans chaque quartier de la ville (au nombre de 9) d'une réunion publique présidée par le Maire ou son représentant permettant échanges et réflexions avec la population :**

- Le lundi 20 février à 20h - Paris Campagne
- Le jeudi 23 février à 19h30 – Les Oiseaux
- Le vendredi 24 février à 19h30 – Avenir Parisien
- Le vendredi 03 mars à 19h30 – Petit Drancy
- Le lundi 06 mars à 19h30 – Village Parisien
- Le mardi 07 mars à 19h30 – L'Economie
- Le jeudi 09 mars à 19h00 – La Muette
- Le jeudi 09 mars à 20h00 – Centre-ville- Les Quatre Routes
- Le vendredi 10 mars à 19h30 – La Mare

Les réunions ont été annoncées par publication dans le Journal Municipal, par une publication sur le site internet de la commune et sur les panneaux de la ville (les MUPI).

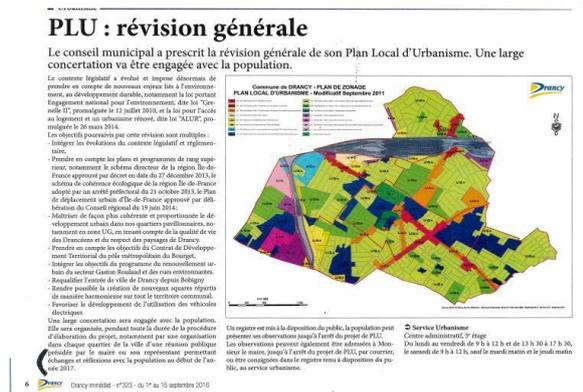
C'est ce vecteur qui a été le plus utilisé par les habitants avec de nombreuses Questions / Réponses au nombre de 64.

- **Tenue en Mairie d'un registre dans lequel la population pouvait présenter ses observations jusqu'à l'arrêt du projet de PLU : 2 observations.**
- **Les observations pouvaient également être adressées à Monsieur le Maire, jusqu'à l'arrêt du projet de PLU, par courrier ou par internet : 1 courriel.**
- **Publication d'articles dans le bulletin d'informations municipales destinés au grand public d'ici l'arrêt du projet de PLU :**
 - Parution d'un article dans le bulletin municipal de Drancy du 01 au 31 juillet 2015 présentant le lancement de la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU)



Extrait du bulletin municipal n°299

- Parution d'un article dans le bulletin municipal de Drancy du 01 au 15 septembre 2016.



Extrait du bulletin municipal n°323

- Parution d'un article dans le bulletin municipal de Drancy du 16 au 28 février 2017.



Extrait du bulletin municipal n°334

- Parution d'un article dans le bulletin municipal de Drancy du 01 au 15 mars 2017.

Urbanisme

Des réunions pour construire la ville de demain

Depuis le 20 février, des rendez-vous sont organisés dans chaque quartier avec pour objet la révision du Plan local d'urbanisme. L'occasion de découvrir les projets d'aménagement de la municipalité pour la Ville et d'en discuter.

Le Plan local d'urbanisme (PLU), c'est le dessin du Drancy de demain, les projets d'aménagement que l'on pense le plus pertinent de construire. "L'élaboration de ce document, maintenant, est importante pour deux raisons, a expliqué Jean-Christophe Lagarde, député-maire. La première, c'est que demain, ce sera une compétence intercommunale. Il n'y aura plus un PLU mais un PLUI, c'est-à-dire un Plan local d'urbanisme intercommunal. Concrètement, cela signifie que l'avenir d'une ville ne sera pas forcément défini par celle-ci mais par la majorité des villes de l'intercommunalité. La deuxième raison, c'est la loi ALUR qui retire aux maires des moyens de contrôle en matière d'urbanisme avec, par exemple, la suppression du coefficient d'occupation des sols (COS)".

De nombreux projets dont des inédits
Le député-maire énumère de nombreux projets à moyen et long terme pour Drancy, des projets déjà évoqués et d'autres, tellement inédits. Des projets d'envergure qui changeront la ville mais aussi la vie quotidienne des Drancéens. Parmi les projets déjà connus, il évoque, par exemple, la création de nouveaux quartiers : le premier, à proximité de la gare du Bourget, à l'emplacement actuel de la cité de la Butte, de l'AFORP et des terrains ex-Saint-Gobains, le second, à proximité de l'avenue Marceau, Le Baillet. Jean-Christophe Lagarde aborde également la rénovation d'un autre quartier, Gaston Roulaud, avec la démolition de 800 logements et la reconstruction de 1000 autres, sociaux et privés, dans le cadre du programme de rénovation ur-



baine de la cité. Il fait un point sur un projet pour l'instant en attente, l'îlot du Marché, "une opération compliquée, mais nécessaire pour laquelle il faut prendre le temps", explique-t-il. Drancy est une ville sportive. Les équipements sportifs ne sont donc pas oubliés avec la rénovation du stade nautique qui ne permet plus de répondre aujourd'hui aux besoins des Drancéens ainsi que la possibilité de reconstruire le terrain de foot inutilisé de la cité du Nord au-dessus d'un parking (parc-relais). La gare de Drancy et ses friches font aussi partie des secteurs dont l'aménagement est jugé stratégique. Surtout que le périmètre de sauvegarde sera levé au plus tard à l'automne et les problèmes de bruit à la gare de triage résolus. Autre sujet : l'entrée de ville depuis Le Bourget. L'Espace culturel est aujourd'hui victime de son suc-

ès et ne dispose plus d'un nombre suffisant de places pour répondre à la demande drancéenne. L'idée est de construire un nouvel équipement dans le futur quartier du Baillet et de dégager la perspective sur le parc. Le 20 mars, le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) fera l'objet d'un débat en conseil de territoire et la révision du Plan local d'urbanisme (PLU) devrait être approuvée fin 2017. Si vous souhaitez en savoir plus et participer à l'élaboration de la ville de demain, il existe encore plusieurs possibilités :
➔ présenter ses observations dans un registre, tenu en mairie jusqu'à l'arrêt du projet du PLU,
➔ les envoyer par courrier adressé à Monsieur le maire,
➔ participer aux rendez-vous de quartier.

Rendez-vous de quartier
Le député-maire et vos élus à votre rencontre

- **Petit Drancy**
Vendredi 3 mars à 19 h 30
Maison orange
21, rue Fernand Péna
- **Village parisien**
Lundi 6 mars à 19 h 30
Maison bleue
1/3, rue des Bois de Grosly
- **Économie**
Mardi 7 mars à 19 h 30
Salle Albert Liard
12, rue Etienne Dolet
- **Centre Ville**
Jeudi 9 mars à 19 h
Salle Jaurès
168/170, avenue Jean Jaurès
- **La Muette/Les Quatre routes**
Jeudi 9 mars à 20 h
Salle Jaurès
168/170, avenue Jean Jaurès
- **La Mare**
Vendredi 10 mars à 19 h 30
Salle Charlot
rue Charlot

➔ Consulter le projet d'aménagement et de développement durables sur drancy.net/cadre-de-vie/urbanisme-habitat

Extrait du bulletin municipal n°335

- Une information sur le site internet de la ville.

Accueil - Site Officiel de la Ville de Drancy

Rendez-vous de quartiers
Le Député-Maire et vos élus à votre rencontre

EN MARS

- Vendredi 3 | Petit Drancy - 19h30**
Maison Orange (21, rue Fernand Péna)
- Lundi 6 | Village Parisien - 19h30**
Maison Bleuë (1-3, rue des Bois-de-Groslay)
- Mardi 7 | L'Économie - 19h30**
Salle Albert Liard (12, rue Étienne Dolet)
- Jeu 9 | La Muette - 19h Centre Ville, Les 4 Routes - 20h**
Salle Jaurès (168-170, avenue Jean Jaurès)
- Vendredi 10 | La Mare - 19h30**
Salle Charlot (rue Charlot)

On en parle

Nouveau Plan Local d'Urbanisme

Qu'est-ce que le PLU ? / Toutes les dates...

Une page internet a été créée sur le site officiel de la ville de Drancy

Urbanisme-Habitat

Révision du Plan Local d'Urbanisme

La Ville de Drancy s'apprête à réviser son Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), un document de référence qui définit le projet global d'aménagement de la commune dans un souci de développement durable.

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

Le plan local d'urbanisme (anciennement plan d'occupation des sols ou POS) organise le développement d'une commune en fixant les règles d'urbanisme : zones constructibles, coefficient d'occupation des sols, prescriptions architecturales... Il peut être révisé régulièrement, soit pour intégrer les évolutions du contexte législatif ou réglementaire (pour être adapté, par exemple, à des lois relatives à l'environnement), soit pour des raisons propres à la commune.

Pourquoi réviser le Plan Local d'Urbanisme ?

Les évolutions législatives et en particulier les lois dites « Grenelle II » et « ALUR » imposent d'engager une telle démarche. Une obligation qui présente l'avantage de disposer d'une stratégie de développement cohérente à long terme.

Quels sont les objectifs de cette révision ?

- maîtriser de façon plus cohérente et proportionnée le développement urbain des quartiers pavillonnaires en tenant compte de la qualité de vie des Drancéens et du respect des paysages de la ville
- prendre en compte les objectifs du Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget
- intégrer les objectifs du programme de renouvellement urbain ANRU 2 du quartier Gaston Roulaud et ses quartiers environnants
- requalifier l'entrée de ville de Drancy depuis Bobigny
- autoriser la création de nouveaux squares, répartis de manière harmonieuse
- favoriser le développement de l'utilisation des véhicules électriques

Comment s'informer et participer au projet ?

Des réunions publiques ont eu lieu dans les différents quartiers du 20 février au 10 mars afin d'échanger avec le député-maire et les élus sur le projet.

Un registre est mis à la disposition du public au service de l'urbanisme. Vous pourrez y présenter vos observations jusqu'à la fin du projet. Les observations pourront également être adressées par courrier à l'intention de Monsieur le Député-maire.



[Télécharger le Projet d'Aménagement et de Développement Durables \[PDF\]](#)

Service de l'Urbanisme
3e étage du centre administratif
Place de l'Hôtel de Ville BP 76 93701 Drancy cedex
Tél. : 01 48 96 51 28 - Fax : 01 48 96 51 51
Mail : urbanisme@drancy.fr

Horaires d'ouverture
Lundi, mercredi, vendredi : 9h-12h et 13h30-17h30
Mardi, jeudi : 13h30-17h30
Samedi : 9h-12h

La concertation s'est donc tenue de manière continue durant toute la révision générale du PLU.

Les modalités initialement prévues par le conseil municipal ont été parfaitement respectées tout au long de la procédure. Chacun de ces outils s'est avéré opérant puisqu'ils ont tous permis, chacun à leur manière, d'informer, de débattre ou de communiquer.

Globalement, il ressort une participation de la population, plus particulièrement au niveau des réunions de quartiers.

Les principales remarques qui sont liées directement à la révision du PLU concernent le volet « projets » qui trouvent leur réponse dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU (pièce 3 du dossier de PLU). Ces OAP renseignent notamment sur la programmation, la desserte, la qualité urbaine et architecturale et le développement durable.

Le bilan de la concertation a été arrêté par la délibération de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » lors de la réunion de l'organe délibérant le 3 juillet 2017. Durant cette séance, le projet de PLU soumis à enquête publique a également été adopté.

1.5. Composition du dossier mis à la disposition du public

Le dossier a été mis à la disposition du public, au siège de l'enquête soit dans les locaux de la Mairie de Drancy (service de l'urbanisme) mais également sur internet sur le site de la commune et sur celui du territoire comprenant :

- Pièce 1 : Dossier soumis à enquête publique comprenant :
 - Arrêté d'ouverture d'enquête : Arrêté N°2017/282 du territoire « Paris – Terres d'Envol » en date du 3 novembre 2017.
 - Dossier d'enquête publique comportant les documents suivants :
 - Note de présentation.
 - Rapport de présentation :
 - Préambule (22 pages).
 - Etat initial de l'environnement (113 pages).
 - Diagnostique communal (80 pages).
 - Diagnostique socio-économique (64 pages).
 - Choix retenus pour établir le PADD, les OAP et justifications du zonage et du règlement (60 pages).
 - Incidences du PLU sur l'environnement (47 pages).
 - Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Drancy (59 pages).
- Projet d'Aménagement et de Développement Durables (20 pages).
- Orientations d'Aménagement et de Programmation (20 pages).
- Règlement (107 pages).
- Annexes :
 - Droit de préemption urbain (3 pages).
 - Servitudes d'utilité publique (14 pages et 4 plans).
 - Taxe d'aménagement (4 pages).
 - Arrêté préfectoral n°00.0784 du 13 mars 2000 portant classement des infrastructures de transport terrestre et

- prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit (7 pages).
 - Annexes sanitaires (84 pages)
 - Arrêté préfectoral classant le département de Seine-Saint-Denis en zone à risque d'exposition au plomb (3 pages).
 - Patrimoine archéologique (4 pages).
 - Zones à l'intérieure desquelles s'appliquent les dispositions relatives au permis de démolir et aux clôtures (4 pages).
 - Risques naturels et technologiques (23 pages).
 - Permis d'aménager (1 page).
 - Règlement sanitaire départemental (143 pages).
- Pièces administratives :
 - Délibérations prescrivant la révision générale du PLU (5 pages).
 - Porter à connaissance et assimilés : Etat (74 pages), Conseil Régional d'Ile-de-France (7 pages).
 - Délibération du Conseil du Territoire sur le débat du PADD (2 pages).
 - Compte rendus des réunions d'association des Personnes Publiques Associées (20 février 2017 – 39 pages) et (20 juin 2017 – 29 pages).
 - Décision de la Mission régionale d'autorité environnementale après examen au cas par cas dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale, la révision du Plan Local d'Urbanisme de Drancy (93), en application de l'article R.140-28 du code de l'urbanisme (4 pages).
- Plan de zonage (1 plan).
- Décision du 3 Juillet 2017 de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » : Arrêt du PLU et Bilan de la concertation (4 pages et 23 pages).
- Avis des Personnes Publiques associées :
 - Avis de l'État : Lettre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis – DRIEA en date du 13 octobre 2017.
 - Conseil Régional d'Ile de France : Lettre du 12 octobre 2017.
 - Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis : Lettre DDMH/SDMM/BDT/MYM/N ° 0169 en date du 16 octobre 2017.
 - Chambre de Commerce et d'Industrie de la Seine-Saint-Denis : Lettre N° CCD/CD/17-0093 en date du 28 septembre 2017.
 - 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.
 - Syndicat des Eaux d'Ile de France (SEDIF) : Lettre EG/OC Réf. 35345 en date du 4 septembre 2017.
 - SNCF IMMOBILIER : Lettre N° DIIDF/URBA/DRANCY/PN/ 71303 en date du 31 août 2017)
- Annonces légales et insertions dans la presse et Avis d'enquête :
 - Les Echos du 7 novembre 2017 et du 28 novembre 2017.

- Le Parisien du 7 novembre et du 27 novembre 2017.
- Observations recueillies en cours d'enquête (Courriels et registre).
- Pièce 2 : Documents versés au dossier d'enquête à la demande du commissaire enquêteur :
 - Plan de zonage du PLU actuellement en vigueur (Document existant – 1 plan).
 - Plan des rues et des équipements (Document existant – 1 plan).
 - Plan de zonage du projet de PLU incluant le nouveau périmètre de la gare de triage (Porter à connaissance de la Préfecture de Seine-Saint-Denis du 30 juin 2017) (Document créé – 1 plan).
- Pièce 3 : Registre d'enquête (82 feuillets non mobiles).

2. Organisation et déroulement de l'enquête : Désignation du commissaire enquêteur

La décision n° E1700038/93 du Premier Vice-président du Tribunal Administratif de Montreuil en date du 6 octobre 2017 désigne Monsieur Jean-François BIECHLER en qualité de commissaire enquêteur.

3. Modalités de l'enquête

3.1. Préparation et organisation de l'enquête

3.1.1. Réunions de travail

- Réunion du lundi 23 octobre 2017 de 11h00 à 12h30

Une première réunion de travail a été organisée à la Mairie de Drancy (Service de l'urbanisme).

Hormis le commissaire enquêteur étaient présents :

- Monsieur **Biagio CORTESE**, Chef de projet aménagement / urbanisme / transports de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol ».
- Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy.

Pour débiter, le commissaire enquêteur à présenter le déroulement type d'une enquête publique et les conséquences de la parution du Décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 :

- Avant le début de l'enquête prévoir les mesures de publicité légales (Insertion dans deux journaux à couverture départementale : 15 jours avant celle-ci et dans les 8 premiers jours, et mise en place des affiches 15 jours avant celle-ci) ainsi que dans les mêmes délais l'affichage de l'avis d'enquête publique sur les sites internet de la commune et du territoire.
- Déroulement de l'enquête ;
- Remise du procès-verbal de synthèse par le commissaire enquêteur à l'EPT dans les 8 jours après la fin de l'enquête publique ;
- Mémoire en réponse dans les 15 jours de la part de Paris Terres d'Envol ;
- Remise du rapport du commissaire enquêteur.

Durant l'enquête publique, l'ensemble du dossier devra être accessible sur internet sur le site de la commune (www.drancy.net) et de l'EPT (www.paristerresdenvol.fr)

et recueillir les observations en ligne de façon électronique grâce à un lien direct vers une adresse électronique.

L'adresse suivante a été retenue : commissaire-enqueteur-plu@drancy.fr.

En complément, conformément au Décret n° 2017-626 du 25 avril 2017, un poste informatique accessible au public devra être disponible à la Mairie de Drancy.

L'arrêté d'ouverture enquête devra préciser une personne responsable du projet, à priori, Monsieur Biagio CORTESE, représentant le Président de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol ».

En plus d'être accessible en Mairie de Drancy et à l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » dans sa version papier, le rapport et les conclusions motivées du commissaire enquêteur devront être accessibles sur les sites de la commune (www.drancy.net) et de l'EPT (www.paristerresdenvol.fr) pendant un an.

D'autre part, la commune n'a pas souhaité organiser de réunion publique dans le cadre de l'enquête publique dès la rédaction de l'arrêté d'ouverture d'enquête bien que le bilan de la concertation montre que la plupart des questions recueillies l'ont été lors des réunions publiques de quartier.

Sur ce point, le commissaire enquêteur a précisé qu'une telle réunion publique pouvait être organisée à la demande du commissaire enquêteur en fonction du déroulement de l'enquête, quitte à prolonger la durée de l'enquête si nécessaire.

Pour la rédaction de l'arrêté d'ouverture d'enquête de nombreux échanges ont eu lieu entre la commune et le commissaire enquêteur tant par mail que par téléphone.

Enfin, il a été convenu que le commissaire enquêteur enverrait au fil de l'eau les questions qui apparaîtront dans le Procès-Verbal de synthèse dès qu'elles seront rédigées pour permettre à la commune de réunir les informations nécessaires au mémoire en réponse du Territoire.

- Réunion du mercredi 22 novembre 2017 de 12h30 à 14h30

Une seconde réunion de travail a été organisée à l'issue de la permanence du commissaire enquêteur, autour d'un déjeuner de travail organisé à l'initiative de Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy.

Durant ce déjeuner de travail ont été abordés les points suivants :

- Les Opérations d'aménagement et de Programmation en particulier :
 - Incohérence dans l'OAP du Baillet vis-à-vis de la dépollution des sols.
 - Division de l'OAP « Avenir Parisien »
- Création d'une OAP dédiée au développement de la mobilité alternative à l'automobile.
- La division pavillonnaire sur Drancy.
- Les zones de gel et en particulier la zone pavillonnaire des castors
- Le maintien dans le PLU de l'évocation d'une gare à Drancy-Centre et surtout lier à cette gare des projets sur la commune comme l'Ilot du Marché et l'Ilot Stade Nautique. Cette évocation ouvre une brèche pour les recours

contre les permis de construire accordés dans ces zones si la gare n'est pas réalisée (Le PADD étant opposable).

- Réunion du mercredi 13 décembre 2017 de 17h30 à 19h00

Cette réunion a été organisée, à la demande du commissaire enquêteur, à la Mairie de Drancy.

Le commissaire enquêteur a rencontré Monsieur **Daniel TEPAZ**, Directeur général des services de la commune de Drancy en présence de Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy.

Durant cette réunion, un premier bilan de l'enquête publique en cours a été fait par le commissaire enquêteur.

Ont été également évoqué les questions qui seront posées par le commissaire enquêteur dans le Procès-Verbal qui sera remis à Paris Terres d'Envol le 28 décembre 2017.

Les questions et les arguments développés dans le raisonnement du commissaire enquêteur sur les points considérés comme « durs » ont été examinés :

- **La lutte contre la division pavillonnaire** : Le commissaire enquêteur est bien conscient que c'est une priorité de la commune et qu'une interdiction pure et simple n'est pas légale et qu'elle a donc, dans son règlement, choisi d'intégrer les articles dissuasifs suivants :

- **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 la surface respective de chaque logement crée soit au minimum de **45 m²** de surface de plancher. »*

- **Article UG 15 – Performances énergétiques et environnementales**

- *« 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. »*

Cependant, le commissaire enquêteur fait part de ses doutes concernant l'efficacité et la légalité de certaines mesures.

Il détaille les mesures qu'il compte proposer, 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 lui semble plus juste et au moins aussi efficace car ces surfaces sont de types loi Carrez, hors partie commune.

- **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. Pourtant, 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.

- **Incohérence dans l'OAP du Baillet concernant la dépollution des sols.**
- **Deux zones de gel issues de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui n'ont pas de justification particulière dans le rapport de présentation :**
 - Sous-secteur UGA1 - Zone pavillonnaire des castors ;
 - Sous-secteur UIA1 - Partie nord de la commune située rue Georges Pitard.

Enfin, a été évoqué la possibilité de création d'une éventuelle zone dédiée aux équipements publics dans le cadre de cette révision.

- Réunion du mercredi 14 décembre 2017 de 14h00 à 17h00

Cette réunion a été organisée, à la demande de la commune, à la Mairie de Drancy (Service de l'urbanisme).

Le commissaire enquêteur a rencontré Monsieur **François ZANGRILLI**, Adjoint au Maire en charge de l'urbanisme.

Durant cette réunion, un premier bilan de l'enquête publique en cours a été fait par le commissaire enquêteur.

Ont été également évoqué les questions qui seront posées par le commissaire enquêteur dans le Procès-Verbal qui sera remis à Paris Terres d'Envol le 28 décembre 2017.

De façon plus précise les points suivants ont été abordés en détail :

- **La lutte contre la division pavillonnaire :**

Monsieur **François ZANGRILLI** confirme que Madame le Maire et Monsieur le Député attachent une attention particulière à la lutte contre la division pavillonnaire et que c'est une priorité de la commune.

Il explique alors l'intérêt des mesures proposées par la commune dans le projet de PLU puisqu'une interdiction pure et simple n'est pas légale.

En réponse et pour démontrer la pertinence de ses propositions pour lutter contre la division pavillonnaire, le commissaire enquêteur fait la démonstration point par point que les mesures proposées luttent efficacement contre celle-ci, tous en respectant un cadre légal.

Cette démonstration semble obtenir l'accord de principe de Monsieur **François ZANGRILLI**. Cependant, il souhaiterait que ces dispositions soient complétées pour y intégrer une obligation de panachage dans la typologie des logements. Le commissaire enquêteur s'accorde sur ce point et après réflexion, il proposera de rajouter la disposition suivante à l'article UG2 :

« 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). ».

➤ **Zone pavillonnaire des castors**

Le commissaire enquêteur informe Monsieur **François ZANGRILLI** que des propriétaires ont déjà exprimé leurs inquiétudes concernant leur devenir d'autant que cette zone bénéficie d'un sous-secteur UGA1 (Zone de gel) en application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme.

Sur ce point, le commissaire enquêteur précise qu'à son avis, le projet de PLU tel qu'il est rédigé n'apporte pas la justification particulière demandée par l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme.

Il propose donc que la commune apporte cette justification particulière ou renonce simplement à créer une zone de gel sur ce secteur et/ou augmente les droits à construire sur le sous-secteur UGA1 pour permettre une densification douce.

➤ **Le Plan Local d'Habitat (PLH)**

Le commissaire enquêteur précise à Monsieur **François ZANGRILLI** que bien que le PLU de Drancy, conformément à l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, doit être compatible avec le PLH en vigueur.

Il note que la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (dissoute depuis la création de l'EPT Paris Terres d'Envol) a adopté son Programme Local de l'Habitat (PLH) en mai 2012 détaillant la stratégie politique d'habitat de l'agglomération sur six ans (2012-2017), le PLH engage la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget dans un programme opérationnel afin de répondre aux besoins en logements et hébergements sur le territoire.

Le PLU étant adopté en 2018, il ne peut être mis en compatibilité ni avec un PLH n'étant plus en vigueur, ni avec le PLHi de l'EPT Paris Terres d'Envol, en projet.

➤ **Îlot du Marché et Îlot du Stade Nautique**

Le commissaire enquêteur informe Monsieur **François ZANGRILLI** que le projet de PLU tel qu'il est rédigé actuellement semble lier ces deux projets à l'arrivée d'une gare du GPE à Drancy-Centre.

Pourtant, 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 intégrée une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre. A la connaissance du commissaire enquêteur, la commune de Drancy n'a pas engagé de recours contre cet arrêté inter préfectoral.

Ce lien apparaissant dans le PADD (un document opposable) ouvre une possibilité à une procédure de recours vis-à-vis d'un permis de construire dans ces deux ilots.

- Réunion du jeudi 28 décembre 2017 de 14h30 à 16h30

Une réunion de travail a été organisée dans les locaux administratifs, à Villepinte, de Paris Terres d'Envol. Hormis le commissaire enquêteur étaient présents :

- Monsieur **Biagio CORTESE**, Chef de projet aménagement / urbanisme / transports de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol ».
- Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy.

Lors de cette réunion, le commissaire enquêteur a notifié, à Paris Terres d'Envol, le procès-verbal de synthèse accompagnant la lettre adressée à Monsieur le Président de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » (Lettre, Procès-verbal de synthèse et Notification en annexes). Puis le Procès-verbal de synthèse, a été parcouru rapidement pour voir comment Paris Terres d'Envol envisageait son mémoire en réponse.

En complément, les points « durs » suivants ont été abordés :

- 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 L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui n'ont pas de justification particulière dans le rapport de présentation :
 - Sous-secteur UGA1 - Zone pavillonnaire des castors ;
 - Sous-secteur UIA1 - 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.

Il a été également évoqué, le délai de 15 jours pour la remise du mémoire en réponse de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » soit avant le 12 janvier 2018.

Il est apparu que ce délai ne paraît pas suffisant pour que le mémoire en réponse réponde de façon complète et précise aux observations et aux questions du commissaire enquêteur.

La commune propose de reporter la remise du mémoire en réponse.

Le commissaire enquêteur précise que l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol », en tant qu'Autorité Organisatrice de l'enquête publique, peut par courrier, prolonger le délai de remise du mémoire en réponse. Il souhaite que la date de remise de son rapport soit, dans ce cas, décalée de la même durée.

Une copie de la lettre adressée à Madame le Maire de Drancy par le commissaire enquêteur a été fournie pour information, à l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol ».

- Réunion du jeudi 28 décembre 2017 de 17h30 à 18h00

Le commissaire enquêteur a rencontré Monsieur **Daniel TEPAZ**, Directeur général des services de la commune de Drancy en présence de Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy à la Mairie de Drancy.

Lors de cette réunion, le commissaire enquêteur a transmis, par courtoisie, à la commune la lettre adressée à Monsieur le Président de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol », accompagnée du procès-verbal de synthèse.

Il a également transmis à Monsieur **Daniel TEPAZ**, Directeur général des services de la commune de Drancy, la lettre adressée à Madame le Maire de Drancy (Lettre en annexe).

Le procès-verbal de synthèse a été survolé mais les points suivants ont été plus particulièrement abordés :

- **Division pavillonnaire**

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.

En revanche, dans les observations de la commune qu'elle a bien voulues transmettre en fin d'enquête, elle souhaite 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 (sauf annexes) en zone UG. Mais en revanche, il faudrait les autoriser uniquement quand elles sont compatibles avec la notion de « vis-à-vis ».

- **Zones de gel**

Deux zones de gel issues de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui n'ont pas de justification particulière dans le rapport de présentation :

- Sous-secteur UGA1 - Zone pavillonnaire des castors ;
- Sous-secteur UIA1 - Partie nord de la commune située rue Georges Pitard.

De plus, le commissaire enquêteur répond à une question particulière évoquée lors de la réunion avec Monsieur TEPAZ du 22 décembre 2017 :

- ➔ La réglementation, à sa 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 du PLU en cours, 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 et les hauteurs).

Le commissaire enquêteur remarque que Monsieur TEPAZ a été particulièrement réceptif à son argumentaire, mais qu'il reste à convaincre Madame le Maire et Monsieur le Député du bienfondé de ces propositions.

Enfin, dans l'attente du mémoire en réponse de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol », le commissaire enquêteur informe Monsieur TEPAZ qu'il reste bien entendu à sa disposition pour des échanges avec ses services et/ou un entretien avec Madame le Maire et Monsieur le Député.

- Réunion du Jeudi 18 janvier 2018 de 9h45 à 12h15

Cette réunion organisée par la commune, s'est déroulée au service de l'Urbanisme de la commune de Drancy pour que le commissaire enquêteur puisse éventuellement rapidement rencontrer Monsieur **Jean-Christophe LAGARDE**, Député de la circonscription et Maire de Drancy jusqu'en septembre 2017 donc initiateur de la révision du PLU. Il est à noter que l'échange téléphonique, relaté ci-dessous, a permis de trouver un accord satisfaisant assurant une cohérence entre la volonté de la commune et les propositions du commissaire enquêteur et n'a donc pas nécessité une rencontre physique.

Lors de cet entretien téléphonique avec Monsieur Jean-Christophe LAGARDE de 10h00 à 11h00, celui-ci a pu faire part de ses observations sur les propositions d'évolutions proposées par le commissaire enquêteur. Un accord a été trouvé sur les points suivants qui ont été décrits par le commissaire enquêteur à Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy à la Mairie de Drancy pour qu'elle puisse les mettre en œuvre dans la contribution de la commune au mémoire en réponse de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » :

- Division pavillonnaire :

- Concernant la surface des logements : Il a été décidé de remplacer la surface de 45 m² minimum par logement en cas de division, proposés par la commune, par l'obligation lors d'une division que les logements créés comprennent au minimum 1 T3 et 1 T2. Les surfaces minimales par type de logement à retenir par la commune, seront celles proposées par le commissaire enquêteur dans l'attente de l'approbation du PLHi.
- Concernant la performance énergétique en cas de division, il a été convenu de remplacer « 20% de plus que la réglementation en vigueur (actuellement RT 2012) par « Obtenir le label BBC Rénovation en vigueur ».
- Concernant les réseaux numériques, il sera imposé, comme proposé par le commissaire enquêteur, une obligation de raccordement aux réseaux numériques en cas de division pavillonnaire.
- Enfin concernant le contrôle des logements en cas mise en location, il a été retenu, après contrôle de sa légalité, d'introduire dans le PLU qu'en cas de location d'un logement issu d'une division pavillonnaire, l'obtention d'une autorisation préalable à la mise en location auprès de la commune soit obligatoire.

➤ Concernant les ouvertures de toit

Dans un premier temps, le commissaire enquêteur informe Monsieur LAGARDE de son étonnement face au revirement total de la commune entre le projet de PLU et les observations de la commune versées au dossier et que ces nouvelles dispositions ne soient pas justifiées.

Il explique donc son sentiment à Monsieur le Député et lui propose d'autoriser une ouverture de toit par pente ou par bâtiment.

Après, les explications de Monsieur LAGARDE, il adhère à la position suivante : ouvertures de toit pour les R+C et interdiction pour les R+1+C et au-dessus, tout en précisant que le raisonnement proposé devra apparaître comme la justification de la commune, dans le mémoire en réponse. Il est également entendu qu'une ouverture de toit peut être un velux ou un chien assis.

➤ Concernant la zone pavillonnaire des Castors

Le commissaire enquêteur fait part de ses inquiétudes vis-à-vis du manque de motivation de cette zone de gel qui semble un peu « parachutée » et conduit à une incompréhension de la part des propriétaires.

Après explications de Monsieur le Député, il apparaît que cette zone de gel est d'une part plus une protection pour les propriétaires pour qu'ils n'engagent pas de gros travaux sur leur propriété et d'autre part que la commune souhaite disposer d'au moins 18 mois pour faire aboutir son projet de densification globale et cohérente compte tenu de la proximité de cette zone avec la gare du GPE de Drancy-Bobigny.

Il est alors convenu de maintenir cette zone de gel au PLU à condition d'une part que soit expliquée clairement la justification de ce gel et d'autre part que sa durée soit limitée à 3 ans.

➤ Concernant l'OAP de l'Avenir Parisien

Monsieur le Député montre son intérêt pour la division proposée par le commissaire enquêteur, mais souhaite dans un premier temps maintenir l'OAP dans sa globalité en termes d'arguments vis-à-vis des autres collectivités ou de l'Etat. En revanche, il compte adopter les dispositions proposées par le commissaire enquêteur en phase de mise en œuvre et ainsi étendre tel que proposé le secteur de la gare de Drancy-Bobigny en phase 1.

➤ Concernant la Gare GPE de Drancy-Centre

Monsieur Jean-Christophe LAGARDE rappelle son attachement à cette gare et souhaite vivement que son évocation soit clairement lisible dans le PLU.

Il est conscient qu'il ne faut pas relier les deux grands projets à la réalisation de cette gare.

Il est donc convenu de maintenir l'évocation de la gare GPE de Drancy-Centre mais de supprimer tous liens associant les deux projets que sont « l'îlot du marché » et « l'îlot stade nautique », à la réalisation effective de la gare.

Dans le mémoire en réponse, il sera proposé une rédaction répondant à ces deux contraintes.

- Réunion du Jeudi 18 janvier 2018 de 14h00 à 17h30

Cette réunion a été organisée, à la demande de la commune, à la Mairie de Drancy.

Hormis le commissaire enquêteur étaient présentes les personnes suivantes :

- Monsieur **François ZANGRILLI**, Adjoint au Maire en charge de l'urbanisme ;
- Monsieur **Daniel TEPAZ**, Directeur général des services de la commune de Drancy ;
- Monsieur **Pierre LELEU**, Directeur des services techniques de la commune de Drancy ;
- Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy ;
- Madame **Nathalie NITSCHKE**, Cabinet de conseil « Synthèse Architecture » ;
- Madame **Patricia FARIN**, Cabinet de conseil « Synthèse Architecture »

Dans un premier temps, il a été examiné comment pouvait être intégrés, dans le PLU, les points d'accord issus de l'entretien du commissaire enquêteur avec Monsieur Jean-Christophe Lagarde.

Puis, le procès-verbal de synthèse a été survolé pour examiner les points qui devront être intégrés dans le mémoire en réponse.

Enfin, il a été évoqué la création d'une zone UE dans le cadre de la présente révision du PLU pour répondre à la classification du cimetière.

Le commissaire enquêteur a donc précisé les points suivants concernant une éventuelle zone UE :

- La réglementation, à sa connaissance, autorise la création dans les PLU de zones UE dédiées aux équipements publics ou d'intérêt général.
En revanche, elle définit cette zone UE comme une zone mixte intégrant des équipements publics ou d'intérêt général mais également de l'habitat (éventuellement limité aux bâtiments de gardiennage).
- Il pense que l'intégration de zones UE dans la révision du PLU en cours, est possible (Point à confirmer avec le conseil juridique de la commune).
- En revanche, si la commune souhaite transformer des zones actuellement inscrites au projet de PLU en zones UE, il considère qu'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 et les hauteurs).

- Réunion du Vendredi 26 janvier 2018 de 9h00 à 12h30

Cette réunion de travail a été organisée à l'initiative de Monsieur **Daniel TEPAZ**, Directeur général des services de la commune de Drancy en présence

de Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy.

De 9h00 à 11h00, avec Madame **Lylyana SCEKIC**, les rédactions des réponses de la commune dans le mémoire en réponse ont été examinées.

De 11h00 à 12h30, Monsieur **Daniel TEPAZ**, Directeur général des services de la commune de Drancy a fait le point, après les réponses obtenues auprès du Conseil Juridique de la commune, sur les points suivants :

- Concernant la division pavillonnaire, il a été décidé de supprimer le seuil de 45 m² minimum par logement qui est bien illégal. La taille minimale par type de logements ne sera qu'incitative et il ne sera donc pas imposée l'obligation de créer au minimum un T3 et un T2. En effet, la disposition imposant de rendre le bâtiment conforme au label « BBC Rénovation » est suffisamment dissuasive pour limiter la division pavillonnaire. De plus, le PLU évoquera l'obligation d'obtenir en cas de mise en location l'autorisation préalable à la mise en location. Pour ce faire, une délibération du conseil municipal ou de l'Etablissement Public Territorial sera prise pour instaurer, pour au moins la division pavillonnaire, l'obligation d'obtenir, en cas de mise en location, l'autorisation préalable à la mise en location. Cette délibération devra intervenir avant l'adoption définitive du PLU.
- Concernant la création d'une zone UE, une zone UE sera créée incluant au minimum le cimetière.

- Réunion du Vendredi 9 février 2018 de 14h00 à 19h00

Cette réunion a été organisée, à la demande de Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy, à la Mairie de Drancy.

Durant cette réunion tous les points du procès-verbal de synthèse ont été examinés. En particulier, il a été évalué la cohérence entre les réponses rédigées par le Cabinet de Conseil « Synthèse Architecture » en réponse aux remarques des personnes publiques associées et celles rédigés par la commune en réponses aux observations du public et aux questions du commissaire enquêteur. En effet, sur certains points comme l'évocation de la gare du GPE de Drancy-Centre, les deux réponses sont contradictoires.

- Réunion du Lundi 12 mars 2018 de 10h30 à 12h00

Une rencontre avec Madame **Aude LAGARDE**, Maire de Drancy, été organisée pour que le commissaire enquêteur puisse dresser le bilan définitif de l'enquête publique visant à la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy.

A l'issue, une réunion de travail a été organisée à la Mairie de Drancy. Hormis le commissaire enquêteur étaient présents :

- Monsieur **Éric SPINETTA**, Directeur juridique de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol ».
- Monsieur **François ZANGRILLI**, Adjoint au Maire en charge de l'urbanisme.

- Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy.

Lors de cette réunion, le commissaire enquêteur a remis, à Paris Terres d'Envol, son rapport, les conclusions motivés et son avis.

Puis, un échange s'est engagé sur les réserves, les recommandations, les propositions et les observations.

3.1.2. Visite des lieux

Plusieurs visites des lieux ont été organisées :

- Une première a été organisée à l'initiative de Madame **Lylyana SCEKIC**, Responsable de l'urbanisme de la commune de Drancy, accompagnée de Monsieur **Christophe GALVEZ**, instructeur au service de l'Urbanisme de la commune de Drancy, le 17 novembre 2017 de 9h30 à 13h00.

Débutée par une présentation du secteur Saint-Gobain, et de la cité de la Butte (zone de gel, accessible uniquement par La Courneuve). Elle a permis de voir également la nature de la zone limitrophe sur La Courneuve dont le futur PLU maintient une zone autorisant les entrepôts alors qu'elle est située à moins de 500 mètres de la gare du BOURGET. La plupart des terrains sont la propriété de la commune (Terrains « Saint-Gobain » en cours d'acquisition en particulier).

Le devenir de « La Plateforme du Bâtiment » couverte par une zone de gel a été également évoquée.

La visite s'est poursuivie sur le reste de l'OAP « Avenir Parisien » en particulier dans sa partie sud proche de la future gare du GPE Drancy-Bobigny.

Puis les deux zones couvertes par des OAP ont été visitées : OAP du Baillet et OAP Gaston Roulaud.

La visite s'est poursuivie sur les axes structurants de la commune et les entrées de ville. Deux grands projets ont été plus particulièrement abordés :

- L'îlot du Marché ;
- L'îlot Stade Nautique.

La traversée des quartiers pavillonnaires a permis d'évoquer la division pavillonnaire sur Drancy qui est le gros problème sur la commune pour laquelle elle souhaite intégrer des articles contraignants dans le règlement de la zone UG.

Le retour vers la Mairie, s'est fait à travers la Cité-Jardin que la commune souhaite protéger par un sous-secteur spécifique de protection.

Lors de cette visite, le commissaire enquêteur a pu constater la présence des affiches sur les différents panneaux administratifs de la commune vus sur le trajet. La présence de ceux-ci a également été constatée en Mairie et au Centre Administratif de la commune.

- Une seconde visite a été faite par le commissaire enquêteur le 22 décembre 2017 de 13h00 à 14h00 pour évaluer les particularités de la « Zone pavillonnaire des Castors » qui justifierait le sous-secteur UGA1 (Servitude

de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme) tant pour le choix de l'étendue et que du type des pavillons.

Dans un premier temps, il constate que le cadastre utilisé dans le plan de zonage n'est pas conforme à la réalité sur le terrain. En effet, par exemple les pavillons au sud n'existent plus et sont remplacés par les terrains de tennis couverts inaugurés il y a 4 mois.

A première vue, les pavillons de cette zone ne sont ni vétustes, ni sous-exploités, ni mal intégrés vis-à-vis des pavillons voisins hors de la zone, comme le montre les deux photos ci-dessous :



Pavillon dans la zone pavillonnaire de Castors



Pavillon limitrophe hors de la zone pavillonnaire de Castors

- Enfin le 18 janvier 2018, durant la pause de midi entre la réunion avec Monsieur le Député et la réunion de l'après-midi, le commissaire enquêteur en a profité pour visiter de 12h30 à 13h30, l'OAP de l'Avenir Parisien pour se rendre compte sur le terrain des points évoqués avec Monsieur le Député.

Lors de cette visite, le commissaire enquêteur a constaté la présence de l’affiche annonçant l’enquête au niveau du Groupe Scolaire Rolland - Cristino Garcia :



3.1.3. Organisation des permanences

Après rapprochement avec Monsieur Biagio CORTESE, Chef de projet aménagement / urbanisme / transports de l’Etablissement Public Territorial « Paris Terres d’Envol » et Madame Lylyana SCEKIC, Responsable de l’urbanisme de la commune de Drancy, les dates d’enquête ont été fixées (Arrêté N°2017/282 du Territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 3 novembre 2017).

Le dossier d’enquête ainsi qu’un registre d’enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, ont été déposés dans les locaux (service urbanisme) de la Mairie de Drancy (Siège de l’enquête), Place de l’Hôtel de Ville, Direction de l’Urbanisme (3ème étage), 93700 Drancy, pendant la durée de l’enquête du 22 novembre au 22 décembre 2017 soit 32 jours consécutifs, et consultables aux horaires suivants : Tous les jours de 09H00 à 12H00 et de 13H30 à 17H30, sauf le mardi matin et jeudi matin. Les samedis de 09H00 à 12H00. Les courriers destinés au commissaire enquêteur ont également pu être adressés au siège de l’enquête.

Un poste informatique a été accessible à la Direction de l’Urbanisme de la ville de Drancy (3ème étage), Place de l’Hôtel de Ville, permettant l’accès au dossier sur le site internet de la commune et à l’adresse numérique dédiée à l’enquête.

Le dossier d’enquête publique a également été disponible durant l’enquête publique 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.paristenesdenvol.fr).

Le public pouvait également déposer ses observations par courriers électroniques à l’adresse suivante : commissaire.enqueteur.plu@drancy.fr.

Le commissaire enquêteur a assuré des permanences à la mairie de Drancy (Service de l’urbanisme), 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 :

- Le mercredi 22 novembre 2017 de 09H00 à 12H00
- Le mardi 28 novembre 2017 de 14H00 à 17H00
- Le samedi 09 décembre 2017 de 09H00 à 12H00
- Le mercredi 13 décembre 2017 de 14H30 à 17H30
- Le vendredi 22 décembre de 14H30 à 17H30.

3.1.4. Publicité de l'arrêté d'enquête

Dans le cadre légal, tout a été fait conformément à la réglementation :

- Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête a été 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. Le commissaire enquêteur a constaté sa présence à plusieurs reprises (visites des lieux et permanences).
- Cet avis a également été publié 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.paristenesdenvol.fr) quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci (présence contrôlée à plusieurs reprises durant l'enquête).
- Cet avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête a été 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 :
 - Les Echos du 7 novembre 2017 et du 28 novembre 2017.
 - Le Parisien du 7 novembre et du 27 novembre 2017.

En complément de cette publicité légale, la commune a également mis cet avis sur sa page « Facebook ».

3.2. Incidents relevés au cours de l'enquête

Aucun incident notable n'est à déplorer durant cette enquête.

3.3. Clôture de l'enquête et modalités de transfert du dossier et du registre d'enquête

Le dossier d'enquête a été clos par le commissaire enquêteur le vendredi 22 décembre 2017 à 17 heures 30.

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.

3.4. Notification du procès-verbal de synthèse dressé par le commissaire enquêteur au maître d'ouvrage et réponse de ce dernier

Le procès-verbal de synthèse a été dressé par le commissaire enquêteur le 28 décembre 2017 (procès-verbal en annexe).

Il a été notifié au Territoire « Paris Terres d'Envol » le 28 décembre 2017 et les délais de réponse lui ont été rappelés (notification en annexe).

Par lettre du 10 janvier 2018, l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » (Autorité Organisatrice de l'Enquête) a prolongé de 30 jours le délai de remise du mémoire en réponse soit avant le 11 février 2018 (lettre en annexe).

Par le même courrier, l'Autorité Organisatrice de l'Enquête repousse également la date de remise du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur de 30 jours.

Par lettre du 9 février 2018 dont le commissaire enquêteur a été informé en amont, l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » (Autorité Organisatrice de

l'Enquête) a prolongé de 15 jours supplémentaires le délai pour la remise du mémoire en réponse soit avant le lundi 26 février 2018 (lettre en annexe).

Par le même courrier, l'Autorité Organisatrice de l'Enquête repousse également la date de remise du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur de 15 jours soit avant le 8 mars 2018.

Le mémoire en réponse de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » est parvenu au commissaire enquêteur en main propre le 26 février 2018 contre récépissé (Lettre de l'EPT en date du 23 février 2018 et mémoire en réponse en annexes).

4. Analyse des observations

L'analyse des observations fait la synthèse de celles faites par le public concernant la demande formulée par le territoire Paris Terres d'Envol pour la révision générale du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drancy.

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, un certain nombre de questions complémentaires sont apparues en cours d'enquête, sur lesquelles le commissaire enquêteur souhaitait avoir des précisions.

L'enquête publique s'est déroulée mercredi 22 novembre 2017 au vendredi 22 décembre 2017 inclus soit pendant 31 jours consécutifs.

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).

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère partiellement à la position de Paris Terres d'envol. En effet, la création d'un parking de rabattement au niveau de la gare du RER B de Drancy risque de faire

augmenter la fréquentation de l'axe Drancy – Le Blanc-Mesnil. La commune devra donc être attentive à l'évolution du trafic routier sur cet axe après la construction de cet équipement.

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 de voies.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Sur les grands axes, la ville souhaite maintenir l'implantation des bâtiments à l'alignement pour réaliser un front bâti cohérent. La réalisation des balcons à partir du 1^{er} étage n'empêche pas l'élargissement de trottoirs.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère totalement à la position de Paris Terres d'envol. En effet, d'une part l'élargissement des trottoirs ne peut se faire qu'en empiétant sur la rue avec soit un rétrécissement de la chaussée, soit la suppression d'une partie des stationnements et d'autre part, un balcon au premier étage ne gêne en rien la circulation des piétons.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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, en cas 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 mis en location.**

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Concernant la limitation à 45 m² lors de la division en appartements des pavillons, je prends note de la satisfaction de Monsieur RIGO Seref.

Cependant, je considère que cette disposition était plus un affichage politique de la commune pour montrer son souhait de lutter contre la division pavillonnaire.

En effet, cette disposition « draconienne » ne trouve pas réellement de justification vis-à-vis de la surface retenue (Pourquoi 45 m² ?). Je reconnais plutôt en cette disposition, un palliatif à l'impossibilité d'interdire la division pavillonnaire.

Je note que cette mesure n'inciterait pas et c'est un euphémisme, la création de T1 pourtant nécessaire comme premier maillon d'un parcours résidentiel sur la commune appelé de ses vœux dans le PADD (Qui objectivement créerait un T1 de 45 m² ?).

De plus, des esprits chagrins pourraient y voir une volonté de la commune de limiter les offres de logement de type T1 pénalisant ainsi les jeunes Drancéens, qui pourraient alors se tourner vers des communes limitrophes.

D'ailleurs dans l'étude sociologique, il est constaté que la taille des ménages diminue et que ce desserrement a diverses origines, telles que la progression du nombre de familles monoparentales, la décohabitation des jeunes... Et pourtant, la catégorie « ménage d'une personne » présente une évolution contraire à celle de la Seine-Saint-Denis, soit pour Drancy une évolution de -3,4% tandis que pour le département une évolution contraire de + 5,5%. Ce dernier point montre bien un déficit de logement de petite taille à destination des jeunes en décohabitation par rapport à leur parents et les familles monoparentales

En conclusion, je ne peux qu'être satisfait de l'avis de Paris Terres d'Envol visant à supprimer le seuil de 45 m².

De plus, le fait qu'en cas de division pavillonnaire, en cas de logement supplémentaire, la performance énergétique de la construction devra être rendue conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation) Rénovation est largement suffisant pour limiter la division. En effet, il faut compter un investissement très important dans les travaux de rénovation ce qui découragera la spéculation.

Enfin, l'introduction de l'autorisation préalable de mise en location me paraît tout à fait pertinent pour lutter contre la division pavillonnaire. Il semble judicieux d'introduire cette nouvelle autorisation préalable par soit une délibération du conseil municipal ou soit par une délibération du conseil du territoire avant l'approbation du PLU pour que celui-ci puisse évoquer, à titre d'information, ce dispositif.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la position de Paris Terres d'Envol concernant la norme PMR et la nécessité d'élargir les trottoirs quand cela est nécessaire.

En complément, je trouve qu'il aurait été pertinent d'évoquer une étude au cas par cas avec une concertation préalable des riverains. En effet, ce dispositif permettrait d'une part de montrer la volonté de la commune de prendre en compte les souhaits des riverains et d'autre part d'améliorer le projet comme l'évoque Monsieur RIGO Seref pour le choix du coté à élargir par exemple.

Enfin, je note que dans sa réponse Paris Terres d'Envol n'évoque pas la réduction des surfaces d'espaces verts au profit d'un élargissement des trottoirs. Il aurait été intéressant de préciser : « Il semble peu pertinent d'envisager d'exproprier les riverains pour élargir les trottoirs sauf éventuellement dans le cas d'un élargissement global d'une rue à proximité d'une gare pour faciliter la circulation des bus de rabattement (un emplacement réservé serait alors à envisager) ».

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la position de Paris Terres d'Envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 déserte 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la position de Paris Terres d'Envol.

Je trouve très pertinent d'utiliser les commissions de pôles créées autour de chaque gare du GPE pour améliorer la déserte des bus de rabattement.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 règlementait 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Le commissaire enquêteur adhère totalement à la réponse de Paris Terres d'Envol, la loi ALUR étant une norme supra-communale, le PLU de Drancy doit y être conforme donc ne plus fixer de limites tant en largeur minimale qu'en surface minimale pour qu'un terrain soit constructible.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Une partie de la rue Casanova devait être classée en zone UCE, du 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 UG_a 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 cette zone.

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Le commissaire enquêteur est satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

Comme le propose l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol », la partie de la rue Casanova, du côté pair de la rue, du n° 4 à 22, devra être reclassée en zone UGA.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

La proposition de Monsieur PRETE Stéphane semblait intéressante.

L'argumentaire de Paris Terres d'Envol est satisfaisant et suffisant.

Lors de la mise en œuvre de l'OAP Avenir Parisien une attention particulière devra être apportée aux circulations douces qui pourrait même être développée dans une OAP spécifique « Développer la mobilité alternative à l'automobile ».

ZONAGE**Zone UAC**

Anonyme (Registre du 28 novembre 2017)

Pourquoi le cimetière est-il classé en zone UAC ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Bien qu'il soit réglementaire d'intégrer le cimetière dans une zone urbaine limitrophe, le cimetière n'est pas à priori compatible avec la zone UA puisque l'article UA1-Occupations et utilisations du sols interdites - paragraphe 7 précise : « Les affouillements et exhaussement du sol, dès lors qu'ils ne sont pas liés à des travaux de constructions autorisées. ». Le maintien du cimetière en zone UA aurait donc nécessité la modification à la marge de l'article UA1 – 7.

Le cimetière aurait pu être également classé, comme le font certaines communes, en fonction de sa nature (largement arboré ou non) dans un sous-secteur NI de la zone

naturelle N (zone déficitaire sur la commune) avec une règlement particulier adapté à la nature de constructions des sépultures et intégrant de l'habitat si le cimetière est gardienné.

En conclusion, j'adhère à la solution proposée par Paris Terres d'Envol, le cimetière pourra être intégré dans une zone UE – Equipement public ou d'intérêt général, à créer peut-être de façon plus globale sur la commune.

Zones UAC / UGA

Monsieur Patrick COIA, 8 rue Paul Lossing, 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 Lossing 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 montrent les photos jointes :



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





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 Lossing en intégrant les terrains 10, 12, 14 et 16 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 Lessing, 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis convaincu par les arguments présentés par Paris Terres d'Envol, tant pour la non prolongation de la zone UA jusqu'au n°16 de la rue Paul Lossing situé en zone pavillonnaire que l'obligation d'avoir une vue d'ensemble et non une vision aux cas par cas.

Cependant, il conviendra de modifier à la marge la définition de la zone UA pour y intégrer le terme « principalement ». En effet, certains secteurs de la zone UA ne sont pas sur des grands axes comme le sous-secteur UAA situé avenue Pasteur.

Je trouve particulièrement judicieuses les deux mesures permettant d'une part d'assurer une cohérence du front bâti en zone UA en évitant les dents creuses et d'autre part d'assurer une transition douce vers une zone UG contiguë.

Il pourrait être utile sur le plan de zonage pour assurer le maximum de densification de la zone UA contiguë à une zone UG d'intégrer en zone UA la voirie. En effet, cette disposition permet de réduire la zone couverte par l'épandage (la zone d'épandage sera égale à 10 mètres moins la largeur de la voirie).

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 entraîne 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

La zone de gel sera levée et cette demande est acceptée.

Un secteur UAD sera créé sur cette zone autorisant du R+2 +Attique.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je me félicite que ce secteur de gel soit supprimé puisqu'il n'était pas justifié de façon particulière au sens de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme.

La création d'un secteur UAD sur cette zone, autorisant du R+2+Attique est pertinent.

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 ALUR permet la construction avec une façade moins importante (exemple 6 mètres).

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Le Schéma sera modifié afin d'éviter toute incompréhension.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la proposition de Paris Terres d'Envol visant à modifier le schéma (Page 61 du règlement) qui porte à confusion.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je note cette volonté qui est de faire une transition entre le domaine public et les jardins privés en les rendant visibles de la rue. Cependant ce n'est pas le cas de Madame SAUVIAT Christine qui ne dispose que de 2,80 mètres pour garer sa voiture entre la maison et la clôture (l'espace n'est donc pas « verdoyant »).

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je remarque cependant que cette largeur maximale n'est pas justifiée de quelque manière que ce soit dans le règlement de voirie, mais me félicite de l'approche positive de la commune qui vise à éventuellement autoriser la largeur du portail à 4,00 mètres.

Je considère de plus que dans la hiérarchie des normes le règlement de voirie doit être conforme au PLU et non l'inverse. D'ailleurs, dans la délibération du Conseil Municipal du 10 décembre 2001 modifiée le 24 janvier 2013, approuvant le Règlement de Voirie, il est fait référence au Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 18 novembre 1982, révisé le 21 mars 1990, modifié le 11 décembre 1990, le 6 mai 1993, le 9 décembre 1993 et le 29 septembre 1994, mis à jour le 4 avril 1995, mis en révision le 6 mai 1999.

Je pense qu'il est judicieux que l'article UG 11 – Aspect extérieur – Dans les secteurs UGa et UGb - paragraphe 5 : Les clôtures – alinéa b soit complété par le point suivant : « Le nombre et les caractéristiques des portes charretières sont définis dans le Règlement de Voirie de la commune ».

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

Il conviendra à Madame SAUVIAT de se rapprocher du service de l'urbanisme de la commune de Drancy pour confirmer la faisabilité de son projet. Il est également intéressant pour Mme SAUVIAT d'attendre la modification éventuelle du Règlement de Voirie.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 ont une influence 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à l'idée que la clôture crée également un lien entre l'espace public et l'espace privé qui participe à animer l'espace public et que les clôtures ajourées favorisent le maintien de la biodiversité en permettant le passage de la faune.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je me félicite de cette justification nouvelle qui correspond à la justification particulière demandée par l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme.

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

Réponse de Paris Terres d'envol : La durée sera fixée à 3 ans. La durée de gel n'est pas reconductible.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je me félicite que la durée de gel ait été limitée à 3 ans ce qui impacte moins les propriétaires.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je comprends que Paris Terres d'Envol ne puisse se prononcer sur l'impact final sur le patrimoine foncier des propriétaires.

Je me félicite que Paris Terres d'Envol ait dans sa réponse, apporté des précisions juridiques sur les possibilités offertes aux propriétaires qui pourront donc faire jouer leur droit de délaissement.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

Il me semble nécessaire cependant de préciser l'information suivante : Souvent une négociation à l'amiable avec la commune ou l'expropriant peut être plus pertinent tant sur le montant versé que sur la durée de la procédure.

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.

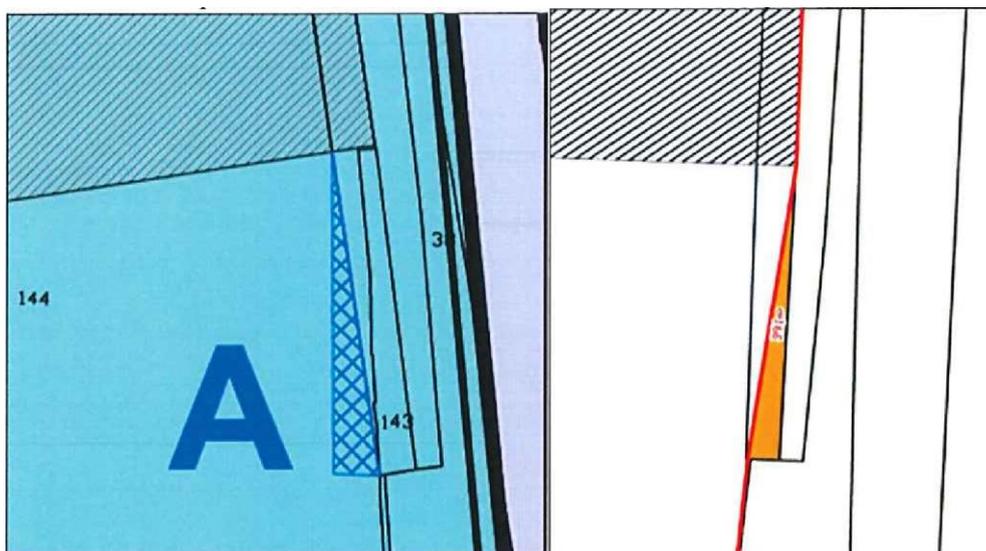
Nous avons fait connaître au Président du Territoire Paris Terres d'Envol, par courrier du 18 août 2017 nos avis et observations sur le PLU arrêté. Dans ce cadre, nous avons constaté la création d'Emplacements Réservés pour le prolongement du Tram 11 Express. Dans notre courrier, nous annonçons que les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

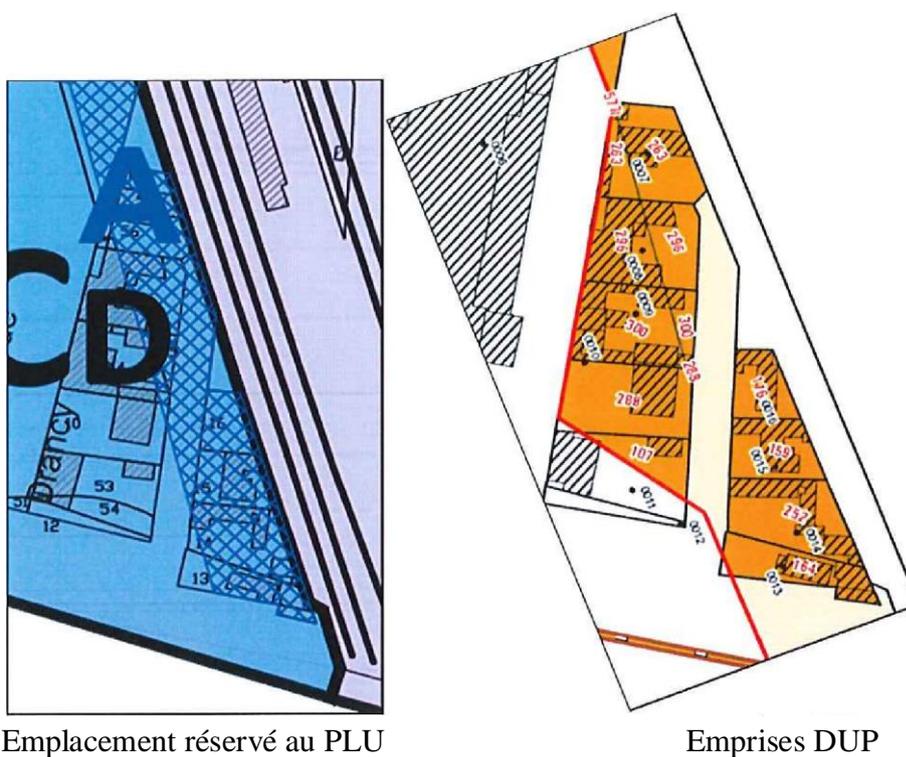
Parcelle AO 144 Transports Réunis : L'Emplacement Réservé A est décalé dans la parcelle Transport Réunis, en réalité l'Emplacement Réservé devrait correspondre à la parcelle 143 sur le plan de gauche.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

Ces demandes sont acceptées puisque le PLU doit être conforme à la Déclaration Publique concernant la prolongation du TRAM 11 Express.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Les emplacements réservés au profit de SNCF Réseaux devront donc être modifiés.

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...

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol et des études engagées par la SNCF pour réduire les nuisances sonores induites par l'activité de la Gare de triage.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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, favorisent 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse fournie par Paris Terres d'Envol. En effet, celle-ci répond parfaitement à la volonté de limiter la sur-densification en interdisant les fenêtres de toit en R+I+C et au-dessus, mais permet de ne pas pénaliser les propriétaires de bâtiments peu denses comme des R+C.

Cependant, je regrette que n'ait pas été reprises, pour les fenêtres de toit, les distances retenues pour les ouvertures en façade limitant les vis-à-vis.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

- 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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La révision du PLU va dans le sens d'une protection de la zone pavillonnaire, notamment en imposant des normes écologiques à la construction de logements issus de division.

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol. En effet, le PLU doit bien être compatible avec le SDRIF et sa densification 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Une partie de la rue Casanova devait être classée en zone UCE, du 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 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 cette zone.

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol. Il conviendra donc de reclasser le côté pair de la rue, du n° 4 à 22 en zone UGa

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 compréhensibles, sur le terrain, les règles de stationnement.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol. En effet, le PLU n'a pas vocation de réglementer le stationnement public de façon général, mais uniquement le nombres de places à construire par type de construction. Il est pertinent d'examiner au cas par cas comment améliorer le stationnement sur la voie publique en limitant les contraintes pour les riverains.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

De plus la commune se dotera de nouvelles dispositions efficaces pour lutter contre l'habitat insalubre comme l'autorisation préalable à la mise en location.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Le PLU peut réglementer 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

Je souhaite également remarquer l'action volontariste de la commune de Drancy en instaurant un droit de préemption pour les baux commerciaux même si celui-ci ne s'applique pas dans les constructions neuves.

En revanche, la commune étant dotée d'un droit de préemption renforcée sur toute la commune, elle pourra éventuellement l'exercer lors de la vente des espaces commerciaux dans les constructions neuves.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

La commune est dynamique en termes d'actions pour l'activité commerciale. En effet, j'ai pu constater au bâtiment administratif de la commune que celle-ci, après préemption d'un bail commercial, lançait par voie d'affichage un appel d'offre pour une activité commerciale adaptée aux besoins des habitants du quartier.

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.

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 apparaissent **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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette modification qui donne plus de liberté 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.**

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette modification qui donne plus de liberté architecturale.

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.**

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette rédaction.

- 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.**

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette rédaction et à son extension 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.
Cette disposition ne s'applique pas aux parcelles définies à l'alinéa 4

Remarque du commissaire enquêteur :

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 » . ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je trouve particulièrement judicieuses les deux mesures permettant d'une part d'assurer une cohérence du front bâti en zone UA en évitant les dents creuses et d'autre part d'assurer une transition douce vers un zone UG contiguë.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol : Pas d'observation**Appréciations du commissaire-enquêteur :**

Je suis favorable à cette modification à la marge

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.

Remarques du commissaire enquêteur :

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. ».

Réponse de Paris Terres d'envol :

L'article 12 réglementant le stationnement sera conforme au Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF) et sera rédigé comme pour l'article UA12 pour le stationnement.

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable aux propositions faites Paris Terres d'Envol. L'article UB 12 devra être modifié en ce sens et les dispositions concernant les vélos et les voitures d'enfants devront être généralisées. Dans un souci de cohérence, il est pertinent de fixer la taille des places de stationnement (pour véhicules légers < à 3,5 T) à 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette modification qui participe à la vie horticole de la ville.

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.~~

Réponse de Paris Terres d'envol :

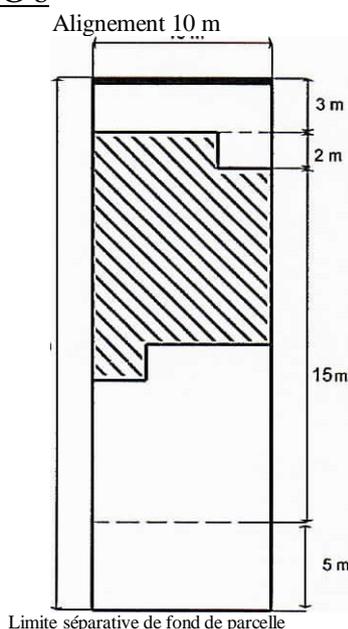
Il est proposé de supprimer « Un abri de jardin inférieur à 4 m², une serre inférieure à 20 m² ».

Cela donne la possibilité d'en avoir plusieurs.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je ne suis pas opposé à cette modification, même si elle permet la prolifération des abris de jardin et des serres sur une même parcelle.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

D'autres schémas seront intégrés pour illustrer ces articles.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à toutes modifications ou intégrations d'exemples permettant une meilleure compréhension des articles par le public.

- 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 ».

Réponse de Paris Terres d'envol : Pas d'observation

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à un renvoi au glossaire pour les définitions.

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.~~

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction et de façon générale à tout ce qui conduit à une meilleure compréhension.

- 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.

Réponse de Paris Terres d'envol : Pas d'observation

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction modifiant à la marge cet article.

■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.~~

~~c— 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.

Réponse de Paris Terres d'envol : 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction et de façon générale à tout ce qui conduit à une meilleure compréhension.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Pour une meilleure compréhension et une cohérence avec article UG1, 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, aux serres inférieures à 20 m².

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction

~~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.~~

Réponse de Paris Terres d'envol :

Toute création d'ouverture sur les façades existantes de constructions devra respecter une distance minimale de 12 m par rapport aux autres constructions existantes. Cette disposition ne s'applique pas à aux abris de jardin inférieure à 4 m², aux piscines et aux serres inférieures à 20 m².

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Une nouvelle rédaction est proposée.

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

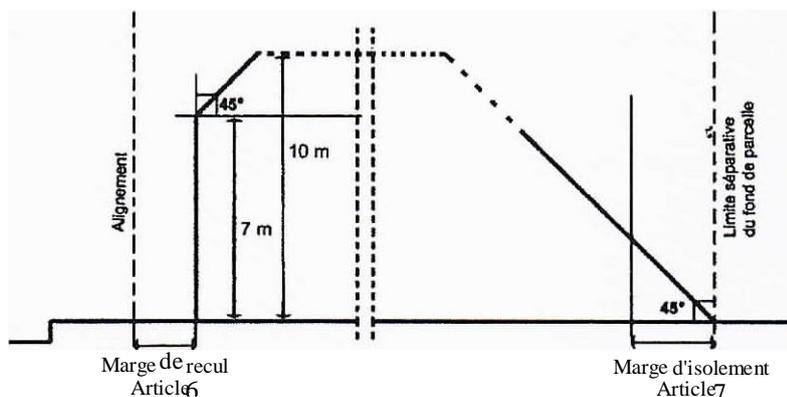
La rédaction sera donc :

« - 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 R+1 et 3,50 m au point le plus haut du toit. ».

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction et de façon générale à tout ce qui conduit à une meilleure compréhension.

2- Les règles définies ~~aux~~ à l'alinéas 1 et 2 ne dérogent pas aux autres règles du présent chapitre.



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

Réponse de Paris Terres d'envol :

Le SCHEMA sera **modifié** pour une meilleure compréhension.

D'autres schémas seront intégrés pour illustrer ces articles.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à toutes modifications ou intégrations d'exemples permettant une meilleure compréhension des articles par le public.

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 R_C 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 R_{dC} et 3,50 m au point le plus haut du toit.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Une nouvelle rédaction est proposée.

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

La rédaction sera donc :

« - 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 R_{dC} et 3,50 m au point le plus haut du toit. ».

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction et de façon générale à tout ce qui conduit à une meilleure compréhension.

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+I+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 + I ne sont pas autorisées.~~
 - e- ~~Est autorisé une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions en R_{dC}. 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 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**

Remarques du commissaire enquêteur :

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

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.

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse fournie par Paris Terres d'Envol. En effet, celle-ci répond parfaitement à la volonté de limiter la sur-densification en interdisant les fenêtres de toit

en R+1+C et au-dessus, mais permet de ne pas pénaliser les propriétaires de bâtiments peu denses comme des R+C.

Cependant, je regrette que n'ait pas été reprises, pour les fenêtres de toit, les distances retenues pour les ouvertures en façade permettant de limiter les vis-à-vis.

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.~~

Réponse de Paris Terres d'Envol :

Il est proposé une rédaction légèrement différente :

« 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. ».

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la rédaction telle qu'elle est proposée par Paris Terres d'Envol.

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

Réponse de Paris Terres d'Envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à une généralisation dans toutes les zones de la taille des places de parking à 2,30 m x 5,00 m.

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.

Remarques du commissaire enquêteur :

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).

Réponse de Paris Terres d'Envol :

Suite au présent P.V du commissaire-enquêteur, les places de stationnement PMR devront respecter la réglementation de la loi Handicap en vigueur.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait que Paris Terres d'Envol ait intégré les spécificités des places handicapées pour les constructions neuves, même en zone pavillonnaire.

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.

Réponse de Paris Terres d'Envol :

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 : Une parcelle de 300 m² avec une emprise au sol de 40 % (c'est le maximum sans le bonus de constructibilité).

Il faudra donc 80% X 60% restants c'est à dire 48% de l'unité foncière qui devront être perméables à l'eau de pluie et plantés.

C'est pourquoi l'article sur les 40% traités en pleine terre (donc < à 48%) a été supprimé.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable à cette nouvelle rédaction qui est plus simple comme le montre l'exemple.

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

Réponse de Paris Terres d'Envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable au complément, après évaluation plus précise par l'EPT, dans la définition de l'alignement et au rajout des deux définitions concernant les façades et les toitures terrasses inaccessibles.

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

Remarques du commissaire enquêteur :

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.

Réponse de Paris Terres d'Envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis favorable qu'avant l'adoption définitive du PLU, les erreurs matérielles telles que définies par les limites fixées par Paris Terres d'Envol, soient corrigées. Cependant, il ne faudra pas que ces précisions modifient de façon notable les différents articles du règlement, en particulier, qu'elles modifient les droits à construire qui devront faire l'objet d'une éventuelle modification ultérieure du PLU.

Je ne suis pas opposé à l'idée 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Plan de zonage

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.

Règlement

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

<u>Autour de la zone de formation aval</u>	
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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la proposition de Paris Terres d'Envol que je considère comme suffisante pour lever la réserve de l'Etat concernant la prise en compte du porter à connaissance de juin 2017.

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).

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis globalement satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol. Cependant, il ne semble pas suffisamment de se limiter aux communes de l'EPT (Dans le PLUi) mais bien intégrer une démarche globale avec Bobigny et l'EPT Est Ensemble pour le pôle de la gare du GPE de Drancy-Bobigny. J'adhère avec satisfaction à l'idée d'utiliser les commissions de pôles créées par la Société du Grand Paris justement pour aborder en autre ces points.

Bien que cela ne contribue pas à une démarche de promotion des modes de transports doux, je me félicite du projet de construction de 3 parcs de stationnement relais à proximité des futures gares du GPE mais également de la gare du RER B de Drancy. Ces parkings de rabattement permettront aux drancéens de limiter leur trajet en voiture (domicile – gare) pour prendre les transports en commun d'autant que Drancy ne bénéficie pas de gare au centre-ville mais uniquement en périphérie de la commune. En complément il me paraît intéressant en complément des parcs Véligo dont l'utilisation est associée à la carte Navigo, d'intégrer des parcs de stationnement gratuits pour les vélos dans les futurs parcs relais, ce point permettrait d'inciter les Drancéens à utiliser des cycles pour se rendre dans les gares avant de prendre les transports en commun.

Stationnement

Les prescriptions relatives au stationnement sont bien détaillées. Le PDUi 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Les dispositions adéquates seront intégrées dans les zones concernées.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol qui lève sur ce point l'avis défavorable de l'Etat.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

Bien que cela ne contribue pas à une démarche de promotion des modes de transports doux, je me félicite du projet de construction de 3 parcs de stationnement relais à proximité des futures gares du GPE mais également de la gare du RER B de Drancy.

Ces parkings de rabattement permettront aux drancéens de limiter leur trajet en voiture (domicile – gare) pour prendre les transports en commun d'autant que Drancy ne bénéficie pas de gare au centre-ville mais uniquement en périphérie de la commune.

En complément il me paraît intéressant en complément des parcs Véligo dont l'utilisation est associée à la carte Navigo, d'intégrer des parcs de stationnement gratuits pour les vélos dans les futurs parcs relais, ce point permettrait d'inciter les Drancéens à utiliser des cycles pour se rendre dans les gares avant de prendre les transports en commun.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :**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.

« 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 connues 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 UA_B, dont l'objectif est la création d'une offre nouvelle de 330 logements,
- ⇒ Le classement du projet du stade nautique dans un secteur spécifique UC_e, pour permettre la réalisation d'environ 200 logements. (Impact sur 6 pavillons)
- ⇒ Le classement du secteur de La Doucette en UC_b pour favoriser la réalisation d'environ 300 logements (impact sur une dizaine de pavillons)
- ⇒ Le classement du quartier Gaston Roulaud dans un secteur spécifique UC_c 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 UC_d pour la réalisation de la tour de Castro-Denissov : 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 UC_e, 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.

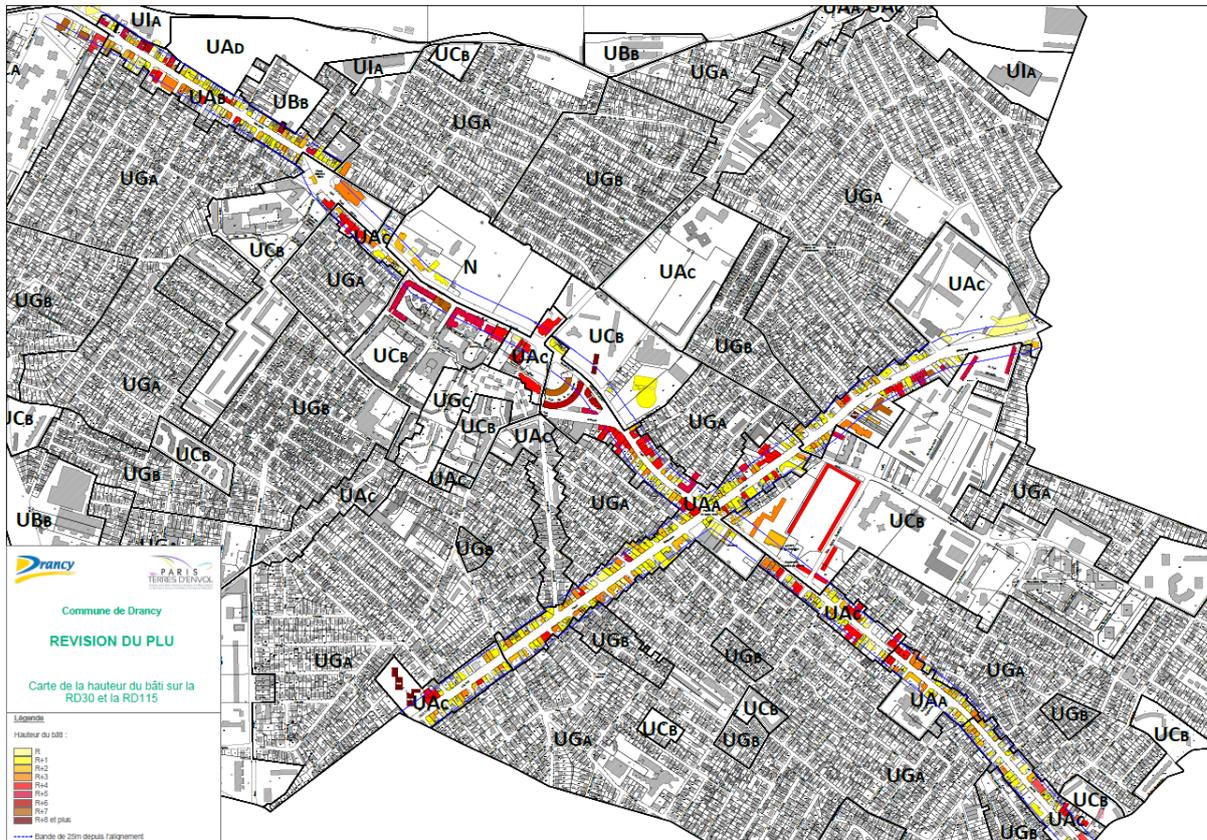
Par ailleurs, l'un des enjeux majeurs de la révision est de renforcer le renouvellement urbain du secteur central sur les routes départementales RD30, RD115 ainsi que les axes secondaires, comme la rue Marcelin Berthelot, une portion des rues Anatole France et Roger Salengro, pour permettre leur recomposition 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 du R+4, continu il est obligatoirement implanté à l'alignement et implanté de limite latérale à limite latérale.

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).



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 de la future gare, 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

Cette démonstration devrait être intégré dans le rapport de présentation du PLU.

- 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

Je me félicite de l'action engagée, bien en amont, par la commune visant à ensemercer les logements sociaux dans tous les quartiers ce qui va dans le sens de la mixité sociale.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Même si la mobilité est largement évoquée dans le projet, je considère comme l'évoque l'Etat qu'il aurait été pertinent de créer une OAP « Développer la mobilité alternative à l'automobile ». Celle-ci pourrait être utilement créée sur plusieurs communes limitrophes lors de l'élaboration du PLUi.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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-Denissov « 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol : La ville prend acte de la remarque.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je considère qu'il faudra être attentif, lors de la mise en œuvre de cette OAP, à l'exposition aux bruits induits par les voies ferrées en particulier pour l'école à créer.

➤ **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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je comprends le souhait la commune de conserver le caractère global de cette OAP pour affirmer la cohérence et la globalité de son projet.

Je reste, en revanche, convaincu que lors de sa mise en œuvre dans un souci d'efficacité il sera impératif de bien dissocier les différents secteurs et les traiter en autonomie en temps et en espace.

Je regrette vivement que rien n'ait été précisé en termes de calendrier et qu'aucune idée du planning et/ou d'une date de début de mise en œuvre, même à titre indicatif, ne puisse être fourni et ce pour les raisons suivantes :

- *L'OAP prévoit déjà une phase 1 et une phase 2 sans aucune précision complémentaire ;*
- *Dans sa réponse, Paris Terres d'Envol évoque « un projet d'aménagement sera étudié à moyen terme ». Je m'interroge comment ce moyen terme est intégré dans le phasage.*
- *Quatre zones de gel (UCa1, UGa1, UIa1et UIc1) sont couvertes par l'OAP. La durée de gel est au maximum de 5 ans non reconductible ce qui est peu vis-à-vis de l'ampleur de l'OAP. Ces zones de gel sont toutes inscrites en*

phase 1 on peut donc en déduire que la phase 1 sera mise en œuvre dans les 5 ans...

- *La construction du Bâtiment « Habiter dans le ciel » de Castro-Denissov est lui aussi inclus en phase 1. On peut s'interroger sur la cohérence de ce phasage avec celui de la construction de la gare de Drancy-Bobigny limitrophe.*

➤ 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Le plan de zonage sera complété en ce sens.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la réponse de Paris Terres d'envol. En effet, cela permettra de rendre le plan de zonage plus lisible.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

L'épaisseur de 20 cm est cohérente.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je reste dubitatif devant cette réponse à minima d'autant que la commune a déjà, dans son projet de PLU, prévu des dérogations aux règles d'implantation pour l'isolation thermique. Il aurait pu être précisé que 20 cm sont suffisants pour même obtenir le label BBC.

Il aurait pu également préciser que la commune avait adhéré à la proposition du commissaire enquêteur pour un bonus en termes de coefficient d'emprise au sol (CES) supplémentaires en cas de rénovation dans l'existant.

Je note également que cette réponse ne donne aucun élément concernant le développement des dispositifs de production d'énergies renouvelables, l'utilisation de matériaux biosourcés, la lutte contre les îlots de chaleur, ou encore la valorisation des déchets de chantiers, alors que de nombreuses démolitions sont prévues dans le PLU comme sur Gaston Roulaud par exemple.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je trouve regrettable que même si la portée de cette disposition reste limitée en zone UA et UC, il n'est pas paru utile d'étendre celle-ci, ne serait-ce qu'en terme d'affichage, dans ces deux zones voir en zone UB.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Paris Terres d'Envol devrait conduire dans le cadre de l'élaboration du PLUi l'étude sur les champs électromagnétiques.

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).

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

➤ **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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

➤ **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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à l'approche de Paris Terres d'envol. Ce point entre bien dans le cadre du 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

23. Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis

(Lettre DDMH/SDMM/BDT/MYM/N^o0169 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette disposition sera dérogatoire pour les équipements publics.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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).

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est actée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Il sera précisé que cette annexe est à titre informatif.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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>) ;

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

- 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande sera analysée

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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).

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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 zonageRèglement

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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 Sémard et étudier 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Les compléments seront intégrés au diagnostic socio-économique.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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'Ilot 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

- 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"...).

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'ai bien pris note que les projets en centre-ville ne sont pas liés avec l'arrivée d'une gare GPE à Drancy-Centre.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est actée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

- 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).

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est actée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol. Il conviendra de modifier la prescription portant sur le stationnement des véhicules motorisés dans les constructions neuves de bureaux comme proposée.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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 privatives 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 privatives 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. »

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je prends note de la justification du déficit en termes de logements. La modification du périmètre de la gare de triage de Drancy devrait permettre de redynamiser les constructions neuves sur Drancy.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je note avec satisfaction que Paris Terres d'Envol a précisé la situation du PLU vis-à-vis du PLH de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget. Le PLU doit donc être compatible avec ce PLH.

Je regrette simplement qu'il ait fallu attendre le mémoire en réponse pour que ce point soit précisé.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je prends note que bien que le CDT Le Bourget ne soit pas opposable à la commune, celle-ci souhaite répondre dans son PLU à 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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse apportée par Paris Terres d'Envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'avais bien noté que la commune n'était pas compétente sur les axes départementaux. Je note aujourd'hui qu'il y a bien un projet de transport en commun en site propre porté par le département mais non réalisé faute de financement. Ne serait-il pas judicieux pour améliorer la circulation des bus de rabattement vers les gares situées en périphérie de la commune, et faute d'une gare du GPE en centre-ville, de se rapprocher de la Société du Grand Paris pour obtenir le financement pour la création de bus de rabattement en site propre. En effet, face au surcoût engendré par une création d'une gare en centre-ville, le coût de ces travaux semble bien plus abordable en termes de financement par la SGP.

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) ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse fournie par Paris Terres d'Envol. En effet, en prenant en compte que Drancy n'est desservi que par des gares en périphérie, il est important de développer tous les modes de transport alternatif.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune va compléter cet article dans toutes les zones.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse fournie par Paris Terres d'Envol.

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 lié 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 coté 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'avais bien noté que la commune n'était pas compétente sur les axes départementaux. Je note aujourd'hui qu'il y a bien un projet de transport en commun en site propre porté par le département mais non réalisé faute de financement. Ne serait-il pas judicieux pour améliorer la circulation des bus de rabattement vers les gares situées en périphérie de la commune, et faute d'une gare du GPE en centre-ville, de se rapprocher de la Société du Grand Paris pour obtenir le financement pour la création de bus de rabattement en site propre. En effet, face au surcoût engendré par une création d'une gare en centre-ville, le coût de ces travaux semble bien plus abordable en termes de financement par la SGP.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol. En effet, je considère que les parkings de rabattement même s'ils peuvent parfois augmenter le trafic routier à leur proximité contribuent largement à réduire la circulation routière au niveau régional puisque ceux-ci incitent à prendre les transports en commun après un court trajet en voiture pour rejoindre les gares.

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) ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La durée de gel sera de 3 ans.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis très satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol. En effet, une durée de 3 ans permet tout en laissant du temps à la commune pour affiner son projet, de ne pas imposer une durée trop longue aux propriétaires.

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 demandée par l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis très satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol. En effet, cette explication est la justification particulière de la Servitude de gel demandée 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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune souhaite une intensification douce, coordonnée et globale.

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol. En effet, il est pertinent plutôt que de doté ce secteur de droit à construire plus fort comme du R+2+A ou R+3 qui pourrait conduire à de multiples immeubles « anarchiques », de chercher à concevoir un projet global et cohérent.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d’envol :

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.

La commune souhaite une intensification douce, coordonnée et globale.

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis très satisfait de la réponse de Paris Terres d’Envol.

En effet, cette explication est la justification particulière de la Servitude de gel demandée par l’article L151-41-5° du Code de l’urbanisme.

Il est pertinent, plutôt que de doté ce secteur de droit à construire plus fort comme du R+2+A ou R+3 qui pourrait conduire à de multiples immeubles « anarchiques », de chercher à concevoir un projet global et cohérent.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 dans ces zones, de supprimer toute allusion entre une gare du grand Paris Express et les deux projets ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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. »

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis très satisfait par la proposition de Paris Terres d'Envol. En effet, ces nouvelles rédactions suppriment tous liens entre les deux projets et l'arrivée de la gare GPE de Drancy-Centre.

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. ».

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune ne souhaite pas modifier sa rédaction

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je regrette qu'un planning n'ai pas pu être transmis ou au moins une date prévisionnelle pour le début de la mise en œuvre.

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) ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La durée de gel sera de 3 ans.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je m'interroge sur la pertinence du choix d'une durée de 3 ans. Aucun planning n'ayant été prévu, il pourrait être intéressant de porter cette durée à 5 ans pour se laisser le temps d'affiner le projet.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 accueillent 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol. Il conviendra de privilégier l'infiltration à la parcelle pour limiter les rejets des eaux pluviales dans le réseau départemental.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Demande acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

Cependant, je ne trouve pertinent d'avoir inscrit une durée de gel de 3 ans. En effet, la zone de gel se termine en mars/avril 2021 et n'est pas renouvelable alors que la mise en œuvre de l'OAP débutera au mieux en fin d'année 2020.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

En juin 2016, Monsieur Jean-Christophe Lagarde, alors Maire de Drancy, a tenu une réunion publique sur le projet de renouvellement urbain du quartier Gaston 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 Gaston 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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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'activités tertiaires puisqu'en zone UBA sont interdits :

- **L'habitat et les établissements industriels dans toute 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)**

Réponse de Paris Terres d'envol :

Le bâtiment abrite effectivement des activités tertiaires (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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

« 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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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.

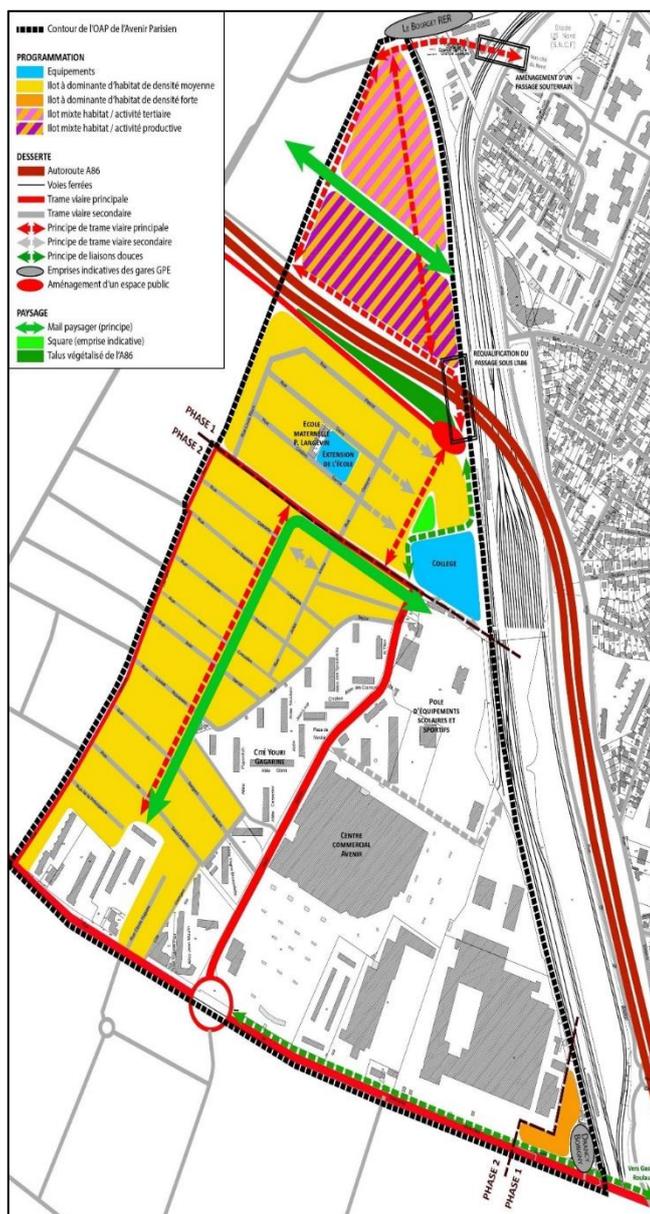
Le débit de fuite limité (1l/s/h) dans le réseau départemental et/ou l'infiltration à la parcelle (à privilégier) sont-ils pris en compte ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Ce point est pris en compte.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune est favorable à une mise en cohérence du PADD avec l'OAP.

Dans le PADD, **il sera donc rajouté** « S'agissant du secteur de l'Avenir Parisien et du Secteur Saint-Gobain »

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

Est-il possible de faire apparaître plus clairement l'importante opération immobilière (Projet Castro-Denissov, habiter dans le ciel) dans la description de l'OAP ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol qui ouvre la possibilité de découper cette OAP en plusieurs secteur ayant des phasages différents lors de sa mise en œuvre. En effet, je considère toujours, comme la DRIEA d'ailleurs, que cette OAP est trop grande pour une bonne mise en œuvre sur le terrain.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Les études ne sont pas suffisamment abouties pour avoir un planning précis.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis moyennement satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol. Au minimum, il aurait pu être précisé une date globale pour le début de la mise en œuvre.

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) ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Cette demande est acceptée.

La durée de gel sera de 5 ans.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol. En effet, il est pertinent de fixer une durée de gel de 5 ans puisque aucun planning n'est encore fixé à ce jour. Il faudra être attentif à une bonne gestion des études pour pouvoir fixer, dans la durée de gel, le devenir de ces zones.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Des négociations sont en cours entre les 2 collectivités et devraient déboucher sur la gestion commune de la voirie dénommée « Les Benches de ma grand-mère ».

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse Paris Terres d'Envol. En effet, la commune de Drancy a, conformément au SDRIF, prévu une densification forte au regard de la proximité de la gare du GPE du Bourget (moins de 500 mètres) : Une négociation avec la commune de La Courneuve visant à une densification du même ordre permettrait une synergie pour ce nouveau quartier.

Enfin, la gestion commune de la voie dénommée « Les Benches de ma grand-mère » est pertinente car cet axe dessert le quartier de la Butte isolé du reste de la commune de Drancy par un accès via La Courneuve.

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 désenclavée 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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune n'a pas vocation à financer ces travaux, ceux-ci feront l'objet de financement extérieurs (Métropole et STIF...).

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Concernant l'aménagement d'un passage souterrain vers la Cité du Nord sous les voies ferrées, cela relève bien de la compétence de la Métropole.

En revanche, je reste dubitatif concernant la requalification du passage souterrain sous l'A86. Il me paraît intéressant d'envisager d'intégrer cette requalification dans le cahier des charges pour l'aménageur de la zone Saint-Gobain.

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 impacté 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 »**.

Réponse de Paris Terres d'envol :

La planification des chantiers d'une tour mixte et de la gare n'est pas encore arrêtée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Dans ce secteur, le problème de la cohérence des plannings de ces deux chantiers est crucial. Trois options sont envisageables :

➤ *Construction de la tour mixte (Castro-Denissov) avant la gare GPE Drancy-Bobigny.*

⇒ **Avantages :**

- *Accès facile au chantier de la tour et zone chantier facile à installer.*
- *Pas de coordination nécessaire entre les deux chantiers*

⇒ **Inconvénients :**

- *Accès difficile des habitants de la tour et fortes nuisances induites par le chantier de la gare ultérieur ayant surement un impact fort pour la commercialisation de ladite tour.*
- *Nécessité de déplacer la zone chantier de la gare GPE telle que prévu dans le dossier de la ligne 15 (Prévu sur l'emplacement de la tour).*
- *Durée prolongée en termes de nuisance pour l'ensemble du quartier car deux constructions consécutives.*

➤ *Construction de la gare GPE Drancy-Bobigny avant la tour mixte (Castro-Denissov).*

⇒ **Avantages :**

- *Pas de nécessité de déplacer la zone chantier de la gare GPE telle que prévu dans le dossier de la ligne 15 (Prévu sur l'emplacement de la tour).*
- *Pas de coordination nécessaire entre les deux chantiers.*
- *Pas de nuisance pour les habitants de la tour car non construite.*

⇒ **Inconvénients :**

- *Accès difficile au chantier ultérieur de la tour et zone chantier compliquée à installer (livraison des matériaux éventuellement possible par voies ferrées).*
- *Durée prolongée en termes de nuisance pour l'ensemble du quartier car deux constructions consécutives.*

➤ **Construction simultanée de la gare GPE Drancy-Bobigny et de la tour mixte (Castro-Denissov).**

⇒ **Avantages :**

- *Durée réduite en termes de nuisance pour l'ensemble du quartier car deux constructions simultanées.*
- *Pas de nuisance pour les habitants de la tour car non construite.*
- *Une seule zone chantier mixte.*

⇒ **Inconvénients :**

- *Nécessité de déplacer la zone chantier de la gare GPE telle que prévu dans le dossier de la ligne 15 (Prévu sur l'emplacement de la tour).*
- *Forte coordination nécessaire entre les deux chantiers.*

A l'analyse, il apparaît à mon avis qu'il faut privilégier la construction simultanée de la gare GPE Drancy-Bobigny et de la tour mixte (Castro-Denissov).

J'engage donc l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » et/ou la commune de Drancy à se rapprocher, au plus tôt, de la Société du Grand Paris pour envisager une construction simultanée de la gare et de la tour Castro-Denissov qu'une zone chantier commune (éventuellement le parking de l'entreprise BOSH par exemple) soit définie pour une construction simultanée des deux équipements.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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

La zone de gel sera de 5 ans.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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) ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La durée de gel sera précisée dans toutes les zones de gel.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 démolie cette partie du bâtiment et a cédé le terrain au Conseil Départemental pour qu'il construise son nouveau collège.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Les services du Conseil Départemental ont bien intégré cette proximité dans leur projet.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Demande acceptée

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Les projets de ce secteur seront analysés ultérieurement dans le cadre du projet d'aménagement.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Le seuil de 45 m2 sera supprimé.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis très satisfait de la suppression proposée par Paris Terres d'Envol. En effet, à mon sens cette disposition était illégale.

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 m2
T1 n°2	T1 n°2	27 m2
T2	2	41 m2
T3	3	54 m2
T4	4	66 m2

***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) » ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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 m2
T1 n°2	T1 n°2	27 m2
T2	2	41 m2
T3	3	54 m2
T4	4	66 m2

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis très satisfait que Paris Terres d'Envol ait adopté les propositions du commissaire enquêteur. En effet, ces dispositions seront très dissuasives vis-à-vis de la division pavillonnaire. Il conviendra d'adopter l'autorisation préalable de la mise en location par une délibération avant l'adoption du PLU.

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 $4 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$, 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 » ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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. ».

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la rédaction proposée par Paris Terres d'Envol car la notion de Bâtiment Basse Consommation (BBC) Rénovation a été introduite dans la réglementation.

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. »

Réponse de Paris Terres d'envol :

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. »

Appréciations du commissaire-enquêteur :

J'adhère à la rédaction proposée par Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Sont autorisées également :

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.

Et

Les extensions des constructions existantes à usage d'habitat.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

Dans le secteur UBB, seules les activités tertiaires et artisanales sont autorisées et éventuellement des équipements d'intérêt collectif ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

Sont autorisées également :

Les constructions à usage d'habitat à condition qu'elles soient strictement liées à l'activité principale présente sur l'unité foncière.

Les extensions des constructions existantes à usage d'habitat.

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.

Les constructions à usage de commerce strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.

Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation des installations classées strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je prends note de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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) ?

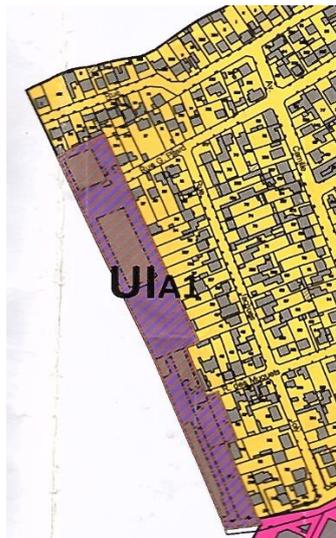
Réponse de Paris Terres d'envol :

La zone de gel de la rue Georges Pitard sera supprimée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait par la suppression de cette zone de gel.

Le plan de zonage est :



Le règlement 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.

Réponse de Paris Terres d'envol :

Demande acceptée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La zone de gel de la rue Georges Pitard sera supprimée.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune ne maintiendra pas ce secteur en zone AIa1. La zone de gel sera levée et un nouveau secteur sera créer permettant une intensification douce (Secteur UAD avec du R+2+A).

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol.

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 $4 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$, 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).

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 Règlementation 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. ».

Réponse de Paris Terres d'envol :

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).

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol car par cette rédaction pour bénéficier d'un bonus d'emprise au sol, il est nécessaire de franchir un vrai pas dans les constructions neuves pour améliorer la performance énergétique en rendant obligatoire la construction d'un bâtiment à énergies positives pour bénéficier d'un bonus.

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. » ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune est favorable à l'introduction d'un paragraphe 4 dans la présente révision générale.

La nouvelle rédaction sera la suivante :

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.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol. En effet, il est pertinent d'accorder un bonus d'emprise au sol en cas de rénovation de l'existant.

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. » ?

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune n'est pas favorable à l'introduction d'un paragraphe 5 dans la présente révision générale.

Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je comprends la réticence de Paris Terres d'Envol sur cette proposition. En revanche, cette mesure est un moyen efficace pour « imposer » la rénovation dans les bâtiments existants. J'engage le territoire à réévaluer cette disposition dans le cadre de l'élaboration du PLUi.

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. »

Réponse de Paris Terres d'envol :

La commune est favorable à l'introduction de ce paragraphe dans la présente révision générale.

La rédaction sera la suivante :

« 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 ici et dans certains articles, notamment à l'article 16 alinéa 3.

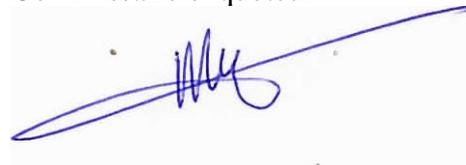
Appréciations du commissaire-enquêteur :

Je suis satisfait de la réponse de Paris Terres d'Envol. Cette disposition incitera les propriétaires qui souhaitent faire des extensions ou surélévations à raccorder leur propriété au réseau de communications électroniques. Je ne suis pas opposé d'étendre cette dérogation aux vérandas.

Épinay sur Seine, le 10 mars 2018

Jean-François BIECHLER

Commissaire enquêteur

A blue ink signature of Jean-François Biechler, consisting of a long horizontal stroke with a loop and a vertical stroke.