

Tremblay-en-France



Modification simplifiée n°9 du Plan Local d'Urbanisme
de la commune de Tremblay-en-France

Notice de présentation

SOMMAIRE

I. Introduction.....	3
1. Situation de la Commune de Tremblay-en-France	3
2. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Tremblay-en-France et ses évolutions	4
II. Présentation du projet de modification simplifiée n°9	7
1. Contexte et objectifs de la modification simplifiée.....	7
2. Le cadre juridique de la modification simplifiée	8
3. Contexte réglementaire de la demande d'examen au cas par cas pour les PLU	9
III. Présentation et justifications des modifications.....	11
1. Actualisation des emplacements réservés.....	11
2. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).....	13

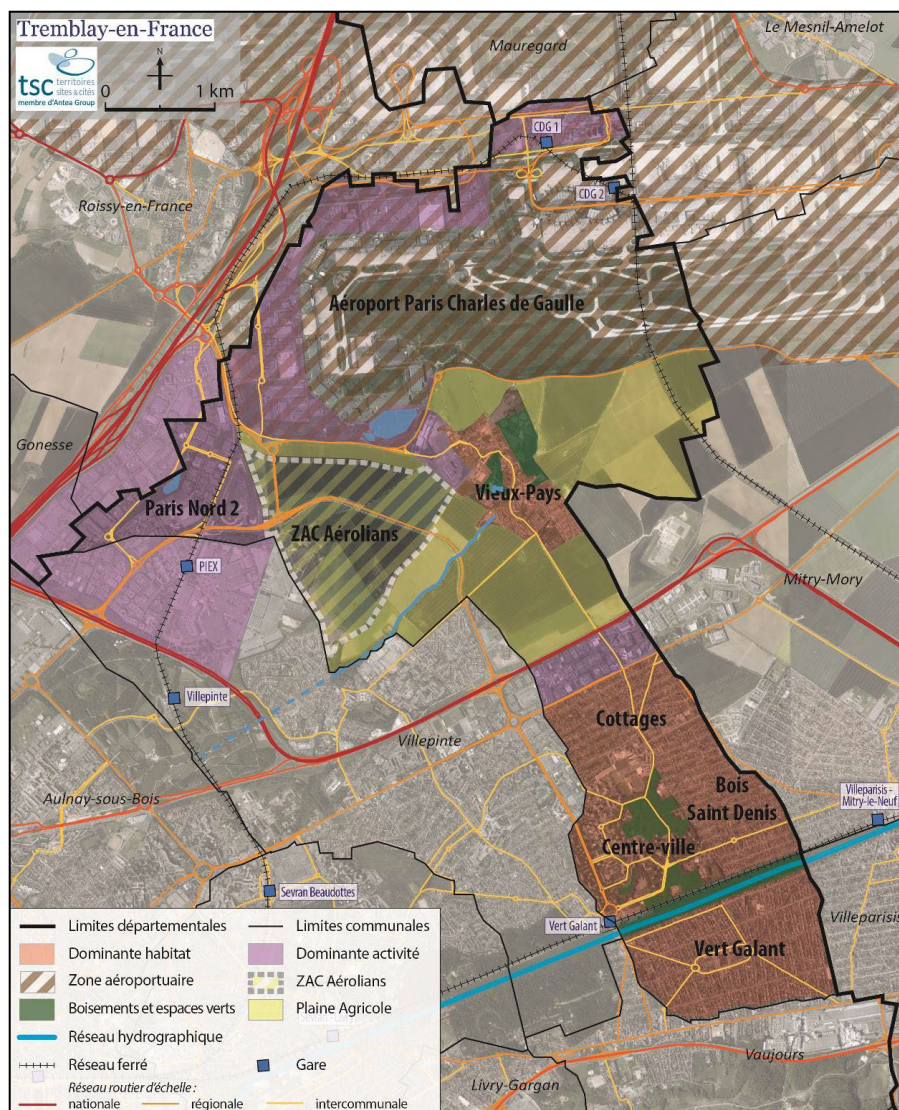
I. Introduction

1. Situation de la Commune de Tremblay-en-France

Située à 20 kilomètres des portes de Paris, avec environ 35 000 habitants sur 2 260 hectares, la Ville de Tremblay-en-France constitue la Commune la plus vaste de la Seine-Saint-Denis. Elle fait également partie de l'Établissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol, Territoire de 8 communes pour 350 000 habitants.

Partagée entre l'aire d'influence de Paris et celle du pôle aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle, entre un terrain d'avancée du front urbain de la petite couronne et un site où se maintient un paysage rural, Tremblay-en-France présente divers visages.

La Commune mêle ainsi d'importants secteurs d'activités liés au voisinage immédiat de l'aéroport, associés à un patrimoine urbain et architectural largement issu de l'entre-deux-guerres dans le tissu pavillonnaire, à l'exception du Vieux Pays, quartier originel de la Ville issu d'un passé agricole avec notamment d'anciennes fermes.



2. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Tremblay-en-France et ses évolutions

Le PLU de Tremblay-en-France a été approuvé le 30 mai 2011. Il décline le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de la Commune en quatre orientations principales :

- Favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture pour répondre aux besoins en déplacements des résidents et des actifs,
- Répondre aux ambitions de développement économique internationales et locales,
- Soutenir la croissance démographique et permettre un développement urbain économe en espace,
- Réduire les impacts liés à l'urbanisation par la maîtrise des risques et nuisances, des solutions énergétiques durables et la valorisation du potentiel paysager et naturel.

Afin de répondre davantage à ces objectifs et renforcer son applicabilité, le PLU a connu plusieurs évolutions :

- **Mise en révision engagée le 29 mars 2012**

Le PLU fait l'objet d'une révision engagée lors du Conseil Municipal du 29 mars 2012, à la fois pour effectuer des ajustements inhérents à la réforme de l'Urbanisme de 2012, et pour anticiper l'approbation de documents intercommunaux.

Cette procédure de révision a finalement été abandonnée.

- **Modification n°1 du 19 septembre 2013**

En 2013, dans le respect des grands objectifs énoncés par le PADD, une première procédure de modification avait le double objectif d'ajuster le règlement de la zone 1AUm pour le rapprocher du règlement applicable dans tous les secteurs à vocation économique de la Commune, et de réduire le périmètre de l'emplacement réservé n°8, sur une partie de cette zone 1AUm.

- **Modification simplifiée n°1 du 18 septembre 2014**

En 2014, une première procédure de modification simplifiée a permis de rectifier une erreur matérielle portant sur la rédaction des articles 1 et 10.1 de la zone Uc relative au Centre-Ville, en rétablissant l'exploitation possible du sous-sol pour les installations techniques directement liées à un service public ou à un service d'intérêt public, et en reprenant la formulation d'une hauteur maximale autorisée en R+6 qui figurait antérieurement dans le document d'urbanisme.

- **Modifications simplifiées n°2 et n°3 du 25 juin 2015**

La modification simplifiée n°2 visait à permettre l'implantation d'un petit pôle de centralité au sein de la zone économique Aérolians (zone 1AUz) au croisement de l'axe routier qui reliera à terme l'entrée du Vieux Pays à la RD40 avec le futur réseau de transport public du Grand Paris (ligne 17 Nord).

Dans le cadre de la modification simplifiée n°3, les nouvelles dispositions approuvées portent sur les règles de la zone Ua correspondant au Vieux Pays, et ce afin de mieux tenir compte du caractère particulier du bâti dans ce quartier.

- **2 Déclarations de projet du 3 octobre 2016**

Une première déclaration de projet a concerné la zone Uc relative au Centre-Ville. Les ajustements réglementaires apportés s'inscrivent dans le cadre de la requalification urbaine du quartier, permettant de répondre aux objectifs de production de logements neufs et la réalisation d'un immeuble locatif social

Une seconde déclaration de projet a abouti à déclarer d'intérêt général le projet d'aménagement hydraulique, écologique, paysager et fonctionnel du Vallon du Sausset, tout en confirmant la volonté de poursuivre ce projet d'aménagement.

- ***Mise en compatibilité suite au décret n°2017-186 du 14 février 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares du Bourget RER et du Mesnil-Amelot, Le Bourget RER non incluse (tronçon inclus dans la ligne dite « rouge » et correspondant à la ligne 17 nord), dans les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Dugny, du Blanc-Mesnil, de Bonneuil-en-France, Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Villepinte, Tremblay-en-France et du Mesnil-Amelot***

Cette mise en compatibilité fait suite au décret déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares du Bourget RER au Mesnil-Amelot, et correspondant à la ligne 17 Nord.

- ***Modifications simplifiées n°4 et n°5 du 20 mars 2017***

La modification simplifiée n°4 porte sur la zone Uc correspondant au Centre-Ville, puisqu'avec l'évolution du programme de démolition-reconstruction de ce quartier, notamment aux abords du pôle gare, les nouvelles opérations de constructions doivent renforcer le caractère urbain de certaines voies existantes ou à créer, notamment celles présentant des linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée.

La modification simplifiée n°5 concerne les zones Uo, zone où après avoir facilité la production de logements, il s'agit désormais d'accompagner ce mouvement en facilitant la modernisation/la création d'équipements et des services nécessaires à la population, notamment scolaires et périscolaires, cela en privilégiant les espaces à disposition des usagers.

- ***Modification simplifiée n°6 du 3 juillet 2017***

La modification simplifiée n°6, qui porte sur la zone 1AUz relative à la ZAC Aérolians, vise à y conforter les objectifs d'insertion paysagère, d'économie de l'espace et de biodiversité.

Les différents ajustements prévoient ainsi de retravailler la séquence paysagère de l'entrée Nord- Est du futur quartier. Il s'agit aussi d'y améliorer l'insertion urbaine en renforçant le caractère urbain de la rue du Sausset par densification possible de ses abords, et en ponctuant cette densité par un espace paysager ouvert sur son environnement. Enfin, il a été donné la possibilité de mutualiser des aires de stationnement automobile pour les constructions fonctionnant à des périodes différentes, et d'introduire de façon limitée un usage agricole.

- ***Modification simplifiée n°7 du 9 avril 2018***

La modification simplifiée n°7 porte sur la zone Ua correspondant au Vieux Pays, cœur historique de la Commune. Elle vise à homogénéiser le zonage et à consolider l'attractivité de l'ensemble urbain remarquable regroupant plusieurs bâtiments situés à l'entrée du parc du Château Bleu.

- **Modification simplifiée n°8 du 1^{er} mars 2021**

Cette modification simplifiée concernait la zone Uc, relative au Centre-Ville de la Commune, afin de renforcer le caractère urbain de certaines voies existantes ou à créer, en lien avec la mise en œuvre du programme de démolition-reconstruction au sein du Centre-Ville de Tremblay-en-France, et la signature de la convention du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU). Il s'agissait ainsi d'identifier graphiquement des axes où les constructions nouvelles doivent obligatoirement être implantées en alignement sur le plan de zonage.

- **Arrêté préfectoral n°2021-0790 du 30 mars 2021 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation de la maison d'arrêt de la Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité du PLU de Tremblay-en-France**

Cette mise en compatibilité devait permettre la réalisation du projet d'agrandissement de la maison d'arrêt de Villepinte sur le territoire de la commune de Tremblay-en-France.

Les évolutions consistaient ainsi à :

- la reprise de deux axes du PADD afin de compléter les orientations et de dessiner l'implantation de l'établissement pénitentiaire ;
- la création d'une OAP spécifique destinée à la construction de l'établissement pénitentiaire et des équipements et installations liées à cet établissement ;
- la reprise du plan de zonage afin de classer l'ensemble des terrains concernés en zone 1AUp (zone à urbaniser à vocation Pénitentiaire)
- l'écriture du règlement d'urbanisme de la zone 1AUp afin d'y introduire
- la reprise du rapport de présentation afin de compléter les justifications liées

- **Modification n°2 prescrite le 4 août 2022 (en cours)**

Cette modification, en cours et soumise à évaluation environnementale, doit permettre :

- De prendre en compte le projet de la grange aux dîmes ;
- D'ajuster le zonage et les règles de la zone Uo afin notamment de permettre l'évolution des secteurs Gilbert Berger et Berlioz ;
- D'ajuster certaines règles de la zone Up afin de protéger davantage le tissu pavillonnaire ;
- De modifier les règles relatives aux réseaux et à la gestion des déchets ;
- D'ajuster les règles relatives aux CINASPIC ;
- De procéder à des ajustements réglementaires mineurs, notamment en zone Uc ;
- De clarifier le lexique du règlement ;
- De mettre à jour les informations relatives aux servitudes archéologiques.

- **Révision allégée n°1 prescrite le 3 avril 2023 (en cours)**

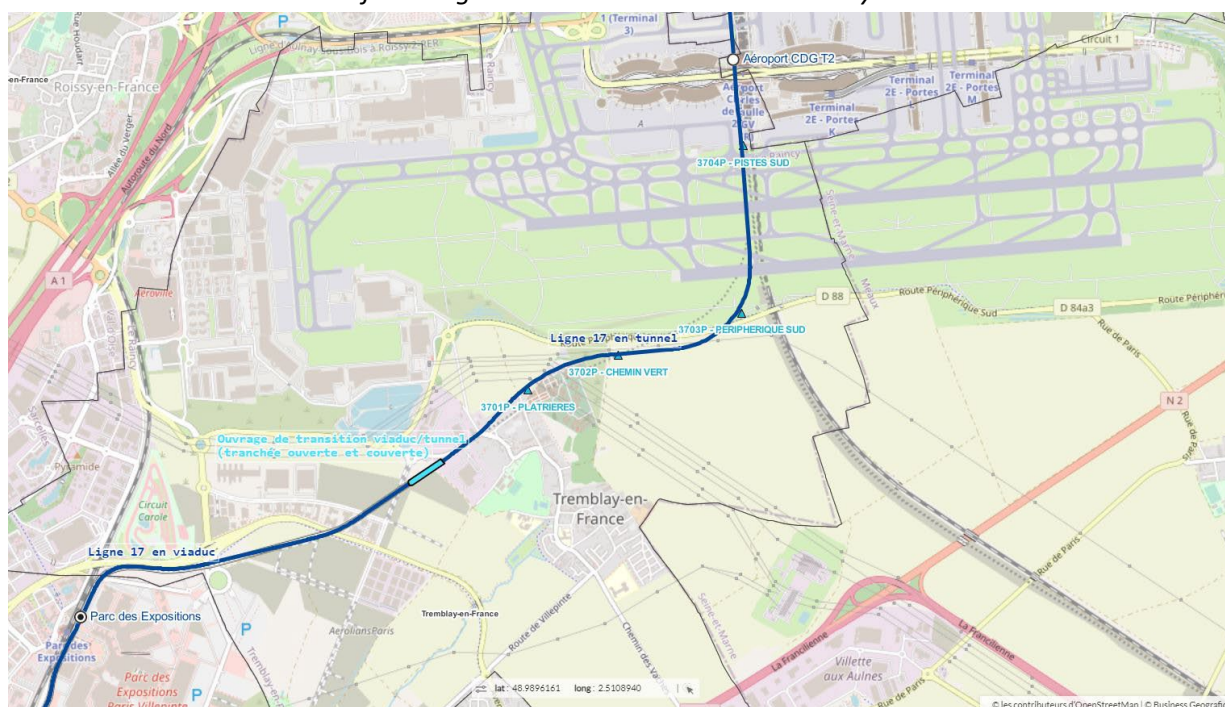
La révision allégée n°1 du PLU de Tremblay-en-France vise à permettre la réalisation de la ligne 17 Nord sur le territoire communal. Elle a pour objectifs de modifier des périmètres relatifs aux secteurs de protection des parcs et des jardins lorsque cela est strictement nécessaire à la réalisation des ouvrages.

II. Présentation du projet de modification simplifiée n°9

1. Contexte et objectifs de la modification simplifiée

La ligne 17 Nord du réseau de transport public du Grand Paris, pour laquelle la Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage, s'implantera notamment sur la ville de Tremblay-en-France. Le projet est notamment composé d'un viaduc, d'une tranchée ouverte/couverte, d'un tunnel et de plusieurs ouvrages annexes sur la commune.

Tracé de la future ligne 17 sur le territoire de Tremblay-en-France



Le décret n°2017-186 du 14 février 2017 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares du Bourget RER au Mesnil-Amelot, avait permis de mettre en compatibilité le PLU de Tremblay-en-France avec le projet et les ouvrages déclarés d'utilité publique.

Pour autant, au fur et à mesure de l'avancement des études concrétisant l'implantation de la ligne 17 Nord sur le territoire, le tracé et les ouvrages initialement identifiés dans la DUP ont logiquement évolué et ont fait apparaître quelques incompatibilités avec le PLU de Tremblay-en-France.

A la demande de la Société du Grand Paris, et en concertation avec la commune de Tremblay-en-France, l'Établissement Public Territorial Paris Terres d'Envol a donc initié une nouvelle procédure de modification simplifiée du PLU de Tremblay-en-France afin de permettre une parfaite réalisation de la ligne 17 Nord et des travaux qui y sont liés. **Les modifications projetées dans le cadre de cette procédure visent à :**

- **Permettre l'implantation d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) temporaires, uniquement soumises à déclaration et nécessaires à la réalisation du**

réseau de transport public du Grand Paris dans un secteur de zone urbaine (Uec) et une zone à urbaniser (1AUz).

- **Supprimer 3 emplacements réservés qui n'apparaissent plus nécessaires.**

Pour ce faire, des ajustements doivent être apportés au plan de zonage et au règlement écrit.

Il est à noter que :

- La procédure s'inscrit en parallèle de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de l'EPT Paris Terres d'Envol dont l'approbation est prévue fin 2024. En effet, les travaux de la ligne 17 Nord doivent débiter avant l'entrée en vigueur du PLUi et les évolutions du PLU projetés doivent donc répondre aux impératifs de ce calendrier.
- Les changements d'emplacement de certains ouvrages, comme expliqué ci-dessus, nécessitent également un ajustement du PLU en lien avec des protections paysagères instaurées au titre de l'article L153-21 du Code de l'Urbanisme. Une procédure de révision allégée a donc été initiée par ailleurs, dont le calendrier ne pouvait répondre aux impératifs des présents objets.

2. Le cadre juridique de la modification simplifiée

Les évolutions projetées n'entrent pas dans le cadre de la procédure de révision telle que défini par les articles L.153-31 et suivants du Code de l'Urbanisme. Elles n'ont effectivement pas pour effet :

- Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;
- Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les six ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier ;
- Soit de créer des orientations d'aménagement et de programmation de secteur d'aménagement valant création d'une zone d'aménagement concerté.

La modification envisagée n'entre pas non plus dans le cadre de la modification de droit commun (article L.153-41 et suivants du Code de l'Urbanisme) car elle n'a pas pour effet :

- Soit de majorer de plus de 20 % les possibilités de construction résultant, dans une zone, de l'application de l'ensemble des règles du plan ;
- Soit de diminuer ces possibilités de construire ;
- Soit de réduire la surface d'une zone urbaine ou à urbaniser ;
- Soit d'appliquer l'article L. 131-9 du présent code.

Finalement, la modification projetée vise simplement à actualiser certains emplacements réservés et à permettre l'implantation d'ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris dans certains secteurs délimités. Ainsi, conformément à l'article L.153-45 du Code de

l'Urbanisme, la modification proposée dans le présent document peut être mise en œuvre selon une procédure simplifiée.

Zoom sur les ICPE nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP)

Les ICPE nécessaires à la réalisation du RTPGP, utilisées uniquement pour la phase travaux, ne seront pas pérennes. Il s'agit par exemple d'aires de stockage de terres, et d'ICPE pour la réalisation des parois moulées (centrale à boue bentonitique et centrale à béton). Ces installations de chantier seront de taille modeste et usuelles dans le cadre de travaux publics. Les dépôts nécessaires à la réalisation de la ligne sont des dépôts de terre excavées avant leur évacuation vers des sites de traitement, de valorisation et d'élimination.

La création et l'exploitation de ces ICPE seront subordonnées aux autorisations administratives requises. Elles ne relèvent pas du régime dit « SEVESO » et seront le plus possible intégrées à leur environnement immédiat : toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants seront mises en œuvre. Des mesures seront également prises afin d'éviter toute pollution, nuisance ou danger non maîtrisable (nettoyage des abords du chantier et des véhicules pour éviter la dispersion des poussières, gestion des eaux pluviales et usées, sécurisation du chantier par des barrières, accessibilité des emprises pour les services d'incendie et de secours, etc.). Les différentes mesures seront définies de manière détaillée par les entreprises de travaux en fonction du type d'installations et de la réglementation.

Dans ces conditions, cette évolution du PLU n'est pas de nature à induire de graves risques de nuisances, à aggraver les risques liés aux installations industrielles ou à créer de nouveaux risques majeurs.

3. Contexte réglementaire de la demande d'examen au cas par cas pour les PLU

L'évaluation environnementale est une démarche visant à intégrer l'environnement dès le début et tout au long du processus d'élaboration et d'adoption d'un projet, d'un plan ou d'un programme. Elle consiste à appréhender l'environnement dans sa globalité, à rendre compte des effets prévisibles et à proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser ses impacts potentiels.

L'entrée en vigueur au 13 octobre 2021 du décret n°2021-1345 a étendu le champ d'application de l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, notamment en instaurant une procédure d'examen dite de « cas par cas ad hoc » pour certains types de documents. Certaines procédures sur les plans locaux d'urbanisme ou cartes communales entrent dans le champ de la nouvelle procédure d'examen au cas par cas. Ce dispositif est codifié aux articles R.104-33 au R.104-37 du Code de l'urbanisme.

Dans ce cadre, l'EPT Paris Terres d'Envol a estimé, après avoir pris connaissance des informations fournies par la Société du Grand Paris et mené une auto-évaluation environnementale, que l'évolution

projetée du PLU n'était pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement. L'autorité environnementale a donc été saisie pour avis conforme, conformément à l'article R.104-33 du Code de l'urbanisme.

**En date du XXXXXXXX, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE) a jugé que
XXXXXXXXXXXXXXXXXX**

III. Présentation et justifications des modifications

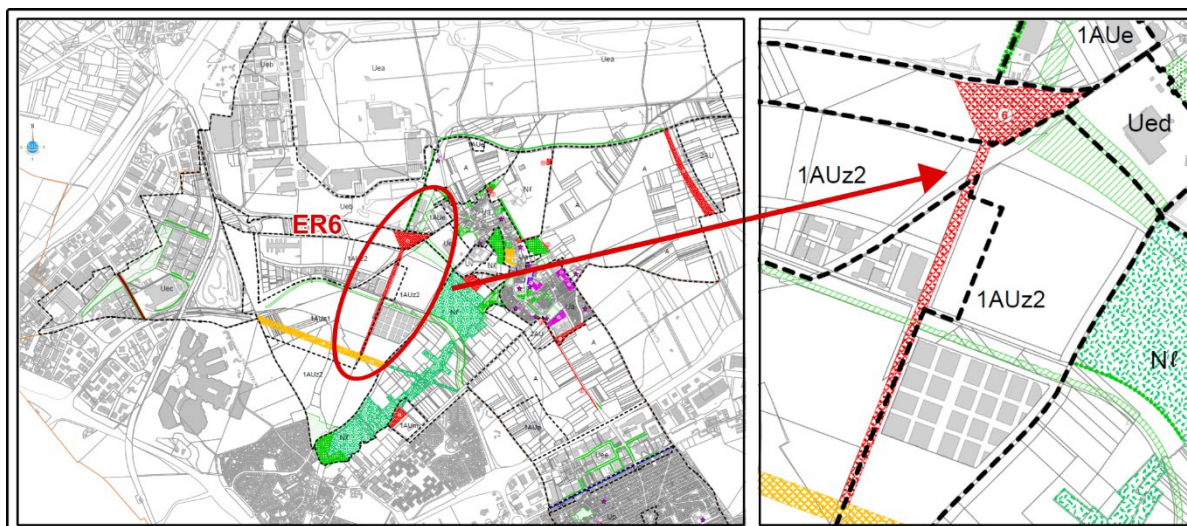
1. Actualisation des emplacements réservés

- **L'emplacement réservé n° 6 : création d'une liaison routière dite barreau Est**

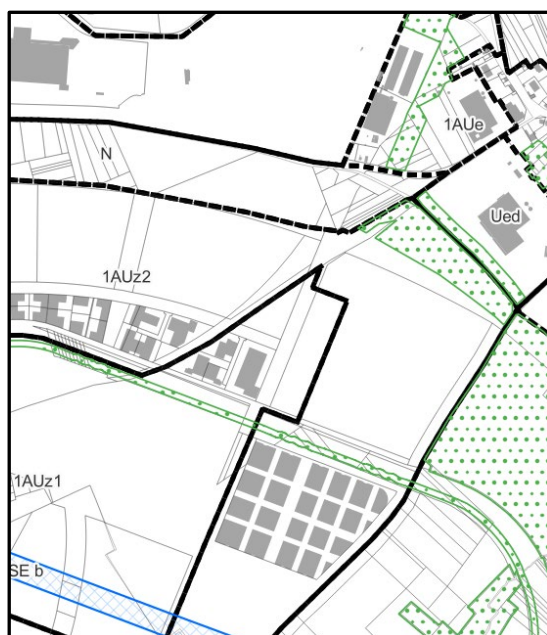
La réalisation de la liaison routière a été achevée depuis la création de l'emplacement réservé n°6 et est donc devenu sans objet. Par ailleurs, la ligne 17 Nord doit s'implanter sur une partie de l'emprise. Aussi, afin d'éviter toute difficulté, l'emplacement réservé est supprimé.

Sa surface était de 4,82 ha.

Avant :



Après :



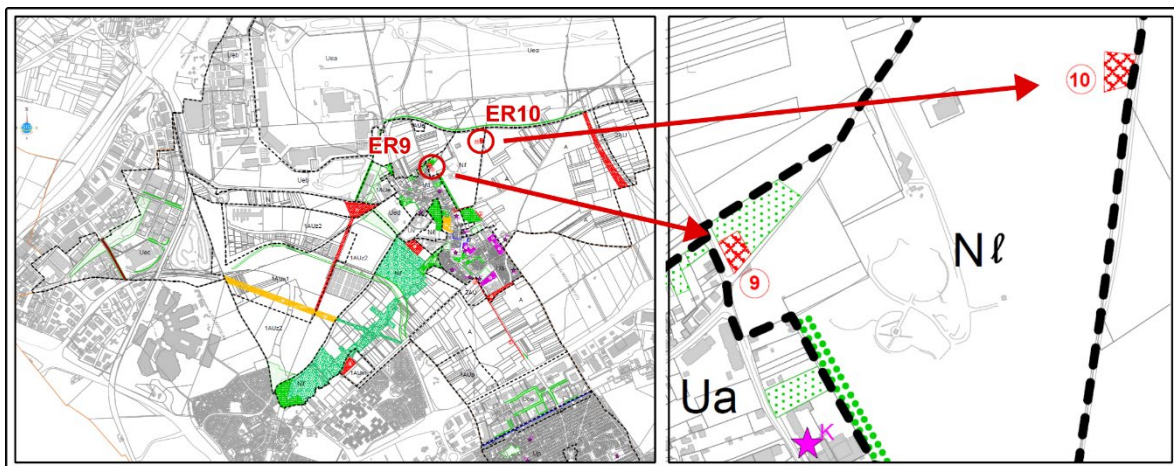
- **Les emplacements réservés n° 9 et n°10 au bénéfice de la Société du Grand Paris (SGP) : Réseau de transport public du Grand Paris (ouvrage technique annexe)**

Les emplacements réservés n° 9 et n°10 correspondaient aux emprises initiales des ouvrages annexes 3701 et 3702. Ils ont été inscrits au PLU par la mise en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord du 14 février 2017 afin de circonscrire les emprises définitives en zone naturelle (N). Ces ouvrages ont été légèrement déplacés par la suite. En conséquence, ces emplacements réservés ne correspondent plus aux emprises actuelles et peuvent être supprimés, sans besoin de les remplacer.

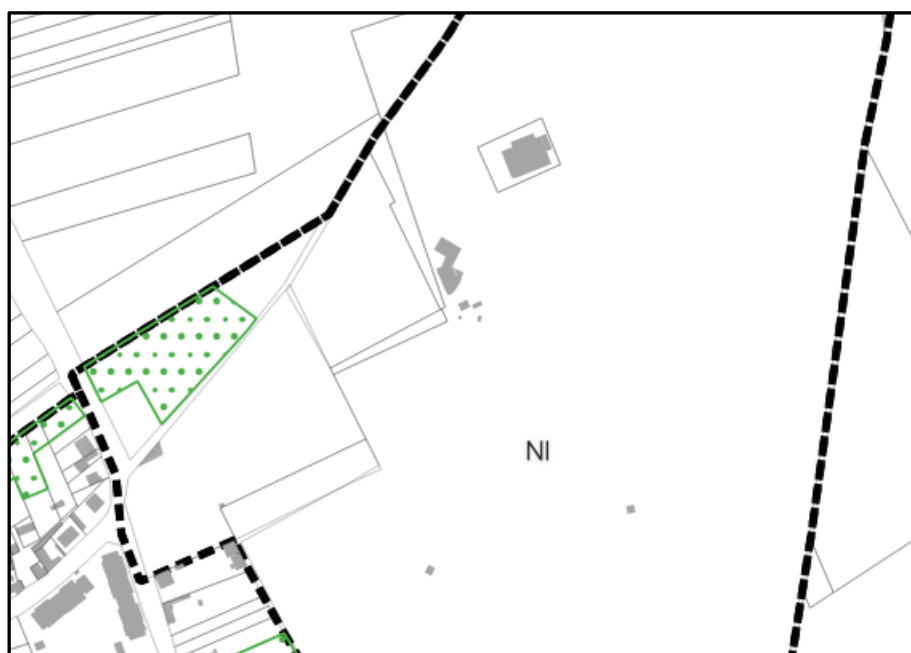
Leurs surfaces étaient de :

- ER 9 : 0,12 ha
- ER 10 : 0,17 ha

Avant :



Après :



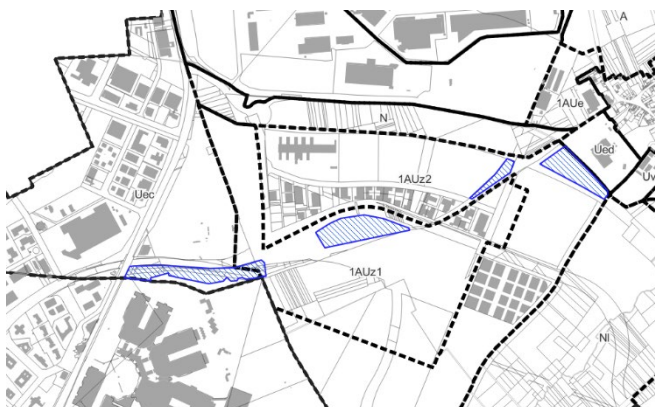
2. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

La Société du Grand Paris souhaite pouvoir implanter **temporairement**, durant la phase de travaux, des ICPE uniquement soumises à déclaration et nécessaires à la réalisation de la ligne 17 Nord :

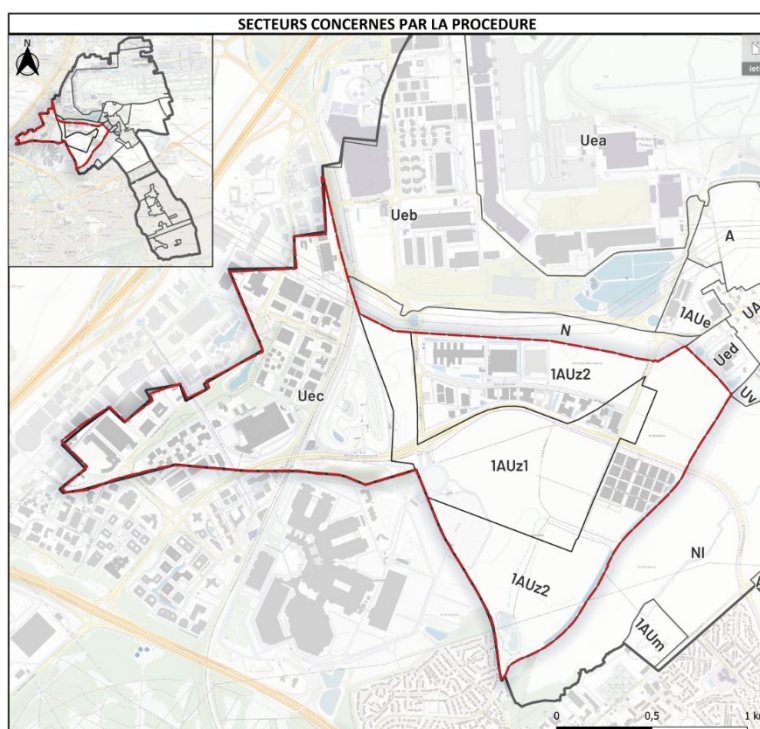
- En zone 1AUZ, découpée en deux sous-secteurs 1AUZ1 et 1AUZ2. La zone 1AUZ est une zone d'extension urbaine à vocation économique, elle comprend la ZAC Sud Charles de Gaulle. Elle est notamment destinée à accueillir une extension du Parc des Expositions de Villepinte.
- Au sein du secteur Uec, de la zone Ue, correspondant au secteur Paris Nord 2.

Leur création et leur exploitation seront subordonnées aux autorisations administratives requises. Elles ne relèvent pas du régime de la directive dite « Seveso » et seront intégrées à leur environnement immédiat. Toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants seront mises en œuvre.

Au total, quatre secteurs de travaux nécessitant l'implantation d'ICPE avaient été identifiés par la SGP afin de concrétiser l'arrivée de la ligne 17 sur le territoire de Tremblay-en-France. Comme précisé précédemment, ces ICPE sont temporaires, uniquement soumises à déclaration et strictement nécessaires à la réalisation des travaux.



Après analyse conjointe de ce besoin entre les services de l'EPT, de la commune et de la SGP, il a été convenu de modifier le règlement de la zone 1AUz et du secteur Uec (zone Ue) afin de conserver une cohérence d'ensemble et de ne pas alourdir les déclinaisons sectorielles.



- **Modifications du règlement écrit : autorisation des ICPE uniquement soumises à déclaration et nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris**

- o Modification de l'article Ue.2 :

Article actuel	Article modifié
<p>ARTICLE Ue.2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>[...]</p> <p>Dans le sous-secteur Ue c :</p> <p>[...]</p> <p>- installations classées si elles répondent à des besoins ou une activité indispensable au fonctionnement du secteur et ne comportent aucune nuisance pour le voisinage et que toutes dispositions utiles soient mises en oeuvre pour l'intégration dans le milieu environnant ;</p> <p>[...]</p>	<p>ARTICLE Ue.2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>[...]</p> <p>Dans le sous-secteur Ue c :</p> <p>[...]</p> <p>- installations classées si elles répondent à des besoins ou une activité indispensable au fonctionnement du secteur et ne comportent aucune nuisance pour le voisinage, ou si elles sont nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris et uniquement soumises à déclaration, et que toutes dispositions utiles soient mises en oeuvre pour l'intégration dans le milieu environnant ;</p> <p>[...]</p>

- o Modification de l'article 1AUz.2 :

Article actuel	Article modifié
<p>ARTICLE 1AUz.2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Sont autorisées sous réserve de conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>[...]</p> <p>- les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à l'exercice des activités futures et compatibles avec l'Orientation Particulière d'Aménagement de ce site</p>	<p>ARTICLE 1AUz.2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES</p> <p>Sont autorisées sous réserve de conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :</p> <p>[...]</p> <p>- les installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à l'exercice des activités futures et compatibles avec l'Orientation Particulière d'Aménagement de ce site ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement uniquement soumises à déclaration et nécessaires à la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris.</p>