



Activités Environnement 93 - 2022

Table des matières

1. Relations avec l'Etat. 11. <i>DRIEE Ile de France</i> 12. <i>Préfecture de Région</i> 13. <i>Préfecture de Seine-Saint-Denis</i>	Pages 3 et 4
2. Schémas et Programmes territoriaux <i>SAGE Marne Confluence et SAGE Croult, Enghien, Vieille Mer</i>	Page 5
3. Commissions préfectorales 31. <i>CDAC .. Commissaires enquêteurs / CDNPS.</i> 32. <i>CODERST.</i> 33. <i>Aéroports.</i>	Pages 6 à 8
4. Travail avec les collectivités. 41. <i>Région Ile de France</i> 42. <i>IPR</i> 43. <i>MGP</i> 44. <i>Conseil départemental de Seine-Saint-Denis</i> 45. <i>EPT</i> 46. <i>Communes</i>	Pages 9 à 17
5. Suivi des projets. 51. <i>Jeux Olympiques</i> 52. <i>SYCTOM</i> 53. <i>RTE.</i>	Pages 18 et 19
6. Réunions sur concertations et enquêtes publiques.	Page 20
7. Avis sur enquêtes publiques	Page 21
8. Colloques / Formations	Page 22
9. Assistance/Prévention	Pages 23
10. Débats avec collectifs et associations	Pages 24 et 25
11. Actions de sensibilisation.	Pages 28 à 32
12. Vie associative. 12.1. <i>Débats avec FNE</i> 12.2. <i>Administration FNE Ile de France</i> 12.3. <i>Administration Environnement 93</i>	

Indicateurs.

Communication.

Annexes.



Débats avec la DRIEE Ile de France

	Date
Réunion annuelle avec FNE	14 février 2022
Bilan avec Environnement 93	19 février 2022

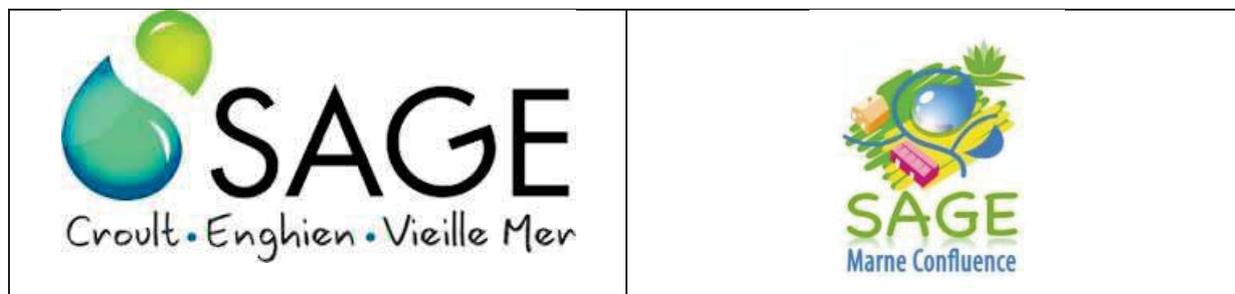


	Date
CIPENAF Baignade Parc Georges Valbon SCOT MGP PLU Noiseau	15 mars 2022 31 mai 2022 20 septembre 2022



Actions avec la Préfecture de Seine-Saint-Denis

	Date
CSS Fort de Vaujours CSS TIRU / Saint-Ouen	3 février 2022 12 mai 2022



		Date
Eau dans l'aménagement Paysage ce l'eau Arpentage au Parc Georges Valbon		1 février 2022 12 avril 2022 3 octobre 2022
CLE		4 juillet 2022

Commissions préfectorales

Commission	Date
<p>CDAC</p> <p>Seine-Saint-Denis</p> <p>VEEPEE / Saint Denis Action / Villetaneuse</p> <p>Val de Marne</p> <p>Ensemble commercial « Les Armoiries »</p>	<p>6 mai 2022 10 juin 2022</p> <p>15 juin 2022</p>
<p>Commissaires enquêteurs</p>	<p>24 novembre 2022</p>
<p>CDNPS</p> <p>RLPi Terres d'Envol Parc de la Poudrerie / Suie de l'arbre RLPi Plaine Commune</p>	<p>2 mars 2022 21 juin 2022 6 septembre 2022</p>

CODERST	
Plaine Commune / Fort de l'EST Gare de Triage / Drancy	11 Janvier 2022
Information actions 2022 CPCU / Saint-Ouen	Mars
Lebaron / Neuilly-sur-Marne CPCU / Saint-Ouen Moulinot / Stains Total / Clichy la Garenne Data Center / Aubervilliers	Mai
Air Tarminal Handling / Tremblay en France ANUBIS / Tremblay en France Chimirec / Dugny Micronor / Montreuil	Juin
CAO / Saint Denis BSPP / ARS Equinix / Pantin Wipelec / Romainville	Juillet
Sitrem / Noisy le Sec Béton Vicat / Les Pavillons sous Bois VNF / Bras secondaire de la Seine	Septembre
Archives nationales / Pierrefitte sur Seine	Octobre
Sipperec Bruit de voisinage / ARS	Novembre
RATP / Aubervilliers SGP Qualité de l'air	Décembre

Aéroports

Commission	Date
CCE Roissy CCE Roissy CCAR Roissy	18 janvier 2022 15 décembre 2022 9 mars 2022
Comité de suivi loi sur l'eau	20 octobre 2022
CCE Le Bourget	14 décembre 2022

Actions avec la Région Ile de France

		Date
Déchets		
GT PRPGD Biodéchets CCES		1 juillet 2022 19 octobre 2022
Prométhéa		14 mars 2022 19 septembre 2022 25 novembre 2022
Nature en Ville		
Dispositif Natura		7 janvier 2022

		Date
Directoire	 	
Comité des partenaires		14 juin 2022 9 décembre 2022
Rencontres techniques :		
Coûts des déchets		15 février 2022
DMA		31 mai 2022
Redevance incitative / RARE		30 juin 2022
RARE		6 octobre 2022
Zéro Plastique		6 décembre 2022

		Date
Projets pilotes pour une métropole nature		1 avril 2022 9 juin 2022 10 juin 2022 24 juin 2022 30 septembre 2022

		
Atelier urbanisme et aménagement	27 janvier 2022	

Actions avec le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis

		Date
Assainissement Bassin Saint Baudile	Gagny	9 février 2022
Aménagement Aire des vents	Dugny	21 mai 2022
Plan Canopée WEB		19 avril 2022 14 juin 2022
Agir in Seine-Saint-Denis	Saint-Denis	1 octobre 2022



Actions avec les EPT
(Voir avis détaillés en Annexe-1)

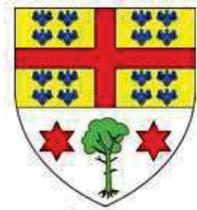
		Date
CCSPL		26 septembre 2022
RLPi Concertation		19 octobre 2022 10 novembre 2022
PLUi Concertation PLUi Patrimonial		31 mai 2022 27 juin 2022 14 avril 2022

		Date
RLPi <u>Réunion publique</u> WEB		2 mars 2022

		Date
PLUi		
<u>Réunion publique :</u>		
Villemomble		9 mars 2022
Vaujours		21 mars 2022
Gagny		22 mars 2022
Livry-Gargan		29 mars 2022
Clichy-sous-Bois		6 avril 2022
Coubron		22 avril 2022
Noisy le Grand		4 avril 2022
<u>Présentation EIE</u>		
Noisy-le-Grand	9 novembre 2022	
RLPi		
Présentation WEB		20 janvier 2022
PLPDMA		
Ateliers		20 et 21 avril 2022
CCES		17 octobre 2022
Atelier		14 novembre 2022

		Date
<p>PLUi</p> <p><u>Réunion publique</u> WEB Tremblay en France Drancy Aulnay-sous-Bois</p> <p><u>Présentation EIE</u> Villepinte</p>		<p>14 mars 2022 18 mai 2022 1 juin 2022 24 mai 2022</p> <p>1 juin 2022</p>

Actions avec les Communes

		Date
<p>Green Dock Présentation</p>	 <p><i>Epinay-sur-Seine</i></p>	<p>16 février 2022</p>

		Date
<p>Wipelec Encadrement des travaux de dépollution</p>		<p>18 février 2022</p>
<p>Maisons des carriers</p>		<p>22 septembre 2022</p>

		Date
<p>Concertation usine de méthanisation Réunion publique WEB Visite Autriche</p>		<p>6 juillet 2022 11 juillet 2022 15 et 16 novembre 2022</p>

		Date
<p>Carrières de l'Ouest</p> <p>Réunion publique Réunion de chantier</p> <p>Fouilles archéologiques</p> <p>Réunion portes ouvertes</p> <p>Projet de géothermie</p> <p>Présentation projet</p> <p>Conseil de quartier.</p> <p>SDRIF</p> <p>Réunion d'information</p>		<p>12 mai 2022 7 septembre 2022</p>
		<p>19 juin 2022</p>
		<p>20 décembre 2022</p>
		<p>31 mai 2022 8 juillet 2022 1 octobre 2022 12 novembre 2022</p>
		<p>1 décembre 2022</p>

		Date
<p>Concertation Vert Galant</p>		<p>13 septembre 2022</p>

		Date
Concertation entrepôt logistique		29 novembre 2022

		Date
Gare de Bondy/Ligne 15		23 décembre 2022

Suivi des projets en cours



Jeux Olympiques

		Dates
SOLIDEO	FNE Ile de France Environnement 93	11 février 2022 1 mars 2022
DIJOP		9 mai 2022



		Dates
Comité de Suivi – Romainville		21 avril 2022 24 novembre 2022



	Dates
Concertation : Liaisons Père Lachaise - Romainville	20 avril 2022

Concertation et réunions sur enquêtes Publiques.

(Voir avis détaillés en Annexe-2)

	Date
PLUi Est Ensemble / Modification N° 1	
Permanence Commissaire Enquêteur/Bagnolet	6 janvier 2022
Permanence Commissaire Enquêteur/Bondy	11 janvier 2022
Réunion avec C.Ott	26 janvier 2022
Green Dock / Gennevilliers	
Réunion associations	6 avril 2022
Présentation concertation	10 mai 2022
Atelier 1	8 juin 2022
Atelier 2	21 juin 2022
Atelier 3	28 juin 2022
Atelier 4	5 juillet 2022
Réunion de restitution	14 septembre 2022
Réunion finale	12 octobre 2022
VNF / JOP2024	
Permanence Commissaire Enquêteur/L'île saint Denis	6 juillet 2022
Ville Evrard / Neuilly sur Marne	
Permanence Commissaire Enquêteur	31 juillet 2022
Fort de Vaujours	
Rencontre avec la MRAe	10 février 2022
Rencontre avec la commission d'enquête publique	14 novembre 2022
Permanence Commissaire Enquêteur/Vaujours	19 novembre 2022
Permanence Commissaire Enquêteur/Sevran	23 novembre 2022
Réunion publique/Vaujours	6 décembre 2022
Réunion publique/Courtry	16 décembre 2022
PC Rosny-2	
Permanence Commissaire Enquêteur	5 décembre 2022

Avis sur Enquêtes Publiques.

(Voir avis détaillés en Annexe-3)

	Date
Prolongation ligne 1 du métro	29 février 2022
PLPDMA Grand Paris Grand Est	22 novembre 2022
RLPi Terres d'Envol	20 avril 2022
SCOT de la MGP	5 novembre 2022
VNF Seine / JOP2024	6 juillet 2022
PLUi Est Ensemble / Modification N°1	9 février 2022
Ville Evrard / Neuilly sur Marne	31 juillet 2022
Permis de construire Rosny-2	5 décembre 2022
PLU de Gennevilliers / Modification N° 18	10 décembre 2022

Colloques / Formations

Colloque	Organisateur	Date
Sens de l'Humus et IPAuP93 : Les sols		19 février 2022
OREE : Les circuits de l'économie circulaire		16 mars 2022
AREC : Rénovation énergétique Quels engagements pour le climat dans les territoires franciliens		24 mars 2022 16 juin 2022
TEDDIF : Friches Logistique		29 mars 2022 5 juillet 2022
Aromates : 5 ^{ème} conférence nationale sur les déchets		3 mars 2022
UNEV / 50 ans : Intervention pour FNE		11 octobre 2022

Assistance Habitants / Etudiants

	Thème	Date
Riverains rue Nungesser/ Montreuil	Assistance juridique	12 juillet 2022 20 décembre 2022
Programme AGORA Collège Jacqueline de Romilly/ Blanc Mesnil	Biodiversité	25 mars 2022 16 mai 2022
Collectif Aubervilliers pour sauvegarde de l'usine EVR	Assistance juridique	6 juillet 2022 15 septembre 2022
Master 12 IREST <i>(Institut de Recherche et d'Etudes supérieures du Tourisme)</i>	Enjeux et impacts du Grand Paris et des JO 2024 en Seine-Saint-Denis	7 décembre 2022

Débats et actions avec les collectifs et associations.

Collectif / Association	Thème	Date
CPTG Triangle de Gonesse (Val d'Oise)	Terres agricoles	16 septembre 2022
Dhuys Energie	AG et recherche de sites d'implantation de panneaux photovoltaïques	11 février 2022 10 mars 2022
Bergerie des Malassis	Sauvegarde école et projet alternatif 	25 juillet 2022 28 juillet 2022 10 août 2022 11 août 2022
ALIC Association Créteil	Recours / incinérateur Créteil	30 juin 2022
Jardins des Vertus (Aubervilliers)	Impact JOP2024 et gare du Grand Paris Express	10 mars 2022 7 mai 2022 18 juin 2022 24 novembre 2022
Jardins de l'impasse Juif (Saint-Ouen)	Rencontre avec les élus et les cabinets d'étude	18 juillet 2022 12 août 2022

ANCA (Neuilly-Plaisance)	AG	29 janvier 2022
Endema93 (Gagny/Clichy-sous-Bois/Montfermeil/Neuilly-sur-Marne/Neuilly-Plaisance/Villemomble / Le Raincy)	AG Fête de la nature Forum des associations	19 mars 2022 21 mai 2022 4 septembre 2022

Actions et échanges avec le Médialab et le théâtre de la Poudrerie sur la participation citoyenne.

Atelier	8 février 2022 10 mars 2022 19 mars 2022 4 juin 2022 13 octobre 2022
Théâtre à domicile Spectacle participatif	26 juin 2022 15 octobre 2022

Actions de sensibilisation par Environnement 93.

Action	Thème	Date
Réunion publique/ Livry-Gargan	PLUi	26 mars 2022
Fête de la nature Découverte au Parc de la Poudrerie	Biodiversité	2 mai 2022
Film débat : « Animal » avec Bondy Ecologie / Bondy	Biodiversité	20 mai 2022
Brocante/ Noisy le Sec	Déchets	9 octobre 2022
Visite Moulinot Environnement 93 avec FNE et GRDF/ Stains	Collecte des biodéchets	14 avril 2022 17 juillet 2022

Débats avec FNE

		Date
Déchets		31 mars 2022
AG		21 mai 2022
Préparation colloque Eau		2 mai 2022
		22 juin 2022
Colloque Eau		19 septembre 2022
		7 & 8 novembre 2022
MRAe		20 novembre 2022
CNDP		14 juin 2022
UNEV		18 mai 2022
RTE		21 mars 2022
Prolongation métro Ligne1		18 février 2022
PCAET/MRAE		8 décembre 2022

Groupes de travail

Juridique		12 janvier 2022 21 mars 2022
Energie		12 janvier 2022
Cartovégétation		3 mars 2022 11 juillet 2022 24 novembre 2022
SDRIF		14 janvier 2022 17 février 2022 18 mars 2022 17 juin 2022 1 décembre 2022
PLUi		11 janvier 2022 3 février 2022 17 mars 2022

Organisation Interne

Liaison		1 mars 2022 19 septembre 2022 11 octobre 2022
Organisation des groupes de travail		9 décembre 2022

Partenariats

Economie circulaire		6 janvier 2022
Energie		21 mars 2022
Méthanisation		5 avril 2022
Economie circulaire		2 septembre 2022



Bureau	CA	AG / AGE	Date
X			6 janvier 2022
X			3 février 2022
X			11 février 2022
X			10 mars 2022
	X		25 mars 2022
X			13 avril 2022
X			5 avril 2022
(Présidents)			
		X	14 mai 2022
	X		20 mai 2022
X			16 juin 2022
	X		1 juillet 2022
X			19 juillet 2022
X			8 septembre 2022
X			6 octobre 2022
	X		20 octobre 2022
X			24 novembre 2022
	X		8 décembre 2022



CA	AG	Date
X	X	1 février 2022
		12 février 2022
X		5 avril 2022
X		17 mai 2022
X		7 juillet 2022
X		27 septembre 2022
X		22 novembre 2022

Communication

Journal Liaison (FNE Ile de France)

Site Environnement 93

SPÉCIAL

Liaison

CLIMAT

INONDATION

SÉCHERESSE

POLLUTION



LA RESSOURCE EN EAU
DANS UN CONTEXTE DE
DÉRÈGLEMENT
CLIMATIQUE

ILLUSTRATION DE COUVERTURE ©STUDIO BIRD IDEA



22 **LA COLÈRE GRONDE****AUTOUR DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS**

À l'initiative du collectif « Anti-nuisances de Bondy », neuf associations et cinquante-sept citoyens des villes environnantes ont attaqué la DUP de la ligne 15 Est du Grand Paris Express (GPE), dont les gares ont dévoilé leur lot d'artificialisation et de nuisances pour les milieux environnants. Confortée par son nouveau rôle de promoteur immobilier pour aménager le pourtour des gares du GPE, la Société du Grand Paris (SGP) n'en reste pas moins sourde aux préoccupations environnementales et sanitaires qu'implique la construction même des gares du réseau.

Les griefs des associations concernent l'emprise et la nature des travaux que la SGP veut entreprendre pour la construction des gares du GPE.

Pour exemple, **la gare du Fort d'Aubervilliers** implique la destruction des jardins ouvriers, **la gare de Bondy** implique l'expulsion de trois familles et le sacrifice de la crèche Janusz-Korczak, **la gare de Rosny-sous-Bois** implique la destruction de vingt-cinq pavillons, **le chantier de la gare de Nogent/Le-Perreux-sur-Marne** expose les riverains à des nuisances sonores inacceptables.

Le mépris et la surdité de la SGP, qui est chargée de déployer le GPE et de promouvoir la rentabilité des abords des gares, se sont révélés lors de la réunion publique du 5 juin 2021 à Bobigny, organisée par la commission d'enquête publique dans le cadre de la modification n°2 de la DUP initiale validant la ligne 15 Est. Cette réunion destinée à échanger avec les riverains du tronçon Bobigny/Rosny-sous-Bois, n'a pas permis l'écoute attendue, mais a provoqué, à l'inverse, la colère et la détermination des

habitants à imposer la prise en compte de leur avis.

Associations et riverains de la gare de Bondy se sont mobilisés en vain pour tenter de se faire entendre par la SGP. Les occasions de dialogue ont été multiples, avec des enquêtes publiques, réunions publiques à Bondy, réunion du collectif avec la SGP et SNCF Réseau à Saint-Denis, au cours desquelles des propositions ont été faites par les citoyens et les élus (propositions alternatives à l'emprise destructrice des pavillons de la rue Etienne-Dolet, marche symbolique le 4 décembre 2021 pour démontrer les risques associés à l'emprise du chantier de la gare de Bondy, lettre des élus de Seine-Saint-Denis à la SGP, etc.). Aucune de ces initiatives n'a été prise en compte par la SGP.

Une nouvelle fois le recours auprès des tribunaux reste le dernier moyen permettant de faire valoir la raison.

Francis REDON
Président d'Environnement 93
environnement93.fr

Une pratique contractuelle qui nuit à l'information environnementale

Dans son rapport sur la SGP de décembre 2017, la Cour des comptes constate que « les procédures de passation des marchés sont inégalement maîtrisées et l'exécution des marchés encourt de nombreuses critiques ». Les magistrats précisent : « Faute de définir avec précision ses besoins, la SGP multiplie les recours aux bons de commande et aux avenants. Cette pratique est susceptible de remettre en cause l'équilibre économique des marchés et expose l'établissement à des risques juridiques. »

Or cette particularité a des incidences concrètes sur l'anticipation des nuisances du projet. Les marchés de conception-réalisation de la SGP rendent indigentes les études d'impact.

Comme le concède la SGP dans ses réponses à la Mission régionale d'autorité environnementale sur la ligne 15 Est, ce type de marché ne permet pas une information suffisante et étayée dans les études d'impact qui accompagnent les enquêtes publiques. Pour la SGP : « Les études de conception seront poursuivies par les futurs titulaires des marchés de conception-réalisation retenus pour la réalisation de la ligne 15 Est. (...) »

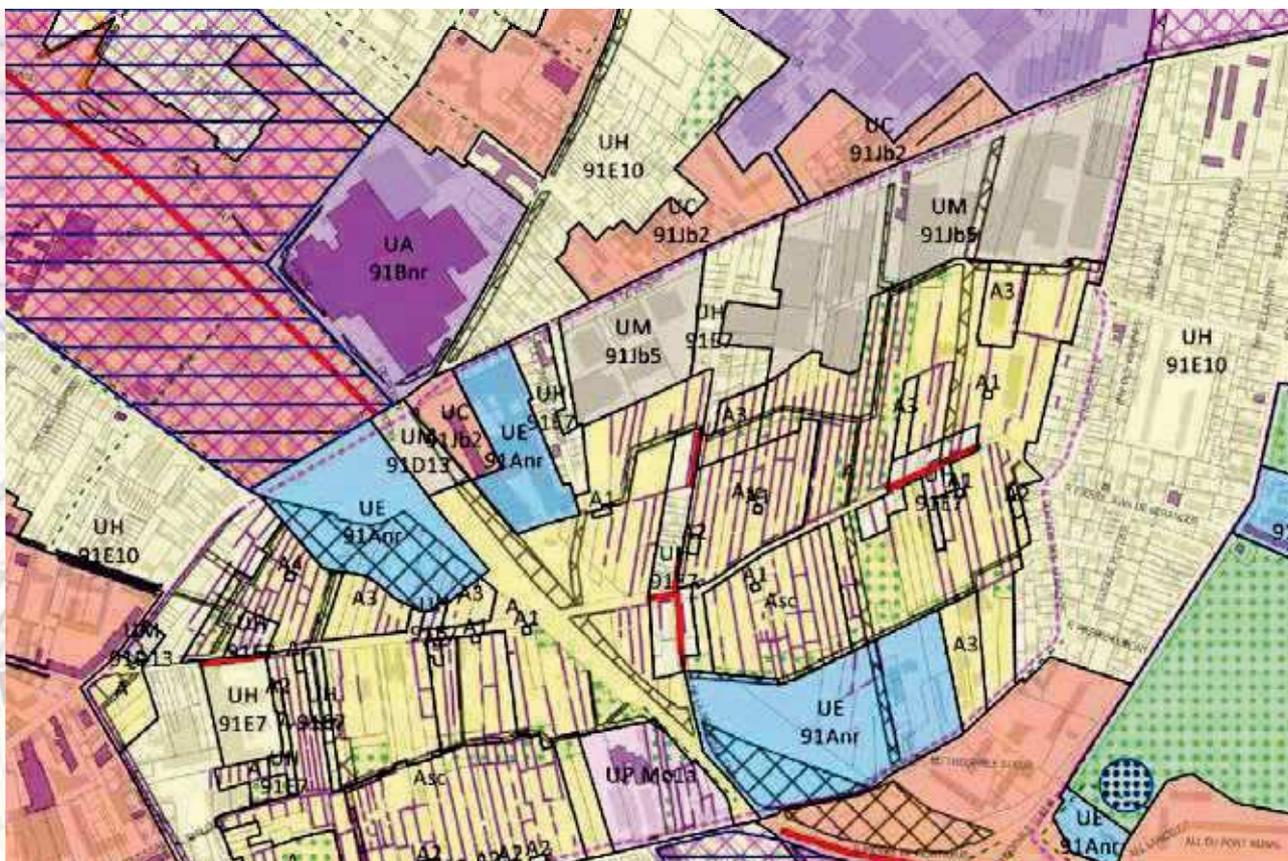
Le changement de mode de contractualisation pour la réalisation de la ligne 15 Est (passage en conception-réalisation) n'a pas permis d'engager les études acoustiques au niveau du Centre d'exploitation et de remisage (CER) du fait du report des études de conception à la nomination d'un titulaire. »



DES PLUI TRÈS PERFECTIBLES

QU'IL RESTE À HARMONISER

Le département de Seine-Saint-Denis est le seul département de la Métropole du Grand Paris (MGP) à avoir engagé l'élaboration d'un PLUI pour tous ses territoires. Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la MGP, qui sera bientôt en enquête publique, devrait permettre l'homogénéisation d'un territoire très diversifié dont les découpages administratifs sont contestables.



Montreuil : murs à Pêches

Les deux premiers territoires à se doter d'un PLUI dans le département furent Plaine Commune et Est Ensemble, en février 2020. Devraient suivre les territoires de Grand Paris Grand Est et Paris Terre d'Envol, qui ont lancé l'élaboration de leur PLUI respectivement en juillet 2018 et décembre 2020. Grand Paris Grand Est a adopté son plan d'aménagement et de développement durable (PADD), le document cadrant le PLUI, en septembre 2021.

La mise en chantier des PLUI s'impose depuis l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2016, des décrets de modernisation du contenu des PLU, en continuité de la loi Accès au logement et urbanisme rénové (ALUR). Ces décrets engagent à simplifier, clarifier et faciliter l'écriture des règlements de PLU, d'une part, préserver le cadre de vie, d'autre part, mais aussi offrir plus de souplesse aux collectivités pour une meilleure adaptation des règles à leurs territoires. Pour le PLUI de l'Établissement public territorial Est Ensemble, si la collectivité a bien adapté les règles au territoire, c'est par un système d'indices difficile à appréhender, plutôt synonyme de préservation de particularités locales que d'harmonisation et, surtout, au mépris de l'exigence de simplification pourtant centrale dans les décrets susmentionnés.

L'espoir du SCOT de la MGP pour harmoniser

Le projet de SCOT de la MGP, quant à lui, devrait offrir un support à l'harmonisation des PLUI adoptés ou en élaboration. Dans le préambule de son cahier des charges, la MGP rappelle que les recommandations comprises dans le SCOT ont vocation à « favoriser plus de cohérence entre les différents documents d'urbanisme et plus d'homogénéité entre les PLU sur le plan de la lisibilité, d'offrir aux territoires la possibilité de mettre en œuvre des outils coordonnés et de favoriser la compréhension des différentes orientations et normes des documents mis en œuvre dans la métropole par le public et les professionnels ».

Surtout, le SCOT et les PLUI doivent, ensemble, contribuer à la mise en œuvre des objectifs de la loi Climat et Résilience, dont le « zéro artificialisation nette » des sols à l'horizon 2050. Pour atteindre ces objectifs, les PLU doivent partager les mêmes définitions, en particulier pour la pleine terre, qui apparaît désormais comme un enjeu majeur pour bâtir une ville résiliente. Le projet de SCOT de la MGP s'attache à proposer quelques définitions, mais c'est aussi à partir du décret relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols et du lexique national de l'urbanisme que le langage commun devra être élaboré.

LA VIEILLE MER UNE RIVIÈRE SOUTERRAINE

La Vieille Mer, petite rivière progressivement busée et transformée en égout, prend sa source à Dugny, passe dans le parc départemental de La Courneuve et s'écoule sur six kilomètres vers Saint-Denis, où elle se jette dans la Seine au niveau du canal Saint-Denis. Va-t-elle enfin revoir le jour après sa renaturation ?

La Vieille Mer constitue l'exutoire des quatre principaux cours d'eau qui drainent le territoire de la Plaine de France, zone autrefois marécageuse qui s'étend au nord-est de la Seine-Saint-Denis et à l'est du Val-d'Oise : le Croult, le Petit Rosne, La Morée et son affluent le Sausset. Aujourd'hui, quasiment totalement canalisée, elle constitue un réseau d'eau pluviale gérée par la Direction de l'eau et de l'assainissement du conseil départemental de Seine-Saint-Denis. Pour sa part, la Vieille Mer, cours d'eau formé naturellement, mais « modifié et consolidé par l'homme » a eu une fonction essentiellement agricole jusqu'au milieu du XIX^e siècle avant que les activités industrielles ne la transforment en égout. Polluée et inondant régulièrement les quartiers avoisinants, la Vieille Mer sera canalisée puis couverte entre 1957 et 1967 pour être partie intégrante du réseau d'assainissement de Seine-Saint-Denis.



Résurgence de la Vieille Mer dans le parc Georges Valbon © APUR

Un projet de renaturation

Afin que ce cours d'eau soit découvert et réintégré dans le tissu urbain, le conseil départemental de Seine-Saint-Denis a pour ambition de redonner toute sa place à la Vieille Mer sur son territoire. Sa reconquête offre l'opportunité de requalifier les quartiers traversés par le cours d'eau, de réintroduire un support de biodiversité et d'offrir aux habitants un cadre de vie amélioré et un paysage nouveau. Les dernières études ont été menées pour saisir les opportunités foncières d'aménagement, permettant de décliner cette réintégration en partenariat avec les différentes collectivités compétentes. Dans ce cadre, la Direction de l'eau et de l'assainissement du département s'est associée au Syndicat interdépartemental d'assainissement de l'Agglomération parisienne, propriétaire du collecteur actuel, aux différents services de Plaine Commune compétents sur les questions

d'aménagement, d'écologie urbaine, d'eau et d'assainissement et à la Ville de Dugny. Dès 2019, les études ont précisé l'alimentation du cours d'eau, la caractérisation de l'ambition écologique du projet et les modalités de franchissement des voies ferrées du T11 express. La prochaine étape est le lancement d'une mission de maîtrise d'œuvre sur ce secteur avec comme objectif l'achèvement des travaux à l'horizon 2024. Enfin, et pour s'assurer de la cohérence de l'ensemble des projets à envisager pour ce cours d'eau, une étude du programme de travail

partenarial de l'Atelier parisien d'urbanisme s'intéresse à l'intégration urbaine de la Vieille Mer sur son territoire. Environnement 93 souhaite que ce projet de réhabilitation d'une rivière canalisée par l'homme soit mis rapidement en exécution pour améliorer le cadre de vie des Dionysiens.

« ...LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-SAINT-DENIS A POUR AMBITION DE REDONNER TOUTE SA PLACE À LA VIEILLE MER SUR SON TERRITOIRE. »

Aménagement des anciens rus

Ces aménagements s'inscrivent dans une perspective d'aménagement des rivières et rus enfouis ou à renaturer en Seine-Saint-Denis tels le ru du Sausset sur Tremblay-en-France, la Morée sur Sevrans, le ru Gobetue dans les Murs à pêches à Montreuil dans le cadre du sentier de la biodiversité.

Plan paysage du SAGE Marne Confluence

Le plan de paysage Marne Confluence s'inscrit également dans cette démarche qui repose sur la volonté de rapprocher les acteurs de l'eau et les acteurs de la planification et de l'aménagement du territoire, en parlant d'un sujet fédérateur : les « paysages de l'eau ».

Villes marchables

Le contre-exemple de la Seine-Saint-Denis

Faire entendre la voix des marcheurs du quotidien. Tel était l'objectif de la première édition d'un baromètre national sur les villes marchables publié en septembre 2022 en collaboration entre la Fédération française de randonnée, 60 Millions de piétons et la Rue de l'avenir. Deux exemples de Seine-Saint-Denis illustrent ce « parcours du combattant ».

Dans le quartier de la gare de Bondy, l'accès au centre-ville a toujours été une épreuve pour les habitants des quartiers Sud : un souterrain SNCF difficile d'accès pour les personnes à mobilité réduite, un pont fragile et des trottoirs inadaptés. Le seul passage accessible à tous est une passerelle enjambant les voies ferrées. Mais les travaux de construction de la gare de correspondance entre ligne 15 Est, RER E et tramway T4 vont monopoliser cette passerelle pour acheminer des déblais de construction et le béton fabriqué sur les espaces des quartiers sud. Quel « chemin de croix » pour les quartiers Sud de Bondy !

À Gagny, le développement urbain se concrétise par une multiplication de « petits immeubles collectifs » sur un espace public déjà très contraint en centre-ville. L'axe de circulation majeur de la N 302, reliant Villemomble à Gournay-sur-Marne, a été drastiquement réduit au bénéfice de l'immobilier : suppression de deux voies de circulation automobile, abandon des voies piétonnes, disparition des pistes cyclables. Quelle place pour les mobilités douces en cœur de ville ?

« Le trottoir est un bien public très convoité que tout le monde, automobiliste, commerçant, livreur, voudrait s'approprier. » Cédric Boussuge, chargé d'études au Cerema* a conduit une enquête sur la perception par les piétons des conditions de déplacements : sentiment de sécurité, confort de marche, respect de la part des autres usagers, importance donnée aux piétons par la commune, aménagements et équipements jugés nécessaires. « Il en va des trottoirs comme du sens de la vie, ils s'adaptent au bon vouloir des aménageurs. »

Parent pauvre de l'espace public, longtemps contrarié par la voiture, le trottoir est souvent envahi par les terrasses éphémères qui perdurent, les cyclistes, les trottinettes, les poubelles multicolores, les chantiers temporaires.

Même les sentes piétonnes à l'écart du tumulte urbain sont annexées par les propriétaires privés qui les accaparent à leur seul profit. Souvent héritées d'une époque qui ignorait transports en commun et inflation du réseau routier ces sentes assuraient alors des liens entre zones d'activités agricoles ou viticoles. Intégrés au domaine public, ces chemins, devenus ensuite uniquement piétonniers, ont été préservés malgré l'urbanisation et la prolifération des lotissements.

« La qualité de la ville passe largement par la qualité de l'espace public rappelle Isabelle Baraud-Serfaty, consultante en économie urbaine-Ibicity et enseignante à l'École urbaine de Sciences Po. Qu'il s'agisse de la densité, des possibilités d'accès à la nature ou à la campagne la "désirabilité" des métropoles est bien malmenée aujourd'hui. »

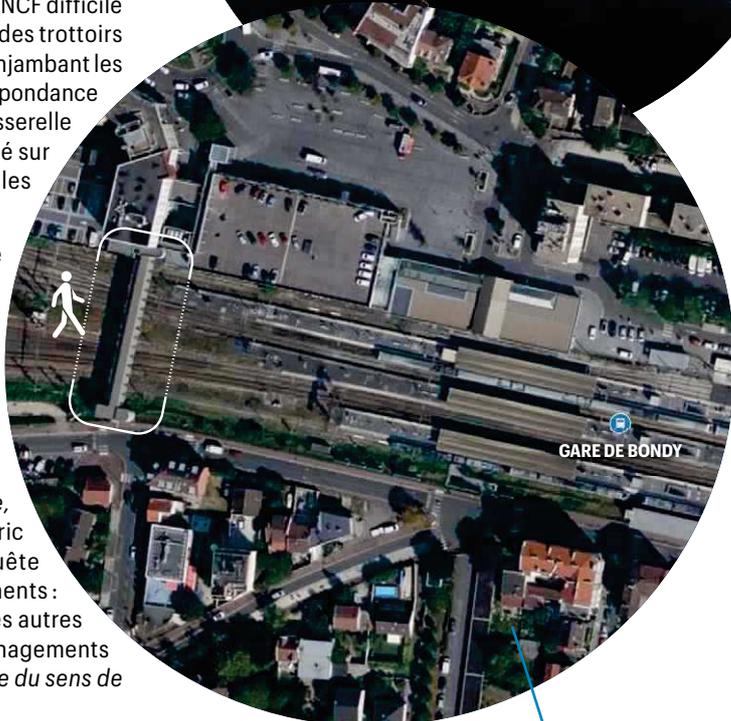
*Centre d'étude climat et territoires sous tutelle de ministère de la Transition écologique.

François REDON

Président d'Environnement 93

Centre-ville de Gagny (rue Parmentier) : l'immobilier accapare voies de circulation, trottoirs et pistes cyclables.

© Francis Redon.



Base de carte : Mappy

Gare de Bondy (gare SNCF/RER E) : la Société du Grand Paris réquisitionne le passage piéton au-dessus des voies ferrées.

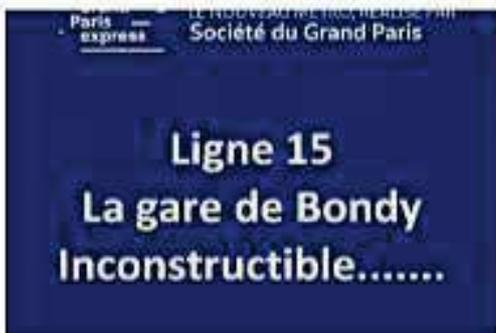
« QUELLE PLACE POUR LES MOBILITÉS DOUCES EN CŒUR DE VILLE ? »



Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis Affiliée à France Nature Environnement Ile de France

Les derniers articles

Rechercher par mots clés



SGP Ligne 15 Est : la gare de Bondy inconstructible

SGP ligne 15 Est , la gare de Bondy inconstructible



Avions Travaux Voitures Tondeuses

Bruit en Ile de France

Bruit en Ile de France



A propos

Nous agissons l'environnement & le développement durable

Environnement 93 fédère depuis 1988 les associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis. L'association a pour but fondamental de veiller de façon permanente à la protection, la mise en valeur, la restauration, la remise en état, la gestion de l'environnement en Seine-Saint-Denis.

Les derniers articles



FNE Ile de France – Débat Nucléaire

FNE Ile de France Débat Nucléaire



Neuilly-sur-Marne : ZAC Maison-Blanche

Neuilly-sur-Marne ZAC Maison-Blanche



SGP Ligne 15 Est : la gare de Bondy inconstructible

12 février 2023



Bruit en Ile de France

12 février 2023



FNE Ile de France – Débat Nucléaire

11 février 2023



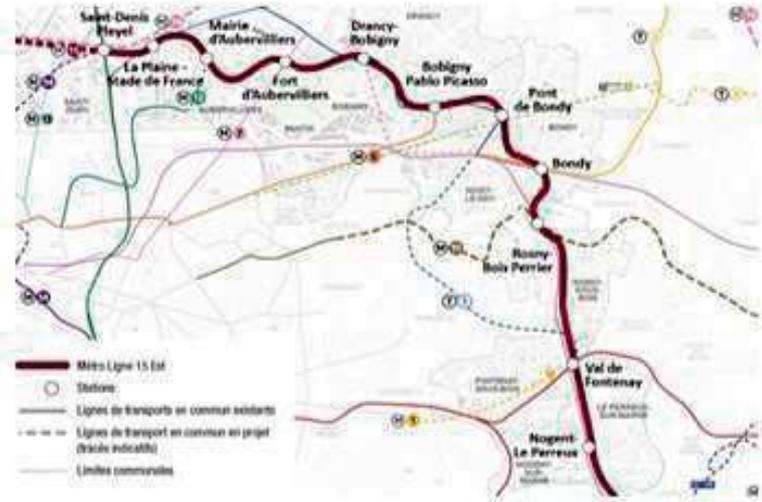
Neuilly-sur-Marne : ZAC Maison-Blanche

11 février 2023



Gagny – Carrières de l'Ouest

Gagny – Sécurisation des carrières de l'Ouest



SGP – Nouveau recours contre la Ligne 15

SGP – Recours contre la Ligne 15



Déchets en Seine-Saint-Denis

Déchets en Seine-Saint-Denis



FNE : une seconde chance pour l'écologie

FNE : une seconde chance pour l'écologie





FNE : Artificialisation des terres – Enjeux et solutions

FNE artificialisation des terres Enjeux et solutions



GENNEVILLIERS



SYCTOM – Méthanisation à Gennevilliers

SYCTOM - Méthanisation à Gennevilliers



Terres agricoles de Gonesse et Saclay en danger
NON au métro au milieu des champs
OUI à la sauvegarde des zones de fraîcheur



Triangle de Gonesse

Triangle de Gonesse - Débats et concert



Déchets en Seine-Saint-Denis 2/2



l'agence
métropolitaine
des déchets

Déchets en Seine-Saint-Denis – 2/2

Déchets en Seine-Saint-Denis





Enquête Publique : pourquoi ?

Enquête Publique



Green Dock – Gennevilliers

Green Dock – Gennevilliers



FNE Ile de France : Colloque Eau

FNE – Ile de France – Colloque Eau



FNE : Transition Energétique

FNE Transition Energétique Shadocks

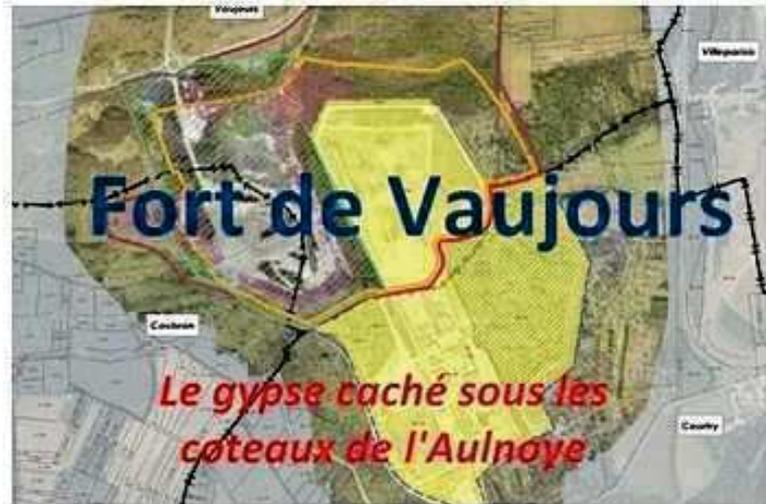




peut mieux faire
**Programme Local de
Prévention
des Déchets Ménagers et
Assimilés**

**Grand Paris Grand Est : Programme Local de
Prévention des Déchets Ménagers et
Assimilés (PLPDMA)**

Grand Paris Grand Est - Déchets - PLPDMA



**Fort de Vaujours : les réserves cachées sous
les coteaux de l'Aulnoye**

Fort de Vaujours - Les réserves cachées sous les
coteaux de l'Aulnoye



Fort de Vaujours : une concertation pour rien

Fort de Vaujours - Une concertation pour rien



**Les contre-exemples de la Seine-Saint-
Denis**

Villes marchables - Contre-exemples en Seine-Saint-
Denis

Actions avec les EPT

ANNEXE-1



www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement

Gagny le 19 juillet 2022

Concertation préalable concernant la modification N° 2 du PLUi d'Est Ensemble : juillet 2022.

**Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis, regroupe 20 associations.
Environnement 93 est affiliée à FNE Ile-de-France.**

Préambule.

Le document servant de base à cette procédure de concertation, toujours en ligne au 10 juillet sur le site de l'EPT Est Ensemble, mentionne une réunion publique le 31 mai 2022 et une période de concertation du 9 mai au 4 juillet 2022.

Les différents avatars qui ont contrarié ce calendrier, méritent maintenant une actualisation permettant que la concertation engagée ne reste pas un simple effet d'annonce.

Nos observations, en dehors du délai initial fixé, doivent bien sûr être prises en compte au regard des retards que vous avez accumulés.

1. Axe 1 : répondre au défi climatique.

Protections des arbres	<p>1. <u>Charte de l'arbre.</u> En décembre 2019, dans l'Annexe1 au rapport de la commission d'enquête concernant l'élaboration du PLUi, pour la charte de l'arbre de Bondy, la maîtrise d'ouvrage précisait que son absence dans les annexes informatives communales était une erreur matérielle. Une réflexion devait être menée pour étendre cette charte à l'ensemble des communes du territoire. Cette réflexion est toujours absente des propositions du territoire.</p> <p>2. <u>Séquence Eviter/Réduire/Compenser (ERC)</u> Dans l'Annexe2 du rapport de la commission d'enquête concernant l'élaboration du PLUi, il était également précisé que concernant la protection des arbres le projet de PLUi s'attacherait à favoriser la logique « éviter / réduire / compenser », la maîtrise d'ouvrage proposant de retravailler la formulation de ce point dans le règlement, afin de le clarifier. Ce point ne semble pas réellement clarifié à ce jour.</p>
-------------------------------	--

	<p>3. S'appuyer sur les études du <u>plan Canopée du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis</u>.</p>
Espaces verts et jardins partagés	<p>Le projet de SCOT de la MGP (Métropole du Grand Paris) préconise dans ses prescriptions 96, 97, 98 et 99, de protéger les terres agricoles et de développer l'agriculture urbaine.</p> <p>La préservation des jardins collectifs existants doit en particulier être prioritaire. Une cartographie des espaces de pleine terre doit accompagner ces prescriptions.</p> <p>Cette cartographie doit être publiée au PLUi d'Est Ensemble, pour être à la hauteur des ambitions.</p>
Espaces de nature en ville	<p>A l'occasion du Conseil Territorial du 24 mai 2022, dans la délibération en réponse à la charte de la convention Citoyenne locale pour le climat et la biodiversité, la renaturation du territoire d'Est Ensemble a été annoncée comme l'une des mesures les plus populaires.</p> <p>Les moyens mis en œuvre pour atteindre l'objectif de 10 m² d'espaces verts ouverts au public par habitant y ont été également annoncés comme « <u>devant être accentués</u> »</p> <p>Ces discours n'étaient que la suite des observations et promesses déjà affichées dans le cadre de l'enquête publique pour l'élaboration du PLUi, qui affirmaient la nécessité de mise en place d'une <u>stratégie de végétalisation</u> dans le cadre d'une procédure d'évolution du PLUi.</p> <p>Cette stratégie n'est toujours pas connue et laisse un doute sur la volonté de concrétiser les annonces.</p>
Qualité des sols	<p><u>Selon l'Etat</u> : « <i>Le PLUi présente de nombreuses préconisations sur les plantes, mais les sols sont peu évoqués, alors qu'ils sont fondamentaux pour la réussite des objectifs de pleine terre</i> ».</p> <p>Face à ces observations l'EPT annonçait en réponse à l'ETAT que ce point serait évoqué dans une procédure d'évolution du PLUi. Aucune étude n'est entamée à ce jour.</p>
Lexique	<p><u>Pleine Terre</u> : la pleine terre ne peut être réduite à des espaces permettant l'infiltration.</p> <p>Les zones humides doivent être associées à la pleine terre. Elles abritent une biodiversité riche et jouent un rôle majeur dans la réduction de l'impact du réchauffement climatique, retiennent l'eau, limitant ainsi les crues et sécheresses. Malgré la pression de l'urbanisation et de l'artificialisation des terres, les connaissances scientifiques permettent aujourd'hui de mieux comprendre le rôle de ces écosystèmes aquatiques et l'importance de les protéger et de les restaurer.</p>

2. Axe-2 : Poursuivre la transition énergétique.

RE2020	Les services instructeurs de l'EPT et de chaque commune doivent aussi être formés pour répondre à ces nouvelles contraintes et instruire les permis de construire dans les règles.
	Ces règles devront être mieux appliquées que celles qui concernent la propreté et la préservation des espaces publics pour la collecte des déchets, de même que celles qui concernent la mise en œuvre des toitures végétalisés répondant aux obligations d'application du coefficient de biotope et souvent oubliées après validation des permis de construire.

3. Axe-3 : Habiter ensemble.

Affirmer un habitat confortable et adapté aux besoins de la population	
Habitat confortable.	<p>A l'occasion de l'élaboration du PLUi, l'Etat avait demandé une <u>description qualitative de la population du territoire croisée avec le bilan global de la qualité de l'air</u>. L'urgence de cette demande n'a pas été prise en compte.</p> <p>Dans une décision du 29 juin 2022, le Tribunal Administratif de Montreuil a annulé la délibération de l'EPT qui avait modifié le PLU de Noisy-le-Sec pour autoriser un programme immobilier sur le port de Noisy. Le TA stipule dans son délibéré que « <i>L'établissement défendeur ne verse aux débats aucun élément de nature à démontrer que la règle de recul de 50 m par rapport à l'autoroute ainsi prévue serait de nature à prévenir le risque pour la santé des futurs occupants du site, au regard de la pollution atmosphérique et sonore notamment relevée par l'autorité environnementale</i> ». Cette jurisprudence doit être regardée comme essentielle, face à la protection des populations sur le territoire.</p>
Lexique	<p>Le ministère de la Cohésion des territoires a publié un lexique national de l'urbanisme¹ visant notamment à poser les définitions des principaux termes utilisés dans le livre 1er du code de l'urbanisme. L'emprise au sol est ainsi définie de manière différente de ce qui est proposé dans le PLUi d'Est Ensemble ; la définition du lexique national doit être reprise :</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>1.5. Emprise au sol L'emprise au sol correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements.</p> </div>

¹ http://outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/fiche_technique_lexique_national_de_l_urba_-_27_juin_2017_cle17f2cd.pdf

4. Axe-4 : Maintenir le dynamisme économique..

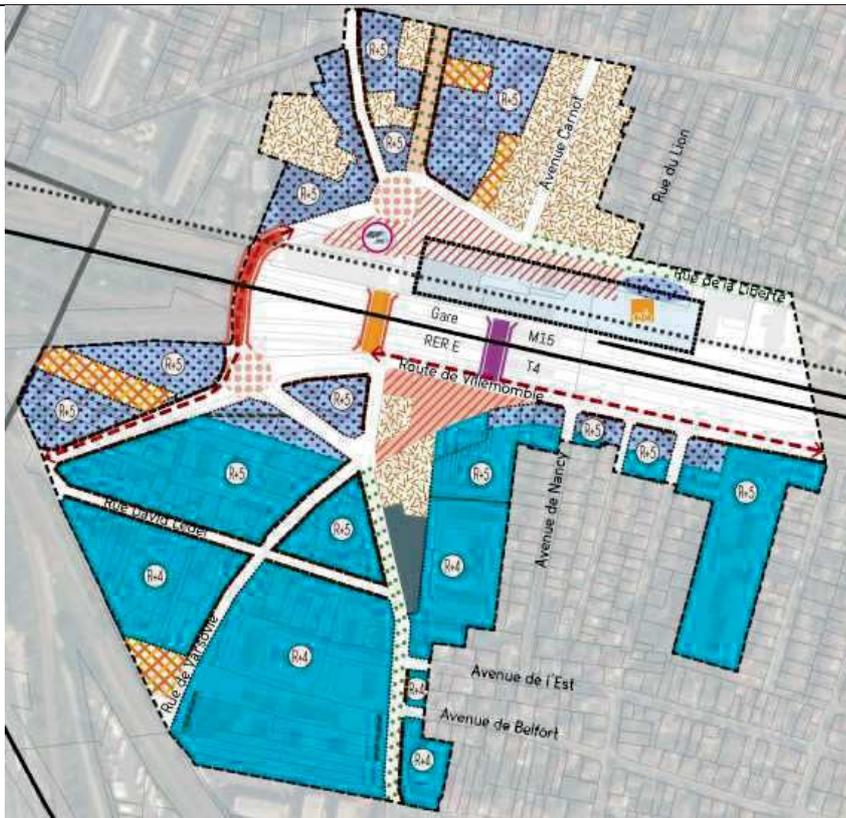
<p>Logistique urbaine</p>	<p>La logistique urbaine a été absente de l'élaboration du PLUi. Les ambitions d'enrichir cette thématique, reconnue comme stratégique, ont été évoquées pour être prises en compte de manière efficace dans les procédures d'évolution du PLUi. Alors que le territoire est particulièrement bien irrigué par les opportunités de transport fluvial largement plébiscité (canal de l'Ourcq) , ou de report modal sur le ferroviaire (Site de Noisy-le-Sec), aucun projet n'est engagé à ce jour</p> <p>Pour la gestion des flux de personnes et de marchandises en lien avec les commerces, le règlement peut :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction ; - Fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagement ; - Fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinées à un usage autre que d'habitation.
<p>Cadre de vie et harmonie avec l'environnement urbain</p>	<p>En lien avec la qualité du cadre de vie le PLUi, doit définir les zonages interdisant certaines activités et favorisant les services publics</p>

5. Axe-5 : Préserver la cohérence urbaine.

<p>Règlement</p>	<p>Imposer les règles permettant de <u>dissimuler les éléments techniques de bâtiments</u> (Cheminées, climatisation)</p> <p><u>Surélévations</u> : le bonus qui peut être accordé pour hauteur supplémentaire et l'évitement de l'étalement urbain, est souvent associé à la réalisation de toitures végétalisées, dans le cadre du CBS (Coefficient de Biotope par Surface). Il y a une absolue nécessité que les certificats de conformité (Daact) délivrés à l'issue de la réalisation du programme immobilier soient en accord complet avec les autorisations d'urbanisme accordées.</p> <p><u>Préserver les tissus urbains</u> autour des gares du Grand Paris Express face aux prérogatives octroyées à la SGP par les DUP, en particulier autour des gares de « Bobigny-Pablo Picasso », « Pont de Bondy », « Gare de Bondy ».</p> <p><u>Traitement architectural du dernier niveau des constructions</u> : c'est surtout la destination de ces toitures qu'il faut analyser entre ressource photovoltaïque, participant à la production d'énergie renouvelable et/ou végétalisation pour gérer les îlots de chaleur et les eaux pluviales dans le cadre du règlement des SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau)</p>
-------------------------	--

	<p>Collecte des DMA (Déchets Ménagers et Assimilés) Alignement et installation des PAVE pour les déchets ménagers. Emplacements « déchets » à prévoir pour les commerces et activités économiques (Déchets assimilés aux déchets ménagers) dans le cadre de la mise en œuvre de la RS (Redevance Spéciale).</p>
--	---

6. Axe-6 : Mettre en œuvre les projets urbains.

<p>OAP et mobilité</p>	<p><u>OAP Gare de Bondy</u> et espace public</p> <p>Le quartier de la gare de Bondy est caractérisé en particulier par la vétusté du Pont Jules Ferry qui interdit une circulation fluide entre les quartiers de Bondy Nord et ceux de Bondy Sud.</p> <p>La reconstruction de ce pont associé au renforcement de la multimodalité, est pourtant inscrit dans les projets du territoire, à minima depuis plus de 10 ans et les projets du CDT de la « Fabrique du Grand Paris» sur le pole « Gare de Bondy ».</p> <p>L'arrivée du chantier de la gare de la ligne 15 du réseau du Grand Paris, a accéléré désordres et dégradation de la qualité de vie des habitants des quartiers de Bondy sud, sans que l'EPT ait répondu aux attentes des habitants ou seulement engagé les actions pourtant indispensables.</p> <p>A ce titre la proposition de <u>piste cyclable</u> sur le pont Jules Ferry actuel ressemble à un sacrifice annoncé des cyclistes qui pourraient s'y aventurer.</p>
	

OAP Environnement	<p><u>OAP Environnement / Ilots de chaleur</u></p> <p>Une observation de l'Etat spécifiait que l'OAP Environnement gagnerait à spatialiser les zones les plus sensibles en particulier pour les ilots de chaleur, et à imposer, au-delà des matériaux de construction, des revêtements de l'espace public compatibles avec l'objectif de rafraîchissement urbain.</p> <p><u>Des études complémentaires étaient ainsi annoncées en réponse à ces observations, mais pas publiées à ce jour.</u></p>
Emplacements réservés	<p><u>Ajouts d'emplacements réservés</u></p> <p>Les emplacements réservés constituent des servitudes destinées à réserver du foncier en vue de la réalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de voies et ouvrages publics ; - d'installations d'intérêt général à créer ou à modifier ; - <u>d'espaces verts à créer ou à modifier ou d'espaces nécessaires aux continuités écologiques ;</u> - de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale, en zone urbaine (U) ou à urbaniser (AU) du plan local d'urbanisme. <p>L'urgence climatique et les perspectives de renaturation imposent de mobiliser le foncier pour atteindre les objectifs de « résilience » du territoire et rendre aux habitants la qualité de vie promise dans les discours.</p> <p>Aucune proposition du PLUi ne permet d'atteindre ces objectifs.</p> <p>Les emplacements réservés pour des Espaces verts sont de 38 hectares alors que la superficie permettant d'atteindre l'objectif annoncé de 10 m² d'espaces verts par habitant, nécessite la création de plus de 170 hectares d'espaces verts à l'échéance du PLUi.</p>

Francis Redon
Président





Réunions publiques de concertation sur l'élaboration du PLUi de Grand Paris Grand Est Mars à juillet 2022

9 mars à Villemomble.

La présentation du PLUi s'est déroulée en 2 étapes, d'abord d'une manière générale sur le PADD pour l'ensemble du territoire sans beaucoup de nouveautés par rapport à ce que l'on connaît déjà, puis en faisant un focus sur Villemomble.

Après le PADD a été présentée une **ébauche des enjeux réglementaires** concrétisée par 11 grandes familles par type d'espace urbain.

Pas pu noter l'intégralité de cette nomenclature, quand un peu différente de celle du MOS 11 postes. On y retrouve les espaces agricoles, espaces naturels, le pavillonnaire, les centres anciens, les tissus intermédiaires (plutôt grands axes), les secteurs de projet (ZAC Guérin), un espace « Cimetière et terrains de sport », les zones d'activité....

Pour les zones de projet, le flou qui les entoure peut poser question.

Pour le pavillonnaire, une statistique un peu choquante qui mérite une belle justification ; il est annoncé 221 ha de pavillonnaire dans le PLU actuel, puis 255 pour le PLUi, augmentation à contre-sens de la densification et de l'étalement urbain. J'ai rappelé à Hammadou les propositions d'E. Wargon d'octobre 2021 (PJ), mais il n'a pas réellement su répondre. Par ailleurs cette statistique me semble farfelue en examinant le MOS 11 postes de Villemomble qui donne sur le pavillonnaire (Habitat individuel), 252 ha en 2012, sans changement en 2017. (PJ).

De plus il est peu probable que la superficie du pavillonnaire augmente sur Villemomble alors que la seule ZAC Guérin se chargera de la faire baisser

Pour les autres types d'espaces proposés il faudra se préparer à Gagny pour prendre une photo des ces tableaux qui ne nous seront communiqués qu'à la fin de toutes les réunions sur les 14 communes.

Pour les transports la ligne 11 est toujours annoncée, certainement pour justifier la densification à Neuilly-sur-Marne, sans que l'accélération de l'aménagement de la RN34 soit accéléré.

Continuités écologiques : GPGE insiste sur le rôle majeur des infrastructures ferrivières

Autre élément qui n'a pas reçu de justification, ce sont les 7 ha de « **modération de consommation des espaces, naturels, agricoles, forestiers (ENAF)** », qui pour GPE correspondraient au solde des

projets engagés par les 14 communes. Ce sera bien sûr à mesurer dans la « Justification des choix retenus », pas encore disponible dans le rapport de présentation.

L'EIE (Etat Initial de l'Environnement) sera actualisé, mais on ne l'aura probablement qu'à l'arrêté du PLUi, avant l'approbation en Conseil Territorial en 2023.

Ensuite en vrac

- la prévision de construction de logements sur Villemomble est de 140 (2 300 sur GPGE)
- Nombre de places de parking par programme immobilier : 0,5
- Immeubles moches, certains participants reprochent les toits plats et immeubles « cubiques», il faut cependant dire que les toits « terrasse » son aménageables en toitures végétalisées et participent à la rétention des eaux pluviales, ce qui est dans toutes les préconisations et en particulier sur Villemomble face à des réseaux d'assainissement insuffisants
- Ligne 11 : Bluteau n'est pas contre, mais il ne veut pas de station à Villemomble pour causes de nuisances...sans préciser lesquelles
- Espaces verts : rien de plus à Villemomble pourtant en carence, Bluteau se défend avec l'inauguration du Parc des Coteaux d'Avron prochain sur Rosny-sous-Bois (PJ)
- Les discussions avec la salle ont été « lamentables », comme attendue dans ce type de réunion, les débats se limitant à des règlements de compte violents entre les élus de l'opposition, l'ancien maire et ses partisans, et le maire JM.Bluteau.

21 mars à Vaujours.

Réunion présidée par X.Lemoine (Pdt GPGEst) , accompagné par D.Bailly (Maire de Vaujours)

Bien peu de monde à cette RP, à peine 20 personnes.

Comme d'habitude 2 parties dans la salle, d'un côté les anti-maires, de l'autre les pro-maires, comme par hasard je me suis installé côté « anti »

Quelques escarmouches habituelles des « anti » mais échanges plus courtois qu'à Villemomble : questions sur l'insalubrité, l'aménagement de la RN3, le Fort de Vaujours, les ABF et la réhabilitation du quartier de l'église, le devenir du Pré aux saules et du Parc aux Bœufs, sans réponses très précises de D.Bailly qui bafouille toujours autant et pour qui tout est toujours un problème insurmontable.

Dans sa présentation D.Hammadou a précisé que tout nouveau document serait mis à disposition du public sur le site internet de GPGEst.

Je lui ai ainsi proposé de mettre à disposition le « Porter à Connaissance » du préfet qui venait d'être évoqué dans le cadre de la construction des 2 300 logements.

Il a apparemment accepté de la faire.

J'ai précisé quelques points que D.Bailly mettait de côté sur le Fort de Vaujours.

J'ai aussi repris X.Lemoine sur quelques appréciations fantaisistes, ou peu en accord avec la réalité du terrain.

X.Lemoine s'habillait à son intérêt en affirmant qu'après après négociations avec le préfet, les logements ne seraient plus construits après le COVID de la même manière qu'avant le COVID, et qu'il pourrait donc en construire moins mais de meilleure qualité, en particulier pour le confort.

Je lui ai fait remarquer que la nouvelle réglementation environnementale RE2020 l'obligeait déjà depuis le 1^{er} janvier

Pour les 2 300 logements il semblait ignorer jusqu'à quand cette obligation s'imposait, je lui ai indiqué que lois du Gd Paris et SDRIF l'imposait jusqu'en 2030, mais qu'après on ne savait pas.

Sur Vaujours la TOL serait à priori de 76 logements.

Pour le Lycée Fénelon il a été précisé que le site resterait en espace « Espace vert urbain », donc pas de velléités de construction de logement

Le Foncier bâti serait réhabilité, le zonage du PLU actuel précise « Equipements publics » et « Equipements d'intérêt collectif ».

Sur Vaujours il faudra analyser ce qui est prévu sur toute la partie de la ville enclavée entre Villepinte et Tremblay-en-France, dans le rayon de 800 m de la gare RER, sur laquelle D.Bailly fait de la résistance et qui devrait entrer dans l'un des espaces qualifié de « Centralité urbaine » ou « Urbain intermédiaire » pour ce rapprocher des voisins de l'EPT contigu de Paris Terres d'Envol.

D.Bailly pleure toujours de ne pas avoir de foncier, si densification il doit y avoir, c'est là qu'elle devra se faire.

X.Lemoine a considéré que la qualité avait remplacée la quantité dans cette réunion, et que la réunion avait été très utile.....il est même venu me serrer la main en fin de réunion.

D.Bailly est venu me dire 2 mots pour reconnaître la qualité des CODERST, auxquels il est sensé participer, ce qui était particulièrement hors sujet.....

Grandes familles d'espaces urbains

Détail pour Vaujours

Projet PLUI



EPT Grand Paris Grand Est
11 Boulevard de Metz 92010 Nanterre Cedex

01 41 75 37 31

22 mars à Gagny.

Réunion présidée par B.Marsigny (En charge du PLUi à GPGESt) , accompagné par R.Cranoly (Maire de Gagny)

50 à 60 personnes à cette réunion.

D'une manière générale peu d'information complémentaire par rapport aux 2 premières réunions tenues à Villemomble et Vaujours, sauf pour quelques précisions sur Gagny bien sûr.

L'impact de l'étude bioclimatique réalisée sur Gagny est mis en avant pour avoir eu une grande influence sur le « Socle écologique », de même que les indices de résilience (simple outil marketing) sur lesquels insiste R.Cranoly. Il est quand même très difficile d'en mesurer les conséquences sur ce qui a été présenté.

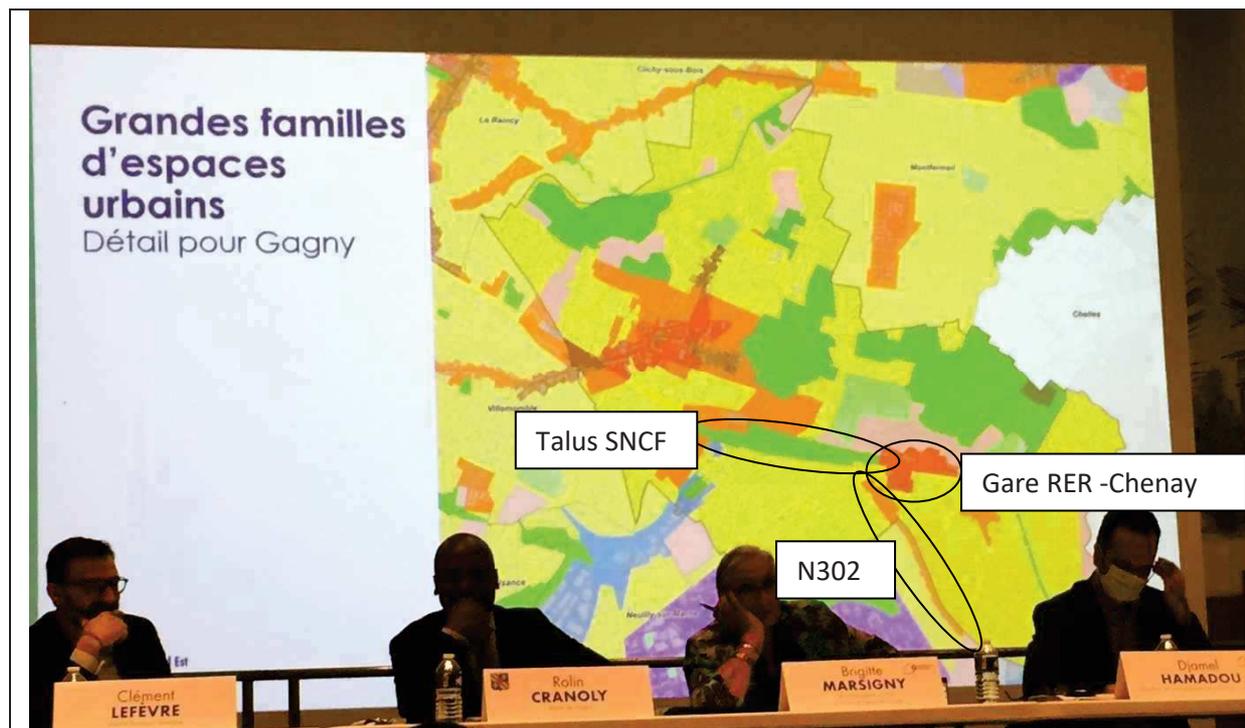
Le PADD a été approuvé en Conseil de territoire le 29 Septembre 2021 ; la procédure de sursis à statuer peut être mise en œuvre depuis cette approbation, la validité du sursis ne pouvant excéder 2 ans. L'enquête publique prévue en septembre 2023, donne un objectif de d'approbation du PLUi au premier trimestre 2024 ce qui donne la marge de manœuvre laissée aux communes pour la validité de cette procédure. Tous les sursis décrétés depuis octobre 2021 jusqu'à ce jour seront donc caduques si le PLUi prend du retard.

R.Cranoly annonce cette procédure pour un PC de 33 000 m2 de SdP dans le Bois de l'Etoile, ce qui risque de poser problème.

GPGE affirme que dans l'attente de l'approbation du SCOT de la MGP, aucun objectif de « pleine terre » ne peut être défini à ce jour, ce qui est bien peu ambitieux.....

Un promoteur s'étonne du futur zonage (Centralités urbaines) affecté autour de la gare RER du Chenay-Gagny, très limité et qui devrait s'étendre en fonction de la présence de transports collectifs lourds et être homogène des 2 côtés de la voie ferrée.

R.Cranoly affirme être en opposition à l'urbanisation près des gares et l'évitement de la voiture individuelle qui en découlerait.....c'est un peu ennuyeux alors que le long de la N302 vers la pointe de Gournay une famille « tissus urbains intermédiaires » est proposée pour une densification sur un territoire dépourvu de transports adaptés et donc voué à l'utilisation de la voiture.



Plusieurs interventions de M. Lebec de la fondation du patrimoine, qui peut être suivi pour la protection du patrimoine et la volonté de réhabilitation plutôt que démolition/reconstruction, mais qui a été très confus sinon hors cadre quand il s'agit de protéger l'environnement. Confirmation de positions « douteuses » déjà entendues.

Nombreuses interventions quant à la prévision de consommation d'ENAF (Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) pour 7 hectares. Aucune justification n'est fournie sur cette analyse, sauf de dire que c'est la compilation des projets communaux qui conduit à cette estimation. Il est fait remarquer à GPGE que les zones naturelles comptabilisées dans les présentations sur les coteaux de l'Aulnoye, seront détruites par le projet de carrière de Placoplatre sur le Fort de Vaujours, à minima sur 15 ha et sont donc largement en désaccord avec ces prévisions.

Il est de plus créé un mélange et une confusion entre l'étalement urbain mesuré par le MOS et les 7 hectares annoncés, et le ZAN (Zéro Artificialisation Nette) de la loi Climat et Résilience, qui concerne tout le zonage « U » et tous les espaces de nature qui leur sont associés, et pas seulement les zonages « A » et « N ».

R. Cranoly insiste également sur la protection des talus SNCF entre la N302 et la rue A. Briand, en oubliant de mentionner que c'est le minimum à protéger avec la présence des jardins potagers, et qu'il serait opportun de prolonger ce classement sur l'ensemble des talus SNCF du territoire, et qu'une bonne partie de cet espace est déjà annexée par des emprises SNCF.

Un dernier point concerne les emplois et les zones de projet sensées démontrer les dynamiques du territoire. Aucune zone de projet sur Gagny alors que Gagny est de loin la commune qui sur son

29 mars à Livry-Gargan.

Réunion qui aurait dû être présidée par B.Marsigny (En charge du PLUi à GPGESt) , .qui s'est désistée.
Présidée par PY.Martin (Maire de Livry-Gargan)

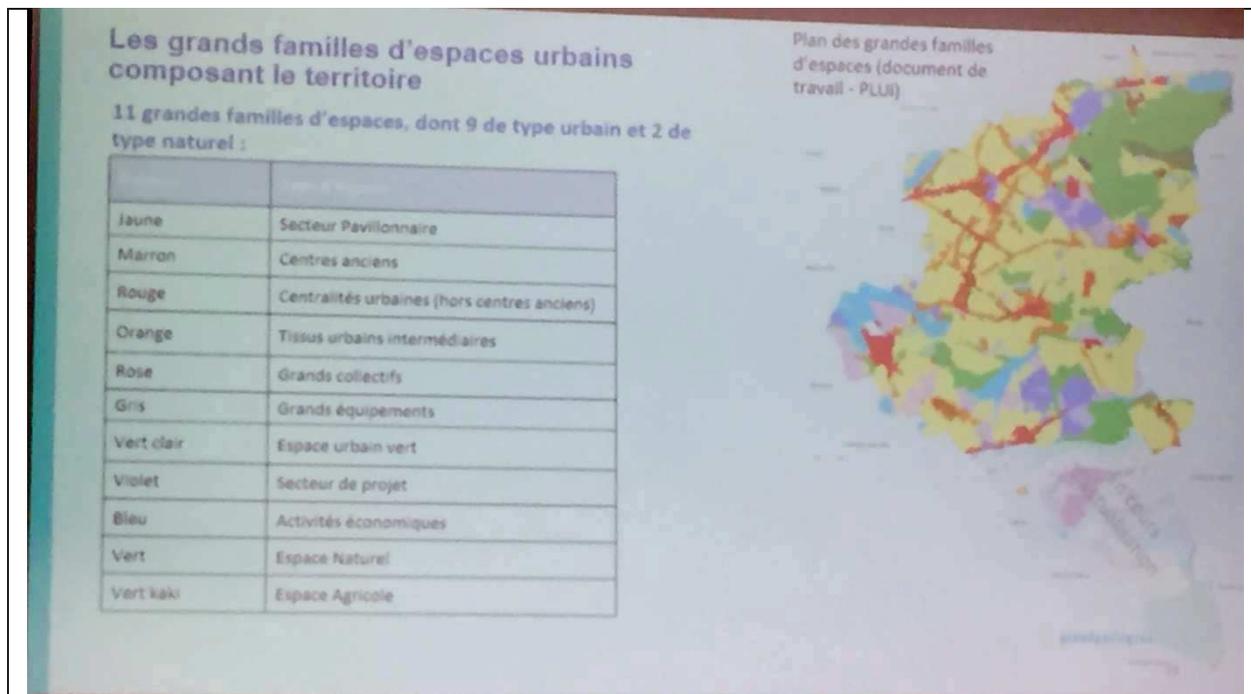
20 à 25 personnes à cette réunion....c'est peu pour une ville de 46 000 habitants.
Pas d'annonce visible sur le site internet de la ville, ni dans le journal municipal.
C'est pas mieux pour les prochaines RP à Noisy-le-Grand, Clichy-sous-Bois, Le Raincy.
Ca n'était pas mieux pour les RP précédentes non plus sauf à Pavillons-sous-Bois

Comme dans les précédentes réunions peu d'information complémentaire par rapport aux premières réunions déjà tenues.

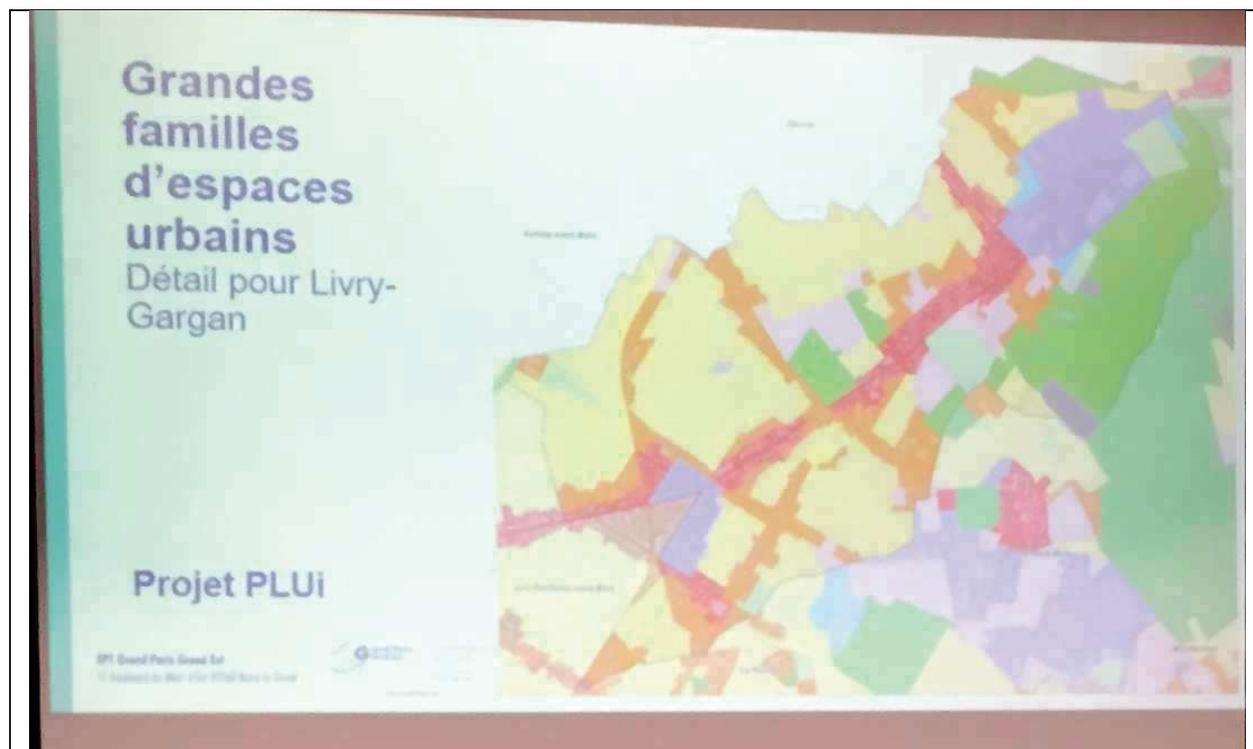
D.Hamadou précise que par rapport aux premières réunions de septembre, avant l'approbation du PADD, sont nouveaux les 7 ha d'étalement urbain et la quantification de logements (2 300 à construire), mais qui était déjà connue.

GPGE ré-affirme que dans l'attente de l'approbation du SCOT de la MGP, aucun objectif de « pleine terre » ne peut être défini à ce jour, mais que ce sera bien intégré.

Les grandes familles d'espaces déjà bien connues sont présentées et explicitées, l'absence de qualification sur Noisy-le-Grand est étonnante, alors que la RP y est prévue lundi 4 avril.



Les questions sont ensuite posées sur ce qui va se passer sur Livry-Gargan.



Le secteur de projet « Poudrerie-Hochailles » cristallise nombre de questions,

- Ce secteur est issu d'une OAP associée à un projet OIM (Opération d'Intérêt Métropolitain) qui est simplement une aide de la MGP à des études d'urbanisme. Ce n'est pas à la MGP de définir les règlements d'urbanisme qui seront appliqués à ces espaces.
- Quels changements dans ce secteur en réponse à l'axe principal du PADD concernant le socle écologique ?.....pas de réponse.....c'est un projet en étude.
- Une zone commerciale est mentionnée dans le projet : les participants refusent cette éventualité qui n'a aucun intérêt dans ce quartier
- Il faut au contraire maintenir les emplois associés à des activités économiques et rapprocher emplois et quartiers résidentiels
- Quel est le devenir des espaces pavillonnaires ?

Par rapport à la « famille d'espace pavillonnaire » annoncée, PY.Martin précise que les hauteurs seront limitées à R+1 +Combles. PY.Martin précise de plus que pour les objectifs de densification, les services de l'Etat vérifieront que les droits à construire sont suffisants pour atteindre les objectifs. Sur les 2 300 logements annoncés sur GPGE, Livry-Gargan a une part à 250 logements.

Transports :

Question sur l'absence de gare du GPE à Livry-Gargan.

Le problème est réglé depuis 10 ans.

Pour le TZEN3, PY.Martin affirme qu'une nouvelle enquête publique devrait bientôt avoir lieu, mais qu'il avait déjà émis des réserves sur le projet précédent pour la transformation de l'ex RN 3 en boulevard urbain avec la suppression d'arbres sur le terre-plein central associée à la part donnée à une piste cyclable qui ne laissera qu'une voie de circulation pour les voitures.

Question est posée concernant la préservation des espaces agricoles et la quantification des 7 ha dans le PADD. Je viens au secours de D.Hamadou en précisant que sur GPGE ce sont de l'ordre de 134 ha d'espaces agricoles qui sont à préserver, et en totalité de l'ordre de 2 100 d'ENAF sur les 7 200 ha de l'EPT qui sont également à préserver.

Questions sur le volet santé du PADD et l'impact des aménagements annoncés sur l'hôpital de Montfermeil, sans réponse.

Quelles actions pour classer et préserver le patrimoine de la Poudrerie et l'impact « flou » du projet « d'Inventons la métropole du Grand Paris ». Pas de réponse précise non plus alors que ce projet a vraisemblablement été initié par les élus locaux.

PY.Martin n'évoque que le Pavillon Dautriche (Voir son édito dans le dernier journal municipal), rien sur le musée des Poudres géré et entretenu par les Amis du Parc Forestier de la Poudrerie.

Mobilités douces :

Un emplacement réservé est inscrit au règlement du PLU de Livry-Gargan pour assurer une liaison vers la route stratégique dans le bois de la couronne, en lieu et place du chemin de la Glaysière, maillon du Chemin des Parcs, du CD93. Cet Emplacement est réservé par le CD93 et donc hors compétence deGPGE. A nous de Bouger.

Espaces naturels.

Extension du Parc G.Pompidou et Carrière du Chatinet ; Pas de précision sur le projet sauf d'étendre les espaces verts mis à disposition des habitants. A nous d'intervenir auprès de ECT.

Urbanisation et limites communales :

Le PLUi est bien sûr adapté pour harmoniser l'urbanisation aux limites communales actuelles (Hauteurs et emprise au sol en particulier). Question est posée quant à la volonté de chaque commune de réellement se plier à cet exercice d'harmonisation.

Restera malgré tout une adaptation aux « frontières » des EPT.

Ont été évoqué aussi les dégâts de l'ICPE COLTRIVAL, déjà signalés au Préfet mais toujours présents, sinon pire. PY.Martin semble être au courant..... ;

4 avril à Noisy le Grand.

Réunion présidée par B.Marsigny (En charge du PLUi à GPGESt)

25 personnes à cette réunion.....c'est plutôt lamentable pour une ville de 68 000 habitants.
J'y étais avec C.Schneider.

En vrac :

Questions sur le **RER vélo** et la circulation sur l'axe Neuilly-sur-Marne/Noisy le Grand et la traversée de la marne au Pont de Neuilly. Le doublement du pont est demandé de même qu'une passerelle pour les pistes cyclables, pour toujours préserver la place de la voiture. Il en est de même pour la reconfiguration de la RN34.

R.Cranoly avait parlé du plan mobilité, en gestation à GPGE, lors de la RP de Gagny, il faudrait en montrer un peu plus.

La TOL sur Noisy est annoncée à 600 logements/an.

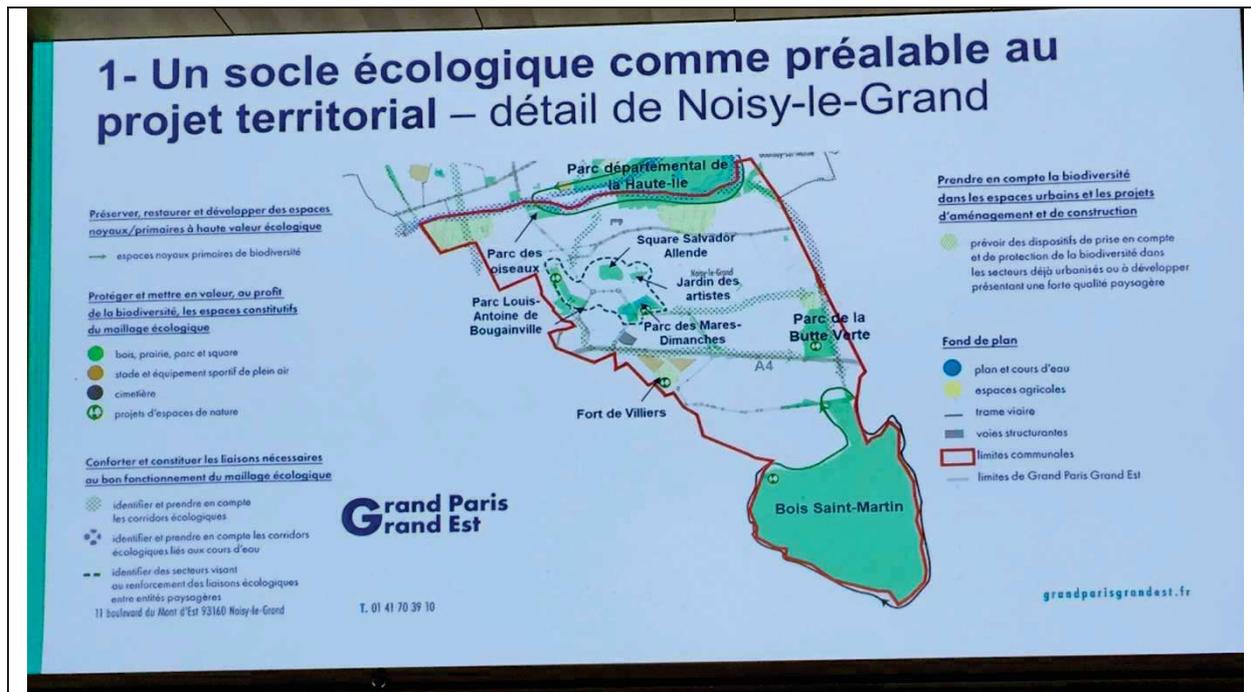
Assainissement : B.Marsigny peste contre l'Etat qui demande la mise aux normes des réseaux qui polluent la Marne ; investissement de 238 M€, les $\frac{3}{4}$ à la charge de l'Etat.

Ces investissements sont annoncé comme nécessaires pour la baignabilité de la Seine à l'occasion des JO2024, mais c'est quand même avant tout un problème de santé publique et une meilleure gestion des eaux pluviales engagée par les SAGE et le SDAGE.

Une carte montre le **socle écologique** et un inventaire d'espaces verts à Noisy.

Certains participants demande pourquoi certains espaces ne sont pas sur la carte (jardin des Sources).

Il est précisé par DH que le PADD n'est pas adapté à une carte plus précise, et BM précise que les espaces non affichés sur la carte seront bien préservés



Je demande à DH comment, dans le règlement, seront préservés EBC et espaces naturels qui changent souvent de protection d'un PLU communal au PLUi (EBC en EPP, N en UEv..sur Est Ensemble), DH répond que cette question est « prématurée ».

Cependant dans le PLU actuel, les talus de l'autoroute A4 sont déjà en zonage UE et classés EPP (Article L-151-13 du CU)



Les stades et tous les espaces « intermédiaires » entrent bien dans le réseau écologique à préserver. Les coefficients de « Pleine Terre » ne seront définis qu'en fonction des préconisations du SCOT métropolitain, de même que les 7 hectares d'étalement urbain pourront également être revus. DH dit que les ZAC validées avant l'approbation du SCOT pourront consommer des ENAF dans la mesure de ces 7 Ha, après ce sera le SCOT qui décidera. Pour le **parc de Villeflaix** la carte indique « prévoir des dispositifs de prise en compte et de protection de la biodiversité dans les secteurs déjà urbanisés ou à développer présentant une forte qualité paysagère », je demande de connaître les protections qui éviteront les dérives actuelles.

BM répond qu'elle n'est pas le « maire de Villeflix », ce quartier est un centre de crispation qui méritera attention (*La « maire de Villeflix » est notre camarade bien connue : Michèle Claveau*)

Beaucoup d'interventions de l'association ADRY(Association de défense des résidents des Yvris/ Pas de trace par contre de l'association des habitants des Bas Heurts, ou alors très discrète), qui défend une zone pavillonnaire près de la gare du RER E et du Bois Saint Martin.

Ce qui est présenté est rassurant pour cette association le « pavillonnaire » est bien préservé.

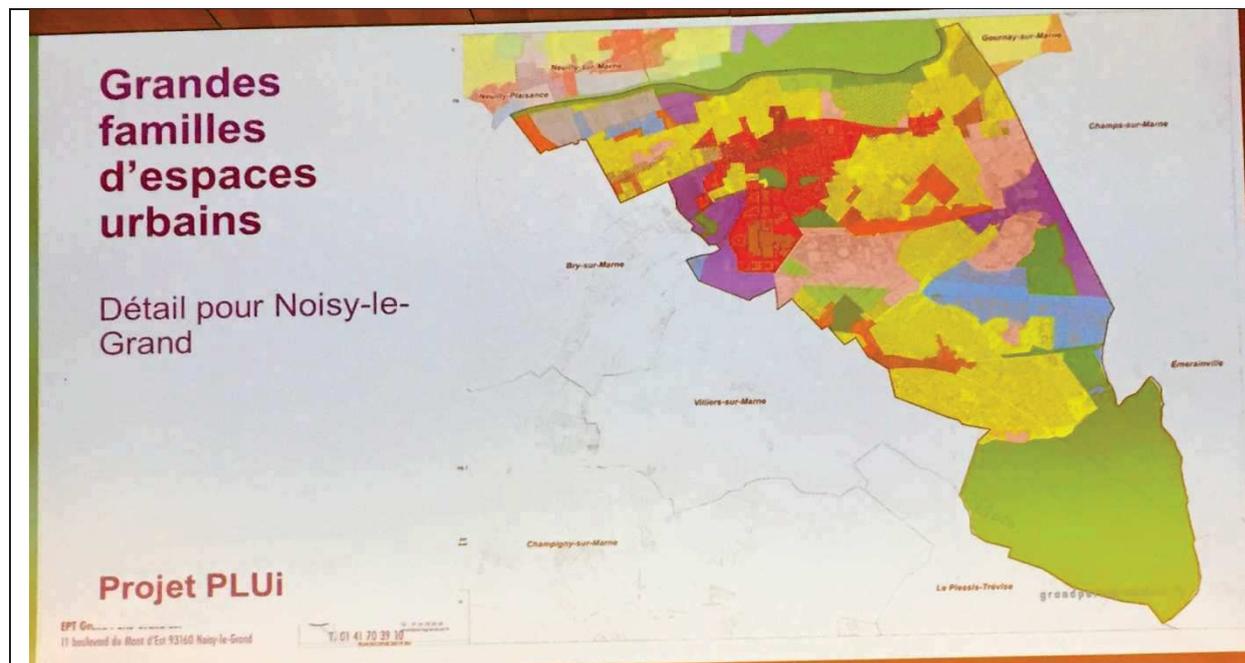


Pour assurer les continuités écologiques entre le parc de la Haute-Ile et le Bois Saint Martin, les zones pavillonnaires ont bien sur tout leur intérêt, en définissant aussi dans le règlement la préservation de la porosité souvent mise à mal par des clôtures hermétiques.

L'autoroute A4 restera malgré tout toujours une barrière difficile à franchir pour les petits mammifères.

Dans la présentation initiale il est mentionné que la « **Santé Environnementale** » s'appuiera sur l'OMS ; je demande à DH si ce sont les normes de l'OMS qui seront retenues, plus exigeantes que les normes réglementaires en vigueur, DH répond que « non » en se focalisant sur les réglementations concernant la qualité de l'air intérieur, OMS n'est qu'une « intention » pour faire beau dans le paysage..

La recommandation de l'OMS en moyenne annuelle (abaissée à 5 µg/m³ en 2021), tout comme la recommandation de l'OMS au niveau journalier (abaissée en 2021 à 15 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 3 jours par an) sont dépassées sur la totalité de la région Île-de-France en 2021.



Prochaine séquence : Clichy-sous-Bois le 6 avril.

Annexe préliminaire à la note d'enjeux du préfet.

En première remarque le courrier signé de PA.Durand est un peu ancien, puisqu'on déjà changé 2 fois de préfet depuis celui-là

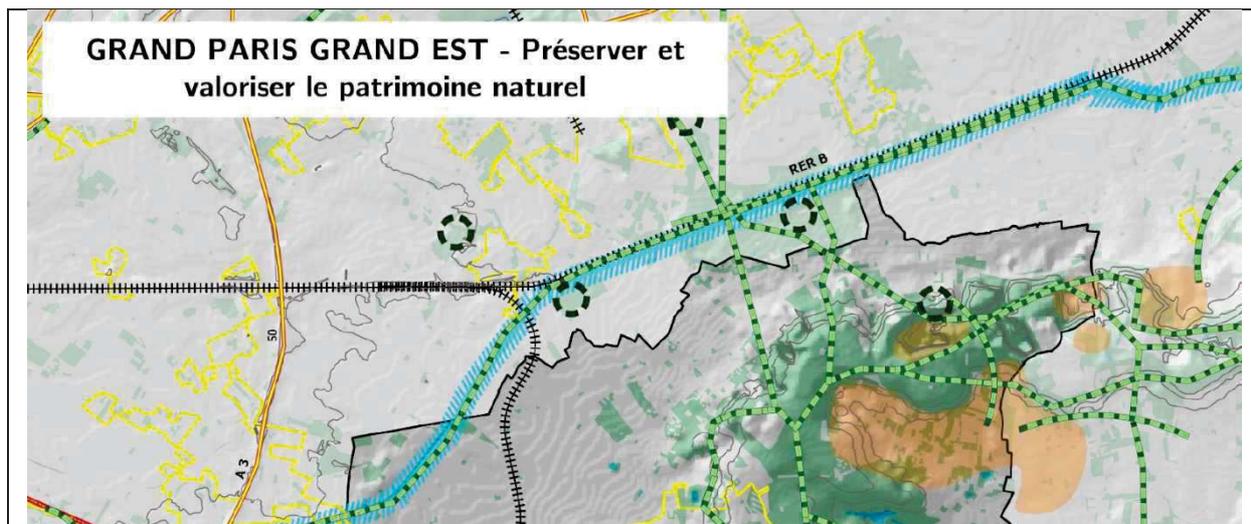
Juste un point qui est évidemment « choquant », pour la carrière de Placo à Vaujours.

Pour les préfets cette carrière ne peut être qu'une carrière à « ciel ouvert », on va avoir un long chemin pour faire plier ça.

énergies alternatives (CEA) sur le site du Fort de Vaujours. Ce gisement est à nouveau valorisable suite à l'arrêt des activités du CEA. A l'heure actuelle, le projet consiste à exploiter à ciel ouvert la carrière de gypse sur la partie concernée du territoire communal de Vaujours. Il est attendu que le PLU préserve l'accès à ces ressources gypsifères.

Par ailleurs, les autorisations d'exploiter sont délivrées pour une durée maximale de 30 ans. La remise en état des sites exploités doit garantir globalement le retour à la vocation actuelle des sols telle qu'elle est définie dans le SDRIF. L'ensemble du périmètre deviendra à terme un espace naturel.

Il faut quand même noter que cette injonction est contradictoire avec la carte annexée à cette note qui entend préserver les continuités écologiques sur la butte de l'Aulnoye.



6 avril à Clichy-sous-Bois.

Réunion présidée par X.Lemoine (Pdt GdParisGdEst) avec O.Klein (Maire de Clichy-sous-Bois)

9 personnes à cette réunion.....c'est de pire en pire .

Déjà après les premières présentations d'usage, dès le début de la présentation de D.Hamadou, XL et OK se sont réfugiés derrière leur téléphone portable pour s'intéresser à tout autre chose que la réunion publique.

OK s'est même absenté la moitié du temps et quand on posait des questions qui concernaient Clichy, il fallait les répéter et le faire sortir des discussions annexes qu'il continuait sur son smartphone.

C'est bien peu d'écoute et largement du « foutage de gueule » dans une réunion pourtant prévue pour les échanges.

Donc peu de choses, très peu de choses.

En vrac :

Question à OK : les axes du PLUi prévoient un rééquilibrage Habitat/Emploi, une intensification des fonctions économiques, la mixité des fonctions urbaines. En tant que Vice Président de l'EPT en charge de la **formation et de l'emploi**, il lui demandé ce qui sera réalisé pour rendre concret ces objectifs. Pour mémoire l'IPR a publié récemment une étude qui révèle que si la Seine-Saint-Denis est avec les Hauts de Seine, un département qui a créé ces 5 dernières années 2 fois plus d'emplois que les autres départements d'Ile de France, dans le même temps le taux de chômage n'a pas bougé. Aucune réponse réelle a part les grands chantiers (GPE, JO, rénovation urbaine..., et de surcroît le manque de foncier)

Le PCAET a été évoqué pour être plutôt absent du PLUi.

XL nous annonce qu'il a été approuvé le 5 avril en conseil territorial,en toute discrétion.

Je m'étonne de ne pas avoir vu passer d'enquête publique.....pas de commentaire adapté.....il va falloir vérifier les bonnes procédures.

Question à OK sur les 156 logements construits près de la nouvelle gare du GPE, et le manque **d'espace de pleine terre** (6%) dans le projet, ce qui n'anticipe pas les grands objectifs de ce PLUi.

OK répond que l'on est sur des espaces très contraints, que la trame verte est par ailleurs bien assurée depuis la Forêt de Bondy, ses services d'urbanisme affirment de plus que les toitures végétalisées vont contribuer à l'absence de pleine terre (Voir les CBS).

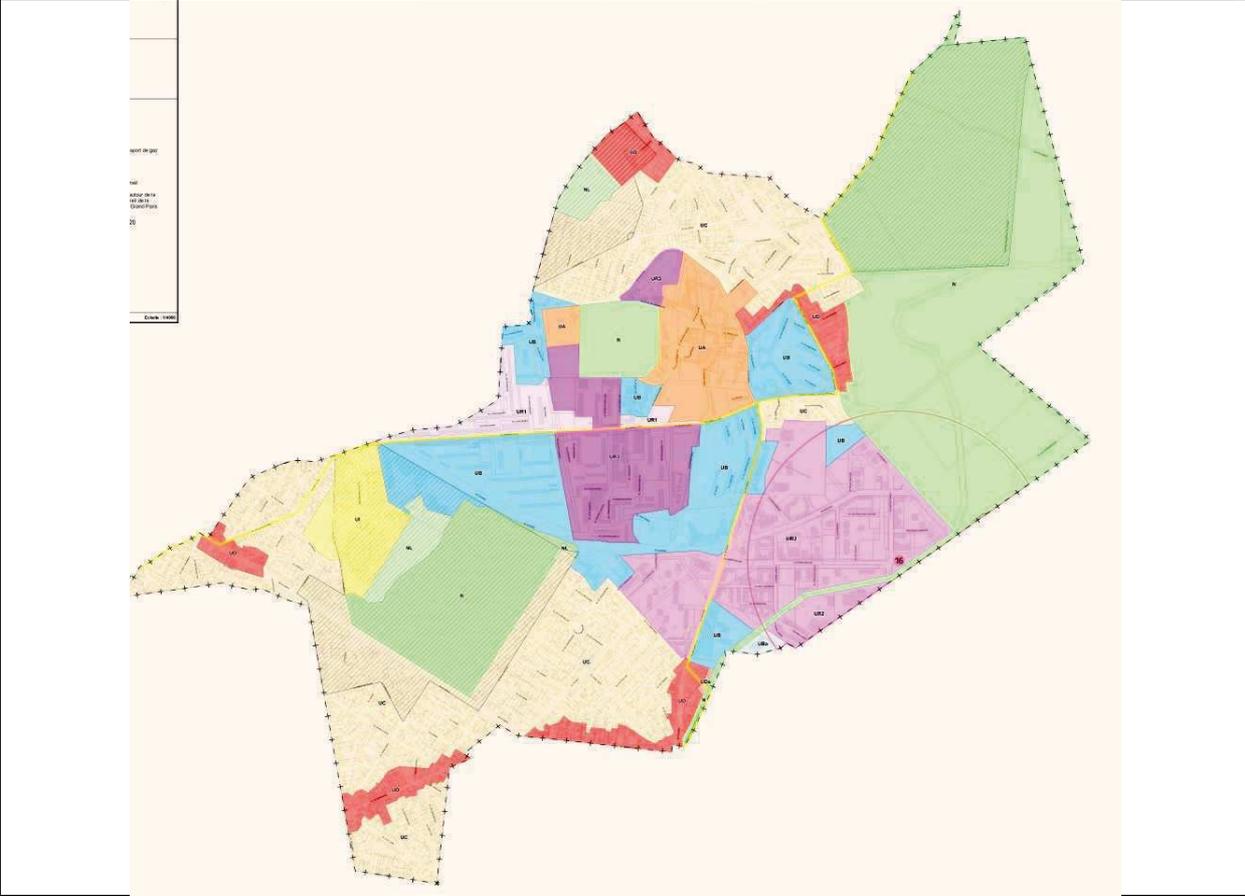
XL indique de plus que l'infiltration des eaux pluviales n'est pas recommandée sur ces sols en raison de la présence d'argiles vertes trop imperméables.

Même question sur l'anticipation du PLUi à XL quant à **la modification N°4 du PLU de Montfermeil**, qui augmente l'emprise au sol de 60% à 85% sur quelques parcelles en bordure du T4.

XL répond que l'on est à Clichy-sous-Bois et qu'il faudra venir à le RP de Montfermeil pour avoir la bonne réponse.

Il va falloir soigner notre avis sur cette modification du PLU dans l'enquête publique en cours (jusqu'au 29 avril).

Ce type de modification fait plutôt penser à l'adaptation du PLU à la demande d'un promoteur qui aimerait bien s'installer là.



PLU actuel

23 avril à Coubron.

Réunion présidée par X.Lemoine (Pdt GdParisGdEst) avec L.Toro (Maire de Coubron)

D.Hamadou n'était pas présent

13 personnes à cette réunion, qui sera certainement la plus courte de toutes les réunions publiques.....terminée avant 20 heures.

Peu de questions dans la salle , à part le stationnement dans le pavillonnaire qui déborde de plus en plus et des spécificités autour du chemin de Montauban.

L.Toro affirme vouloir préserver le caractère agricole et naturel de ce quartier.

Création d'une maison de la nature par procédure engageant une DUP pour exproprier ceux qui n'ont pas respecté le caractère agricole du zonage.

Question à LT : Le PCAET est le socle du PLUi au même titre que le « Socle écologique », mais malgré son adoption en Conseil de territoire le 5 avril 2022, ce PCAET n'est toujours pas transmis au public alors que le PLUi doit être en conformité avec lui.

XL et LT disent qu'il est disponible sur le site de GPGE, ce qui n'est toujours pas le cas....

Question à LT : concernant la santé environnementale, le PLUi met en garde contre les risques de l'urbanisation face aux pollutions des grands axes de circulation. Qu'en est-il des risques au moins équivalents liés à la carrière de Placoplatre au Fort de Vaujourns et des conséquences sur Coubron. LT affirme qu'il est contre la carrière à ciel ouvert.

Cette position est « intéressante » pour l' élu responsable du PCAET et de la santé du territoire.

Logements : en face des 2 300 logements prévus sur GPGE, quelle part est dédiée à Coubron face à la préservation des espaces naturels et agricoles qui représentent la majorité du territoire communal. LT répond que le plan triennal imposé à Coubron était de construire 100 logements. Pas un PC n'a été accordé dans le cadre de ce plan...aucun logement ne sera construit tant que les dotations de l'Etat ne seront pas suffisantes pour assurer le bon fonctionnement du service public, en continuant d'aggraver la situation financière de la commune qui une des plus pauvres du département.

Restitution de la concertation.

Pas toute suite en raison du report de la RP de Gournay.

Les interventions du public seront bien restituées dans leur intégralité

Concertation et réunions sur enquêtes Publiques.

ANNEXE-2



D'après GRDF, sur les 3,3 millions de tonnes d'OMR (Ordures Ménagères Résiduelles) produites annuellement en Ile de France, 500 000 tonnes sont mobilisables par un tri à la source, pour être traitées en méthanisation.

Le SYCTOM pour sa part participe pour plus de 50% à ce traitement d'OMR, soit près de 270 000 tonnes.

Deux questions :

Comment seront traitées les 220 000 tonnes qui ne pourront pas être méthanisées à Gennevilliers ?

Quel est le coût de traitement à la tonne estimé à Gennevilliers ?

Réponse des maîtres d'ouvrage :

Nous vous remercions pour votre contribution.

En 2019, à l'occasion de sa contribution au Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) d'Île-de-France, le Sycotom a estimé que le besoin de capacités de traitement pour les déchets alimentaires collectés par ses collectivités adhérentes devrait se situer aux alentours de 188 000 tonnes à l'horizon 2031, sur la base d'un scénario volontariste intégrant un déploiement généralisé de la collecte séparative dans les communes du Sycotom et un taux de participation moyen des habitants à ce nouveau tri des déchets alimentaires. Au regard des difficultés et des spécificités inhérentes à la zone urbaine dense, le Sycotom a revu à la baisse les perspectives de tonnage des déchets alimentaires avec une évolution plus lente de la montée en puissance de la collecte séparative chez l'habitant, conduisant à un ratio de 16 kg de déchets alimentaires collectés par habitant et par an à l'horizon 2031. Ce nouveau ratio conduit le Sycotom à estimer désormais le gisement de déchets alimentaires à traiter à 95 000 tonnes à l'horizon 2031.

Aujourd'hui, il n'est envisagé qu'une seule unité de méthanisation de 50 000 tonnes/an à l'échelle du Sycotom. Compte tenu du potentiel de gisement de déchets alimentaires, il n'est pas exclu que d'autres installations soient nécessaires à l'avenir. Si l'unité Biométhanisation à Gennevilliers est saturée, les déchets alimentaires excédentaires seront conduits vers des installations de traitement privées extérieures au territoire du Sycotom, comme dans la situation actuelle.

Le coût du traitement des déchets alimentaires par l'unité Biométhanisation à Gennevilliers est de 178,9 €/tonne.



Concertation Green Dock, le 12 octobre 2022.

Préambule	
1.	Nécessité d'évolution de la logistique urbaine et opportunités
2.	Flux
2.1.	Flux routier
2.1.1.	Flux routier et report modal
2.1.2.	Typologie client
2.1.3.	Fonctionnement de l'entrepôt
2.2.	Voie fluviale
2.3.	Réseau ferroviaire
3.	Biodiversité
3.1.	Etat initial
3.1.1.	Site du projet
3.1.2.	Site élargi
3.1.2.1.	Observations LPO
3.1.2.2.	DOCOB du site Natura2000 du Parc départemental de l'île Saint Denis
3.1.2.3.	SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique)
3.1.2.4.	Observations VERDI
3.2.	Impact du projet
4.	Energie
5.	Paysage
6.	Intégration environnementale
6.1.	Qualité de l'air
6.2.	Etude luminosité
6.2.1.	Impact Natura2000
6.2.2.	Impact Epinay-sur-Seine
6.3.	Etude acoustique
6.4.	Bilan carbone du projet
7.	Emploi
8.	Risques industriels
9.	Retours d'expérience
Synthèse	
Annexes	

Préambule.

- Dans son mémo 4 intitulé « *Penser au fluvial pour le transport de marchandises* », la MGP (Métropole du Grand Paris) insiste sur l’empreinte environnementale du **transport fluvial** largement inférieure au transport routier compte-tenu de la massification qu’il permet, et des performances particulières du déplacement sur l’eau qui exige peu d’énergie. Le mode fluvial répond significativement aux impératifs de réduction des émissions carbone et de polluants atmosphériques. Par ailleurs le transport fluvial en s’engageant sur une transition vers des énergies décarbonées sera encore plus compétitif sur un axe Seine, loin de la saturation face à des axes routiers en permanence incertains.
- Pour sa part le CESE (Comité économique et social européen) estime que la seule solution pour développer des transports multimodaux et une logistique efficaces et durables, consiste à s’attaquer aux problèmes qui les rendent plus onéreux, plus lents et moins fiables que le transport routier unimodal. Instaurer un nouveau cadre réglementaire en la matière ou injecter des financements supplémentaires n’est pas la solution.
A ce jour, force est de constater que le transport multimodal n’est pas très attrayant.

Pour jouer pleinement son rôle dans le système de transport, le transport multimodal doit devenir véritablement concurrentiel et assurer des flux efficaces et fluides au même coût que le transport unimodal.

Il est indispensable que le **transport ferroviaire**, en particulier, soit mieux adapté à un contexte de marché ouvert et s’attèle à résoudre les problèmes de ponctualité, de fiabilité, de prévisibilité et de flexibilité qui ont une incidence négative sur les solutions multimodales impliquant le rail.

De son côté dans son rapport d’activité 2021 Haropa Port entend renforcer son écosystème logistique.

« Dans un enjeu de décarbonation des chaînes logistiques et de déploiement des ZFE (zones à faibles émissions), l’un des piliers de la stratégie de développement de HAROPA PORT vise à renforcer le corridor sur l’ouest parisien ; l’objectif est d’augmenter son influence dans le système de distribution de l’Île-de-France. Un projet visant à l’établissement d’un schéma directeur territorial, foncier et commercial, en lien avec l’évolution des modes de consommation et des systèmes d’approvisionnement a été lancé dès janvier 2022 ».

- **Le projet d’un entrepôt qui aurait toute sa place sur les 7 hectares de friches industrielles aurait ainsi pu être une réponse à ces ambitions vertueuses. Il semble pourtant que Green Dock ne soit pas à la hauteur des ces ambitions.**

1. Nécessités d'évolution de la logistique urbaine et opportunités.

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la MGP (métropole du Grand Paris) va s'imposer à tous les documents d'urbanisme et projets. Pour le SCoT la logistique est indispensable au fonctionnement de la Métropole mais ces activités s'y maintiennent difficilement. L'enjeu pour la Métropole est donc de disposer d'une réelle armature logistique construite avec une hiérarchie des sites, qui intègre le facteur « risques » et permettant approvisionnement et stockage des biens de première nécessité (alimentation, médicaments, etc.).

Le SCoT vise donc à maintenir une offre immobilière adaptée dans la Métropole, à la renouveler, à la développer et à la diversifier pour apporter les réponses à l'ensemble de la chaîne, socle du système logistique métropolitain, et anticiper les situations d'urgence.

Préserver et développer des espaces en bords à voie d'eau, pérennes ou temporaires, notamment pour la logistique urbaine et les activités portuaires (gestion des matériaux de construction et des déblais de chantiers, etc.). **Veiller à ce que ces espaces soient partagés avec les activités de loisirs, de promenade, et de retour à la nature.**

La problématique du coût du foncier qui provoque l'éloignement des sites logistiques de la zone dense, est ainsi confrontée à un contexte de réorganisation du système logistique qui demande une attention particulière portée à la place qu'il occupe sur le territoire

L'opportunité de la friche de 7 hectares de Haropa Port prend toute sa place dans ces démarches, mais encore faut-il la saisir de manière efficace pour répondre aux objectifs d'organisation logistique auxquels il faut associer de manière inséparable les actions à mobiliser pour lutter contre les effets du dérèglement climatique.

Alors que nombre d'entrepôts se développent sur Haropa Port, comme les entrepôts de La Poste ou **Paris Air2 Logistics** sur une friche de 13 hectares¹, la participation d'Haropa Port à l'intermodalité de la chaîne logistique ne peut se satisfaire des objectifs de report fluvial annoncés par Goodman sur le projet Green Dock.

Par ailleurs l'insuffisance des études d'impact de l'entrepôt sur la biodiversité, le paysage, le cadre de vie des habitants confrontés à ce projet, doit encore être évaluée à hauteur de la préconisation 17 du SCoT² de la MGP qui entend « **veiller à ce que ces espaces soient partagés avec les activités de loisirs, de promenade, et de retour à la nature** ».

¹ https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1475/cp8_web.pdf

² <https://www.registre-numerique.fr/scot-metropole-grand-paris/telechargement?document2=61909>

2. Flux.

2.1. Flux routier.

2.1.1. Flux routier et report modal.

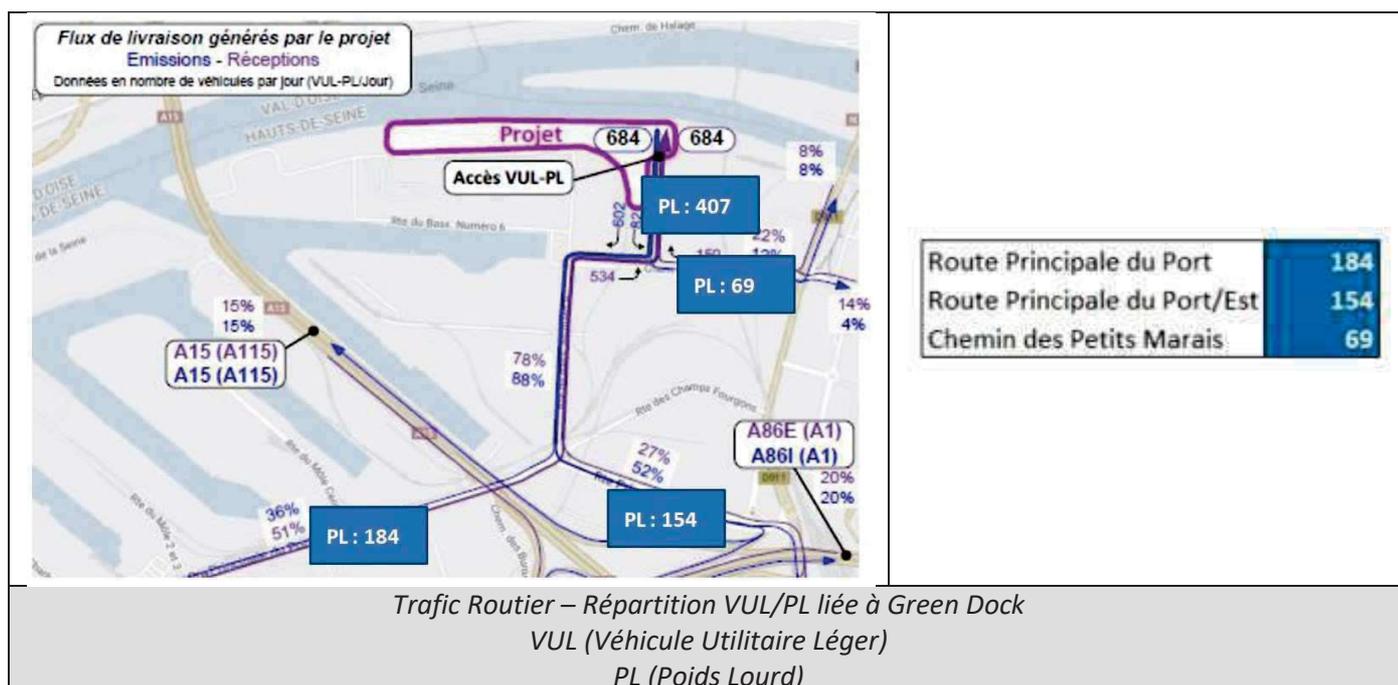
Les informations fournies par le porteur de projet pour estimer concrètement la volonté de report du transport routier vers la voie fluviale ne sont pas suffisamment étayées, et en tout état de cause insuffisantes pour exprimer une volonté réelle de diminuer le transport routier.

Dans le tableau ci-dessous l'échéancier identifiant le report modal éligible de STEF n'est pas justifié. En fonction des hypothèses proposées, ce report modal varie de 10% à 20% dans le meilleur des cas, insuffisant pour l'entrepôt Green Dock, et dérisoire pour les 400 hectares de l'ensemble Haropa Port.

Rotations fluviales quotidiennes	Tonnage distribution quotidien	Report modal éligible	Tonnage fluvial	Solution RoRo+ponton #rotations	Solution Cont.+Barge LU #rotations
SCHENKER	560t	10%	56.0t	1.8	1.9
STEF	650t	10%	65.0t	2	2.3
		20%	130.0t	4.1	4.5
		30%	195.0t	6.1	6.8
CEVA	123t	20%	24.6t	0.8	0.9
Autres	62t	10%	6.2t	0.2	0.2
Total		-	152-282t	4-9	5-10

Transport fluvial aval – Hypothèses projet Green Dock

Dans le schéma ci-dessous il est nécessaire de différencier, en particulier pour les 184 poids lourds transitant par la route principale du port, la part de livraison issue du transfert de marchandise du port de conteneurs de celle des approvisionnements réalisés directement par voie routière



Pour Schenker, déjà présent sur le site du port, l'activité développée sur Green Dock est-elle une nouvelle activité ou un simple transfert ?

2.1.2. Typologie client

La typologie « Client » intervient de manière substantielle dans les mouvements de marchandises sur l'entrepôt. Pour Greendock on ne connaît pas la répartition entre activité de « stockage » et activité de « distribution » dont l'impact sur le taux de rotation des marchandises et des livraisons qui en découlent n'est pas connu et ne peut être évalué à moyen et long terme.

La demande « client » de plus en plus orientée vers l'e-commerce et la livraison rapide influenceront des pratiques de livraison diversifiées telles que magasins spécialisés, drive, points relais.

Les prévisions affichées par Goodman sur la livraison routière risquent d'être sous-évaluées et mettre à mal les grands objectifs de report modal sur le fleuve.

Quels clients seront privilégiés en référence aux 21 postes des filières logistiques (Annexe-1) ?

2.1.3. Fonctionnement de l'entrepôt.

L'exploitation de l'entrepôt est en 2x8 (Plages horaires 6h-14h et 14h-22h).

Comment seront gérées les attentes de poids lourds avant l'ouverture de l'entrepôt avant 6h du matin ?

2.2. Voie fluviale.

Pour VNF (Voies Navigables de France) pour un trafic de 60 passages par jour tout confondu (Plaisance, bateaux à passagers, bateaux de service, etc...), la voie navigable est loin de la saturation à l'inverse des axes routiers.

A long terme (Horizon 2035) le trafic de 9 RoRo émis chaque jour par Green Dock a donc toute sa place et peut largement être amplifié, cependant la gestion de l'espace sur ce ponton va devenir très « Pointue ».

- + Une solution de type **Ro-Ro** : le trafic s'effectuera au moyen d'un ensemble ponton + pousseur sur lequel pourront stationner 20 camions de 3.5t (pouvant contenir environ 1.5t de marchandises)



Solution de type RoRo

Qui va assurer la gestion et les arbitrages pour l'utilisation du ponton ?

Le ponton prévu dans le projet actuel est-il en capacité d'accueillir plus de 9 bateaux par jour ?

Pour un développement conforme aux objectifs de report de la route vers la voie fluviale, le site actuel permettrait-il d'accueillir un nouveau ponton ?

2.3. Réseau ferroviaire.

Le site de Green Dock est équipé d'un embranchement ferroviaire. Le projet envisage de se passer de cet embranchement.

Pourtant Le développement du transport combiné ferroviaire, inscrit dans le projet stratégique de HAROPA PORT, est une des réponses alternatives au transport routier de marchandises, en termes d'objectifs notamment environnementaux.

Dans ce contexte et pour l'année 2022, HAROPA PORT lance ainsi un appel à manifestation d'intérêt (AMI)³ pour recenser les opérateurs de transport combiné souhaitant améliorer la qualité des services existants ou développer de nouveaux services réguliers ferroviaires.

Objectif à terme : développer la compétitivité de l'offre et des volumes opérés de/vers les plateformes ferrées de HAROPA PORT

[Pourquoi ignorer ces intentions dans le cadre du projet Green Dock ?](#)

³ <https://www.haropaport.com/fr/appel-manifestation-dinteret-2022-pour-recenser-les-services-de-transport-combine-ferroviaire>

3. Biodiversité.

Plusieurs types d'enjeux sont à traiter sur ce projet :

- Le diagnostic du site lui-même et les mesures nécessaires à la préservation de la biodiversité qui s'y est installée
- Le diagnostic sur une aire plus large incluant toutes les berges de Seine, la Seine elle-même, la proximité du site Natura2000 de l'île Saint-Denis.
- L'impact du projet en phase travaux puis en phase exploitation.

3.1. Etat initial.

3.1.1 Site du projet.

Le bureau d'étude Biotope a réalisé les inventaires faune / flore qui révèlent la présence de plusieurs espèces à prendre en compte.

Lézard des murailles	Espèce protégée par la loi sur la protection de la nature du 10 juillet 1976 et l'arrêté du 8 janvier 2021 L'enjeu ne peut être qualifié de « faible » comme indiqué dans la présentation du 21 juin 2022.
Serin cini Accenteur mouchet Chardonneret élégant Moineau domestique Bergeronnette grise	Ce cortège d'oiseaux des milieux semi-ouverts et des milieux urbains est considéré comme un enjeu fort par les habitats avérés trouvés sur le site
Peu d'espèces aquatiques	

3.1.2. Site élargi.

3.1.2.1. Observations LPO.



Périmètre élargi hors projet pour tenir compte de la mobilité des oiseaux. Il intègre donc les rives de la Seine et l'extrémité de l'île Saint-Denis depuis le pont d'Épinay.

53 espèces d'oiseaux ont été observées depuis le 1/1/2012. Sur ces espèces 14 sont considérées comme patrimoniales (**définition et liste en Annexe-1**).

On distingue les espèces nicheuses, certaines, probables ou possibles, des espèces hivernantes ou de passage. Il est également tenu compte des espèces qui nichent à proximité mais qui utilisent le périmètre étudié pour se nourrir en période de reproduction (Faucon crécerelle, Sterne pierregarin, etc.). La LPO précise également le statut de menace des espèces de la liste rouge régionale :

EN = en danger
VU = vulnérable
NT = presque menacé

Espèces nicheuses

- secteur du projet (lieu-dit Petits Marais): 20 espèces dont une disparue localement depuis 2013 (Moineau friquet, EN) et 3 nicheuses ailleurs : Hironnelle de fenêtre (NT), Martinet noir, Faucon crécerelle (NT). Les autres sont l'Accenteur mouchet, la Bergeronnette grise (NT), le Chardonneret élégant (NT), la Corneille noire, l'Etourneau sansonnet, la Fauvette à tête noire, la Fauvette grisette, le Merle noir, le Moineau domestique (VU), la Pie bavarde, le Pigeon ramier, le Pouillot véloce, le Rougequeue noir, le Serin cini (EN) et le Troglydte mignon. Il est possible aussi que le Pic vert observé parfois soit nicheur dans le secteur.

- rives de la Seine : Bergeronnette des ruisseaux, Canard colvert, Cygne tuberculé, Gallinule poule-d'eau, Martin-pêcheur d'Europe. le Héron cendré est présent toute l'année sans que l'on sache s'il est nicheur à proximité.

- île Saint Denis (en plus des espèces du secteur du projet) : Grimpereau des jardins, Grive musicienne, Mésange à longue queue (NT), Perruche à collier (?), Pic épeiche, Pigeon colombin (nicheur ? dortoir), Pinson des arbres, Rougegorge familier et peut-être Verdier d'Europe

- cours de la Seine : Mouette rieuse et Sterne pierregarin (VU), ces espèces sont nicheuses au parc des Chanteraines, dans une colonie située à moins de 2km du projet.

Espèces hivernantes ou de passage.

La pointe aval de l'île Saint-Denis héberge hors reproduction un dortoir de Grand Cormoran qui a atteint plus de 700 individus en 2021-2022. Le cours de la Seine près de cette pointe sert de pré-dortoir à des Goélands de 4 espèces (G. argenté, brun, leucophaée et le très rare G. pontique) préalable au rassemblement sur le lac d'Enghien. On peut y trouver aussi, en plus des Mouettes rieuses, la rare M. mélanocéphale. Sur les rives on peut y voir la Bernache du Canada, le Chevalier guignette et le Grèbe castagneux.

L'île peut accueillir une Buse variable, un Pic épeichette (Vu) ou des Grives mauvis ou draine de passage.

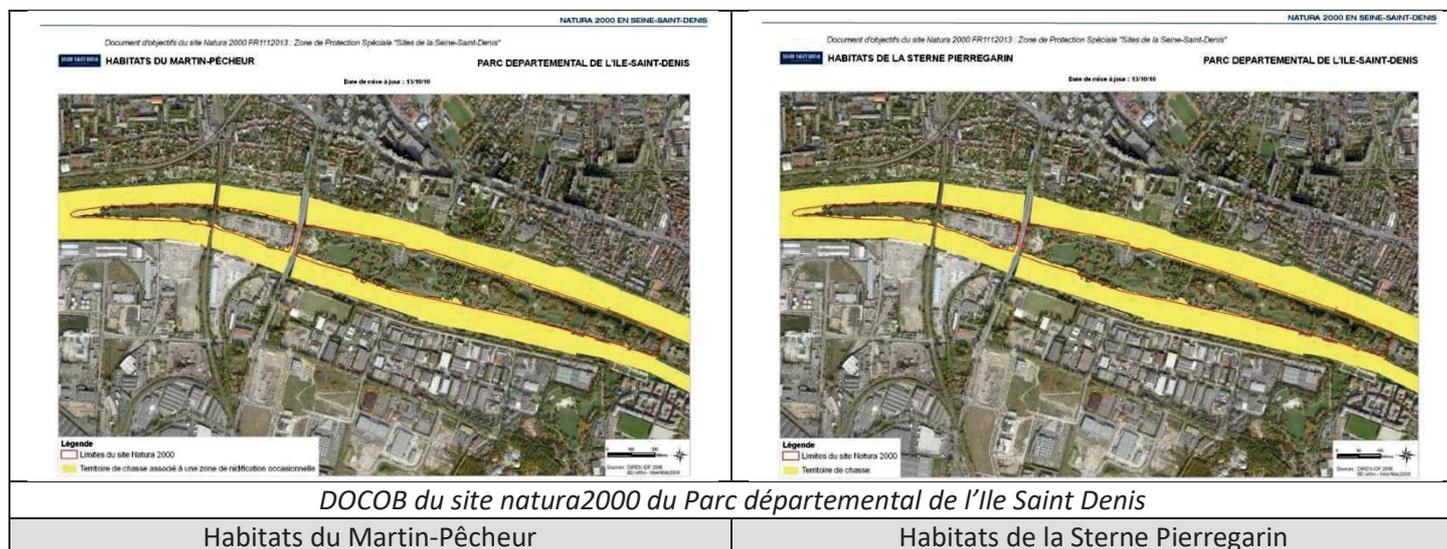
Chiroptères :

Un suivi à minima a été réalisé (une seule nuit) sur la pointe de l'île en 2018, qui a fait ressortir 3 espèces certaines (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl et Pipistrelle de Nathusius) et une espèce probable (Murin de Daubenton).

3.1.2.2. DOCOB du site Natura2000 du Parc départemental de l'Île Saint Denis.

La Sterne Pierregarin chasse sur le petit bras de Seine, le Martin Pêcheur s'y nourrit et niche sur les berges peu végétalisées. La présence de ces deux espèces emblématiques ont permis le classement de la pointe Nord de l'île en site Natura 2000.

Le DOCOB du Parc⁴ mentionne les bras de Seine au droit du projet comme territoire de chasse des ces deux espèces, ce que ne relève pas Biotope.



3.1.2.3. SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique).

Indépendamment de la qualification du petit bras de Seine qui constitue un noyau primaire de la Trame Bleue du territoire, le SRCE a également réalisé un schéma environnemental des berges qui constitue un outil de diagnostic et d'aide à la décision. Il contient notamment une série de cartes intitulées « cartes des orientations d'intervention ».⁵

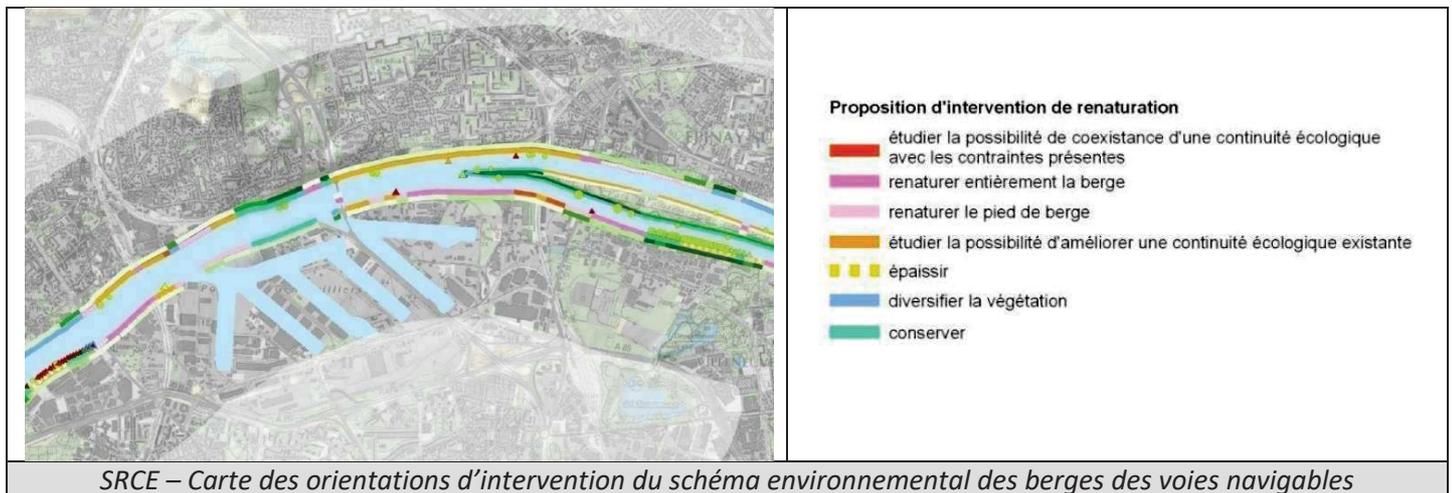
Ces cartes proposent une hiérarchisation du linéaire des berges afin de définir les portions qui sont les plus propices à la renaturation et celles qui doivent être protégées en priorité.

Une « note d'opportunité de renaturation-conservation » a été donnée à chaque tronçon de berge en fonction de la qualité intrinsèque de la berge, de l'intérêt écologique du site, de la situation par rapport à une trame verte et bleue locale et des contraintes particulières au site.

Les berges aménagées dans le cadre du projet Greendock sont considérées dans le SRCE comme berges à renaturer en totalité

⁴ https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Ile_St_Denis_Docob_SSD_080311_bassedef_cle5d7789.pdf

⁵ https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/SRCE2013_21oct2013_T3g-extrait-schema-berges_cle567439.pdf

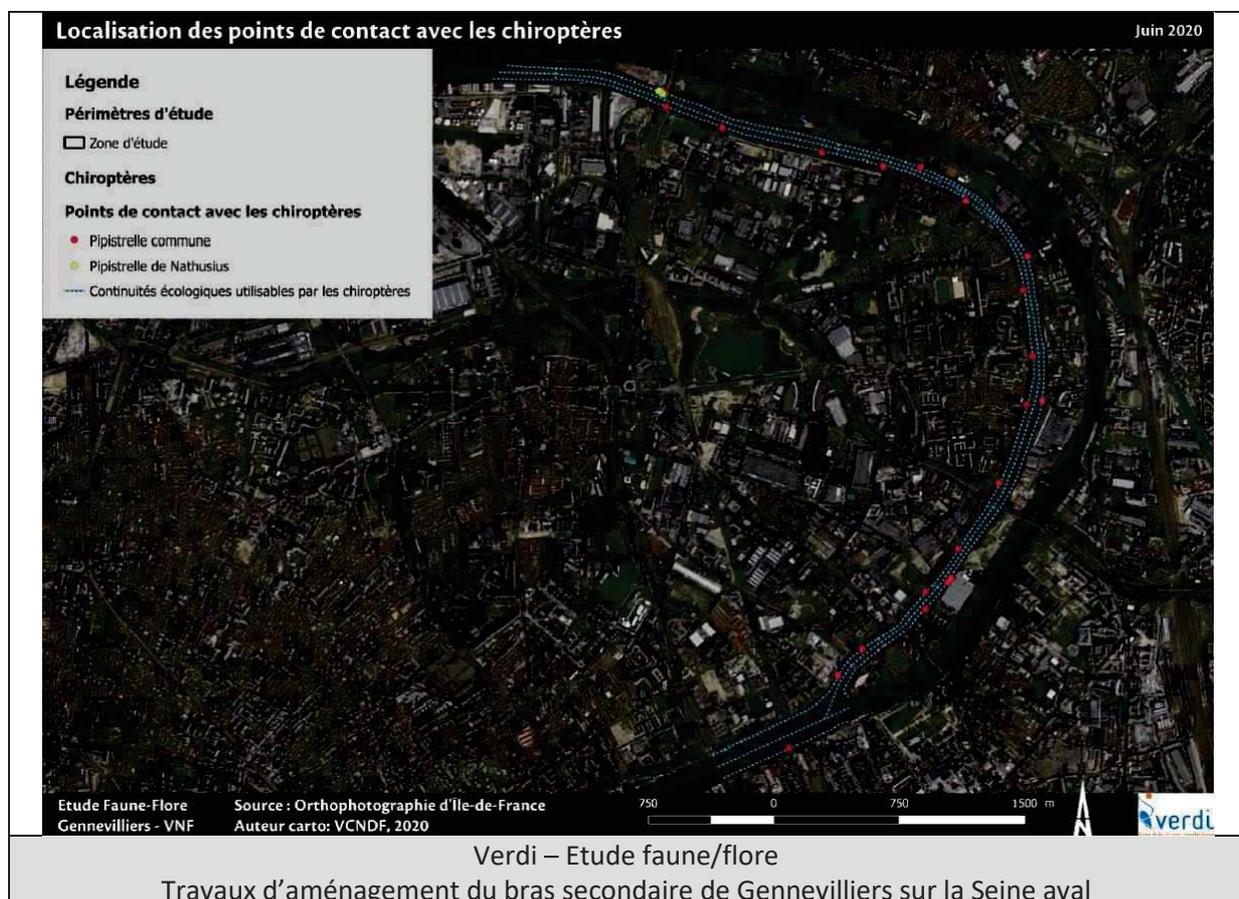


3.1.2.4. Observations VERDI.

A l'occasion du projet de dragage du petit bras de Seine engagé par VNF (Voies navigables de France), une étude faune/flore a été réalisée par le Bureau d'études Verdi sur une partie du périmètre élargi correspondant au projet Green Dock.

Verdi a identifié également ces continuités écologiques comme réseaux utilisables par la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Nathusius.

Ces deux espèces sont en chasse et en transit sur la zone d'étude, elles sont sur la liste des mammifères protégés sur l'ensemble du territoire



3.2. Impact du projet.

Impacts du projet	
Phase Travaux : démolition/construction	
Destruction des habitats (Mesure d'accompagnement MA01)	En amont de la phase de démolition, préciser les mesures de compensation mises en œuvre pour la totalité des habitats du site : amphibiens et avifaune.
Impact sonore, poussières, qualité de l'air	Indiquer les mesures mises en œuvre pour limiter les niveaux sonores et leur impact sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis : * démolition des bâtiments * démolition des dalles en béton
	Indiquer les mesures prises pour maîtriser les émissions de poussières
	Démolitions : Indiquer les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport pour l'évacuation des déchets de chantier (Mesure de réduction MR03)
	Indiquer les mesures prises pour limiter l'impact sonore des engins de chantier et des véhicules de transport de matériaux pour la construction de l'entrepôt et des voies de communication. (Mesure de réduction MR03)
	Quelles mesures seront mises en place pour mesurer la dégradation de la qualité de l'air, sur le site et sur la pointe aval de l'Île-Saint Denis.
Espèces invasives	<u>L'Ailante glanduleux, la Renouée du Japon, le Robinier faux-acacia</u> sont des espèces répertoriées sur le site Etude d'impact VERDI/Enquête publique VNF/Page 193). Quelles mesures pour éviter leur dispersion (Mesure de réduction MR05)-
Ponton sur la Seine	Quel impact sur la biodiversité des engins de construction : berges et faune aquatique
Phase Exploitation.	
Impact sonore	Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée, en particulier sur la pointe aval de L'Île Saint-Denis et la perturbation pour l'avifaune.
Pollution lumineuse. (Mesure de réduction MR06)	La pollution lumineuse est due à la circulation des véhicules dans l'entrepôt, les voies d'accès à l'entrepôt, les circulations des véhicules pour les accès au ponton. La pollution lumineuse est liée à l'éclairage interne permanent de l'entrepôt
	Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée, en particulier sur la pointe aval de L'Île Saint-Denis et la perturbation sur l'avifaune

	<p>Aucune évaluation de l'impact n'est quantifiée sur les continuités écologiques utilisables par les chiroptères au droit de projet.</p> <p>Les conclusions de l'étude luminosité menée par BE Ingelux qualifie les impacts des éclairages comme négligeables.</p> <p>Malgré les précautions apportées à l'organisation de l'éclairage extérieur, la circulation des VUL en bordure de Seine aura un impact non négligeable en période nocturne.</p> <p>La « masse lumineuse » des bâtiments sur un linéaire de plus de 30 mètres face au site Natura 2000 aura un impact « fort ».</p>
Eaux pluviales (Mesure de réduction MR07)	<p>Gestion des pluies courantes : gestion à la parcelle.</p> <p>Gestion des pluies fortes et extrêmes : quelles mesures pour le stockage et le rejet à débit limité.</p>
Hauteur de l'entrepôt	Mesurer et réduire l'impact de l'obstacle créé qui perturbe les déplacements des oiseaux
Berges	Quelles mesures pour renaturation préconisée par le SRCE
Pleine terre (Mesure d'accompagnement MA02)	<p>Quelle sera la superficie totale de pleine terre sur le site, seul indicateur permettant de mesurer les efforts de préservation de la biodiversité.</p> <p>Indiquer en particulier la préservation de pleine terre sur la bande de 30 mètres entre la crête de berge et la façade de l'entrepôt sur tout le linéaire de l'entrepôt</p>



Incidences Natura2000



Sur un linéaire de près de 700 mètres, le projet Green Dock est face au site Natura2000 du parc départemental de l'Île Saint-Denis à une distance de 60 mètres sur la moitié de ce linéaire.

Le Parc départemental de l'Île Saint-Denis fait partie du site Natura2000 de la Seine-Saint-Denis qui est composé de 15 entités.

Le DOCOB (Document d'objectifs) fixe les mesures de gestion et actions à mettre en œuvre afin de garantir la conservation des 12 espèces d'oiseaux ayant valu la désignation du site.

Actions prioritaires retenues dans le plan d'action

Sanctuariser le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis : préserver la fonctionnalité et des capacités d'accueil pour l'avifaune des différentes entités du site

Valoriser le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis (richesse écologique à démontrer/confirmer/conforter, espace de respiration...)

Obtenir des évaluations des incidences Natura 2000 exemplaires au travers de l'information et l'accompagnement des collectivités

Augmenter la capacité d'accueil des oiseaux sur le site Natura 2000 de Seine- Saint-Denis.

Les mesures de réduction et d'évitement proposées dans l'évaluation des impacts identifiées ci-dessus, doivent être en phase avec toutes ces actions.

Axes qui sous-tendent la démarche Natura 2000

La concertation avec le comité de pilotage et le DOCOB du site, pour accompagner le porteur de projet afin d'éviter ou au moins de limiter **les impacts potentiels négatifs des aménagements** urbains sur les enjeux de conservation du site Natura 2000.

La prévention des dommages par la réalisation d'évaluations des incidences, argumentées et conclusives, pour tout projet ou activité susceptible de porter atteinte au site Natura 2000 ou à proximité. Un atout pour le territoire à la condition de **penser différemment les projets urbains à proximité.**

4. Energie

Les besoins en énergie de l'entrepôt n'ont pas été présentés.

- Un tel bâtiment est pourtant particulièrement énergivore en particulier pour assurer, sur les 80 000 m² d'entreposage, un éclairage continu et le maintien d'une température assurant des conditions de travail acceptables pour les 420 employés qui y travailleront, malgré des ouvertures permanentes sur l'extérieur.
- De même la consommation électrique de 35 000 m² parkings PL et VL doit être évaluée.
- Le client STEF a besoin de groupes frigorifiques pour son activité, une part importante de l'énergie lui sera donc consacrée.
- Les engins de manutention et de transfert sur le ponton nécessiteront pour leur part des sources d'énergie non communiquées.

Il est annoncé pêle-mêle des productions d'énergie à partir de sources de géothermie, à partir de pompes à chaleur, à partir de la toiture équipée de panneaux photovoltaïques,.

Sur 27 000 m² de toiture une couverture totale en production électrique ou eau chaude sanitaire aurait été plus conforme aux principes avérés d'autonomie énergétique.

La ferme urbaine isolée de tout contact avec la clientèle a un intérêt très limité sur ces toitures, sinon aucun intérêt.

Le PCAEM (Plan Climat Air Energie Métropolitain)⁶ souligne forces et faiblesse de ces sources d'énergie alternatives.

Sur le territoire Boucle Nord de la Seine, la géothermie de minime importance ouverte pourrait couvrir une part non négligeable des consommations d'énergies cumulées du résidentiel et du tertiaire. De même l'énergie solaire constitue un levier intéressant pour réduire la dépendance énergétique de la métropole et accroître ainsi la production locale d'énergie.

Pour sa part l'ADEME et l'ARENE identifient le territoire métropolitain comme espace à fort potentiel pour le développement thermique dans le tertiaire.

⁶ http://www.metropolegrandparis.fr/sites/default/files/2019-01/Synt%C3%A8se_PCAEM.pdf

5. Paysage.

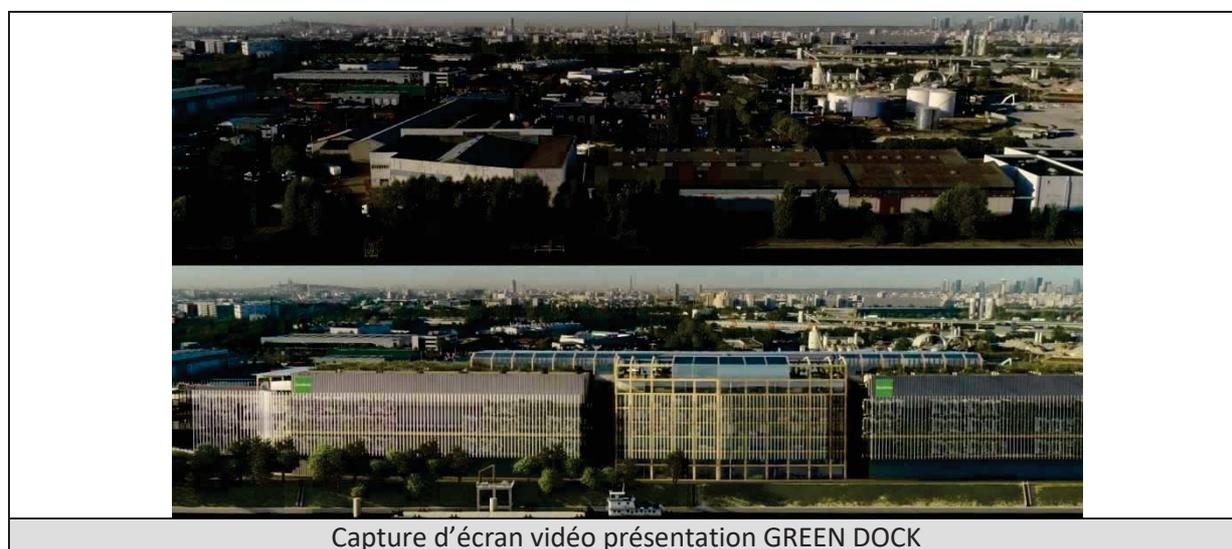
Vu l'importance imposante du bâtiment proposé, la thématique du paysage aurait dû être traitée de manière plus robuste.

Les vues comparatives présentées en particulier par le cabinet d'architectes **Architecture et Paysage**, dans l'atelier du 28 juin sont trompeuses et doivent donner une vision plus exacte de l'évolution du paysage.



Par ailleurs la hauteur de 18 mètres de ce bâtiment, identifié comme repère dans toutes les vues, ne peut être retenue comme représentative du linéaire actuel d'entrepôts qui est en moyenne à 15 ou 16 mètres au faîtage.

La vidéo présentée en atelier met en parallèle état initial et impact du projet. La vue ci-dessous montre une suppression importante de la partie arborée qui ne peut être acceptée comme telle.



Pour la bonne information du public il serait important de montrer une vue du projet par rapport à des repères connus à proximité du site : Pont de l'autoroute A15, ensemble commercial Quartz à Villeneuve-la-Garenne.

6. Intégration environnementale.

6.1. Qualité de l'air / Antéagroup.

L'impact du projet sur la qualité de l'air dans l'environnement proche est jugé peu significatif. La qualité de l'air dans l'environnement proche n'a pas été évaluée; le personnel travaillant sur le site, en particulier dans un espace « confiné » d'entreposage, va être exposé aux émissions de polluants liées à la circulation de tous les véhicules (PL et VUL) mais également aux outils de manutention.

Le projet doit identifier les moyens assurant le maintien de la bonne qualité de l'air pour tous les salariés du site

6.2. Etude luminosité / Ingelux.

6.2.1. Impact Natura2000.

Selon l'Union Astronomique Internationale, il y a **pollution lumineuse** lorsque sur une région géographique clairement délimitée, la lumière artificielle propagée dans le ciel nocturne est supérieure à 10% de sa luminosité naturelle la nuit. Plus de 80 % de l'humanité vit sous un ciel ainsi pollué.

L'impact du projet Green Dock doit ainsi être mesuré pour sa participation à la pollution lumineuse déjà présente sur le site et pas seulement à la pollution générée par son seul impact.

Les éclairages des voies, PL et VUL transitant sur le site de 6h à 22h ne sont pas concrètement prises en compte dans les conclusions formulées par le BE Ingelux.

L'éclairage intérieur du bâtiment est analysé comme l'apport d'un éclairage notable sur la berge du site Natura2000, en particulier face aux zones de bureau de l'entrepôt. L'incidence de cet impact sur le site doit être concrètement évalué et pas seulement identifié.

Le BE Ingelux estime que la perte d'ensoleillement de 55 heures par an sur le site Natura2000 est partie négligeable, tant cette perte ne correspond qu'à une perte de 1,5% par an. Cette appréciation est « hautement » insidieuse.

Il n'a pas été envisagé de mesurer ce taux de perte réelle d'ensoleillement sur la seule période hivernale, le taux pouvant être estimé à hauteur de l'ordre de 20% sur les mois de décembre et janvier.

Les solutions d'évitement ou à minima de réduction restent à proposer par le porteur de projet.

Ces mesures ERC doivent en particulier intégrer la protection du terrain de chasse des chiroptères repéré sur ce petit bras de Seine par le BE Verdi (Voir Biodiversité § 3.1.2.4).

6.2.2. Impact Epinay-sur-Seine.

Les éclairages artificiels extérieurs, l'éclairage intérieur des bâtiments, la pollution lumineuse apportée par la circulation de tous les véhicules (PL,VUL,VL) en extérieur et dans l'entrepôt, en particulier sur les rampes d'accès, seront quasi permanentes de 6h à 22h ne sont ici aussi pas suffisamment prises en compte dans les conclusions formulées par le BE Ingelux.

Une des pistes d'amélioration évoquée à propos de « l'éclairage temporaire du site » est difficilement entendable alors qu'il est probable que certains PL de livraison se présenteront sur le

site avant l'heure d'ouverture des portes à 6h.

Les mesures d'évitement doivent être clairement décrites.

6.3. Etude acoustique / Venatech.

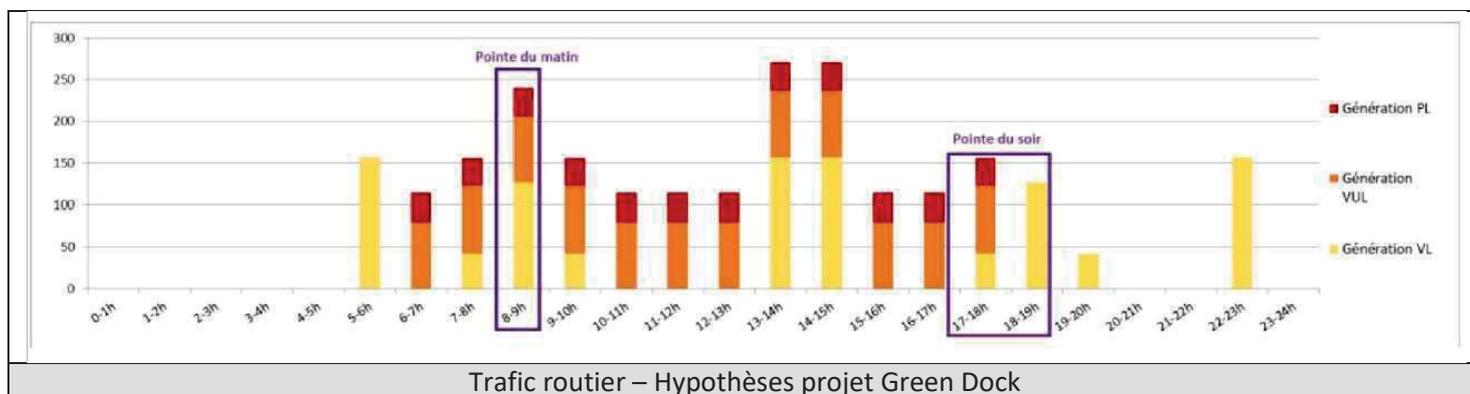
Les conclusions du BE Venatech sont alarmantes quant à l'impact de Green Dock sur l'environnement. Ces conclusions sont à rapprocher de plus aux résultats des études engagées par le Conseil National du Bruit (CNB) et l'Agence de la Transition écologique (ADEME) sur l'évaluation du coût social du bruit en France.

Cette étude conclut à une augmentation très significative (+98,3 milliards d'euros par an) de ce coût par rapport à la première étude publiée par l'ADEME en 2016. C'est le bruit des transports qui représente la majeure partie de ce coût social (**68,4%**), soit 106,4 Md€/an, principalement le bruit routier qui représente 51,8% du coût total.

Cette étude identifie également les impacts non sanitaires non tangibles (également appelés non marchands) : ces impacts ne sont pas pris en compte dans le périmètre de l'étude réalisée par le CNB et l'ADEME mais comprennent par exemple la dégradation des écosystèmes et la perte de biodiversité liées au bruit, dont le coût n'est pas encore estimable, faute de données et d'études suffisamment précises pour permettre une quantification.

Pour la biodiversité et l'incidence Natura2000 le BE Venatech ne fait aucune évaluation.

Les études proposées par le BE Venatech sont à rapprocher de l'analyse des flux présentée dans le 1^{er} atelier de concertation.



Ce tableau montre en particulier une fréquence de circulation de :

- Un véhicule toutes les 10 secondes aux heures de pointe : 8-9 h et 11-15 h,
- Un véhicule toutes les 24 secondes sur les tranches horaires de : 7-8 h, 9-10 h, 17-18 h,
- Un véhicule toutes les 30 secondes sur les autres tranches horaires de 6h à 19h

Les commentaires de ce tableau précisent par ailleurs que les flux PL se concentreront :

- La nuit sur les activités de distributions (Réception de marchandises)
- Sur 24 h pour les activités de stockage (Réception et envoi des marchandises)

Malgré les mises en conformité proposées par Venatech, le bruit de fond induit par l'entrepôt sera perceptible sur les 2/3 d'une journée.

Il aurait été utile pour une bonne appréciation de cet impact de fournir des données sur l'état initial du volume sonore avant le projet proposé.

Il sera également nécessaire de préciser méthode et fréquence des contrôles périodiques des niveaux de bruit en limite de propriété et en zone d'émergence réglementée, après la mise en fonctionnement de l'entrepôt.

Il faudra également définir les mesures envisagées en cas de dépassement des valeurs réglementaires.

6.4. Bilan carbone du projet.

Une évaluation chiffrée du projet doit être présentée permettant d'évaluer sa contribution aux émissions de GES (gaz à effet de serre) et au dérèglement climatique

Cette évaluation doit prendre en compte à minima :

- Les démolitions (Energie, Transport et traitement des déblais)
- La construction (Energie, transport des matériaux, nature des matériaux)
- L'exploitation (Energie et transports)
- Le stockage du carbone

En réunion de lancement de la concertation Il a été présenté une contribution au changement climatique qui annonce « *100% de compensation carbone pour les émissions résiduelles liées à la construction du bâtiment* ».

Cette compensation ne doit être que marginale.

7. Emploi.

Les éléments fournis au cours des différents ateliers ne permettent de mesurer clairement création d'emplois et transfert d'emplois pour des activités déjà existantes sur le port.

Ce point doit être précisément établi.

Le nombre de trajets en VL démontre la faiblesse du site en desserte de transports en commun.

Pole Emploi a bien souligné les problèmes de mobilités du personnel employé sur le port. Pour le projet Green Dock, Pole Emploi fait état également de la forte tension sur les métiers essentiels à la bonne marche de ce type d'entrepôt. Cette tension est liée aussi bien à une faible attractivité, des salaires faibles, des horaires décalés.

L'Edition 2021 pour les « chiffres clés du transport » édité par le ministère de la transition énergétique montre également la précarité des métiers proposés sur le site de Green Dock. Le taux de recours à l'intérim mesuré en 2019 est en forte hausse de près de 7% par rapport à 2012, ce qui dénote une forte augmentation de la précarité de l'emploi.

De son côté Haropa Port a réalisé en 2015 un PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise). Ce plan aurait dû prendre en compte les 8 000 emplois directs (Source Communauté Portuaire du Port de Gennevilliers) et l'ensemble des déplacements pour la plupart réalisés en horaires décalés.

8. Risques industriels.

Le projet Green Dock sur 4 niveaux et une circulation permanente de PL ou VUL présente des risques Comment seront collectées les eaux de ruissellement issues des voies de circulation des véhicules, internes et externes à l'entrepôt. Ces eaux devront être collectées de manière séparée des eaux de toiture, réputées moins polluées, et stockées dans un bassin étanche avant traitement grâce à un

séparateur à hydrocarbures. Pour le déversement de pollutions (pollution accidentelle ou eaux d'extinction d'incendie), un bassin différent sera-t-il mis en œuvre afin de pouvoir récupérer et traiter les eaux polluées et éviter la contamination des milieux ?

Indiquer en particulier si ces bassins de stockage temporaires seront extérieurs à l'entrepôt, et réduiront de fait le pourcentage de pleine terre annoncé à 21%.

9. Retours d'expérience

Faire un retour d'expérience sur les services déjà mis en œuvre pour la voie fluviale et les raisons des succès et des échecs.

Distinguer en particulier les services offerts par le projet Green Dock, différents de ceux offerts par les prestataires du « dernier kilomètre ».

Tableau 2 Capacités de transport et tailles des lots (source : Marie Douet, Didier Baudry, Cerema 2019)

Services	Nombre d'unités (colis, palettes, conteneurs, caisses mobiles)	Capacité	Tonnage	Équipement de manutention	sources
Point P (produits BTP)	Environ 245 palettes		1 470 tonnes (1)	Grue de bord	Cerema
Blue Line Logistics (produits BTP, palettisés)	198 palettes sur un niveau	Deux niveaux	300 tonnes (1)	Grue de bord	Cerema
Vert chez Vous (par jour), service arrêté	2 000 à 3 000 colis	144 m ³	14 tonnes (2)	Grue de bord	VNF
Franprix (par jour)	28 caisses mobiles au départ, 48 caisses mobiles actuellement	450 palettes par jour	480 tonnes (2)	Reachstacker	Cerema
Fludis (inauguré en septembre 2019)	3 000 colis	700 m ²	Non communiqué	Grue de bord	EMME (3)
Pour comparaison : Barge Freycinet 38,5m*5,05m		400m ³	350 tonnes (1) équivalent à 14 camions		CNBA (4), Cabinet Lebéfaude

Source CEREMA – La logistique urbaine fluviale – *Connaitre pour agir*

Synthèse

Le SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable) du port de Gennevilliers affirme des objectifs en phase avec les nécessaires adaptations du port aux nouvelles exigences économiques et environnementales, tout en améliorant l'insertion urbaine et paysagère.

Le premier objectif affiché par le SODD exprime par ailleurs les ambitions de faire de la plateforme de Gennevilliers un Hub majeur de la logistique durable par le développement d'une multimodalité nécessitée par la complexité des approvisionnements en Ile de France et la MGP en particulier.

Le projet Green Dock proposé aujourd'hui ne remplit quasiment aucune case de ce schéma vertueux.

Comme il a été souligné à plusieurs reprises, les espaces fonciers du port sont de moins en moins disponibles et doivent être donc valorisés dans une démarche qui s'intègre strictement dans les objectifs annoncés qui ne doivent pas rester un simple discours.

En premier lieu le projet Green Dock met totalement en porte à faux l'intermodalité que promeut l'objectif 1 du SODD.

Un premier point concerne le choix du lieu, l'implantation d'un système de distribution par voie fluviale situé dans l'un des espaces les plus contraints du port, qui apparaît ici comme une erreur stratégique. Toutes les prévisions confirment l'impérative nécessité de diminuer la congestion automobile dans le périmètre de la MGP en particulier par une utilisation accentuée de la Seine et les canaux ; pourtant le projet proposé ici permettra au mieux un report modal de 20%, à un horizon incertain de 2035. Cette performance permettra à peine d'absorber les volumes supplémentaires de consommation de la population de l'Ile de France d'ici 2035.

Un deuxième point concerne les évolutions d'un site, qui ne permettra aucune extension, ne proposant ainsi de réponse ni aux attentes futures, ni aux exigences environnementales pourtant suffisamment connues. Il est ici de la responsabilité de Haropa Port de définir une stratégie à moyen et long terme d'aménagement du port, en cohérence avec les objectifs et ne plus répondre au coup par coup au gré des opportunités. L'ambition de report modal doit se mesurer à l'échelle du port et ne peut se satisfaire de la mise en œuvre d'un projet privé dont les résolutions environnementales restent à démontrer.

Un dernier point concerne enfin les moyens à mettre en œuvre pour développer le trafic fluvial. L'action 1a du SODD propose de « *Réserver les terrains bénéficiant d'ouvrages fluviaux de transbordement aux entreprises générant du trafic fluvial.* ». Les projets engagés sur le port révèlent que cette action est peu suivie d'effets.

En deuxième lieu le projet Green Dock est également en opposition avec l'objectif 2 du SODD.

Les objectifs d'insertion urbaine et paysagère ne semblent pas avoir la même résonance pour les promoteurs et les citoyens qui resteront les seuls juges de cette intégration.

Le moyen 6b du SODD définit la qualification urbaine et paysagère des limites périphériques de la plate-forme portuaire : « *Les lisières de l'emprise portuaire, celles avec la Seine et les grandes infrastructures de transport sont des paysages quotidiennement perçus par des centaines de milliers de franciliens. Elles représentent la façade paysagère du port de Gennevilliers et participent activement à son image. A l'exception du bord de Seine, ces espaces sont encore peu qualifiés et donnent un sentiment de délaissement. Leurs gestions restent délicates car ces espaces situés à la limite des zones d'intervention des différents acteurs du territoire.* »

Les berges de Seine méritent une autre vision du paysage, en particulier dans un environnement

urbain dense, sans ajouter une densification à une sur-densification déjà subie. Même si ces nuisances ne sont pas identifiées au même titre que les pollutions urbaines mieux quantifiées, telles que nuisances sonores ou qualité de l'air, leurs présences permanentes est une atteinte au cadre de vie loin d'avoir été prise en compte dans le projet.

Une nouvelle fois les intentions ne sont pas à la hauteur des ambitions qui proclament que *«../ l'ensemble des riverains situés en périphérie (du port) soient protégés par une surface « tampon » constitués soit d'espaces naturels, soit de bâtiment logistique de qualité architecturale, /... »*

La barrière de Green Dock à 30 mètres de la Seine semble plutôt être là pour constituer le port en « forteresse » plutôt que pour l'intégrer dans l'environnement urbain.

La stratégie d'Haropa Port aurait dû privilégier l'implantation d'entrepôts de grande hauteur à l'intérieur du périmètre du port et favoriser des structures légères sur la périphérie.

Le SODD marque ici ses limites et ses insuffisances qui ne peuvent le faire reconnaître seulement comme un exercice de style.

Pour toutes ces raisons il est demandé à Haropa Port de revoir entièrement sa copie.

ANNEXE-1

Filières logistiques

LES 21 POSTES DES FILIÈRES LOGISTIQUES

Variable	Libellé variable	Définition
ALIM	Grossiste alimentaire	Intermédiaire entre le producteur et le détaillant dans le domaine alimentaire
BOISS	Grossiste boisson	Intermédiaire entre le producteur et le détaillant dans le domaine des boissons (en général à destination des cafés-hôtels-restaurants)
BTP	Activités du Bâtiment et des Travaux Publics	Entreposage de matériaux et outils destinés aux activités du Bâtiment et des Travaux Publics
COLIS	Agence messagerie monocolis	La messagerie monocolis s'applique à un colis unique pour un même bordereau. La facturation se fait au colis et non à l'envoi. Le poids du colis est limité à une trentaine de kg et ses dimensions sont calibrées.
DISPE	Grande distribution spécialisée	Grande distribution hors alimentaire (Galeries Lafayette, Leroy-Merlin, Décathlon...).
DISTRIB	Grande distribution généraliste	Toute la grande distribution des magasins généralistes (groupe Casino, Auchan, Carrefour, E.Leclerc, Tang...).
EGEN	E-commerce généraliste	Cybermarchés (Ooshop, Hours...)
ESPE	E-commerce spécialisé	Autres enseignes du e-commerce (équipement de la personne et de la maison)
FROID	Prestataire de logistique frigorifique	Prestataires logistiques spécialisés dans la température dirigée (Stef, Martin Brower...)
GFINI	Grossiste en biens d'équipement	Intermédiaire entre le producteur et le détaillant dans le domaine des biens d'équipement.
GINDUS	Grossiste industriel	Fournisseur interindustriel de biens d'équipement correspondant aux besoins des entreprises à se fournir en équipements afin de mener à bien leur activité
HUB	Hub de messagerie	C'est le point central d'une organisation logistique destiné à regrouper un grand nombre de colis et d'où partent une multitude de « Spokes » (rayons) qui acheminent la marchandise, depuis leur pays d'origine, jusqu'à leur destination. Sur son hub de Roissy Fedex traite 1 000 tonnes de fret chaque soir.
INDUS	Logistique industrielle	Logistique interne à l'industrie (Renault, l'Oréal, Sanofi...).
PFINI	Prestataire de logistique de distribution	Prestataire pour la logistique de la distribution, qui est la gestion optimisée des flux des commandes clients de l'entrepôt du fournisseur (entrepôt d'usine, entrepôt de distribution...) jusqu'au lieu de livraison convenu dans le contrat commercial.
PINDUS	Prestataire de logistique industrielle	Prestataire pour la logistique interne à l'industrie (Gefco, Kuehne Nagel...)
PRESTA	Prestataire de logistique généraliste	Prestataire pour la logistique généraliste (Geodis, ID Logistics, Kuehne+Nagel...).
SPECIAL	Transport spécialisé	Transport spécialisé (presse, transport international, feroutage, aérien, frigorifique...)
TLGEN	Transport et logistique généraliste	Transport ET logistique généralistes (Deret, VIR...).
TLSPE	Transport et logistique spécialisée	Transport ET logistique spécialisés (pharmacie, levages, froid, presse...).
TOUT	Agence de transport généraliste	Transport généraliste.
TRADI	Agence de messagerie traditionnelle	La messagerie traditionnelle correspond à des envois plus lourds et volumineux que la messagerie monocolis avec des délais de livraison supérieurs à 24 h (Heppner, Mory Ducros, Geodis Calberson...).

N.B. : Ces différentes catégories peuvent parfois se recouper et créer des ambiguïtés. Ainsi une même activité, voire une même entreprise verra ses établissements classés dans l'un ou l'autre de ces 21 postes. Typiquement un prestataire spécialisé dans la logistique du froid sera parfois classé dans FROID, parfois dans TLSPE ou encore dans SPECIAL.

ANNEXE-2

LPO – Espèces patrimoniales

Nom vernaculaire	Nom scientifique	Annexe I Directive Oiseaux	Evolution Europe	UICN Monde	Liste rouge France			Liste rouge IDF	Rareté IDF			ZNIEFF Ile de France nicheurs	ZNIEFF Ile de France hiver	SCAP (Stratégie de Création d'Aires Protégées)
					Nicheur	Hivernant	Migrateur	Nicheur	Nicheur	Migrateur	Hivernant	(Cples nicheurs nécessaires)	(Hivernants nécessaires)	
Accenteur mouchet	Prunella modularis	-	baisse modérée	LC	LC	NAC	-	NT	Abondant	Abondant	Abondant	-	-	-
Bergeronnette grise	Motacilla alba	-	stable	LC	LC	NAd	-	NT	Commun	Commun	Peu Commun	-	-	-
Chardonneret élégant	Carduelis carduelis	-	augmentation modér	LC	VU	NAd	NAd	NT	Commun	Commun	Commun	-	-	-
Faucon crécerelle	Falco tinnunculus	-	baisse modérée	LC	NT	NAd	NAd	NT	Peu commun	Peu commun	Peu Commun	-	-	-
Goéland pontique	Larus cachinnans	-	-	LC	-	-	NAC	0	-	Très Rare	Très Rare	-	-	-
Hirondelle de fenêtre	Delichon urbicum	-	baisse modérée	LC	NT	-	DD	NT	Commun	Commun	-	-	-	-
Martinet noir	Apus apus	-	stable	LC	NT	-	DD	-	Très Commun	Très Commun	-	-	-	-
Martin-pêcheur d'Europe	Alcedo atthis	Oui	stable	LC	VU	NAC	-	-	Rare	Rare	Rare	5	-	-
Mésange à longue queue	Aegithalos caudatus	-	stable	LC	LC	-	NAb	NT	Très Commun	Très Commun	Très Commun	-	-	-
Moineau friquet	Passer montanus	-	baisse modérée	LC	EN	-	-	EN	Peu Commun	Peu Commun	Peu Commun	5	-	-
Mouette mélanocéphale	Larus melanocephalus	Oui	-	LC	LC	NAC	NAC	NT	Peu Commun	Peu Commun	Très Rare	-	-	-
Pic épeichette	Dendrocopos minor	-	-	LC	VU	-	-	VU	Peu Commun	Peu Commun	Peu Commun	-	-	-
Serin cini	Serinus serinus	-	baisse modérée	LC	VU	-	NAd	EN	Commun	Peu Commun	Peu Commun	-	-	-
Sterne pierregarin	Sterna hirundo	Oui	-	LC	LC	NAd	LC	VU	Peu Commun	Peu Commun	Occasionnel	10	-	Oui

Les critères de patrimonialité

Que ce soit en raison de leur biologie, de leur degré de rareté ou bien de leur aire de distribution, les espèces présentent un intérêt différent en fonction de l'échelle géographique et/ou du contexte dans lequel on se place. Plusieurs critères peuvent alors être utilisés afin de définir, à ces différents échelons, leur degré de patrimonialité.

Une espèce peut être considérée comme ayant un intérêt patrimonial si elle entre dans les catégories suivantes :



- elle figure à l'annexe 1 de la "directive oiseaux", et, à ce titre, justifie la création d'une Zone de Protection Spéciale (ZPS) dès que sa population est significative
- elle est en "Forte baisse" en Europe (KLVAŇOVÁ *et al.*, 2021)



- elle est "Quasi-menacée", "Vulnérable", "En danger" ou "En danger critique d'extinction" sur la liste rouge des oiseaux menacés en France métropolitaine (COLAS, 2016)



- elle est nicheuse, migratrice ou hivernante "Rare", "Très rare" ou "Occasionnelle" (LE MARECHAL *et al.*, 2013)
- elle niche et est nicheuse "Quasi-Menacée", "Vulnérable", "En Danger" ou "En Danger Critique" (Agence Régionale de la Biodiversité, 2018 - Liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Île-de-France - <http://arb-idf.fr/publication/liste-rouge-regionale-des-oiseaux-nicheurs-d-ile-de-france-2018>) [en ligne]
- elle remplit les conditions de création d'une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) (DRIEE Île-de-France, 2018)
- elle figure sur la liste des espèces déterminantes du Schéma de Création d'Aire Protégée (SCAP)



CR de la réunion publique concernant le projet de Placoplatre sur le Fort de Vaujours. Vaujours le 6 décembre 2022

Thématiques proposées par la commission d'enquête pour canaliser les questions du public après la présentation de Placoplatre.

1. Pollutions résiduelles
 2. Potentielles nuisances liées à l'exploitation
 3. Impact du projet sur les sols et la biodiversité
 4. Solutions alternatives
 5. Autres problématiques
-

Public 30 à 40 personnes

En préambule, une observation sur les concertations vantées par Placoplatre comme exemplaires, mais qui ne se sont pourtant limitées qu'à une simple information, au même titre que les CSS (Commission de Suivi de Site) mises en place aux forceps par les préfets de Seine-et-Marne et Seine-Saint-Denis, sous la pression des associations.

La dernière concertation menée en 2018 sous l'égide de la CNDP a donné lieu en particulier à un avis des garants qui n'a pas été suivi par Placoplatre.

Les élus présents notent de plus avec véhémence l'absence de l'Etat dans cette réunion alors que beaucoup de questionnements le concernent et qu'aucune réponse ne peut être apportée en leur absence.

1. Pollutions résiduelles

Beaucoup d'incertitudes encore sur la dépollution définitive du site et sur le flou entretenu pour la suite de l'exploitation sur la totalité du Fort après la présentation faite sur la phase dite « Phase-1 » au seul titre de l'ICPE. Les incertitudes ne sont pas levées sur le périmètre global du projet, en particulier sur la phase qui nécessitera la démolition du Fort Central encore à « l'étude ».

L'évaluation environnementale du périmètre global n'est ainsi pas réalisée.

Par ailleurs le diagnostic des pollutions sur la zone de défrichement au nord du site semble aléatoire et même bâclée avec le seul prélèvement de 5 échantillons à 1 mètre et 0,5 mètre.

Il est important de noter que dans son rapport du 17 décembre 2004 la DRIRE (Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement) indiquait que « *il faut rappeler que la détection en surface n'est valable que pour les **premiers centimètres** de sol* », puis « *Précisons qu'une recherche exhaustive conduirait à analyser chaque centimètre de la butte de Vaujours. Par conséquent, il convient donc d'être vigilant en ce qui concerne les travaux de terrassement sur le site* ».

Il semble que cette vigilance ne soit pas le premier principe de ce défrichement.
Attente d'avis de la CRIIRAD sur ce point.

Se pose ensuite la problématique de la dépollution si l'autorisation d'exploitation à ciel ouvert n'est pas accordée. La dépollution définitive du site en reviendrait alors à l'Etat, qui après s'être habilement débarrassé de cette verrue polluée à 15 kilomètres de Paris, devrait se plier à ses obligations de pollueur-payeur. Le fonds « friches » annoncé à 1,45 milliard d'euros, pour la reconquête de friches polluées, est particulièrement adapté au Fort de Vaujours, en particulier dans le cadre de la transition écologique et de la préservation de la biodiversité.

2. Potentielles nuisances liées à l'exploitation.

2.2. Bilan carbone et GES

Alors que Placoplatre insiste sur son expérience de gestion de carrières pour maîtriser nuisances sonores et émissions de poussières à proximité de milieux urbains, les impacts climatiques d'une telle exploitation lui échappent totalement.

Pourtant dans son plaidoyer pour un avenir décarboné, Saint Gobain affirme des objectifs ambitieux de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre (GES) pour répondre à la feuille de route de l'Union européenne qui exige une diminution de 55 % des GES par rapport à leur niveau de 1990... à l'horizon 2030. **C'est demain !**

Saint Gobain continue en enfonçant des portes ouvertes : « ***Il y a urgence, notre planète est en surchauffe*** », et termine par une vérité simple : « ***Penser global, agir local*** » : **et si on commençait à Vaujours.**

Alors que 2030 c'est demain, en 2030 Placoplatre continuera à défricher les 5,6 hectares de zones forestières de la partie nord du site avant de persévérer sur Courtry et sur le périmètre du Fort Central.

Dans l'étude fournie par CITEPA pour l'évaluation globale du bilan carbone du projet, aucune justification n'est fournie sur les méthodes utilisées pour affirmer qu'à l'issue du projet, en 2080, le bilan carbone sera positif.....**où est passée l'urgence ?**

Par ailleurs ce bilan carbone ignore les démolitions passées, aussi bien que celles à venir sur Courtry, en particulier sur le Fort Central dont le bilan doit être « colossal ».

Ce bilan est manifestement incomplet.

Par ailleurs la conservation du Fort et d'une trace patrimoniale de la présence des soldats qui y ont séjourné, n'intéresse pas Placoplatre.

2.2. Etude de circulation.

L'étude de trafic réalisée par CDVIA donne des éléments importants sur l'impact de la circulation des camions sur le réseau routier, quasi exclusivement dédiée aux nécessités de remblaiement.

L'augmentation de trafic est jugée « négligeable » par Placoplatre sur des axes routiers pourtant déjà grands émetteurs de pollutions de l'air et pollutions sonores.

Cependant, pour être concret, à partir de 2026 et pendant 50 ans, à minima 2 camions toutes les 3 ou 4 minutes circuleront tous les jours à proximité du site en aller-retour. Dans les années 2030 une fréquence d'un camion toutes les minutes sera même nécessaire pour combler à la fois Bernouille et Aiguisy.

Une exploitation en souterrain diviserait bien sûr cet impact par un **facteur trois**.

3. **Impact du projet sur les sols et la biodiversité**

L'effondrement de la biodiversité et son impact sur le climat ont bien sûr été soulignés dans le débat sans que la priorité en soit réellement prise en compte par Placoplatre.

La remise en état du site est toujours rabâchée par Placoplatre, alors que c'est une obligation réglementaire, mais les impacts mesurés ci-dessus et les obligations que citoyens, entreprises, industriels doivent s'imposer tout de suite, ne sont pas la priorité.

Les méthodes de sauvegarde des espèces protégées sur la fosse d'Aiguisy, Chiroptères, sont contestées par les naturalistes, et jugées insuffisantes par le CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature), mais ne contrarient pas les ambitions d'exploiter jusqu'au dernier gramme de gypse. Pour la MRAe, il y a également nécessité d'une étude plus précise de l'impact du projet sur les continuités écologiques, encore sans réponse.

Par ailleurs les terres de découverte, en particulier sur les zones de défrichement, potentiellement toujours polluées, seraient remises en place en phase de remblaiement au bout de 30 ans et assureraient ainsi la remise en place simpliste d'un **site toujours pollué**. L'utilisation de ces terres ne peut pas se satisfaire des analyses du bureau d'étude Ginger-Deleo.

C'est également une recommandation de la MRAe.

4. **Solutions alternatives.**

Faute de temps ce thème a été peu développé et surtout détourné par Placoplatre.

Les arguments concernant la nécessité d'une exploitation à ciel ouvert pour maintenir la « plus grande usine » d'Europe ne sont plus entendables tant l'exploitation de Bernouille a déjà démontré le contraire.

Les questionnements de la MRAe concernant aussi bien les projections de réserves adjacentes que la faiblesse du tableau d'évaluation multicritère des solutions de substitutions, considérée comme insuffisamment étayée, sinon biaisée, auraient mérité des justifications autres de simples aspects économiques.

Aucune réponse n'est en particulier donnée sur les prévisions d'exploitation après la « phase-1 », et encore moins sur l'opportunité de l'exploitation sous la Forêt de Bondy qui est pourtant dans la juste continuité du Bois de Bernouille. Les réserves à disposition de Placoplatre à proximité de l'usine de Vaujourns sont volontairement cachées des débats pour justifier une nécessité d'exploitation à ciel ouvert sur le Fort de Vaujourns. Il est pourtant essentiel de rappeler que le classement de cette forêt en « Forêt de protection » est en majeure partie établi pour une exploitation en « souterrain ». La participation active de Placoplatre dans l'enquête publique qui a procédé à ce classement, a bien démontré les ambitions affichées pour cette exploitation.

Un point enfin sur les compléments assurés par le recyclage du plâtre dans le cadre des nouvelles réglementations concernant les filières REP (Responsabilité Elargie des Producteurs).

Dans sa note N° 211 du mois de mai 2022¹, l'APUR fait une estimation des déchets potentiellement recyclables par filière. Pour le plâtre cette estimation est de 410 000 tonnes, ce qui viendrait ainsi en substitution de l'extraction de ressources naturelles et permettrait de compenser le déficit engendré par les pertes liées à une exploitation en cavage. Cette ressource ne doit pas être ignorée, et doit être prise en compte dans les études d'impact ; elle s'ajoute aux ressources adjacentes mentionnées par la MRAe

Francis Redon
Président Environnement 93

¹ https://www.apur.org/sites/default/files/12p211_bd_demolition_service_dechets_btp.pdf



Fort de Vaujours : CR Réunion Publique à Courtry le 16 décembre 2022

La capacité de 70 places de la salle Léon Lehrer était à peine suffisante pour accueillir un public qui s'était mieux mobilisé que pour la première réunion publique de Vaujours . L'absence du maire de Courtry a pourtant été très remarquée, alors que l'Etat était bien représenté par le S/Préfet du Raincy, Patrick Lapouze, et le Directeur de la coordination des politiques publiques et de l'appui territorial de Seine-Saint-Denis, Marc Wenner.

En dehors de l'absence du maire de Courtry, représenté malgré tout par ses adjoints, beaucoup d'élus étaient présents dans la salle : conseil départemental, de Seine-et-Marne et de Seine-Saint-Denis, députés, élus locaux. On peut dès aujourd'hui noter que beaucoup de conseils municipaux se sont déjà prononcé contre le projet de Placoplatre, de même que le bureau du territoire de Grand Paris Grand Est, dont fait pourtant partie la commune de Vaujours. Seul à ce jour le Conseil Municipal de Vaujours s'est prononcé pour le projet....CQFD.

Réunion beaucoup plus houleuse qu'à Vaujours face à une obstination de Placoplatre peu enclin à répondre concrètement aux questions mais toujours apte à affirmer de larges contre-vérités, crispant une réunion déjà difficile..

La commission d'enquête est souvent intervenue pour recadrer des interventions qui déviaient parfois vers un débat inutile, alors que certains mettent à profit ce mode d'échange pour en faire une tribune politique.

La présentation proposée à Courtry était peu différente de celle Vaujours. La différence essentielle était liée à la présentation d'une troisième version du tableau d'analyse comparative multicritères demandé par les garants de la CNDP à l'issue de la concertation de 2018. Une première analyse proposée par Placoplatre avait été jugée « subjective, insuffisamment étayée et parfois biaisée » par la MRAE sans que la nouvelle version proposée dans le dossier d'enquête publique, en réponse à l'avis de la MRAE soit considérée comme plus pertinente. Une 3^{ème} version proposée aujourd'hui ouvrira un nouveau débat. Une analyse comparative réalisée par le milieu associatif est à confronter à la nouvelle production de Placoplatre (Voir PJ).

Dans son intervention le S/Préfet P.Lapouze insiste sur le rôle de l'ETAT dans ce projet en particulier pour affirmer que les quelques millions d'Euros investis par Placoplatre dans les phases de démolition toujours en cours, ne sont pas une raison suffisante pour accepter un projet qui doit mieux apprécier ses impacts sur la vie du territoire et sur la biodiversité en particulier.

Il est ensuite rappelé au S/Préfet que l'Etat a mis en place de nombreux plans de réhabilitation de friches industrielles , 750 M€ pour 2021-2022¹, puis le Fonds Vert annoncé en août 2022 pour 2Mds

¹ <https://www.economie.gouv.fr/plan-de-relance/mesures/fonds-recyclage-friches>

d'euro².

Il appartient ainsi bien à l'Etat de prendre enfin ses responsabilités, dans la réhabilitation d'un site qu'il a lui-même pollué par l'intermédiaire du CEA, (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC)).

P.Lapouze fera également référence spécifiquement au projet de Center Parc à Roybon (Isère) retoqué par le TA de Grenoble en 2014 pour insuffisance des mesures compensatoires. Voilà ce qui nous reste à faire, d'autant plus que Placoplatre considère trop « grossièrement » que sur le site de son projet, la biodiversité est inexistante, malgré le classement en ZNIEFF d'une grande partie du site mis en exploitation dans la phase 1.

Il est aussi nécessaire de mesurer les dégâts des démolitions engagées par Placoplatre depuis 10 ans et les impacts environnementaux qui en découlent. Les images Google-Earth ci-dessous révèlent clairement comment Placoplatre a participé activement, en toute impunité à la désertification de plus de 6 hectares, dont la richesse en biodiversité n'a jamais pu être mesurée et a été confisquée définitivement.



² https://www.nature-en-ville.com/sites/nature-en-ville/files/document/2022-12/2022_fonds%20vert_MTECT.pdf

Pour rappel l'enquête publique sera prolongée jusqu'au samedi 7 janvier 2023.

PROLONGATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE JUSQU'AU 7 JANVIER 2023

Permanences à venir

Villes	Lieux	Dates
Vaujours	Maison du temps libre	Mercredi 21 décembre - 14h à 17h Samedi 07 janvier - 9h à 12h
Coubron	Service Urbanisme	Jeudi 05 janvier - 14h à 17h
Courtry	Direction des Services Techniques	Vendredi 23 décembre - 14h à 17h Mercredi 04 janvier - 14h à 17h
Tremblay-en-France	Hôtel de Ville	Mardi 20 décembre - 9h à 12h
Villeparisis	Hôtel de Ville	Lundi 19 décembre - 14h à 17h

3^{ème} réunion publique

lundi 2 janvier 2023 à 19h
au salon d'honneur de la préfecture de Seine-Saint-Denis
(1 esplanade Jean Moulin, 93000 Bobigny)

Focus : de Gagny à Vaujours / Utilisation raisonnée des fonds publics

La conférence de presse organisée ce 24 décembre 2020 pour présenter ce que pourrait être le nouveau format de la carrière de l'Ouest à Gagny (Dite Marto), a surtout mis l'accent sur les ressources offertes par le Plan de Relance pour financer la sécurisation.



Si tout le monde se « gargarise » aujourd'hui de vouloir protéger ce site unique et maintenant jugé nécessaire pour notre bien-être, notre santé, pour le climat, il est trop facile d'oublier que la PIL (Procédure Intégrée pour le Logement) imposée en 2018 par le préfet de Seine-Saint Denis pour la construction de plus de 1700 logements, se moquait bien de la biodiversité du site et de son impact sur le cadre de vie des habitants de l'est de la Seine-Saint-Denis. La sécurisation du site ne pouvait alors être financée que par un projet immobilier que les services de l'Etat et tous les élus reconnaissent maintenant comme catastrophique, même si la secrétaire d'état E.Wargon, lors de sa visite à Gagny avait convenu qu'il devait être réduit. Il faut quand même se rappeler que cette PIL était **l'œuvre du seul Préfet de Seine-Saint-Denis, en accord avec les élus de la commune de Gagny**, et prenait le pas sur tous les documents d'urbanisme communaux ou supra communaux. Le projet était de plus présenté comme « exemplaire » mêlant densité bâtie et profusion paysagère.



Aujourd'hui pour mettre en sécurité le site et protéger des habitations, qui n'ont jamais été déclarées en péril, il est annoncé que les bonnes méthodes existent pour combler les vides issus de l'exploitation du gypse, sans défrichage et en mettant en œuvre les bonnes techniques « par poussage » pour combler les galeries. Il est d'ailleurs à noter que pour sa part la région Ile-de-France finance une partie des études de l'INERIS, qui permettra de mieux connaître le sous-sol et organiser la sécurisation sans destruction de la biodiversité qui s'est installée en surface.

Personne ne va bien sûr s'opposer à ces nouvelles orientations, qui n'auraient certainement jamais vu le jour sans une contestation citoyenne exemplaire sur les 3 communes de Gagny, Le Raincy, Villemomble, mais surtout par l'annulation du PLU de Gagny par le TA de Montreuil, qui gèle toute urbanisation sur les sites d'anciennes carrières.

Le financement des travaux de sécurisation sera réalisé sur les subventions du Plan de Relance par les Dotations de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) qui pourraient atteindre 4,6 M€, le fonds Barnier qui pourrait être mobilisé pour 7,5 M€, les financements des communes de Gagny et du Raincy, accompagnées par l'EPT Grand Paris Grands Est, le coût global de la sécurisation étant évalué dans une fourchette de 13 à 16 M€. Une partie du site pourrait peut-être être « sanctuarisée », donc non sécurisée/comblée mais resterait ainsi un espace perpétuant le développement d'une biodiversité sur les mêmes bases que celle qui s'est installée depuis l'arrêt de l'exploitation de ces carrières

Francis Redon

Président Environnement 93

Avis sur Enquêtes Publiques.

ANNEXE-3



www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement

Enquête publique concernant le projet de prolongement de la ligne 1 du métro parisien de la station «Château de Vincennes» à la station «Val-de-Fontenay» emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) des communes de Paris (75), Vincennes (94) et Neuilly-Plaisance (93)

**Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis, regroupe 20 associations.
L'association Environnement 93 est affiliée à FNE Ile-de-France.**

1. Préambule.

Un retour rapide sur le bilan, de la concertation de la CNDP,¹ organisée en novembre 2014 et janvier 2015 sur ce projet, a déjà permis de montrer la forte demande de mener à bien cette prolongation de la Ligne1 vers Fontenay-sous-Bois.

Le premier constat établi par la CNDP est **« celui de l'importance de la mobilisation autour de ce projet attendu depuis 80 ans aux dires de certains même si ce n'était pas dans sa dimension actuelle puisqu'il ne s'agissait alors que d'un prolongement jusqu'au carrefour des Rigolots à Vincennes, l'engagement d'un processus de réalisation a suscité un intérêt rarement atteint pour un projet porté par le STIF et la RATP. »**

Plus de 2 850 avis et contributions ont été reçus pendant la période de concertation démontrant l'attente de populations isolées dans leur quartier et soumises aux aléas du réseau de transport existant. L'insatisfaction face au réseau de bus actuel a été évoquée à chaque réunion et également dans les avis, par les habitants de Fontenay-sous-Bois exaspérés par la lenteur, l'inconfort et la saturation de la ligne de bus 118, et par tous ceux qui subissent la manque de fiabilité du RER A.

Contrairement à ce que révèle aujourd'hui la facilité d'expression proposée par le site de l'enquête publique et sa logorrhée de « copier/coller », la CNDP a apprécié que les participants aux réunions publiques de concertation avaient bien intégré que cette concertation n'était pas un « référendum » sur le choix du tracé à retenir mais bien un débat sur le projet fondé sur l'argumentation, ce que nombre de ceux qui s'expriment aujourd'hui dans le cadre d'observations anonymes n'ont visiblement pas compris.

Enfin pour la CNDP, si **« la concertation a par ailleurs fait apparaître une très grande maturité du public »**, par ailleurs **« à Vincennes de nombreuses oppositions au projet sont liées à un regret de perdre le statut de tête de ligne assurant un certain confort mais aussi justifiées fréquemment par la conviction que Vincennes n'a rien à voir sociologiquement avec les communes situées plus à l'est et dont les populations ne peuvent que perturber le caractère paisible de la ligne 1. La ligne 1 est « leur métro ».**

¹ <https://val-de-fontenay.metro-ligne1.fr/download/bilan/Rapport%20garante.pdf>

Cette dernière appréciation s’est bien sûr trouvée exacerbée par un fort accaparement du site de l’enquête publique par les riverains du Bois de Vincennes, accaparement qui pollue la lisibilité des avis.

2. Impact environnemental du projet.

2.1. Etat des lieux et justification du projet.

2.1.1. Etat initial.

Le maillage des transports lourds et rapides sur l’Est Parisien et la Seine-Saint-Denis en particulier, est notoirement insuffisant, alors que la densification imposée par les lois du Grand Paris a multiplié les besoins en transport, amplifié les difficultés de communication avec les sites d’emplois, aussi bien par les moyens individuels sur des axes routiers de plus en plus congestionnés, que par la mise à disposition de transports en communs adaptés, mais souvent en retard ou abandonnés. La description de l’état initial (Pièce E_Ch_4a du dossier d’enquête publique) décrit de manière claire cette situation pour les habitants de Seine-Saint-Denis.(Figure-1)

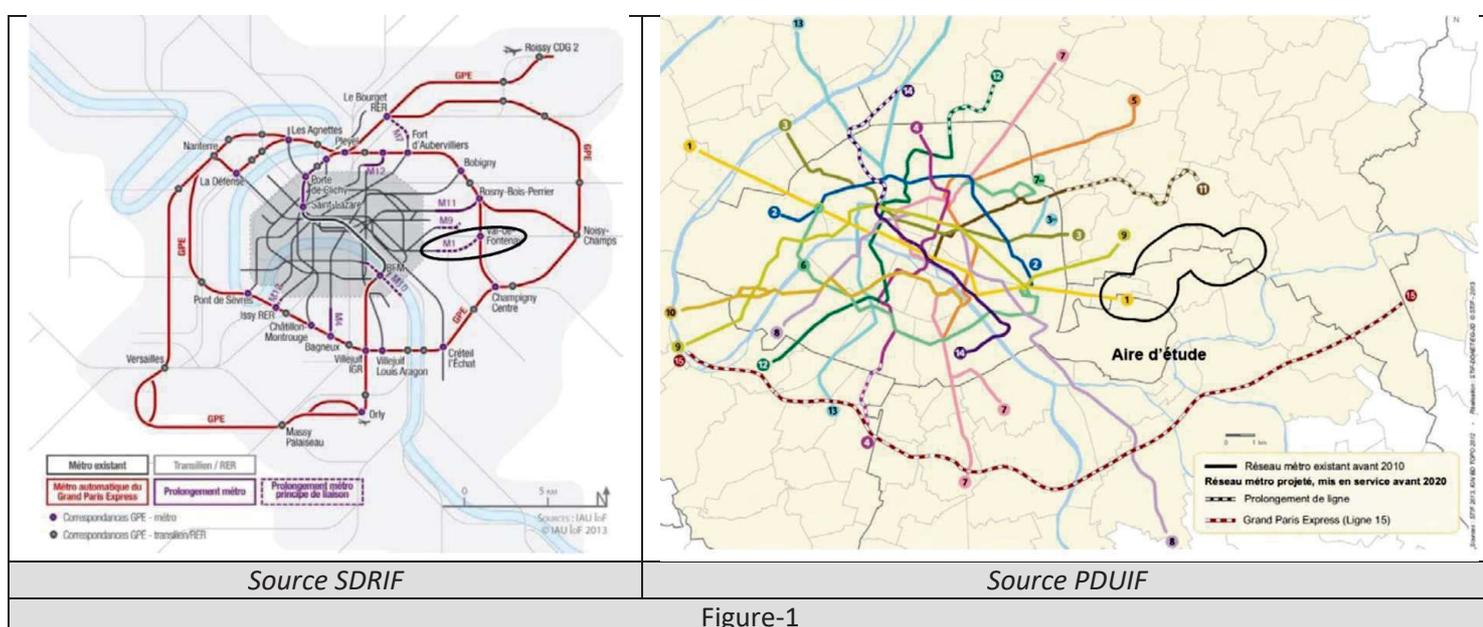


Figure-1

Ces schémas montrent spécifiquement la nécessité de doter l’aire d’étude de transports adaptés. Sur un territoire plus large que l’aire d’étude, cette nécessité a de plus été fortement accentuée alors que dans le cadre de la réunion publique organisée à Neuilly-Plaisance le 24 février 2022, Ile de France Mobilités (IDFM) a annoncé que le prolongement de la ligne 11 de Rosny-sous-Bois à Noisy-Champs ne serait jamais réalisé face à un manque de rentabilité. L’état des lieux du territoire justifie sans autre besoin de démonstration l’obligation de la mise en œuvre de ce projet.

		Source
Population directement concernée par le projet sur les quatre communes de Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil et Neuilly-Plaisance	230 000 habitants en 2016	Pièce E_Chapitre 5 Page 158
Voyageurs supplémentaires par jour sur le prolongement de ligne 1	13 600 à l’horizon 2035	Pièce E_Chapitre 5 Page 177
Santé / Cadre de vie.	L’Île-de-France possède un état de santé globalement	Pièce E_Ch_4b

<p>Qualité de l'air et nuisances sonores.</p> <p>Indice global de qualité de vie et du bien-être (IQE-IQS)</p>	<p>bon, mais des inégalités de santé marquées, liées aux inégalités sociales et aux particularités du territoire Francilien (pollution de l'air, etc.) se font ressentir. <u>Le département de Seine-Saint-Denis possède une situation socio-sanitaire relativement défavorable par rapport au reste de l'Île-de-France.</u> L'objectif d'un projet de transport en commun mode lourd est de substituer l'emploi de la voiture particulière par l'emploi des transports collectifs. Considérant cet objectif, la santé des Franciliens est donc indirectement sensible au projet et devrait tendre vers une amélioration.</p>	<p>Page 352</p>
--	---	-----------------

Au-delà de l'analyse socio-économique proposée par le maître d'ouvrage ou corrigée par le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI), le projet doit prendre en compte toutes les études qui soulignent les **impacts de la pollution de l'air et des nuisances sonores sur les décès prématurés**. Pour rappel les polluants atmosphériques sont responsables de 45 000 décès prématurés par an en France, de même que pour l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) 20 % de la population européenne est exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine. Le projet aura une influence significative sur la diminution des nuisances sonores sur la zone de projet.(Figure-2)

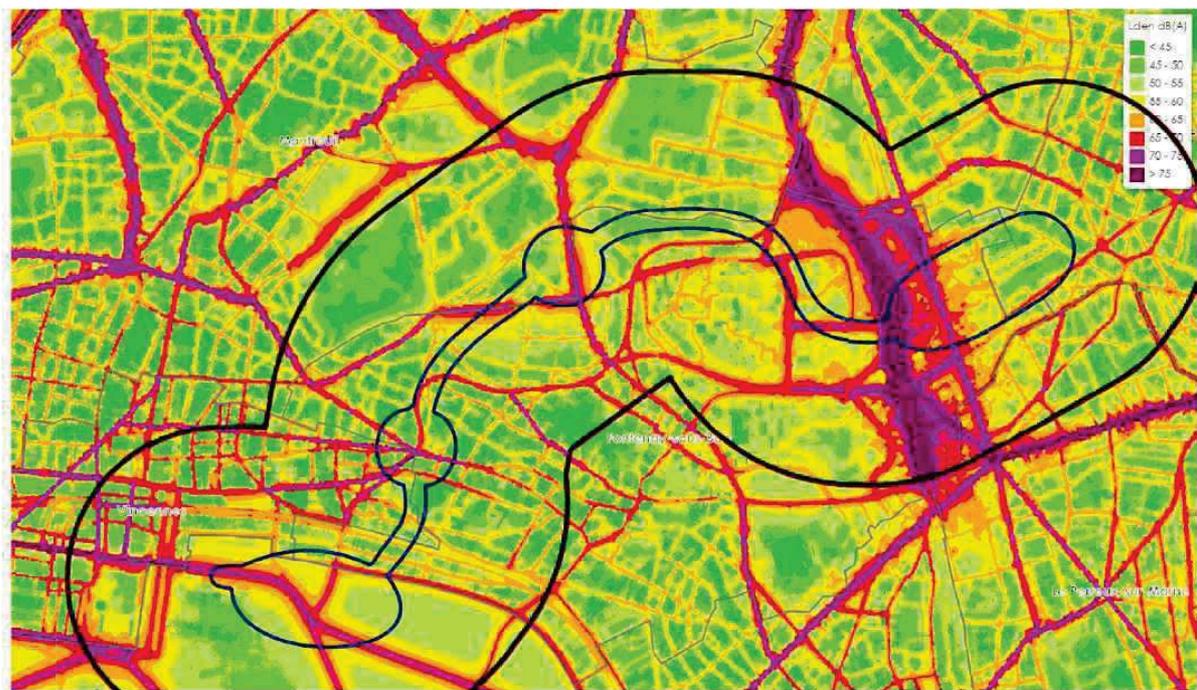


Figure 356 – Extrait de la carte des niveaux sonores routier représentant l'indicateur de bruit Lden sur une journée complète (2017) (Source : Bruitparif)

Figure-2

La mise en œuvre du projet ne peut ainsi pas être repoussée.

2.1.2. Les évolutions autour du projet.

2.1.2.1. DGSE (Direction générale de la Sécurité Extérieure).

En 2028 la DGSE s'installera dans ses nouveaux locaux au Fort Neuf de Vincennes. Les 5 000 agents actuels, renforcés par plus de 700 nouvelles embauches viendront ainsi chaque jour augmenter la fréquentation de la ligne 1. Le projet de ligne 1 en enquête publique contribuera ainsi à la facilité d'accès à ce nouveau site.

2.1.2.2. Restructuration RN34.

Les programmes de logements en cours ou en projet sur les quartiers de Maison-Blanche (4 200 logements, 40 000 m² d'activités et de bureaux, 5 500 m² de commerces, 11 500 m² d'équipements publics) et de Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne, vont accentuer une pression sur les besoins de mobilité vers Paris. En l'absence de la ligne 11, c'est la restructuration de la RN34 qui permettra, outre une amélioration de la desserte en mobilités douces, une nouvelle offre en transport en commun par un accès à Val de Fontenay en TCSP (Transport en Commun en Site Propre). La nécessité de répondre à ce nouvel afflux de voyageurs est une nouvelle justification du prolongement de la ligne 1.

2.2. Bois de Vincennes.

Le solde d'espace artificialisé après la phase travaux, est estimé à ce jour par le maître d'ouvrage à 200 m². Les réunions publiques ont par ailleurs permis d'identifier la possibilité d'enfouir le **poste de redressement OA1** pour une superficie de 120 m² ce qui améliorera de plus les impacts paysagers pour les riverains.

Les compensations envisagées par le maître d'ouvrage seront entièrement mises en œuvre sur les 995 hectares du Bois de Vincennes. En raison de l'urgence climatique et de la destruction des EBC (Espaces Boisés Classés) nécessaires aux travaux de creusement, les compensations doivent être mises en œuvre avant les travaux de destruction des espaces boisés.

Le 27 mai 2021 la CIPENAF a émis un avis favorable sur le projet en recommandant cependant une attention particulière aux compensations environnementales. L'anticipation de la mise en application de ces mesures est donc essentielle.

2.3. Station des Grands pêcheurs à Montreuil.

La station est prévue sur un délaissé urbain devenu espace naturel, qui doit être conservé et valorisé après la phase travaux. Les sites de **compensation** proposés sur le bois de Vincennes pourraient s'étendre jusque sur ce terrain. Il faut en particulier rappeler que le territoire que l'EPT (Etablissement Public Territorial) Est-ensemble est carencé en espaces verts accessibles au public. Les objectifs permettant d'atteindre une moyenne de **10 m² d'espaces verts par habitant** à l'échéance 2030, nécessitent la création d'une superficie de 120 hectares sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs la convention citoyenne sur le climat organisée sur Est Ensemble vient de rendre un rapport qui alerte sur la nécessité de déminéraliser les espaces pour qu'ils deviennent des espaces de pleine terre, de créer des îlots de fraîcheur, d'utiliser les espaces vides et inexploités du territoire.

La parcelle « naturelle » de 6 000 m² est un début à cette prise en compte des préconisations des habitants du territoire. Elle doit être préservée et ne pas être mise à profit pour la création d'une gare inutile. Les boutiques éventuellement mises à disposition des voyageurs, seront implantées en souterrain. Aucun programme immobilier ne peut être prévu.

Par ailleurs la dimension de l'emprise travaux doit être ajustée, pour éviter l'expropriation des pavillons sur l'est de la parcelle

2.5. Centre de Dépannage des Trains (CDT) de Neuilly-Plaisance.

Dans la phase de concertation, l'arrière gare de Val de Fontenay était positionnée sur Fontenay-sous-Bois. (Figure-3). Par ailleurs le CDT est également le puits d'entrée du tunnelier et à ce titre sera bien sûr mobilisé pour l'évacuation des déblais.



Figure-3

Des raisons financières ont provoqué le déplacement de ce CDT sur la Zone d'activités de la Fontaine du Vaisseau à Neuilly-Plaisance. Ce déplacement induit de nombreux risques et lourds inconvénients qui ne peuvent être acceptés tels quels :

- La ZA de la Fontaine du Vaisseau abrite 50 entreprises et plus de 400 emplois (Source journal municipal de Neuilly-Plaisance N° 236)
- L'évacuation des déblais devra être réalisée sur un réseau viaire peu adapté
- Aucune alternative (Bande convoyeuse) n'a été analysée pour une évacuation vers des espaces adaptés en bordure de l'Autoroute A86.
- L'accompagnement des entreprises expropriées de la zone d'activité sont mal définies.
- Les raisons économiques évoquées pour le changement de site ne peuvent à elles seules justifier ce changement

L'association Environnement 93 donne un avis favorable au projet compte tenu des réserves suivantes :

- Les compensations doivent être réalisées au plus vite
- Le site des Grands Pêcheurs doit devenir un espace vert de proximité et les pavillons doivent être exclus de l'emprise chantier et du périmètre de la future station
- Le CDT doit être réorienté sur Fontenay-sous-Bois

Gagny le 1^{er} mars 2022.

Francis Redon
Président





www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement**

**Enquête publique concernant le Règlement Local de Publicité (RLPI) de Paris Terres d'Envol,
du 28 mars 2022 au 21 avril 2022.**

**Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de
Seine-Saint-Denis, regroupe 20 associations.
Environnement 93 est affiliée à FNE Ile-de-France.**

1. Champ d'application du règlement.

Les documents graphiques précisent les trois zones de publicité du RLPI et la sous-zone ZP1a créée spécifiquement pour Drancy.

Le territoire de Drancy est traité de façon distincte des autres communes sans que les enjeux paysagers et architecturaux identifiés dans le rapport de présentation ne fournissent d'explication suffisante sur ce choix. Le RLPI permet l'expression du projet de l'intercommunalité en matière d'affichage publicitaire. Il adapte la réglementation du territoire aux enjeux du paysage naturel et bâti. Il propose donc une réflexion homogène et supra-communale, notamment en ce qui concerne la prise en compte des points stratégiques comme les grands axes. En l'état actuel des justifications apportées, la différence des règles entre la commune de Drancy et le reste du territoire ne peut être admise.

Il a été indiqué en CDNPS que le RLP de Drancy était très récent et justifiait ainsi cette exception ; par ailleurs l'EPT Paris Terres d'Envol, précise que cette exception était très minoritaire et que « *sur les chiffres, cela ne concerne qu'un panneau* »

La sous-zone ZP1a pour Drancy doit ainsi être supprimée et les dispositifs « en exception » régularisés.

2. Dispositions applicables aux publicités et aux préenseignes.

2.1. Article 3 - dispositions applicables à toutes les zones de publicité.

	Projet	Proposition
3.8	La surface cumulée des publicités, préenseignes et enseignes numériques apposées à l'intérieur des vitrines ou des baies d'un local à usage commercial qui n'est pas principalement utilisé comme un support de publicité et destinées à être visibles d'une voie ouverte à la circulation publique est limitée au quart de la surface de la vitrine ou de la baie derrière laquelle elles sont apposées	La surface cumulée des publicités, préenseignes et enseignes numériques apposées à l'intérieur des vitrines ou des baies d'un local à usage commercial qui n'est pas principalement utilisé comme un support de publicité et destinées à être visibles d'une voie ouverte à la circulation publique est limitée à 2 m² .
	Face au développement d'écrans d'affichage, souvent lumineux, d'une surface parfois conséquente, qui sont une importante source de pollution visuelle, les collectivités, par le RLPi, doivent encadrer et limiter davantage ces enseignes et publicités placées en vitrine et visibles de la rue.	

2.1. Article 4 – ZP1 – Centralités urbaines et secteurs à vocation résidentielle.

	Projet	Proposition
4.1.1	Sont interdites les publicités et préenseignes scellées au sol, à l'exception du secteur 1a	Sont interdites les publicités et préenseignes scellées au sol
4.1.2	Sont interdites les publicités et préenseignes sur bâtiment dans le secteur 1a, y compris les publicités sur bâches autres que de chantier	Sont interdites les publicités et préenseignes sur bâtiment y compris les publicités sur bâches autres que de chantier
4.2	En bordure d'une voie ouverte à la circulation publique, un seul dispositif peut être installé par unité foncière.	En bordure d'une voie ouverte à la circulation publique, un seul dispositif peut être installé par unité foncière si la longueur sur rue est supérieure à 50m.
4.3.2	La surface unitaire des publicités et préenseignes est limitée à 3 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol, y compris les publicités sur bâches autres que de chantier	La surface unitaire des publicités et préenseignes est limitée à 2 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol , y compris les publicités sur bâches autres que de chantier

2.2. Article 5 – ZP2 – Axes structurants secondaires.

	Projet	Proposition
5.1	En bordure d'une voie ouverte à la circulation publique, le nombre de publicités ou préenseignes installées sur une unité foncière est limité comme suit :	En bordure d'une voie ouverte à la circulation publique, le nombre de publicités ou préenseignes installées sur une unité foncière est limité comme suit :
5.1.1	soit un seul dispositif mural, quelle que soit la longueur sur rue de l'unité foncière	soit un seul dispositif mural, dont la longueur sur rue est supérieure à 50m.
5.1.2	soit un seul dispositif scellé au sol pour les unités foncières dont la longueur sur rue est supérieure à 50 mètres.	soit un seul dispositif scellé au sol pour les unités foncières dont la longueur sur rue est supérieure à 50 mètres.
5.2.2	La surface unitaire des publicités et préenseignes non lumineuses ou éclairées par projection ou transparence est limitée : à 10,50 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol, y compris les publicités sur bâches autres que de chantier.	La surface unitaire des publicités et préenseignes non lumineuses ou éclairées par projection ou transparence est limitée : à 8 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol, y compris les publicités sur bâches autres que de chantier.
5.3		Publicité numérique interdite

2.3. Article 6 – ZP3 – Axes structurants principaux, zones commerciales importantes, zones d'activités économiques

	Projet	Proposition
6.2.2	La surface unitaire des publicités et préenseignes non lumineuses ou éclairées par projection ou transparence est limitée : à 10,50 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol.	La surface unitaire des publicités et préenseignes non lumineuses ou éclairées par projection ou transparence est limitée : à 8 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol.
6.3	La surface unitaire des publicités et préenseignes lumineuses autres qu'éclairées par projection ou transparence est limitée à 8 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol.	La surface unitaire des publicités et préenseignes lumineuses autres qu'éclairées par projection ou transparence est limitée à 2 m ² support compris, s'agissant des dispositifs muraux ou scellés au sol. Ces dispositifs doivent être soumis à déclaration préalable.
6.4.2	Les publicités et préenseignes sur mobilier urbain doivent respecter les conditions définies par les articles R.581-42 à -47 du code de l'environnement, dans la limite d'une surface unitaire de 8 m ² , y compris numérique	Les publicités et préenseignes sur mobilier urbain doivent respecter les conditions définies par les articles R.581-42 à -47 du code de l'environnement, dans la limite d'une surface unitaire de 8 m ² , et de 2 m ² pour les dispositifs numériques

3. Dispositions applicables aux enseignes.

3.1. Article 7 – Dispositions applicables sur toutes les zones.

	Projet	Proposition
7.3	La surface cumulée des publicités, préenseignes et enseignes numériques apposées à l'intérieur des vitrines ou des baies d'un local à usage commercial qui n'est pas principalement utilisé comme un support de publicité et destinées à être visibles d'une voie ouverte à la circulation publique est limitée au quart de la surface de la vitrine ou de la baie derrière laquelle elles sont apposées.	La surface cumulée des publicités, préenseignes et enseignes numériques apposées à l'intérieur des vitrines ou des baies d'un local à usage commercial qui n'est pas principalement utilisé comme un support de publicité et destinées à être visibles d'une voie ouverte à la circulation publique est limitée à 2 m² .
	Face au développement d'écrans d'affichage, souvent lumineux, d'une surface parfois conséquente, qui sont une importante source de pollution visuelle, les collectivités, par le RLPi, doivent encadrer et limiter davantage ces enseignes et publicités placées en vitrine et visibles de la rue.	

3.2. Article 8 – Dispositions applicables dans les lieux d'interdiction légale de publicité et en zone de publicité 1.

	Projet	Proposition
8.1.6.1.1 et 8.1.6.1.2	Sont interdites les enseignes scellées au sol à l'exception : * des stations services * de la zone de publicité 1	Sont interdites les enseignes scellées au sol à l'exception : * des stations services * de la zone de publicité 1
	Le règlement 8.1.6.1.2 doit être abrogé	
8.1.6.2	Une seule enseigne scellée au sol par établissement peut être scellée au sol en bordure de voie ouverte à la circulation publique bordant le terrain d'assiette de l'activité signalée,	Une seule enseigne scellée au sol par établissement peut être scellée au sol en bordure de voie ouverte à la circulation publique bordant le terrain d'assiette de l'activité signalée, pour les zones ZP2 et ZP3 uniquement.

4. Prescriptions générales.

4.1. Les passerelles.

Le règlement impose la suppression des passerelles.

Les passerelles sont aujourd'hui nécessaires, souvent pour des raisons de sécurité, pour des surfaces de 10 à 12 m². La limitation des surfaces à 8 m² justifie d'elle-même la suppression de ces passerelles

4.2. Le pouvoir de police.

La loi « Climat et résilience » poursuit la décentralisation du pouvoir de police de la publicité, actuellement exercé alternativement par le préfet ou par les collectivités dotées d'un règlement local de publicité (RLP). Cette compétence sera désormais exercée par le maire, que la commune dispose ou non d'un RLP, la Convention citoyenne pour le climat (CCC) ayant estimé que ce dernier, "proche du terrain", est le mieux placé pour faire respecter cette réglementation. En cas de publicité, pré-enseigne ou enseigne irrégulière sur le territoire de sa commune, le maire pourra user directement et rapidement de ses pouvoirs de police pour faire cesser l'infraction sans dépendre d'une action de l'Etat. Le pouvoir de substitution du préfet en cas de carence du maire est également supprimé. Il est également prévu que les compétences en matière de police de la publicité comprenant l'instruction des déclarations et autorisations préalables puissent être transférées au président de l'EPCI afin de mutualiser l'activité de police sur le territoire intercommunal. Par ailleurs tous les EPT de Seine-Saint-Denis deviendront dans un proche avenir, compétents en matière de plan local d'urbanisme (PLUi), et donc de RLP, sous l'effet de la loi Alur. Les collectivités doivent également démontrer leur mobilisation pour « être en ordre de marche ».

Alors que Le rapport de présentation fait mention de 360 dispositifs illégaux, l'EPT doit définir les moyens et objectifs pour leur démantèlement ou leur remise à niveau.

4.3. Présentation du règlement.

Comme exprimé en CDNPS, le règlement est difficilement appropriable et nécessite une synthèse des principales règles par type de dispositifs. Cette synthèse est nécessaire aussi bien pour les services instructeurs, que pour les pétitionnaires et le grand public.

4.4. « Pouvoir d'appréciation des maires ».

Dans les lieux protégés les enseignes apposées à plat ou parallèlement au mur sont réglementées de manière spécifique. Cependant dans le reste de la zone ZP1, le mode est libre et laissé au « *pouvoir d'appréciation* » du maire.

Pour une application homogène sur tout le territoire, les règles doivent être énoncées de manière claire.

Il en est de même pour le caractère dit « *agressif* » des teintes des enseignes, qui doivent faire l'objet d'une charte esthétique dédiée qui permet de mettre en œuvre une démarche de qualité et d'innovation urbaine pour préserver et valoriser le paysage.

Les objectifs de la réduction et de la qualité de l’affichage publicitaire sont maintenant suffisamment établis aussi bien pour protéger le cadre de vie et les paysages, que pour réduire notre impact environnemental en particulier en limitant la publicité lumineuse.

Tout en conservant l’équilibre nécessaire avec le droit à l’expression et à la diffusion d’informations et d’idées, l’association Environnement 93, demande que les propositions de cet avis soient strictement prises en compte dans le règlement du RLPi proposé par le territoire Paris Terres d’Envol.

Francis Redon
Président





www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement**

Gagny le 6 juillet 2022

**Enquête publique concernant l'aménagement du bras secondaire de la Seine à Gennevilliers,
du 20 juin 2022 au 6 juillet 2022.**

**Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis, regroupe 20 associations.
Environnement 93 est affiliée à FNE Ile-de-France.**

1. Objectifs de l'opération

Le projet de ZAC « Village olympique et paralympique » nécessite, pour des raisons de sûreté, la fermeture du bras principal de la Seine et un report de la navigation vers le bras secondaire de Gennevilliers pendant la période de compétitions olympiques

Les travaux d'aménagement du bras secondaire de la Seine à Gennevilliers visent ainsi à garantir la continuité de la navigation avec notamment :

- le dragage du chenal de mouillage pour garantir un mouillage de 4 mètres ; ces opérations de dragage nécessiteront des travaux uniquement dans le chenal de navigation et de façon limitée en termes de surface et de hauteur de sédiments (les zones ciblées sont celles qui ne présentent pas un mouillage de 4 m et un dragage ponctuel sera également réalisé au droit des postes d'attente),
- le déplacement des bateaux-logements occasionnant un risque pour la navigation (12 unités stationnés en deuxième rangée ou « sans droit ni titre » ont été recensés en 2019) et l'aménagement de zones de stationnement pour les accueillir.

2. Impacts environnementaux.

2.1. Phase travaux.

Le maître d'ouvrage considère que le dérangement d'individus d'espèces d'intérêt communautaire, en phase travaux est considéré comme très négligeable compte tenu du contexte urbanisé.

Il aurait été pourtant nécessaire de connaître l'avis des bureaux d'étude et associations spécialistes du Parc de l'Île Saint-Denis, Ecosphère et LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux), en particulier sur la pointe aval de l'Île Saint-Denis.

Le petit bras de Seine est reconnu comme terrain de chasse du Martin Pêcheur d'Europe et de la Sterne Pierregarin, de même que comme continuité écologique pour les chiroptères.

2.2. Phase JOP2024.

2.2.1. Batillage.

Sur le petit bras de Seine, les berges sont majoritairement à l'état naturel et ainsi soumise à l'érosion liée au batillage. Les bateaux-logements protègent certaines rives par leur stationnement, alors qu'aucune protection n'est assurée lorsqu'il n'y a pas de bateaux-logements. Dans le cadre de ce projet et de l'excellence environnementale annoncée par l'organisation des JOP2024, il aurait été utile d'accorder les investissements nécessaires au renforcement des berges dont la fragilité est reconnue. Par ailleurs les effets du batillage étant en grande partie liés à la vitesse des péniches, la vitesse devrait être strictement réglementée sur ce bras de Seine.

2.2.2. Qualité de l'eau de la Seine.

12 nouveaux emplacements seront créés sur les communes de Clichy, Bezons, Sartrouville et Montesson pour l'accueil des bateaux-logements stationnés en deuxième rangée et ceux stationnés « sans droit ni titre ».

Dans le cadre de l'héritage des JOP2024, la création de stationnements pérennes doit être assurée simultanément à la mise en œuvre de solutions d'assainissement ne dégradant plus la qualité de l'eau de la Seine.

De même le déploiement de systèmes d'assainissement autonome doit être accéléré pour l'ensemble des 65 bateaux-logements du bras secondaire de Gennevilliers.

Francis Redon
Président





www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement**

Gagny le 19 juillet 2022

Concertation préalable concernant la modification N° 2 du PLUi d'Est Ensemble : juillet 2022.

**Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis, regroupe 20 associations.
Environnement 93 est affiliée à FNE Ile-de-France.**

Préambule.

Le document servant de base à cette procédure de concertation, toujours en ligne au 10 juillet sur le site de l'EPT Est Ensemble, mentionne une réunion publique le 31 mai 2022 et une période de concertation du 9 mai au 4 juillet 2022.

Les différents avatars qui ont contrarié ce calendrier, méritent maintenant une actualisation permettant que la concertation engagée ne reste pas un simple effet d'annonce.

Nos observations, en dehors du délai initial fixé, doivent bien sûr être prises en compte au regard des retards que vous avez accumulés.

1. Axe 1 : répondre au défi climatique.

Protections des arbres	<p>1. <u>Charte de l'arbre.</u> En décembre 2019, dans l'Annexe1 au rapport de la commission d'enquête concernant l'élaboration du PLUi, pour la charte de l'arbre de Bondy, la maîtrise d'ouvrage précisait que son absence dans les annexes informatives communales était une erreur matérielle. Une réflexion devait être menée pour étendre cette charte à l'ensemble des communes du territoire. Cette réflexion est toujours absente des propositions du territoire.</p> <p>2. <u>Séquence Eviter/Réduire/Compenser (ERC)</u> Dans l'Annexe2 du rapport de la commission d'enquête concernant l'élaboration du PLUi, il était également précisé que concernant la protection des arbres le projet de PLUi s'attacherait à favoriser la logique « éviter / réduire / compenser », la maîtrise d'ouvrage proposant de retravailler la formulation de ce point dans le règlement, afin de le clarifier. Ce point ne semble pas réellement clarifié à ce jour.</p>
-------------------------------	--

	<p>3. S'appuyer sur les études du <u>plan Canopée du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis</u>.</p>
Espaces verts et jardins partagés	<p>Le projet de SCOT de la MGP (Métropole du Grand Paris) préconise dans ses prescriptions 96, 97, 98 et 99, de protéger les terres agricoles et de développer l'agriculture urbaine.</p> <p>La préservation des jardins collectifs existants doit en particulier être prioritaire. Une cartographie des espaces de pleine terre doit accompagner ces prescriptions.</p> <p>Cette cartographie doit être publiée au PLUi d'Est Ensemble, pour être à la hauteur des ambitions.</p>
Espaces de nature en ville	<p>A l'occasion du Conseil Territorial du 24 mai 2022, dans la délibération en réponse à la charte de la convention Citoyenne locale pour le climat et la biodiversité, la renaturation du territoire d'Est Ensemble a été annoncée comme l'une des mesures les plus populaires.</p> <p>Les moyens mis en œuvre pour atteindre l'objectif de 10 m² d'espaces verts ouverts au public par habitant y ont été également annoncés comme « <u>devant être accentués</u> »</p> <p>Ces discours n'étaient que la suite des observations et promesses déjà affichées dans le cadre de l'enquête publique pour l'élaboration du PLUi, qui affirmaient la nécessité de mise en place d'une <u>stratégie de végétalisation</u> dans le cadre d'une procédure d'évolution du PLUi.</p> <p>Cette stratégie n'est toujours pas connue et laisse un doute sur la volonté de concrétiser les annonces.</p>
Qualité des sols	<p><u>Selon l'Etat</u> : « <i>Le PLUi présente de nombreuses préconisations sur les plantes, mais les sols sont peu évoqués, alors qu'ils sont fondamentaux pour la réussite des objectifs de pleine terre</i> ».</p> <p>Face à ces observations l'EPT annonçait en réponse à l'ETAT que ce point serait évoqué dans une procédure d'évolution du PLUi. Aucune étude n'est entamée à ce jour.</p>
Lexique	<p><u>Pleine Terre</u> : la pleine terre ne peut être réduite à des espaces permettant l'infiltration.</p> <p>Les zones humides doivent être associées à la pleine terre. Elles abritent une biodiversité riche et jouent un rôle majeur dans la réduction de l'impact du réchauffement climatique, retiennent l'eau, limitant ainsi les crues et sécheresses. Malgré la pression de l'urbanisation et de l'artificialisation des terres, les connaissances scientifiques permettent aujourd'hui de mieux comprendre le rôle de ces écosystèmes aquatiques et l'importance de les protéger et de les restaurer.</p>

2. Axe-2 : Poursuivre la transition énergétique.

RE2020	Les services instructeurs de l'EPT et de chaque commune doivent aussi être formés pour répondre à ces nouvelles contraintes et instruire les permis de construire dans les règles.
	Ces règles devront être mieux appliquées que celles qui concernent la propreté et la préservation des espaces publics pour la collecte des déchets, de même que celles qui concernent la mise en œuvre des toitures végétalisés répondant aux obligations d'application du coefficient de biotope et souvent oubliées après validation des permis de construire.

3. Axe-3 : Habiter ensemble.

Affirmer un habitat confortable et adapté aux besoins de la population	
Habitat confortable.	<p>A l'occasion de l'élaboration du PLUi, l'Etat avait demandé une <u>description qualitative de la population du territoire croisée avec le bilan global de la qualité de l'air</u>. L'urgence de cette demande n'a pas été prise en compte.</p> <p>Dans une décision du 29 juin 2022, le Tribunal Administratif de Montreuil a annulé la délibération de l'EPT qui avait modifié le PLU de Noisy-le-Sec pour autoriser un programme immobilier sur le port de Noisy. Le TA stipule dans son délibéré que « <i>L'établissement défendeur ne verse aux débats aucun élément de nature à démontrer que la règle de recul de 50 m par rapport à l'autoroute ainsi prévue serait de nature à prévenir le risque pour la santé des futurs occupants du site, au regard de la pollution atmosphérique et sonore notamment relevée par l'autorité environnementale</i> ». Cette jurisprudence doit être regardée comme essentielle, face à la protection des populations sur le territoire.</p>
Lexique	<p>Le ministère de la Cohésion des territoires a publié un lexique national de l'urbanisme¹ visant notamment à poser les définitions des principaux termes utilisés dans le livre 1er du code de l'urbanisme. L'emprise au sol est ainsi définie de manière différente de ce qui est proposé dans le PLUi d'Est Ensemble ; la définition du lexique national doit être reprise :</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>1.5. Emprise au sol L'emprise au sol correspond à la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture lorsqu'ils ne sont pas soutenus par des poteaux ou des encorbellements.</p> </div>

¹ http://outil2amenagement.cerema.fr/IMG/pdf/fiche_technique_lexique_national_de_l_urba_-_27_juin_2017_cle17f2cd.pdf

4. Axe-4 : Maintenir le dynamisme économique..

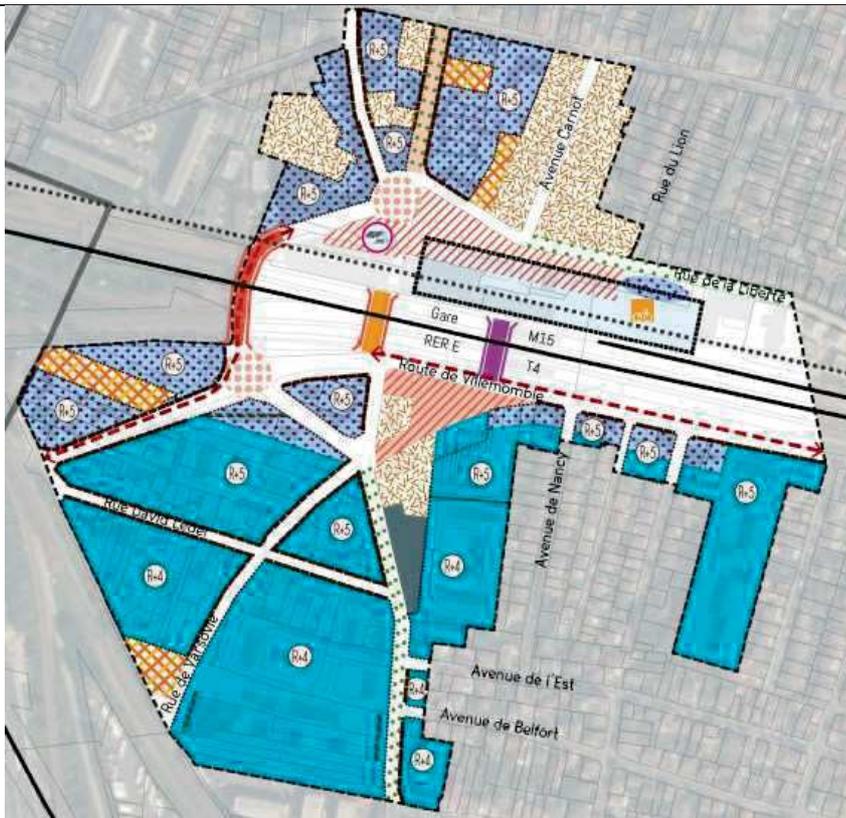
<p>Logistique urbaine</p>	<p>La logistique urbaine a été absente de l'élaboration du PLUi. Les ambitions d'enrichir cette thématique, reconnue comme stratégique, ont été évoquées pour être prises en compte de manière efficace dans les procédures d'évolution du PLUi. Alors que le territoire est particulièrement bien irrigué par les opportunités de transport fluvial largement plébiscité (canal de l'Ourcq) , ou de report modal sur le ferroviaire (Site de Noisy-le-Sec), aucun projet n'est engagé à ce jour</p> <p>Pour la gestion des flux de personnes et de marchandises en lien avec les commerces, le règlement peut :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Imposer la réalisation d'aires de livraisons permettant de tenir compte des besoins logistiques liés à l'utilisation de la construction ; - Fixer les conditions de desserte par les voies et réseaux des terrains susceptibles de recevoir des constructions ou de faire l'objet d'aménagement ; - Fixer un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés à réaliser lors de la construction de bâtiments destinées à un usage autre que d'habitation.
<p>Cadre de vie et harmonie avec l'environnement urbain</p>	<p>En lien avec la qualité du cadre de vie le PLUi, doit définir les zonages interdisant certaines activités et favorisant les services publics</p>

5. Axe-5 : Préserver la cohérence urbaine.

<p>Règlement</p>	<p>Imposer les règles permettant de <u>dissimuler les éléments techniques de bâtiments</u> (Cheminées, climatisation)</p> <p><u>Surélévations</u> : le bonus qui peut être accordé pour hauteur supplémentaire et l'évitement de l'étalement urbain, est souvent associé à la réalisation de toitures végétalisées, dans le cadre du CBS (Coefficient de Biotope par Surface). Il y a une absolue nécessité que les certificats de conformité (Daact) délivrés à l'issue de la réalisation du programme immobilier soient en accord complet avec les autorisations d'urbanisme accordées.</p> <p><u>Préserver les tissus urbains</u> autour des gares du Grand Paris Express face aux prérogatives octroyées à la SGP par les DUP, en particulier autour des gares de « Bobigny-Pablo Picasso », « Pont de Bondy », « Gare de Bondy ».</p> <p><u>Traitement architectural du dernier niveau des constructions</u> : c'est surtout la destination de ces toitures qu'il faut analyser entre ressource photovoltaïque, participant à la production d'énergie renouvelable et/ou végétalisation pour gérer les îlots de chaleur et les eaux pluviales dans le cadre du règlement des SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau)</p>
-------------------------	--

	<p>Collecte des DMA (Déchets Ménagers et Assimilés) Alignement et installation des PAVE pour les déchets ménagers. Emplacements « déchets » à prévoir pour les commerces et activités économiques (Déchets assimilés aux déchets ménagers) dans le cadre de la mise en œuvre de la RS (Redevance Spéciale).</p>
--	---

6. Axe-6 : Mettre en œuvre les projets urbains.

<p>OAP et mobilité</p>	<p><u>OAP Gare de Bondy</u> et espace public</p> <p>Le quartier de la gare de Bondy est caractérisé en particulier par la vétusté du Pont Jules Ferry qui interdit une circulation fluide entre les quartiers de Bondy Nord et ceux de Bondy Sud.</p> <p>La reconstruction de ce pont associé au renforcement de la multimodalité, est pourtant inscrit dans les projets du territoire, à minima depuis plus de 10 ans et les projets du CDT de la « Fabrique du Grand Paris» sur le pole « Gare de Bondy ».</p> <p>L'arrivée du chantier de la gare de la ligne 15 du réseau du Grand Paris, a accéléré désordres et dégradation de la qualité de vie des habitants des quartiers de Bondy sud, sans que l'EPT ait répondu aux attentes des habitants ou seulement engagé les actions pourtant indispensables.</p> <p>A ce titre la proposition de <u>piste cyclable</u> sur le pont Jules Ferry actuel ressemble à un sacrifice annoncé des cyclistes qui pourraient s'y aventurer.</p>
	

OAP Environnement	<u>OAP Environnement / Ilots de chaleur</u> Une observation de l'Etat spécifiait que l'OAP Environnement gagnerait à spatialiser les zones les plus sensibles en particulier pour les ilots de chaleur, et à imposer, au-delà des matériaux de construction, des revêtements de l'espace public compatibles avec l'objectif de rafraîchissement urbain. <u>Des études complémentaires étaient ainsi annoncées en réponse à ces observations, mais pas publiées à ce jour.</u>
Emplacements réservés	<u>Ajouts d'emplacements réservés</u> Les emplacements réservés constituent des servitudes destinées à réserver du foncier en vue de la réalisation : <ul style="list-style-type: none"> - de voies et ouvrages publics ; - d'installations d'intérêt général à créer ou à modifier ; - <u>d'espaces verts à créer ou à modifier ou d'espaces nécessaires aux continuités écologiques ;</u> - de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale, en zone urbaine (U) ou à urbaniser (AU) du plan local d'urbanisme. L'urgence climatique et les perspectives de renaturation imposent de mobiliser le foncier pour atteindre les objectifs de « résilience » du territoire et rendre aux habitants la qualité de vie promise dans les discours. Aucune proposition du PLUi ne permet d'atteindre ces objectifs. Les emplacements réservés pour des Espaces verts sont de 38 hectares alors que la superficie permettant d'atteindre l'objectif annoncé de 10 m ² d'espaces verts par habitant, nécessite la création de plus de 170 hectares d'espaces verts à l'échéance du PLUi.

Francis Redon
Président





www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement**

Gagny le 31 juillet 2022

**Enquête publique concernant la mise en compatibilité par déclaration de projet en vue de la restructuration de l'établissement public spécialisé (EPS) Ville Evrard, du 4 juillet 2022 au 4 août 2022.
Neuilly-sur-Marne (93).**

**Environnement 93, Fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis, regroupe 20 associations.
Environnement 93 est affiliée à FNE Ile-de-France.**

1. Objectifs de la modification.

Cette modification concerne le projet de restructuration de l'EPS « Ville Evrard » qui prévoit, sur son domaine de Neuilly-sur-Marne, le regroupement, la réorganisation, et l'extension d'activités hospitalières, et pour ce faire, la restructuration architecturale et fonctionnelle du site historique de la « maison de santé » en partie Est du domaine (démolition / réhabilitation/ restructuration / extension de bâtiments existants, datant pour partie du 19ème siècle, suppression et aménagement de nouveaux espaces verts), la construction de plusieurs bâtiments, l'aménagement de voies incluant un nouvel accès au nord-est du site, la création de nouvelles aires de stationnement.

Le projet de restructuration de l'EPS « Ville Evrard » s'articule avec une opération de cession foncière de terrains localisés à l'ouest du domaine, sur une superficie de 28 ha (incluant l'« ancien asile » du site), qui accueille actuellement une partie des activités hospitalières, objet du projet, qui seront relocalisées à l'Est du domaine.

2. Accès Nord sur la ZNIEFF.

2.1. Fragmentation de la ZNIEFF.

Contrairement à sa réponse aux remarques de MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale) (Mémoire en réponse à l'avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile de-France MRAe APPIF-2022-043 en date du 16/06/2022 – Page 14), le maître d'ouvrage ne peut pas considérer que les effets de la fragmentation des habitats sur la fonctionnalité du corridor mixte sont faibles. (Figure-1)



ZNIEFF 1100204467 – Plaine inondable de la « Haute Ile »



Rapport de présentation – Evaluation environnementale

Ecureuil roux et Hérisson d'Europe (P28)

Amphibiens et habitats potentiels (P 30)

Figure-1

Les espèces qui fréquentent le corridor mixte au droit du site de Ville-Évrard n'appartiennent pas seulement aux cortèges d'oiseaux forestiers et d'insectes des milieux ouverts qui ont une capacité de vol leur permettant de franchir les nouvelles voies de circulation. Pour le hérisson d'Europe, comme pour les amphibiens, les nouvelles voies de circulation seront un obstacle majeur.

2.2. Bilan des espaces verts.

Le tableau de synthèse du mémoire en réponse à l'avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile de-France MRAe APPIF-2022-043 en date du 16/06/2022 en page 17, doit être rectifié comme ci-après. (Figure 2).

	Avant	Après		Avant	Après
Surface espaces verts	12,1 Ha	1,1 Ha	Surface espaces verts	12,1 Ha	11,1 Ha
% par rapport à l'existant	100%	92%	% par rapport à l'existant	100%	92%

Figure-2

2.3. Compensations.

L'évaluation environnementale reconnaît (Page 73) que des effets défavorables majeurs n'ont pu être évités et qu'il convient ainsi de prévoir des mesures de compensation. Il est aussi affirmé que « *L'inscription de vœux pieux dans un document d'urbanisme n'est pas pertinente* ».

Au cas par cas sur le projet, au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, le classement d'une surface de 28 135 m² de nouveaux espaces paysagers en compensation des 25 576 m² détruits est notablement inadapté, ces espaces étant déjà des espaces naturels dont le classement n'aura qu'un impact sur leur protection et aucun impact sur leur qualité..

2.4. Alternative à l'emplacement du nouveau bâtiment d'Accueil et Médico-Technique (AMT)

Le projet de restructuration de l'EPS « Ville Evrard » s'articule avec une opération de cession foncière de terrains localisés à l'ouest du domaine, sur une superficie de 28 ha. Le projet dans sa globalité aurait dû prendre en compte les atouts des espaces de cette partie du domaine, hors ZNIEFF, (A sur la figure 3) et éviter les destructions projetées à l'est (B sur la figure 3).

Par ailleurs la cohérence urbaine avancée par le maître d'ouvrage en page 12 du mémoire en réponse à l'avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile de-France MRAe APPIF-2022-043 en date du 16/06/2022, avait beaucoup plus de pertinence sur cet espace en lien avec le projet de quartier durable de 2 000 logements envisagé par le promoteur Altarea-Cogedim.

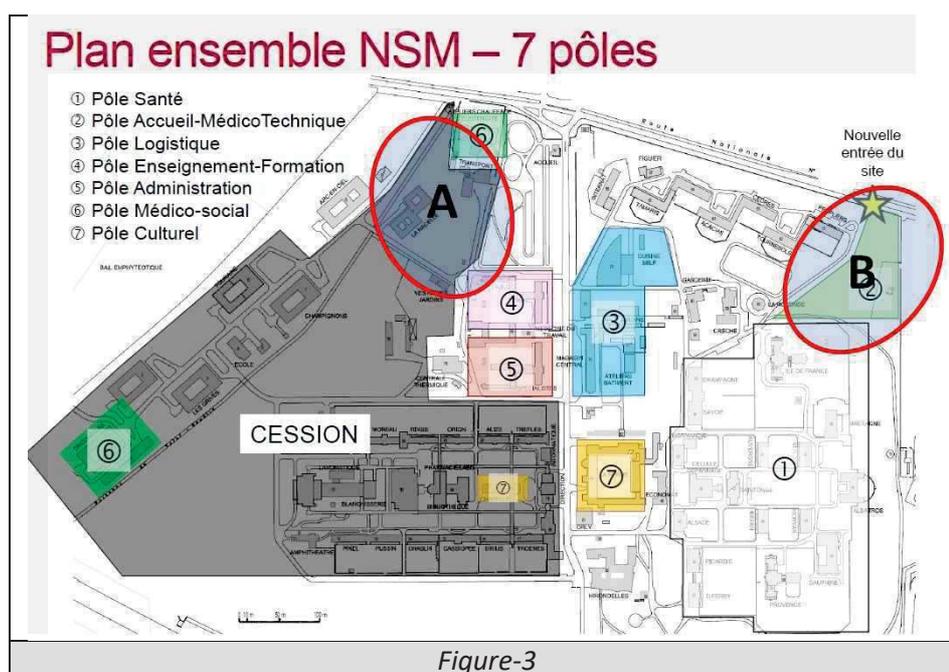


Figure-3

3. Réponses à l'avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Ile de France MRAe APPIF-2022-043 en date du 16/06/2022.

3.1. Recommandation N°2.

(2) L'Autorité environnementale recommande de justifier le nombre de places de stationnement net créé par le projet de restructuration de l'EPS sur le site de « Ville-Evrard » en prenant en compte les améliorations du réseau de transport public prévu à terme.

L'incertitude de l'amélioration du réseau de transport public, extension de la ligne 11 en particulier, justifie la nécessité d'une analyse plus fine du nombre de places de stationnement aussi bien pour le personnel que pour les visiteurs.

3.2. Recommandation N°3.

(3) L'Autorité environnementale recommande d'évaluer l'impact environnemental de la relocalisation des activités en dehors du site, dès lors qu'elle constitue un élément indissociable du projet lui-même.....

Le maître d'ouvrage affirme que « La mise en compatibilité du PLU de Neuilly-sur-Marne est sans effet sur la partie ouest du site de Ville-Evrard, qui demeure au PLU en zone USUa, zone destinée aux équipements et services urbains nécessaires au fonctionnement de l'agglomération, et sur laquelle il n'existe à ce jour aucun projet. ».

Le communiqué de presse du promoteur Altarea-Cogedim, le 1^{er} janvier 2018, dévoile pourtant qu'un projet de construction de 2 000 logements est issu d'un protocole d'accord rendu public le 21 décembre 2017, avec l'EPS Ville-Evrard, la Ville de Neuilly-sur-Marne et le Territoire Grand Paris – Grand Est. La mise en compatibilité du PLU de Neuilly-sur-Marne a donc bien sûr un impact « fort » sur les 28 hectares concernés par cette cession.

4. PADD.

Les modifications du PADD doivent être réécrites.

Protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural :

2. La protection du patrimoine architectural et paysager des hôpitaux sera assurée par les nouveaux usages qui seront donnés aux bâtiments et aux espaces extérieurs intégrés dans l'éco-quartier de Maison Blanche ou dans la modernisation de l'hôpital de Ville-Evrard, **sans exclure les démolitions, réhabilitations, extensions et constructions neuves utiles à la restructuration de l'EPS Ville-Evrard.**

Doit être reformulée comme suit :

2. La protection du patrimoine architectural et paysager des hôpitaux sera assurée par les nouveaux usages qui seront donnés aux bâtiments et aux espaces extérieurs intégrés dans l'éco-quartier de Maison Blanche ou dans la modernisation de l'hôpital de Ville-Evrard, **sans exclure les démolitions, réhabilitations, extensions et constructions neuves nécessitées par la conservation de la vocation orientée vers la santé et l'action sociale de l'EPS Ville-Evrard**

Préserver les espaces naturels, la biodiversité et les écosystèmes :

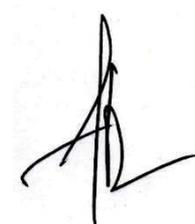
3. Les continuités écologiques entre ces espaces naturels seront maintenues, préservées ou recrées :
- Dans l'éco-quartier de Maison Blanche, en mettant en valeur les potentialités du site avec la protection des espaces verts remarquables, la création de coulées vertes, de noues paysagères et d'une trame de liaisons de circulations douces paysagées.
- Sur les emprises de l'ex-A 103, dont l'aménagement devra prévoir le maintien d'une continuité d'espaces verts ou naturels.
- Par la protection des espaces verts remarquables du site de Ville Evrard, **sans faire obstacle à la restructuration de l'EPS de Ville-Evrard**, et de la coulée verte existante.

Doit être reformulée comme suit :

3. Les continuités écologiques entre ces espaces naturels seront maintenues, préservées ou recrées :
- Dans l'éco-quartier de Maison Blanche, en mettant en valeur les potentialités du site avec la protection des espaces verts remarquables, la création de coulées vertes, de noues paysagères et d'une trame de liaisons de circulations douces paysagées.
- Sur les emprises de l'ex-A 103, dont l'aménagement devra prévoir le maintien d'une continuité d'espaces verts ou naturels.
- Par la protection des espaces verts remarquables du site de Ville Evrard, **sans faire obstacle aux nécessités imposées par la conservation de la vocation orientée vers la santé et l'action sociale de l'EPS Ville-Evrard**, et de la coulée verte existante

En fonction de toutes ces remarques l'association Environnement 93 donne un avis défavorable au projet de mise en compatibilité du PLU de Neuilly-sur-Marne, par déclaration de projet en vue de la restructuration de l'établissement public spécialisé (EPS) Ville Evrard.

Francis Redon
Président





www.environnement93.fr

**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile-de-France
Affiliée à France Nature Environnement

Gagny le 5 novembre 2022

Enquête publique concernant le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole du Grand Paris.

Environnement 93 fédération des associations de protection de l'environnement de Seine-Saint-Denis, souhaite donner son avis sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole du Grand Paris, document qui encadrera le développement de la métropole, au cœur de la région-capitale, pour les 15/20 ans à venir.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document de planification stratégique à long terme créé par la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) en décembre 2000, dont le périmètre et le contenu ont été revus par l'ordonnance du 17 juin 2020 de modernisation des SCoT, afin d'être adaptés aux enjeux contemporains.

Il doit permettre d'établir un projet de territoire qui anticipe les conséquences du dérèglement climatique, et les transitions écologique, énergétique, démographique, numérique...

Chargé d'intégrer les documents de planification supérieurs (SDAGE, SAGE, SRCE, SRADDET) le SCoT devient le document pivot : on parle de SCoT intégrateur, imposant aux PLU/PLUi et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui.

À l'échelle intercommunale locale, il assure ainsi la cohérence des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ou communaux (PLU) et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCoT.

A ce titre les prescriptions du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) doivent être parfaitement lisibles pour enfin harmoniser les réglementations disparates des PLU fédérés dans les nouveaux PLUi, et au delà assurer la cohérence de tous les PLUi de la MGP.

En préambule quelques remarques transversales s'imposent :

- Tout d'abord la priorité doit être donnée à l'adaptation et à l'atténuation davantage qu'à la recherche d'une attractivité économique renforcée. Et ce, avec des objectifs chiffrés et territorialisés.
- La maîtrise de la consommation d'espaces, la protection des espaces de nature et la sauvegarde de la biodiversité et des continuités écologiques ainsi que la préservation de la ressource en eau sont prioritaires. .
- La prise en compte des impacts, sur la santé humaine, des nuisances (qualité de l'air, nuisances sonores, pollution des sols..) et des risques nécessite une réorientation des objectifs pour atteindre la neutralité carbone , organiser l'économie circulaire et viser un réel développement de mobilités alternatives aux déplacements motorisés individuels.
- La mise en cohérence du projet de SCOT, à l'échelle du territoire métropolitain, est indispensable avec le plan climat-air-énergie métropolitain (PCAEM), le plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH), avec le futur PLU bioclimatique de Paris , comme à l'échelle régionale, avec le SRCE, le SDAGE et le projet de SDRIF-E (schéma directeur de la région Ile de France.

1. Logements

Conformément aux objectifs territorialisés du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH), la Métropole prévoit de construire, d'ici 2035, en moyenne 38 000 logements, dont 22 700 logements sociaux par an. Cet objectif de production de logements pourrait également être atteint par la mobilisation des logements vacants sur le territoire, évalués à 192 265 par l'INSEE en 2019.

LOGEMENTS / INSEE						
T total		Résidences Secondaires		Logements Vacants		
	2013	2019	2013	2019	2013	2019
92	770 849	807 711	70 586	83 072	48 810	52 436
93	633 235	687 238	39 659	49 041	5 280	7 651
94	606 507	647 289	58 123	48 897	7 992	11 883
75	1 358 884	1 389 375	205 072	251 616	104 558	120 295
	3 369 475	3 531 613	373 440	432 626	166 640	192 265
Ecart 2013/2019		162 138		59 186		25 625
Ecart Par an		27 023		9 864		4 271
Cumul Résidences secondaires et logements vacants par an	14 135					
Part de logements vacants					4,9%	5,4%

C'est l'action volontariste des pouvoirs publics qui doit conduire à une réduction très sensible du taux de vacance.

Il faut également noter que de 2013 à 2019 ce sont 14 135 logements vacants mais également construits en tant que résidence secondaire qui ont été produits chaque année, à comparer à l'objectif de 38 000 logements nécessaires aux nouveaux habitants et à l'objectif de 22 700 logements sociaux affiché dans le SCoT, ces logements sont concentrés à 92% sur Paris et le département des Hauts de Seine. Ce potentiel à mobiliser pour la production de logements concerne également une partie des bâtiments d'activité (bureaux...) désaffectés ou inoccupés, dont le principe de reconversion en logements est affiché dans le projet de SCoT. Celui-ci indique que la construction de logements dans le tissu urbain existant doit être le mode de développement prioritaire de l'habitat, et cette priorisation est traduite dans le DOO, notamment par les prescriptions P44, P68 et P69.

Toutefois, la portée trop générale, peu prescriptive et non territorialisée de ces dernières risque de les rendre inopérantes, surtout en l'absence d'un diagnostic précis du potentiel à mobiliser.

Le projet de SCoT gagnerait, sur la base d'un tel diagnostic, à décliner par territoire les objectifs de mobilisation des locaux vacants et à fixer des objectifs à atteindre sur le territoire des PLUi avant l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux espaces.

2. Espaces naturels, agricoles et zones Natura 2000.

2.1. Espaces naturels et agricoles.

Le SCoT prévoit de consommer 195 ha d'espaces naturels, hors infrastructures de transport, routes et voies ferrées qui aggraveraient cette consommation.

L'Autorité environnementale estime pour sa part que cette surface de 195 ha artificialisés n'est pas compatible avec la loi Climat et résilience qui prévoit, dans un premier temps (2022-2030), une réduction de moitié de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, par rapport aux surfaces consommées dans la décennie précédente. Les 195 ha prévus représentent beaucoup plus, ils atteignent 89 % des 218 ha consommés sur la période 2008-2017.

La surface de 195 ha d'extension urbaine correspond aux zones d'aménagement concerté (ZAC) aux opérations d'intérêt national (OIN) ou métropolitain (OIM) créées à la date d'approbation du SCoT. Ces opérations, déjà engagées selon le document, ne sont cependant listées et identifiées que dans le mémoire en réponse de la MGP à l'Ae.

Comme l'indique l'Autorité Environnementale : *“ il n'est pas démontré que ces opérations sont réalisables au regard des dispositions du Sdrif”*. La réponse de la Métropole à l'avis de l'Autorité Environnementale indique par ailleurs que plus de la moitié de cette surface (97 ha) est prévue pour l'artificialisation des terres agricoles de Tremblay-en France en Seine-Saint-Denis pour la ZAC Aérolians près du triangle de Gonesse.

Une question se pose pour cette ZAC qui d'après la synthèse proposée en page 288 du cahier-1 du SCoT, indique que sur les 473 hectares mobilisables au SDRIF de 2013, seuls 25,7 hectares ont été réellement consommés en 2017. Une réactualisation de cette ZAC doit être organisée.

Ces estimations sont en parfaite contradiction avec les objectifs du PCAEM (Plan Climat Air Energie de la Métropole) qui vise à augmenter les surfaces agricoles dans la métropole (3 000 hectares d'ici 2030, et 5 000 hectares d'ici 2050) et n'engagent ainsi pas le SCoT dans la trajectoire de l'objectif réglementaire de Zéro Artificialisation Nette.

2.2. Zones Natura 2000.

L'autorité Environnementale souligne que :

«Le site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » (zone de protection spéciale FR1112013), composé de plusieurs entités, est le seul du territoire de la Métropole. La carte « *Veiller à un développement équilibré dans les projets sur le territoire métropolitain* » indique dans sa légende la nécessité d'assurer

la cohérence entre les projets de développement urbain et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Toutefois, les prescriptions P41 et P42 associées à cet objectif restent très générales, en rappelant que les opérations d'aménagement doivent prendre en compte les risques sanitaires et d'inondation. Il n'est pas précisé les mesures à mettre en œuvre pour assurer la préservation du site et des espèces qui lui sont inféodées, alors que l'analyse des incidences identifie des réservoirs de biodiversité sur les secteurs concernés susceptibles d'être impactés par certains projets urbains (*sur les communes proches du parc des Guilands sur le territoire d'Est Ensemble (T8), mais aussi sur le territoire de Grand Paris Grand Est (T9) au niveau du Massif de l'Aulnoye*). D'ailleurs, il est reconnu (EE tome 2 ,p.295) que « *le modèle urbain porté par le SCoT est susceptible, de manière indirecte, de porter atteinte à la ZPS de Seine-Saint-Denis, notamment par un accroissement de la fréquentation des sites et par la dynamique plus globale d'intensification et de densification des espaces urbains immédiatement proches du site Natura 2000* », ce qui, au titre de l'article 4 de la directive Oiseaux, justifierait d'une information à la Commission Européenne. »

En réponse à l'Ae la MGP indique que les mesures d'évitement et de réduction à mettre en œuvre dans le cadre de projets sont à la charge de la maîtrise au travers de ses études et qu'il ne revient pas ainsi au SCoT de préciser ces mesures. C'est une **bien mauvaise réponse** aux objectifs de protection de la biodiversité et en particulier des espèces protégées du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis. Un périmètre de protection est souhaitable dans le SCoT et permettra d'éviter la mise en œuvre de mesures ERC (Eviter, Réduire, Compenser) toujours préjudiciables aux espaces naturels et à leurs habitats.

Un périmètre de protection élargi doit être imposé par le DOO, de l'ordre de 50 à 100 m pour interdire zones d'activité et zones d'entrepôts à proximité des sites Natura 2000.

3. Indicateurs.

Au stade de l'enquête publique il est préjudiciable, pour la bonne information du public, que pour les 14 indicateurs de suivi proposés (Cahier-2/Page 313) seuls soient indiqués dans le tableau des indicateurs, l'objectif, le nom et la source de l'indicateur, l'unité de mesure, la fréquence renseignement, sans aucune mention de la valeur initiale et la valeur cible.

Le projet présenté ne permet pas de mesurer ce que devient le territoire de la MGP en appliquant ce SCoT ou en l'absence de ce SCoT

Cette absence de quantification est fâcheuse pour évaluer à ce stade de décision, l'impact du SCoT sur l'aménagement du territoire.

4. Prescriptions

Réécriture et observations à usage des PLU et PLUi.

Prescription	DOO MGP	Notre proposition
1. Confirmer la place de la Métropole comme première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique		
P1	Dans toutes les opérations d'aménagement et de construction développant des programmes immobiliers à vocation économique (dans le cas de création comme de renouvellement), produire des surfaces végétales , limiter l'imperméabilisation des sols et viser la sobriété énergétique.	Dans toutes les opérations d'aménagement et de construction développant des programmes immobiliers à vocation économique (dans le cas de création comme de renouvellement), produire des surfaces végétales imposer 50% d'espaces verts dans le total de la superficie des zones d'aménagement prévues , limiter l'imperméabilisation des sols par un coefficient de pleine terre au mois égal à 30% , viser la sobriété énergétique en appliquant la réglementation RE2020
P3	Pour le parc existant, envisager, lorsque cela est viable techniquement et financièrement, la reconversion de l'immobilier de bureaux obsolète plutôt que sa démolition. Les projets de réhabilitation pourront être l'occasion d'introduire les dispositifs nécessaires à la limitation de la consommation d'énergie, à l'adaptation au risque inondation le cas échéant. Les opérations de déconstruction pourront également être l'occasion de promouvoir des stratégies et/ou programmes d' économie circulaire dans le cadre de la restructuration de l'immobilier de bureaux (réemploi, réutilisation des composants et matériaux des bâtiments concernés).	Pour le parc existant, envisager, lorsque cela est viable techniquement et financièrement, étudier la reconversion de l'immobilier de bureaux obsolète plutôt que sa démolition grâce à un bilan carbone . Les projets de réhabilitation pourront être seront l'occasion d'introduire les dispositifs nécessaires à la limitation de la consommation d'énergie, à l'adaptation au risque inondation le cas échéant . Les opérations de déconstruction pourront également être seront l'occasion de promouvoir des stratégies et/ou programmes d' économie circulaire dans le cadre de la restructuration de l'immobilier de bureaux et des nouvelles filières REP (réemploi, réutilisation des composants et matériaux des bâtiments concernés).
2. S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir et d'excellence pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique		
P11	Garantir les besoins fonciers liés au stockage de la data, en : <ul style="list-style-type: none"> • veillant à une répartition équilibrée sur le territoire métropolitain ; • veillant à la compacité des constructions et à leur implantation prioritairement près des pôles d'activités ; • tenant compte de l'existence des risques d'inondations, de la disponibilité des réseaux d'énergie, de leur capacité à fournir une forte puissance et des opportunités de récupération 	Garantir les besoins fonciers liés au stockage de la data, en : <ul style="list-style-type: none"> • veillant à une répartition équilibrée sur le territoire métropolitain ; • veillant à la compacité des constructions et à leur implantation prioritairement près des pôles d'activités ; • tenant compte de l'existence des risques d'inondations, de la disponibilité des réseaux d'énergie, de leur capacité à fournir une forte puissance et des opportunités de récupération

	de leur chaleur produite, notamment pour un usage urbain.	de leur chaleur produite, notamment pour un usage urbain. <ul style="list-style-type: none"> Assurer la mise en œuvre de réseau de chaleur s'appuyant sur la chaleur fatale produite par les data centers. <i>(Cette source de chaleur doit être considérée comme une source de chaleur pérenne contrairement aux affirmations de la MGP dans sa réponse à l'Autorité Environnementale)</i>
P16	Préserver et développer dans le respect de leur vocation logistique et industrielle, les capacités d'accueil des plateformes multimodales de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne	Préserver et développer dans le respect de leur vocation logistique et industrielle, les capacités d'accueil des plateformes multimodales de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne. <i>Fixer les indicateurs permettant de mesurer la décarbonation des modes de transport en alternative au transport routier</i>
3. Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde		
P21	Garantir l'accessibilité par les transports collectifs et modes actifs aux sites, parcours touristiques, et lieux dédiés au tourisme d'affaire depuis les grandes portes d'entrée de la Métropole (aéroports, gares TGV, grands axes routiers, ports fluviaux).	Garantir l'accessibilité par les transports collectifs et modes actifs aux sites, parcours touristiques, et lieux dédiés au tourisme d'affaire depuis les grandes portes d'entrée de la Métropole (aéroports, gares TGV, grands axes routiers, ports fluviaux). L'accessibilité aux sites, parcours touristiques et lieux dédiés au tourisme d'affaire doit être intégrée dans le schéma global du système de déplacement de la MGP. Des systèmes discriminatoires, tel le CDG Express, sont à proscrire
P30	Équiper les espaces publics pour permettre les pratiques culturelles	Équiper et protéger les espaces publics pour permettre les pratiques culturelles
P31	Révéler, protéger les éléments constitutifs du patrimoine bâti et non bâti (patrimoine archéologique, ensembles urbains et édifices remarquables, éléments ponctuels ou pittoresques, patrimoine industriel, etc.), et les intégrer aux politiques d'aménagement et de revitalisation des villes.	Révéler, protéger les éléments constitutifs du patrimoine bâti et non bâti (patrimoine archéologique, ensembles urbains et édifices remarquables, éléments ponctuels ou pittoresques, patrimoine industriel, etc.), et les intégrer aux politiques d'aménagement et de revitalisation des villes. <i>Réglementer ces protections dans les RLPi mis en œuvre dans les EPT</i>

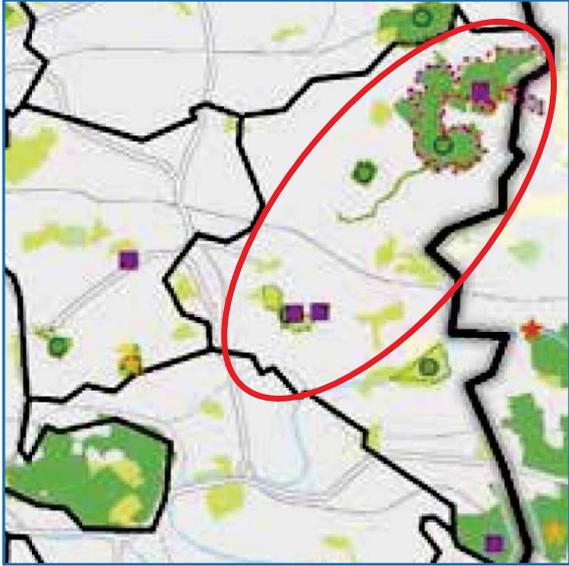
4. Conforter une métropole polycentrique, économe en espace et équilibrée dans la répartition de ses fonctions

P36	<p>Cette prescription est un « Fourre-tout » et un « Galimatias » de bonnes intentions et objectifs pseudo-vertueux sans contrainte pour les aménageurs et la SGP qui en sera l'aménageur privilégié.</p> <p>Il faut rappeler que dans la phase « travaux » les territoires autour des projets de gares ont déjà été meurtris par les autorisations accordées à la SGP (Bondy, Aubervilliers, Le Perreux).</p> <p>Il faut également rappeler que la construction de ce nouveau métro est une opportunité de desservir des territoires autrefois enclavés (Clichy-sous-Bois) pour lesquels l'attractivité résidentielle promise ne peut être synonyme de gentrification.</p> <p>Le SCoT affirme que les opérations d'aménagement relatives aux gares du Grand Paris Express s'attacheront à : « <i>concourir à la résilience du territoire en réduisant la vulnérabilité des réseaux et infrastructures d'importance vitale, des services publics et des dommages aux biens directement exposés.</i> »</p> <p>Le SCoT veut ainsi faire du Grand Paris une "métropole résiliente et sobre", une "métropole plus fluide, plus inclusive et plus résiliente", il veut concevoir des "projets d'aménagement innovants, performants et résilients." ou encore "développer une logistique urbaine résiliente et innovante" ... Le mot "résilience" apparaît toutes les deux pages dans le PADD. Cette expression permet de concilier tous les contraires en étant à la fois "performant et résilient", voire même "plus sobre et plus productive", mais reste peu compatible avec la densification annoncée autour de ces nouvelles gares.</p>	
P47	Afin de préserver dans les tissus pavillonnaires les espaces non bâtis, la pleine terre et la perméabilité des sols, il convient de limiter au maximum l'accroissement de l'emprise au sol	Afin de préserver dans les tissus pavillonnaires les espaces non bâtis, la pleine terre et la perméabilité des sols, il convient de limiter au maximum l'accroissement de l'emprise au sol

5. Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible		
P58	<p>Améliorer l'intégration urbaine qualitative des autoroutes et des routes nationales structurantes et développer l'accueil de nouvelles mobilités.</p> <p>Sur les autres grandes voies (ex-RN et RD, boulevard périphérique), créer les « boulevards urbains de la Métropole* » en favorisant leur transformation et leur requalification.</p> <p>Les boulevards urbains de la Métropole répondent aux critères suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un apaisement de la circulation ; • des usages multiples (transports collectifs*, modes actifs*, déplacements piétons et des personnes à mobilité réduite) ; • des plantations et un embellissement des espaces. 	<p>Traiter d'urgence la transformation de l'autoroute A1 et de l'A86 autour du carrefour Pleyel à Saint-Denis.</p>
P61	<p>Généraliser la marchabilité et l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite</p>	<p>Généraliser la marchabilité et l'accessibilité des espaces publics pour les piétons et les personnes à mobilité réduite</p> <p>Imposer la pérennité des trottoirs pour la circulation piétonne, en particulier par des marges de recul garantissant la marchabilité surtout en phase de travaux, pour les projets immobiliers</p>
6. Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement		
P66	<p>Désenclaver les quartiers isolés* par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une amélioration de leur desserte en transports collectifs* ; • la réalisation d'aménagements pour les modes actifs* permettant d'accéder aux transports lourds (métro, RER, Grand Paris Express, tramway), aux équipements et aux pôles d'emplois ; • la réduction des coupures urbaines. 	<p>Traiter en priorité les coupures urbaines contraintes par le canal de l'Ourcq au Pont de Bondy et au Vert Galant à Tremblay-en-France.</p>
7. Offrir un parcours résidentiel à tous les métropolitains		
P68	<p>Produire du logement au cœur des villes, dans les tissus mixtes et prioritairement à proximité des transports collectifs structurants</p>	<p>Produire du logement au cœur des villes, dans les tissus mixtes et prioritairement à proximité des transports collectifs structurants et financés</p>
	<p>La carte des projets de transport en page 102 du cahier 1 mentionne le prolongement de la ligne 11 de Rosny-sous-Bois à Noisy-Champs. A ce jour cette ligne n'est toujours pas programmée. Aucun projet d'aménagement ne peut se prévaloir de cette éventualité et doit être refusé dans les PLUi .</p>	

8. Renforcer la présence de la nature et développer la biodiversité		
P83	Créer de nouveaux jardins et parcs publics de proximité et renforcer leur maillage, pour que tous les métropolitains disposent d'une offre accessible de l'ordre de 10 minutes à pied de son lieu de résidence et de travail, et pour tendre vers 10 m ² par habitant, conformément aux préconisations de l'OMS.	Créer de nouveaux jardins et parcs publics de proximité et renforcer leur maillage, pour que tous les métropolitains disposent d'une offre accessible de l'ordre de 10 minutes à pied de son lieu de résidence et de travail, et pour tendre vers 10 m ² par habitant, conformément aux préconisations de l'OMS. Imposer les outils réglementaires et les indicateurs dans les PLUi permettant de mesurer les moyens mis en œuvre pour l'atteinte de ces objectifs
P86		Ajouter à cette prescription : « Appliquer la recommandation du plan climat air énergie métropolitain qui oblige les nouveaux projets à désimperméabiliser des surfaces existantes correspondant à 1,5 fois les surfaces nouvellement imperméabilisées par l'opération »
P87	Protéger les alignements d'arbres et les esplanades végétalisées. Accroître leur présence par une plantation plus systématique dans les espaces publics pour renforcer les ombrages, la fraîcheur et aider à la gestion intégrée des eaux pluviales , notamment le long des grandes voies structurantes .	Intégrer une charte de l'arbre qui au-delà de la protection des alignements réglemente également les opérations d'élagage qui à ce jour sont souvent destructrices des habitats et de la totalité du feuillage.
P88	Renforcer le maillage des espaces verts et des jardins, et leurs continuités au sein des îlots bâtis. Identifier et protéger dans les documents d'urbanisme pour des motifs d'ordre écologique ou paysager les arbres remarquables et les espaces verts à l'intérieur des îlots bâtis. Dans les équipements, développer les espaces plantés et leurs qualités écologiques au sein : <ul style="list-style-type: none"> • des espaces dédiés aux sports et aux loisirs de plein air ; • des espaces non bâtis de tous les équipements recevant du public (écoles, crèches...); • des cimetières. 	Renforcer le maillage des espaces verts et des jardins, et leurs continuités au sein des îlots bâtis. Identifier et protéger dans les documents d'urbanisme pour des motifs d'ordre écologique ou paysager les arbres remarquables et les espaces verts à l'intérieur des îlots bâtis. Dans le règlement des PLUi imposer les clôtures perméables laissant un espace d'au moins 25cm de hauteur entre le sol et le bas de la clôture. Dans les équipements, développer les espaces plantés et leurs qualités écologiques au sein : <ul style="list-style-type: none"> • des espaces dédiés aux sports et aux loisirs de plein air ; • des espaces non bâtis de tous les équipements recevant du public (écoles, crèches...); • des cimetières.
P95	Faciliter la réouverture des rus et rivières, notamment la Bièvre, la Morée, le Croult, la Vieille Mer, le Sausset, le Ru de Rungis, le Morbras, l'Orge, le Ru de Marivel et ses affluents, le Ru de Vaucresson, le Ru de la Molette, le Ru	Ajouter une protection (marge de recul sur chaque rive) d'une largeur minimum de 10 m instaurée en propriété publique. Le zonage UFr, préconisé dans les recommandations relatives aux règles d'urbanisme

	d'Arra et le Ru de Saint-Cucufa et le Ru les Landes. Les aménagements et restructurations de voirie ne doivent pas contrarier une réouverture ultérieure de ces cours d'eau.	(CDR) est adapté à matérialiser graphiquement cette protection.
P99	Préserver les jardins collectifs existants, ou les compenser lorsqu'ils ne peuvent être maintenus. En créer de nouveaux dans les zones à forte densité démographique.	Préserver les jardins collectifs existants, ou les compenser lorsqu'ils ne peuvent être maintenus. En créer de nouveaux dans les zones à forte densité démographique. Dresser un inventaire des jardins dans chaque EPT en vue de leur sanctuarisation
P100	Protéger les cours d'eau, les canaux, leurs berges et leurs abords. Améliorer leur qualité écologique et sanitaire, notamment par leur renaturation* , et en évitant toute nouvelle minéralisation de l'interface eau-berge. Le PLUi définit notamment une marge de recul adaptée à ces objectifs pour interdire l'implantation des constructions et installations engendrant l'imperméabilisation des sols. Cette marge de recul tient compte, le cas échéant, du risque d'inondation par débordement et de la mobilité .	Protéger les cours d'eau, les canaux, leurs berges et leurs abords. Améliorer leur qualité écologique et sanitaire, notamment par leur renaturation* , et en évitant toute nouvelle minéralisation de l'interface eau-berge. Le PLUi définit notamment une marge de recul adaptée à ces objectifs pour interdire l'implantation des constructions et installations engendrant l'imperméabilisation des sols. Cette marge de recul tient compte, le cas échéant, du risque d'inondation par débordement et de la mobilité . Appliquer les préconisations du SRCE décrites dans le « Schéma environnemental des berges d'Ile de France ».
P105	Déconnecter les eaux pluviales, des réseaux d'assainissement unitaires et séparatifs par leur gestion à la source. Sont privilégiées pour les pluies courantes, et au-delà si possible, les solutions basées sur la nature (infiltration permettant l'alimentation des sols végétalisés et l'évapotranspiration, toiture végétale, noue infiltrante, etc.) en adaptant leur technique de mise en œuvre autant que nécessaire à la nature du sous-sol ou la présence d'ouvrages vulnérables. Cette prescription vaut tant pour le bâti et les infrastructures existants que les travaux à venir.	Le SCoT doit être compatible avec les SAGE qui règlementent déjà la gestion des eaux pluviales sur l'Est de la MGP. Compléter la couverture de la MGP en structure « SAGE », en particulier pour la Seine « Centrale ». (Voir carte du périmètre des SAGE en 2018 / Cahier 1/Page 242)

<p>9. Protéger et mettre en valeur les grands paysages en tenant compte de la topographie naturelle, des grandes compositions urbaines et des grandes infrastructures</p>		
<p>P109</p>	<p>Préserver les grands paysages structurants hérités de la topographie naturelle, notamment les vallées et les coteaux. Maintenir les vues lointaines sur ces grands paysages</p>	<p>Préserver les grands paysages structurants hérités de la topographie naturelle, notamment les vallées et les coteaux. Maintenir les vues lointaines sur ces grands paysages. Mettre en œuvre un Plan Paysage permettant de renforcer l'attractivité du territoire.</p>
		<p>Définir en particulier un plan de paysage pour le territoire s'étendant de la Corniche des Forts à Romainville, aux Coteaux d'Avron sur Rosny-sous-Bois et Neuilly-Plaisance, jusqu'à la butte d'Aulnay sur Clichy-sous-Bois, Courbron, Vaujours.</p> <p>Outre la qualité des paysages et des cônes de vue, identifiés sur la carte des paysages du SCoT, ce territoire est unique pour sa richesse en biodiversité et reconnu par les classements en Natura2000, ZNIEFF, Forêt de protection, arrêtés de biotope</p>
<p>10. Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse de transition énergétique, d'économie circulaire et de réduction des déchets.</p>		
<p>P115</p>	<p>Pérenniser les installations des grands services urbains (eau et assainissement, énergie, déchets, matériaux, lignes Très Haute Tension, etc.) existantes et réduire la vulnérabilité* des installations situées en zone inondable pour les effets systémiques sur le fonctionnement du territoire. Dans le cas où pour des raisons techniques, la relocalisation des grands services urbains s'avérerait indispensable, elle doit se faire à proximité des emplacements existants, en tenant compte du risque d'inondation.</p>	<p>Pérenniser les installations des grands services urbains (eau et assainissement, énergie, déchets, matériaux, lignes Très Haute Tension, etc.) existantes et réduire la vulnérabilité* des installations situées en zone inondable pour les effets systémiques sur le fonctionnement du territoire. Dans le cas où pour des raisons techniques, la relocalisation des grands services urbains s'avérerait indispensable, elle doit se faire à proximité des emplacements existants, en tenant compte du risque d'inondation.</p> <p>Equilibrer les unités de traitement, de transfert, de tri entre l'ouest et l'est du territoire de la MGP pour gérer les déchets au plus près de leur production. (Voir carte de traitement des déchets ménagers et assimilés(DMA) et des déchets dangereux – Cahier2/Page 105)</p>
<p>P119</p>	<p>Créer des espaces pour le développement de l'économie circulaire, pour la réparation, le réemploi, la collecte, le transport (centres de transfert), y compris pour les activités agricoles, mais aussi le recyclage et la valorisation</p>	<p>Créer des espaces pour le développement de l'économie circulaire, pour la réparation, le réemploi, la collecte, le transport (centres de transfert), y compris pour les activités agricoles, mais aussi le recyclage et la valorisation</p>

	matière et énergétique des déchets (méthaniseurs, plateformes de compostage, plateformes dédiées aux matériaux du BTP, etc.).	matière et énergétique des déchets (méthaniseurs, plateformes de compostage, plateformes dédiées aux matériaux du BTP, etc.). Imposer et contrôler sur tous les projets d'aménagement la prise en compte effective des nouvelles REP du Bâtiment.
P124	Prévoir les emplacements nécessaires au fonctionnement de la filière agricole en milieu urbain, pour la production, la transformation et la distribution en circuit court.	Une cartographie des espaces agricoles à créer doit être élaborée en complément de l'inventaire des jardins partagés/familiaux et de l'objectif d'extension des terrains agricoles (Voir § 2.1. espaces naturels)
11. Organiser la transition énergétique		
Pourquoi aucune préconisation pour l'utilisation du solaire thermique alors que la PCAEM annonçait une redynamisation de cette filière dans le cadre des travaux réalisés par l'APUR, pour une première estimation donnant un potentiel de 2,3 TWh/an pour le solaire thermique dans le résidentiel .		
12. Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales		
La <u>prescription n°135</u> propose de "limiter les nuisances..." et conclut que : "Les secteurs exposés à un cumul de plusieurs types de nuisances font l'objet d'une vigilance particulière." Quelle réglementation accompagnera cette vigilance ? Comment sera-t-elle mise en œuvre ? Aucune recommandation n'est formulée sur ce point dans le cahier de recommandations pour les PLUi.		
La construction de logements le long des axes de transports bruyants n'est pas interdite, le SCoT demande uniquement dans sa <u>prescription n°136</u> d'y : "privilégier les constructions à destination autre que le logement en premier rang". Le SCoT met clairement en évidence sur la carte "Pollutions et nuisances » du cahier-1 en page 233 les risques ayant un impact sur la santé. La carte montre que ces points noirs environnementaux sont plus nombreux dans les quartiers populaires de Seine-Saint-Denis que sur Paris ou l'ouest parisien, mais aucune action concrète n'est préconisée pour protéger efficacement ces populations.		
Ajouter dans le DOO des prescriptions précises s'imposant aux PLUi, en fixant un seuil maximal - <i>en référence aux valeurs de l'Organisation Mondiale de la Santé</i> - pour éviter ou réduire les pollutions (pollution de l'air, pollution sonore notamment et risques) en interdisant l'implantation de logements, équipements et services recevant du public à proximité des axes autour desquels le niveau de pollution est supérieur aux normes OMS en particulier zones aéroportuaires, grands axes routiers et ferroviaires .		

Francis Redon
Président





**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile de France
Affiliée à France Nature Environnement**

www.environnement93.fr

OBJET : Avis sur le PLPDMA de l'EPT Grand Paris Grand Est.

Les objectifs globaux du PLPDMA de l'EPT Grand Paris Grand Est exprimés dans le projet avant enquête publique sont :

- La réduction de la production de déchets ménagers et assimilés : l'ensemble des flux de déchets sont concernés (OMR, collecte sélective des emballages, du verre, des encombrants, etc.)
- La mobilisation de l'ensemble des habitants et de l'ensemble des acteurs du Territoire
- Le développement de la visibilité des structures de l'économie sociale et solidaire afin de développer de nouvelles structures axées sur des schémas de réutilisation / ré-emploi
- La maîtrise de l'augmentation des coûts de traitement des déchets résiduels et donc l'équilibre du nouveau Schéma des collectes
- Le déploiement de nouvelles pratiques dans l'acte de consommer et de jeter par chaque acteur
- L'accompagnement au tri à la source des déchets alimentaires en adéquation avec la lutte contre le gaspillage alimentaire
- La création de boucles d'économie circulaire à travers la mise en réseau des différents acteurs
- L'articulation avec les planifications régionales et territoriales :
Au niveau régional : le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) régional d'Île-de-France datant de 2019 et la Stratégie Economie Circulaire 2030 de la région Ile-de-France. Elles ont été prises en compte pour décliner de manière opérationnelle le PLPDMA (voir le plan d'actions)
- Au niveau du SYCTOM : Le Contrat d'Objectif Territorial (COT) porte sur les années 2021-2026. Il donnera lieu à des bonifications sur les subventions versées portant sur 4 points : élaboration d'un PLPDMA, le développement du réemploi / réparation, la réduction du gisement de biodéchets (gaspillage alimentaire, compostage collectif), le développement de l'EIT.
- Au niveau territorial : le PCAET, le nouveau schéma des collectes, le schéma de développement économique, etc.

L'objectif quantitatif de réduction des déchets qui s'appuie sur ces objectifs globaux, est basé en particulier sur l'objectif de la loi Anti-Gaspillage pour une économie circulaire publiée en 2020, qui est de réduire de 15% la production de DMA par habitant, entre 2010 et 2030

En premier lieu il est important de hiérarchiser les différents objectifs énumérés ci-dessus, mais également d'évaluer les effets connexes liés :

- aux apports du PLPDMA à l'ensemble des dispositions qui concourent à une meilleure gestion des déchets, comme la valorisation matière,
- aux impacts liés à la mise en œuvre des nouvelles réglementations, comme l'obligation du tri à la source des biodéchets..

En deuxième lieu il est nécessaire de préciser et de mesurer par des indicateurs fiables, au travers des 4 axes et 13 actions proposées dans le projet de PLPDMA comment sera atteint l'objectif de réduction de 15% de la production de DMA par habitant.

1. Hiérarchisation des objectifs.

1.1. OMR.

La réduction de la production de DMA concerne en particulier les OMR qui représentent près des 2/3 des DMA gérés par Grand Paris Grand Est. Le poids des OMR diminuera ainsi d'abord :

- Par les actions engagées pour la réduction du gaspillage alimentaire,
- Par les actions engagées pour la gestion différenciée des déchets verts,
- Par les actions engagées auprès des activités économiques qui s'appuient sur le service public pour la collecte de leurs déchets et pour leur imposer le tri 5 flux,
- Par la mise en œuvre du tri à la source des biodéchets
- Par les actions pour favoriser le tri sélectif auprès des ménages.

Ces actions ne tendront cependant pas obligatoirement vers une diminution de la masse de DMA, mais resteront souvent un simple transfert du flux OMR vers d'autres flux qui seront par contre mieux valorisés. Il est ainsi essentiel que le PLPDMA analyse également son impact sur les objectifs de valorisation matière. La loi LTECV a doté la France d'objectifs en termes de valorisation des déchets et notamment celle d'augmenter la quantité de déchets faisant l'objet d'une valorisation sous forme de matière, notamment organique, en orientant vers ces filières de valorisation, 55 % en masse des déchets non dangereux non inertes en 2020 et 65 % en masse en 2025. A ce jour la valorisation matière et organique, sur le territoire Grand Paris Grand Est, n'est que de 26% en 2020 (Source : page 59 du rapport annuel du service public de prévention et de gestion des DMA – 2020).

Par ailleurs dans son guide à usage des collectivités, l'ADEME considère que le passage programmé à la **tarification incitative** est un atout à intégrer dans le PLPDMA.

Tous les indicateurs montrent aujourd'hui que soit par une REOM incitative, soit par une TEOM incitative, l'évolution vers une tarification a un impact majeur sur la réduction des OMR et l'amélioration des collectes sélectives, et donc sur l'efficacité de PLPDMA.

La tarification incitative aurait dû être un axe de travail du PLPDMA au même titre que la redevance spéciale pour les activités économiques

1.2. Maîtrise de l'augmentation des coûts de traitement.

La réduction du flux d'OMR est une obligation des collectivités pour maîtriser le coût de gestion des déchets, aussi bien pour la collecte que pour le traitement

Pour Grand Paris Grand Est, près de 74% des flux de déchets sont soit incinérés, soit dirigés vers l'enfouissement. (Source : page 59 du rapport annuel du service public de prévention et de gestion des DMA – 2020).

Les coûts pour ces modes ultimes de traitement vont augmenter mécaniquement d'ici 2025 par la seule augmentation de la TGAP (Taxe Générale sur les Activités Polluantes) qui, entre 2020 et 2025, est multipliée par 3,6 pour l'enfouissement, et par 5 pour l'incinération.

De la même manière que les observations exprimées au § 1.1 pour la redevance incitative, l'ADEME rappelle les effets cumulés de la mise en œuvre de la tarification incitative qui ont un fort impact sur le PLPDMA:

- **Sensibilisation** des usagers à la réduction globale des déchets dans leur ensemble ;
- Contribution à une **amélioration des performances** de collectes séparées (tri sélectif) et de valorisation des déchets (compostage, réemploi), et ainsi réduction des quantités de déchets non triés envoyés en centre de stockage ou à l'incinération : baisse de 20 et 50 % de la quantité des OMR ;
- **Réduction ou stabilisation des coûts du service** (baisse des quantités d'OMR, amélioration et optimisation de la collecte des déchets...)

1.3. L'accompagnement au tri à la source des déchets alimentaires.

L'action 5 du PCAET engage la création d'unités de méthanisation sur le territoire de Grand Paris Grand Est à partir des biodéchets triés à la source. Même si la mise en œuvre de la collecte des biodéchets est en dehors du périmètre du PLPDMA, toutes les actions de prévention doivent être organisées pour informer les habitants sur les moyens qui sont mis en œuvre par le territoire pour assurer cette collecte séparée. Les actions de compostage individuel, collectif, en pied d'immeuble ne suffiront pas à atteindre les objectifs de collecte fixés en particulier par le PRPGD (Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets).

Cet accompagnement doit être plus spécifique auprès, en particulier, des « gros producteurs » de biodéchets, dont les marchés alimentaires, qui ont déjà cette obligation.

2. Les actions.

Action	Observations
1	Gestion des déchets végétaux pour les ménages.
2	Gaspillage alimentaire. Le montant du gisement produit ne correspond pas aux moyennes nationales que communiquent l'ADEME et les services de l'Etat. Le montant évalué de gaspillage alimentaire est 30kg/hab/an La restauration hors foyer doit être traitée différemment.
3	Zéro déchet des ménages. Cette action ne peut être évaluée comme proposée. La diminution des OMR est liée à toutes les autres actions telles que gaspillage alimentaire, action auprès des entreprises. Une action spécifique sur les OMR pourrait être évaluée par l'application de la tarification incitative
4	Commerces et marchés.
5	Compostage individuel et de proximité. Le niveau de gisement produit aurait mérité une justification. Si ce gisement correspond à la partie fermentescible contenue dans les OMR, le gisement est de l'ordre de 30% de ce flux soit 89 kg/hab. Les actions menées en milieu scolaire, comme sur l'EPT Est Ensemble, ont permis de mesurer un gisement de 363 tonnes. Ce gisement ramené à la population de l'EPT, est à peine 1kg/hab/an évitable L'objectif de réduction doit être révisé
6	Il aurait été utile de donner un aperçu des entreprises intéressées et le potentiel de réduction associé
8	Acteurs locaux. Une évaluation des acteurs de l'Economie Sociale et Solidaire aurait été important à diffuser, pour leurs actions déjà en place sur le territoire et leur pérennisation
9	Pour information sur l'EPT Est Ensemble une délégation de service public a été mise en place pour collecter les déchets des entreprises. SUEZ assure cette prestation. Sur Montreuil ce sont ainsi 8 000 tonnes de déchets qui sont extraits de la collecte assurée par le service public. A l'échelle du territoire d'Est Ensemble on pourrait ainsi évaluer à 20 000 tonnes l'impact de la redevance spéciale sur toutes les communes soit un taux de 47 kg/hab/an. Le gisement produit et l'objectif de réduction de cette action doivent être revus.
10	Services administratifs
11	Gaspillage alimentaire dans les administrations publiques.
12	Gestion différenciée des déchets verts
13	Commande publique. Cette action est difficile à quantifier mais a des effets connexes sur l'ensemble des déchets produits sur la totalité du territoire

3. Indicateurs.

Dans ce projet de PLPDMA un tableau synthétique des gains apportés par l'ensemble des actions est essentiel à proposer pour mesurer l'objectif global de diminution des DMA.

Le tableau ci-dessous est une préfiguration de ce qu'il pourrait être :

Flux mesurés sur Grand Paris Grand Est (Rapport annuel du service public de prévention et de gestion des DMA – 2020)		2020		Réduction	
		Tonnages	KG/Hab/An	Taux	Kg/Hab/An
Emballages		14 004	35,1	15%	5,3
Verre Déchets Verts		5 436	13,6	15%	2,0
		6 139	15,4	15%	2,3
Encombrants OMR		13 721	34,4	15%	5,2
	Dont Déchets des entreprises			15%	6,8
	Dont gaspillage alimentaire			20%	6,0
	Application Tarification incitative			10%	22,2
Textiles Déchèteries		379	0,9		
	Dont déchets verts	22 419	56,2	15%	0,6
	Dont DEEE			15%	0,1
Biodéchets Déchets municipaux		56	0,1		
		9 879	24,8		
Total Grand Paris Grand Est		190 420	477,2		
	Dont services administratifs			25%	9,4
Total hors déchets municipaux			452	13%	59,8

Les taux de réduction sont appliqués, suivant le principe des fiches actions, à chaque flux identifié et permettent ainsi de compiler un impact global de ces actions.

Il est également important de hiérarchiser les actions qui n'ont pas toutes le même poids dans l'atteinte des objectifs. Il est en particulier primordial d'organiser des actions vers les services administratifs et le secteur économique moins diffus que la diversité des habitants du territoire.

La redevance incitative ignorée dans les fiches « action » devrait également avoir un impact important sur les objectifs de réduction.

Gagny le 25 novembre 2022
Francis Redon
Président Environnement 93



**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile de France
Affiliée à France Nature Environnement**

www.environnement93.fr

OBJET : Avis sur la délivrance des demandes de permis de construire modificatifs de régularisation relatifs au projet d'extension du Centre Commercial Westfield Rosny-2.

Saisi par les associations Alternatiba et MNLE 93 Nord Est Parisien, le **Tribunal administratif de Montreuil** a, par un jugement avant-dire droit du 2 décembre 2021, après avoir écarté l'ensemble des autres moyens soulevés par les requérantes, jugé que les permis de construire contestés n'étaient illégaux « *qu'en tant,*

- *d'une part, que l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique,*
- *d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain »*

et a, en conséquence, sursis à statuer pendant un délai de 12 mois, afin de permettre aux sociétés pétitionnaires de régulariser les permis contestés.

Dans son projet présenté en enquête publique le maître d'ouvrage ne répond qu'en partie aux enjeux que le TA de Montreuil a mis en avant.

1. Qualité de l'air.

1.1. Etat initial.

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal), l'EPT Grand Paris Grand Est a fait sur l'ensemble de son territoire une analyse de la qualité de l'air et dressé un bilan des émissions de polluants, en particulier pour les PM10 et les PM2.5, qui restent les polluants persistants malgré les évolutions technologiques.

Une synthèse de cette analyse est faite dans le tableau ci-après, associée en particulier à la population de chaque commune et au taux de motorisation des ménages qui a un fort impact sur ce taux de pollution.

Ville	Population	PM10	PM2.5	Total	PM10	PM2.5	Total	Taux de motorisation des ménages
		Tonnes/an			Kg/Hab/An			
Clichy-sous-Bois	30 249	15	11	26	0,50	0,36	0,86	0,65
Coubron	4 827	26	7	33	5,39	1,45	6,84	0,94
Gagny	39 843	30	22	52	0,75	0,55	1,31	0,84
Gournay-sur-Marne	6 927	6	5	11	0,87	0,72	1,59	0,90
Livry-Gargan	44 678	31	24	55	0,69	0,54	1,23	0,80
Montfermeil	25 894	20	16	36	0,77	0,62	1,39	0,83
Neuilly-Plaisance	21 311	16	12	28	0,75	0,56	1,31	0,71
Neuilly-sur-Marne	34 968	21	15	36	0,60	0,43	1,03	0,72
Noisy-le-Grand	66 683	57	44	101	0,85	0,66	1,51	0,74
Les Pavillons-sous-Bois	23 504	18	14	32	0,77	0,60	1,36	0,76
Le Raincy	14 733	9	7	16	0,61	0,48	1,09	0,74
Rosny-sous-Bois	45 003	38	26	64	0,84	0,58	1,42	0,70
Vaujours	7 048	14	10	24	1,99	1,42	3,41	0,85
Villemomble	30 046	23	17	40	0,77	0,57	1,33	0,75
Total	395 714	324	230	554	0,82	0,58	1,40	0,76
Seine saint denis	1 644 903	1 130	770	1 900	0,69	0,47	1,16	

Figure-1 : Emissions PM10 et PM2.5

Cette analyse est révélatrice de la singularité de la commune de Rosny-sous-Bois, et ainsi de l'impact des ces pollutions sur les habitants.

L'analyse révèle un taux de pollution calculé en Kg/Hab/An pour les particules fines, au dessus d'une « moyenne » symbolique sur l'ensemble de l'EPT, pour les 5 communes de Coubron, Gournay-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, Vaujours.

Pour Coubron, Gournay-sur-Marne, Vaujours, ces taux sont en partie dûs à une motorisation des ménages supérieure à la moyenne de l'EPT, pour cause d'absence de transports collectifs efficaces.

Pour Noisy-le-Grand et Rosny-sous-Bois, ces taux sont influencés par le transit lié à la proximité des axes de communications polluants A4, A86, A3, A103, RD986 et RD902 et la présence de pôles commerciaux importants.

Comparativement à une moyenne générale en Seine-Saint-Denis calculée à 1,16 Kg/Hab/An il apparait clairement que l'accroissement automobile sur ces communes ne peut être accepté, et qu'un rééquilibrage du territoire est au contraire nécessaire.

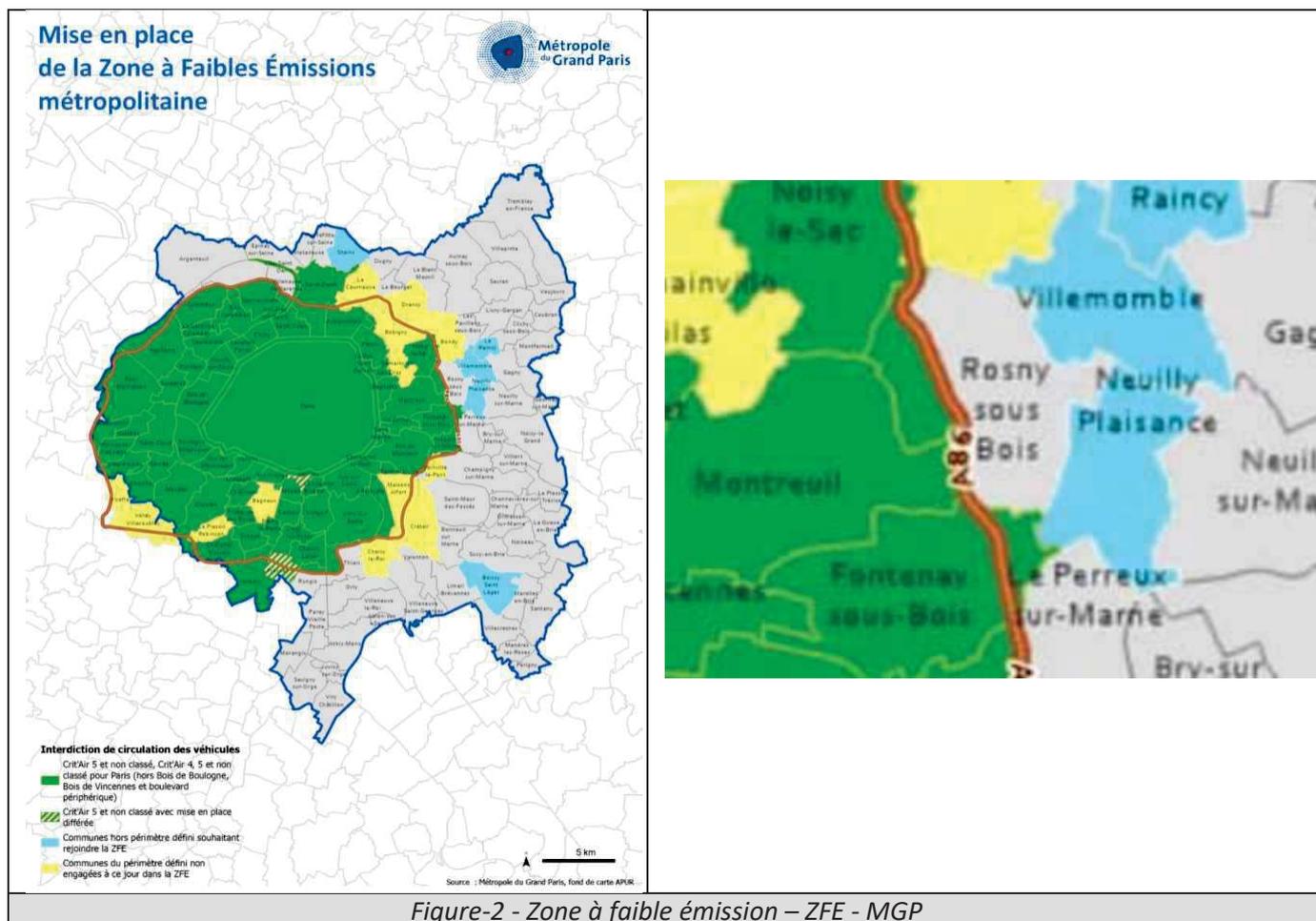
1.2. Etude Technisim.

Dans sa synthèse sur l'exposition des populations à la pollution atmosphérique, le bureau d'étude précise que selon l'indice ATMO la qualité de l'air en 2021 pour Rosny-sous-Bois pouvait être qualifiée de « Bonne » 2,2% de la période, mais « Moyenne » sur 77,5% de la période, et surtout « Dégradée » sur 14,2% de la période et mauvaise pour 6% de la période.

En page 65 de son rapport Technisim dresse un bilan des effets de la pollution sur la santé et estime que sur la commune de Rosny-sous-Bois, l'exposition à long terme est à l'origine de 6,6% de la mortalité annuelle et d'une baisse de vie à 30 ans de 6,9 mois. Dans tous les scénarios, à l'horizon 2025, le projet fera augmenter les taux de particules PM10 et PM2.5 par rapport à une évaluation réalisée « au fil de l'eau ».

En pages 111 et 112 du rapport Technisim, l'indice Pollution Population (IPP) qui permet une analyse des différences entre les scénarios étudiés, est présenté uniquement pour les concentrations en dioxyde d'azote (NO₂). Alors que l'impact sur les populations est particulièrement associé aux concentrations de PM10 et PM2.5, cette analyse est donc tout à fait insuffisante.

1.3. Impact de la ZFE.

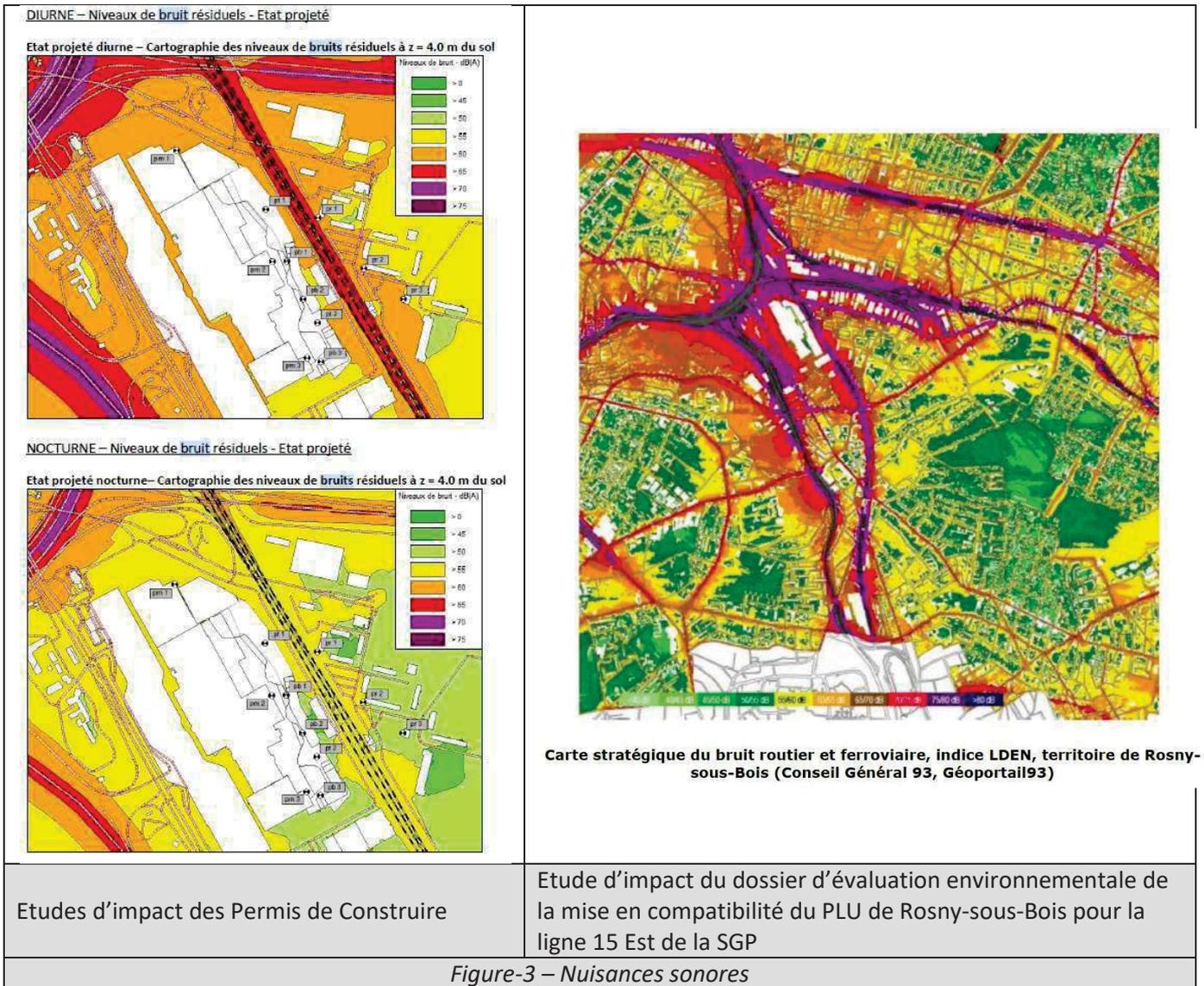


Le Centre Commercial se trouve à l'extérieur de la ZFE qui sera opérationnelle à l'échéance du projet. Les véhicules les plus polluants ne pourront plus pénétrer dans cette zone et auront ainsi un impact au-delà de la limite de l'A86; ces véhicules circuleront sur cette frange autorisée et amplifieront les concentrations de pollution près/sur le Centre Commercial.

Cette incidence n'a pas été mesurée dans l'étude d'impact

2. Pollution sonore.

Les dossiers d'étude d'impact élaborés pour les différents Permis de Construire proposent une analyse des nuisances sonores.



Les cartes présentées dans les études d'impact sont trompeuses et de nature à déguiser les impacts réels cumulés du projet et de l'ensemble des nuisances liées aux infrastructures routières et ferroviaires. L'étude proposée dans le cadre des projets de la SGP sur la gare de Rosny-Bois-Perrier est à ce titre beaucoup plus significative et représentative de l'état actuel. Une nouvelle fois le public est mal informé des impacts globaux du projet et de son environnement. **Il est par ailleurs ainsi caché un nouvel impact sur la santé des riverains** alors qu'il est reconnu que les expositions au bruit sont susceptibles d'entraîner des effets sanitaires, en premier lieu sur l'audition (acouphènes, surdité réversible ou définitive), mais aussi sur le sommeil ou le système cardio-vasculaire.

3. Ilots de chaleur urbain (ICU).

Dans l'EIE (Etat Initial de l'Environnement) du rapport de présentation du PLUi de Grand Paris Grand Est, en élaboration à ce jour, un diagnostic de la carence en espaces verts par commune est révélateur de la pauvreté de la commune de Rosny-sous-Bois.

Commune	Présence de secteurs déficitaires en espaces verts publics (SDRIF)	Espaces verts existants			Espaces verts en projet		
		Surface (ha)	Taux	Ratio (m ² /hab.)	Surface (ha)	Taux	Ratio (m ² /hab.)
Clichy-sous-Bois	oui	79	20 %	27	134	34 %	45
Coubron	non	85	20 %	177	275	66 %	571
Gagny	oui	15	2 %	3,7	117	17 %	30
Gournay-sur-Marne	non	8	5 %	12	8,7	5 %	13
Livry-Gargan	oui	59	8 %	13	85	12 %	19
Montfermeil	oui	44	8 %	17	46	8 %	18
Neuilly-Plaisance	oui	38	11 %	18	55	16 %	26
Neuilly-sur-Marne	non	118	17 %	34	124	18 %	36
Noisy-le-Grand	oui	63	5 %	9,4	354	27 %	53
Les Pavillons-sous-Bois	oui	4,6	2 %	1,9	4,6	2 %	1,9
Le Raincy	oui	4,1	2 %	2,9	4,1	2 %	2,9
Rosny-sous-Bois	oui	9,4	2 %	2,1	30	5 %	6,6
Vaujours	oui	6,5	2 %	9,4	41	11 %	59
Villemomble	oui	6,1	2 %	2,0	10	2 %	3,2
Ensemble	-	539	7%	14	1 288	18%	33

Figure-4 –Espaces verts sur Grand Paris Grand Est

Rosny-sous-Bois apparaît ainsi comme l'une des communes avec un ratio de 2,1 m²/habitant.

L'OMS, comme le SDRIF préconisent un taux de 10m². Que n'atteignent pas les objectifs fixés en termes de projet.

Pour être précis, évoluer d'un taux de 2,1m² à un taux de 6,6m², nécessite de trouver 4,5 m² par habitant, soit pour la population de Rosny-sous-Bois de 45 000 habitants, une superficie d'espaces verts à créer de 20 hectares..

Cet objectif doit être par ailleurs rapproché des études de l'IPR (Institut Paris Région)¹

Ces études mettent en avant l'exposition du territoire au changement climatique, pour Rosny-sous-Bois en particulier sur le site lui-même et à proximité du Centre Commercial.

¹ https://cartoviz2.institutparisregion.fr/?id_appli=regreen&map=@2.4869820894995276,48.87428926052759,15z

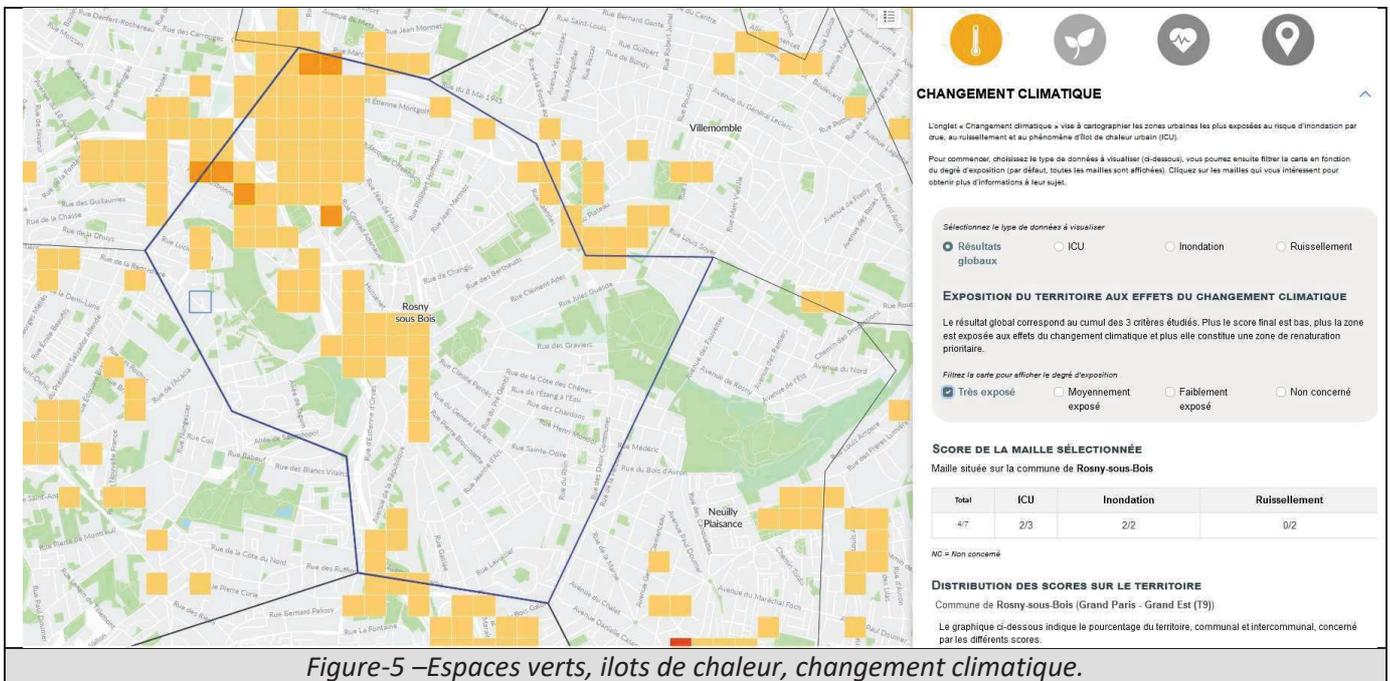


Figure-5 –Espaces verts, îlots de chaleur, changement climatique.

Sur les mailles définies par l'IPR, en particulier sur les espaces artificialisés du Centre Commercial, la renaturation des sols apparaît comme primordiale. Quelles que soient les méthodes installant de la terre végétale sur les dalles en béton ou toitures en terrasse du Centre Commercial, ce ne sera qu'une rustine inefficace contre le phénomène d'îlot de chaleur ou restauration de la biodiversité. De plus ces systèmes nécessitent des ressources en eau qui sont par ailleurs à préserver. Seuls les espaces de pleine terre atténueront les effets liés au dérèglement climatique.

Dans son rapport d'étude sur l'impact du projet en terme de phénomène d'îlot de chaleur urbain, le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) affirme que : *./ la contribution du projet d'extension à la formation de l'effet d'îlot de chaleur urbain est très limitée de l'ordre de 0.1 °C sur l'indicateur CICU considérant des valeurs horaires. ».*

Pour atténuer les effets actuels le CSTB propose de mettre en œuvre des toitures à haut albédo sur les bâtiments existants, avec cependant un effet sur l'augmentation des charges de chauffage, ou/et mettre en œuvre sur ces toitures une végétalisation correctement entretenue et dimensionnée pour maintenir l'humidité. Pour cette dernière proposition, les événements climatiques récents et les sécheresses qui les accompagnent, démontreront cependant leur inefficacité.

Il faut enfin noter qu'il n'est pas dans les objectifs de Westfield d'améliorer les bâtiments existants dans le cadre de ce projet, ce qui disqualifie ces recommandations.

La réponse du maître d'ouvrage à la MRAe sur le phénomène d'ICU est enfin « grossière » par son indifférence et son laxisme loin d'une volonté à lutter contre les ICU et leur impact sur la qualité de vie des populations. Pour rappel le maître d'ouvrage écrit : *« En revanche, ces compléments ne peuvent être l'occasion d'intégrer des mesures de réduction de l'effet d'îlot de chaleur sur l'ensemble commercial existant qui n'a pas vocation à être modifié dans le cadre du projet autorisé »*

Ces réponses sont tout à fait inacceptables.

L'effet ICU ne sera amélioré sur cette partie du territoire que par la renaturation des sols et la création d'espaces de pleine terre incluant strates herbacées et arborées.

4. Impact du SCOT de la MGP.

Dans son DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) du projet de SCOT métropolitain, la MGP édicte des prescriptions qui devraient être retenues pour l'avenir de ce Centre Commercial.

La prescription 34 incite en particulier à renforcer le polycentrisme en confortant les centralités existantes que sont les centres-villes et les centres de quartier.

Ce renforcement inclut :

- la réhabilitation du bâti ancien dégradé ;
- la requalification des espaces publics et leur équipement en services à la mobilité ;
- le soutien au commerce de proximité ;
- le développement des rez-de-chaussée actifs, notamment en évitant le logement en rez-de-chaussée sur rue le long des voies principales ;

Le projet d'extension de Rosny-2 est à l'inverse de cette prescription.

Les prescriptions 39 et 40 accentuent pour leur part une évidente nécessité d'un retour à la proximité, essentielle au développement des modes de déplacement doux, maillon indispensable des actions à engager pour atténuer les effets du dérèglement climatique.

Les nouveaux équipements commerciaux ne peuvent être implantés que dans la ville mixte, dans le respect du commerce de proximité. Les projets doivent en particulier :

- inclure une offre de mobilité alternative à la voiture ;
- intégrer des solutions logistiques adaptées au contexte ;
- éviter l'imperméabilisation des sols.

Le commerce de proximité doit être renforcé, notamment par :

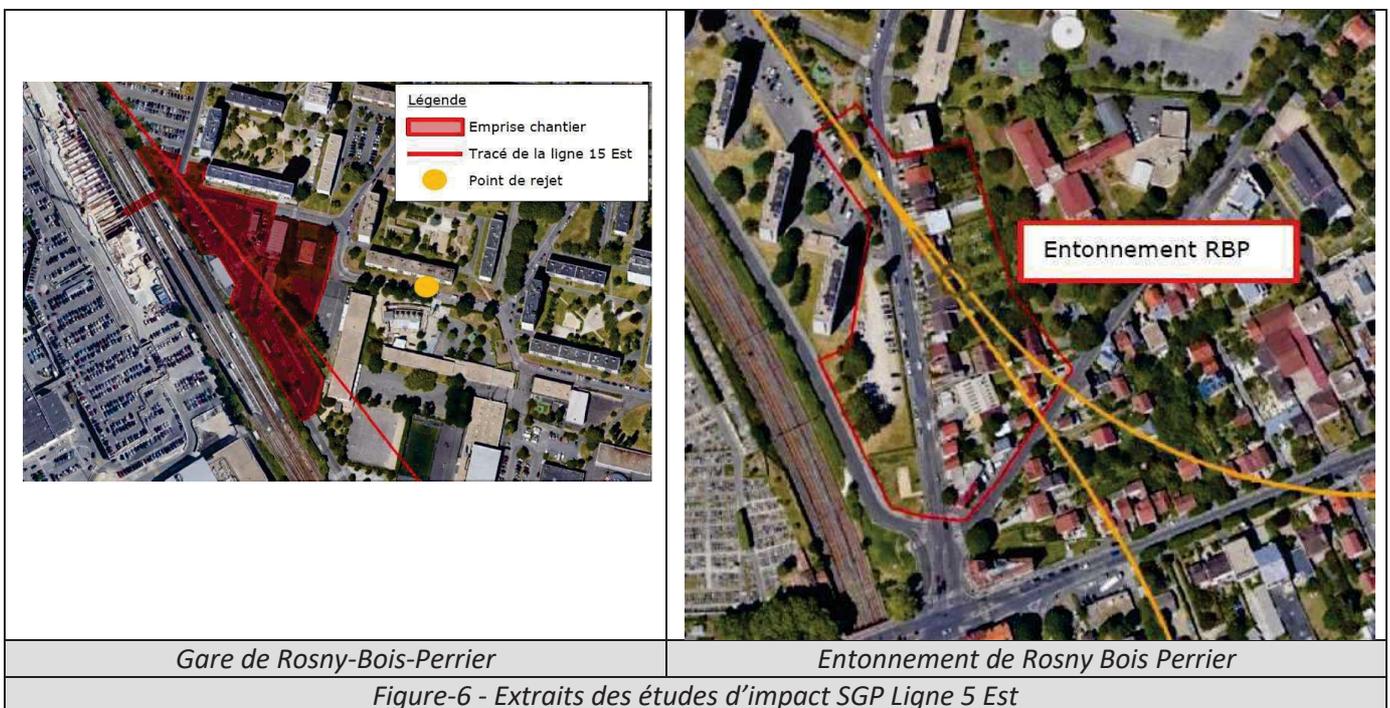
- la protection de sa diversité, et de l'artisanat en centre urbain ;
- son installation en pied d'immeubles ;
- l'intégration de services et d'aires de livraison mutualisés

Pour toutes ces raisons l'extension du Centre Commercial Rosny-2 ne peut être validé, tant il est à l'encontre de toutes les politiques publiques assurant un nouvel aménagement du territoire.

5. Cumul des projets.

Dans sa décision du 2 décembre 2021 le Tribunal Administratif de Montreuil a jugé que : « ./ . l'étude d'impact jointe aux demandes ne décrit pas suffisamment l'état initial de l'environnement aux abords du site et les incidences du projet en ce qui concerne la qualité de l'air et le phénomène d'îlot de chaleur urbain, ne comprend pas une analyse suffisante du cumul de ses effets avec ceux d'autres opérations situées à proximité, et ne comporte pas la description de mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les incidences du projet en matière de pollution atmosphérique, et d'autre part, que l'opération autorisée méconnaît le principe de prévention en tant que les mesures qu'elle prévoit ne sont pas suffisantes pour éviter, réduire ou compenser ses effets négatifs s'agissant de l'émission de polluants dans l'air et de la contribution au phénomène d'îlot de chaleur urbain. »

La durée des travaux pour cette extension est estimée à 28 mois. Dans le même temps, les travaux nécessaires à la mise en service de la ligne du métro 15, pour la construction de la gare de Rosny-Bois-Perrier et pour l'entonnement construit au sud de cette gare se dérouleront jusqu'en 2030.



Les impacts concernant la construction de ces infrastructures sont qualifiés de « très fort » et se cumuleraient, en phase travaux avec ceux de l'extension du Centre Commercial de Rosny-2 situé sur la rive opposée du RER E.

Cet impact n'est pas mesuré dans les études fournies dans le dossier d'extension.

Gagny le 2 décembre 2022
Francis Redon
Président Environnement 93



**ENVIRONNEMENT 93
UNION DES ASSOCIATIONS
D'ENVIRONNEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Association départementale agréée
Membre de France Nature Environnement Ile de France
Affiliée à France Nature Environnement**

www.environnement93.fr

OBJET : Avis sur la modification n°18 du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gennevilliers sur le secteur portuaire.

L'objectif de la modification n°18 du PLU vise à :

- Supprimer au règlement graphique des périmètres de maîtrise de l'urbanisation devenus sans objet, conformément à une demande du Préfet des Hauts-de-Seine,
- Mieux encadrer et clarifier une règle dérogatoire relative aux hauteurs maximales de construction,
- Préciser une règle relative à l'aspect des constructions.

1. Etat initial.

Au regard des 36 communes du département des Hauts de Seine, dont 70% ont une superficie inférieure aux 401 hectares du port de Gennevilliers, ce port ne peut pas être considéré comme un seul espace auquel serait appliquée une seule règle d'urbanisme.

Le port de Gennevilliers est intégré dans un ensemble urbain à prendre en compte tant au point de vue :

- des paysages et des interfaces avec la ville,
- que des infrastructures qui lui permettent son fonctionnement et son développement,
- que pour son impact sur les espaces naturels et la Seine en particulier.

Le PLU, ou aujourd'hui le PLUi pour l'EPT Boucle Nord de Seine, doit organiser l'aménagement d'une telle superficie dont l'impact se mesure bien au delà des simples limites administratives de la commune de Gennevilliers.

L'axe Seine est à ce titre à protéger :

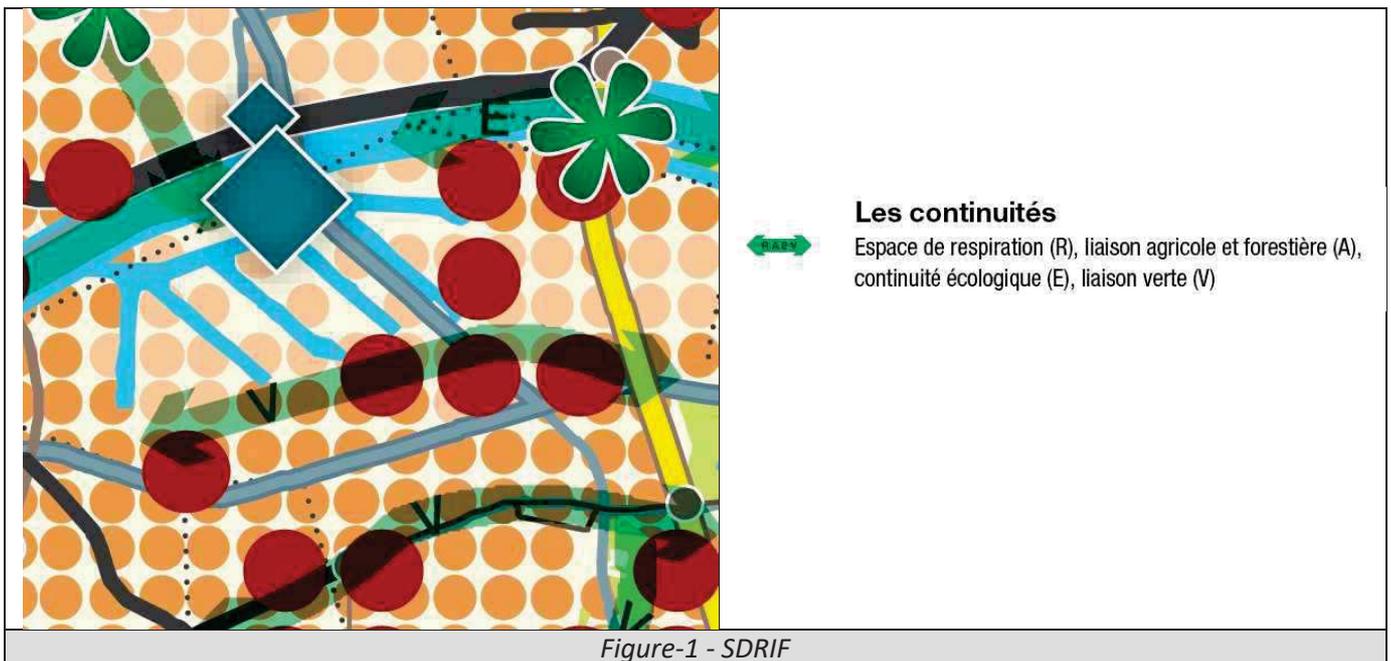
en premier lieu c'est le PLU qui doit être prescriptif pour des actions telle l'action 13 de l'objectif 5 du SODD du port de Gennevilliers (Schéma d'Orientation et de Développement Durable) qui précise en particulier « *L'inscription du port dans le paysage urbain et son insertion dans la "vie de la Cité" en tant que cœur économique impliquent une qualification de ces lisières, à la fois comme un espace de représentation, vu depuis*

les infrastructures de transport, et comme espace de déambulations lorsqu'une voirie urbaine longe ou pénètre l'entité portuaire. »

en deuxième lieu pour être en accord avec les prescriptions du SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) de la MGP (Métropole du Grand Paris) qui préconise

- d'améliorer la relation ville-cours d'eau par la création d'une continuité des berges le long des cours d'eau et des canaux, la renaturation des berges,
- de valoriser et rendre majoritairement accessibles à tous les espaces riverains des cours d'eau et des canaux, tout en garantissant le fonctionnement des activités économiques et de la logistique.

en troisième lieu le PLU doit être conforme au SDRIF toujours en vigueur et protéger la continuité écologique identifiée dans la carte de destination. Cette modification accentue les impacts sur cette continuité écologique, et ne peut donc être validée.



Le vaste territoire de l'EPT Boucle Nord de Seine doit également être pris en compte dans ces évolutions du PLU de Gennevilliers. Il est ainsi « déplacé » de provoquer une modification de ce PLU communal en phase d'élaboration du PLUi intercommunal dont le diagnostic a déjà permis de mieux comprendre et connaître le territoire et dégager les principaux enjeux.

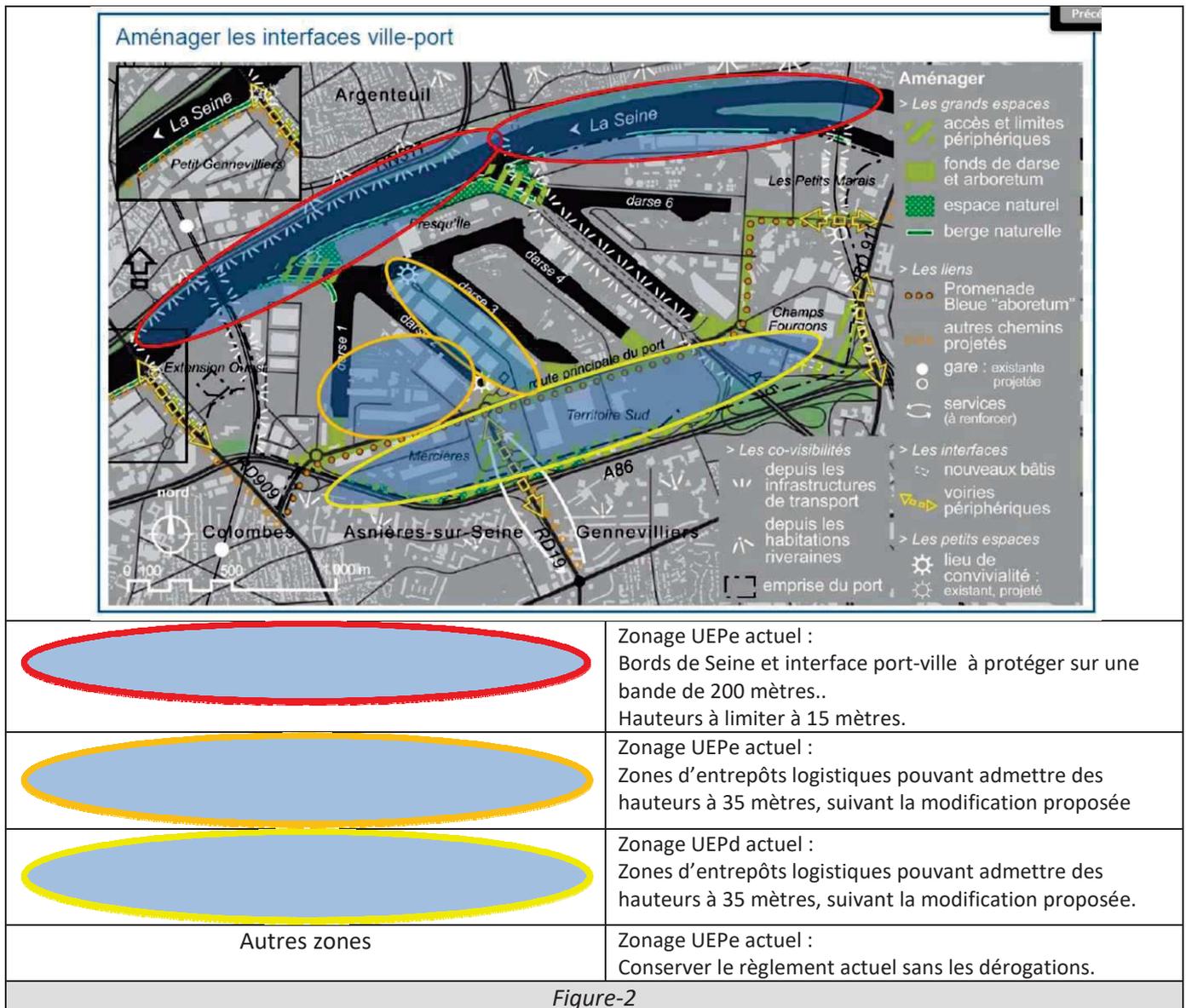
Les premiers éléments de ce diagnostic identifient bien le rayonnement de la plateforme Haropa Port de Paris qui ne peut se réduire à la seule vision de la ville de Gennevilliers.

2. Règlement du PLU.

2.1. Proposition de réglementation..

Schéma global du Port (Figure-2).

Le Schéma proposé ci-dessous intègre des orientations du SODD (Schéma d'Orientation et de Développement Durable) qui doivent être des prescriptions du PLU en particulier pour la mise en valeur des interfaces Ville-Port. Ce schéma est conforme aux préconisations du SCOT protégeant les berges de l'axe Seine et aux dispositions du SRCE (Schéma régional de Cohérence Ecologique) qui préconisent la renaturation des berges identifiées en figure-3.



Zone du port	Zonage réglementaire	Description
	UEPe	La modification proposée peut s'appliquer sur cette zone du port qui est la plus favorable aux ambitions annoncées par Haropa Port pour le développement de la logistique fluviale. Le projet Green Dock de Goodman ne peut trouver sa place qu'en étant contigu aux darses 2 et/ou 3.
	UEPd	Cette zone du port en bordure de l'autoroute A86 peut également admettre les modifications apportées au zonage UEPe

Figure-4

2.3. Impacts du nouveau règlement.

La nouvelle hauteur des entrepôts, augmentera les surfaces de stockage/distribution et, comme mesurés sur le projet Green Dock, ces nouvelles surfaces dégraderont le trafic routier sur le port et à l'extérieur du port. Haropa Port doit pour sa part maintenir et accentuer l'ensemble des dispositions qui permettent la multimodalité Route/Fer/Fleuve pour éviter une thrombose des axes routiers.

Indépendamment des entrepôts, Haropa Port doit également maintenir les capacités de stockage/recyclage induites par la nouvelle REP PMCB (Produits et Matériaux de Construction du Bâtiment) et accentuer les transferts de ces nouvelles ressources par voie fluviale et/ou ferroviaire.

En l'état actuel ce projet de modification du PLU de Gennevilliers n'est pas en accord avec les dernières orientations du SCOT de la MGP en phase d'approbation, avec le SRCE pour la protection des berges de Seine. Il ne fixe pas les règles qui permettraient de diminuer, ou au moins de stabiliser, en particulier le trafic routier et limiter la dégradation de la qualité de l'air, engagement pourtant fort du PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial) du territoire en cours d'approbation.

Par ailleurs cette modification est prématurée alors que le PLUi de Boucle Nord de Seine est en cours de concertation et sera plus pertinent pour organiser la vision des 7 communes d'Argenteuil, Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Clichy-la-Garenne, Colombes, Gennevilliers, Villeneuve-la Garenne.

Nous donnons un avis défavorable au projet et demandons au maître d'ouvrage de surseoir à sa mise en œuvre en attendant l'approbation du PLUi du territoire, ou à minima de prendre en compte les propositions formulées dans notre avis.

Gagny le 13 décembre 2022
Francis Redon
Président Environnement 93