

7. Avis de la commune sur le dossier de création de la ZAC de l'extension de Mitry-le-Neuf et sur

l'étude d'impact de ce projet

Rapporteur : Monsieur Olivier GUYON

La communauté d'Agglomération Roissy Pays de France a saisi le 10 août 2020 la commune de Tremblay-en-France pour avis sur le dossier de création de la ZAC de l'extension de Mitry-le-Neuf, ainsi que sur l'étude d'impact de ce projet. Cette demande d'avis intervient en application de l'article L122-1 V du Code de l'Environnement. L'avis doit être formulé dans un délai de deux mois. Il sera inséré dans le dossier mis à la disposition du public lors de la consultation de ce dernier par voie électronique.

Le projet d'aménagement concerne un espace agricole de 60 hectares situé au Nord Est de Mitry-le-Neuf et au sud du parc d'activité de la Villette Aux Aulnes, en limite du quartier des Cottages de Tremblay-en-France et à une distance de 3 kilomètres de la gare de Villeparisis/Mitry-le-Neuf. La commune voisine motive son projet par la prise en compte du desserrement des ménages, le vieillissement de la population, et la crise du logement à résorber en Ile-de-

France. Sont notamment pointés le besoin de logements plus petits adaptés aux familles monoparentales ou aux personnes seules, ainsi que celui de logements abordables pour les familles et pour les jeunes qui ont du mal à cohabiter. Elle indique que si elle prévoit 15% de densification au sein de l'espace déjà urbanisé, ce dernier est fortement contraint, avec une faible possibilité d'implantation de nouveaux équipements, ce qui conduit à cette urbanisation en extension.

Présentation de l'opération (extraits des documents présentés)

Le programme global prévisionnel

Les logements

L'opération prévoit un total de 1500 logements représentant à terme 3700 habitants. La surface dédiée aux logements sera de 35,2 hectares sur les 60,15 hectares de la ZAC, soit une densité de 42 logements à l'hectare sur cette surface dédiée et de 25 logements à l'hectare sur la totalité de la ZAC (la densité du quartier des cottages est de 20 logements à l'hectare).

Les logements seront constitués de maisons individuelles sur les limites de la ZAC en contact avec les zones déjà bâties de Tremblay et constituées de pavillons. En coeur de programme, les logements s'organiseront en petits habitats groupés, maisons de ville et en petits collectifs.

Il y aura 30% de logements locatifs sociaux sur l'ensemble du projet comme le prévoit la convention passée avec l'Etablissement Public Foncier de l'Ile-de-France pour l'acquisition des terrains, soit environ 450 logements.

Les équipements

Deux groupes scolaires totalisant 11 classes maternelles et 19 classes élémentaires et un collège avec un gymnase permettront de répondre aux besoins de la population nouvelle mais également d'améliorer la carte scolaire en déchargeant les écoles existantes, insérées dans le tissu urbanisé et présentant peu de possibilité d'extension.

Une parcelle de 30 000 m² est réservée pour accueillir un équipement supra-communal. A ce stade, les réflexions s'orientent vers un pôle santé et ou de sécurité.

Les activités économiques

Elles représenteront une surface de plancher d'environ 120 000 m², dont 2 pôles commerciaux situés sur le futur axe central de la ZAC, avec une prévision de 1 200 emplois à terme (1 pour 100 m² de surface de plancher).

Les activités économiques au nord du projet feront l'interface avec la zone d'activité de la

Villette-aux-Aulnes. Elles assureront une transition avec les îlots de logements par le biais d'îlots mixtes combinant habitat et activités.

Cette mixité pourra se faire sous forme de commerces (boulangeries, salon de coiffures, pharmacie, crèche, cabinet médical, restauration ...) en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitations. Si on se réfère à l'Orientation d'Aménagement et de Programmation figurant dans le PLU de Mitry-Mory et encadrant l'opération, le linéaire commercial pourrait atteindre près de 1000 mètres

Des activités emblématiques ayant besoin de visibilité pourront s'implanter le long de la RD9, en entrée de l'opération d'aménagement.

Les activités agricoles

3,5 hectares seront dédiés à l'agriculture en coeur d'opération. Cette zone d'agriculture sera l'interface entre la ville et les grands champs d'agriculture intensive de la plaine agricole de Mitry-Mory. Elle sera dédiée au maraichage (sur 1,8 hectare) et à des jardins partagés (sur 1,7 hectare).

La réalisation de ce programme est prévue sur une durée d'environ 20 ans.

En 2025 : déviation des poids lourds par la ZA de la Villette-aux-Aulnes, réaménagement de la RD9 (prolongement de la Route des Petits-Ponts-RD115 en Seine-et-Marne), création d'environ 275 logements et 25 000 m² d'activités, création d'un premier groupe scolaire, du collège et du gymnase.

En 2030, création de liaisons vertes et de noues, création d'environ 325 logements et 18 000 m² d'activités supplémentaires.

En 2025, achèvement de l'axe principal nord-sud, création de 300 logements et 17 000 m² supplémentaires, création de la zone maraichère et du second groupe scolaire.

En 2040, achèvement des espaces verts et du réseau viaire, création des jardins partagés, création de 600 nouveaux logements et de 15 000 m² d'activités.

Impacts du projet

Le projet se veut une réponse aux besoins de logements nécessaires pour répondre au dynamisme démographique lié au dynamisme économique autour du secteur aéroportuaire de Paris Charles de Gaulle. Il se présente comme une réponse attractive forte pour les habitants actuels et nouveaux de la commune voisine en s'accompagnant d'équipements publics et de commerces. Son impact est donc présenté comme positif sur le milieu humain et socio-économique.

Il a toutefois des impacts négatifs forts sur les milieux physique et naturel qui sont la destruction de terres agricoles et le risque de destruction de zones humides. Il va exposer de nouvelles populations et celles des quartiers limitrophes aux bruits routiers et à une qualité de l'air urbain dégradée qui constitue une problématique vis-à-vis de la santé humaine. Si les logements peuvent bénéficier d'une isolation acoustique adaptée, l'enjeu de l'exposition aux pollutions de l'air dépasse le cadre du projet.

Ses impacts sur la mobilité sont jugés modérés en termes de circulation automobile supplémentaire. Le dossier fait état de la proximité des transports en commun, de l'accessibilité facilitée aux pistes cyclables et aux cheminements piétons comme alternative aux déplacements en voiture. Mais le projet s'inscrit dans une zone urbaine supportant déjà des trafics routiers importants et qui ne vont pas manquer de s'accroître même si des améliorations sont prévues. Le dossier fait notamment état de la réalisation d'une liaison « Roissy/Meaux » reliant la RN2 et la RN3 à l'horizon 2025, du contournement de l'aéroport par l'Est pour la Francilienne à l'horizon 2030, de la prolongation de la RD309 vers Villeparisis à l'horizon 2030.

- Deux voies principales de circulation automobile devraient desservir le nouveau quartier : L'avenue des martyrs de Châteaubriant (rue parallèle à l'A104 permettant d'accéder à la gare RER de Villeparisis) devrait être réaménagée pour pacifier

cette voie très passante.

- Au coeur du projet, le prolongement de la rue de Nantes (parallèle à la précédente) permettrait d'irriguer le nouveau quartier tout en désenclavant les actuels quartiers nord de Mitry-le-Neuf avec un accès aisé vers la RD9 et au-delà vers l'A104.

Les voies secondaires de l'opération seront perpendiculaires à ces voies principales et pour un certain nombre déboucheront sur l'Avenue Pablo Neruda au niveau de la Deuxième Avenue, de la Huitième Avenue, de la rue Hector Berlioz et la rue Debussy.

L'opération d'aménagement s'accompagnerait également d'une requalification de la RD9 en boulevard urbain, en vue d'accueillir un éventuel TCSP (Transport en Commun en Site Propre) intégrant des pistes cyclables et des aménagements plantés, qui créeraient des porosités entre les deux franges de la RD9 et des continuités vertes et douces.

La création d'une nouvelle voie au nord du parc du Nid (limitrophe de la zone d'activités Tremblay-Charles-de-Gaulle) devrait permettre de détourner les poids lourds de la RD9 dans sa traversée de Mitry-le-Neuf. Ceux-ci ne circuleraient alors que dans la Zone d'activités de la Villette aux Aulnes et n'emprunteraient la RD9 qu'à partir du rond-point en sortie de Mitry-le-Neuf.

Concernant le milieu naturel, le dossier indique que le site ne participe pas à des continuités écologiques du fait de son intégration dans le tissu péri-urbain. Aucune espèce floristique représentant un enjeu local de conservation et/ou étant protégée n'y est présente et la faune est celle typique des milieux ouverts de la frange urbaine.

Il ajoute que si le projet s'étend sur environ 40 ha de terres actuellement cultivées, ces terres sont classées en secteur d'urbanisation préférentielle par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Par ailleurs la ville de Mitry-Mory indique que, par le biais notamment d'une convention avec la SAFER, elle est soucieuse de maintenir les activités agricoles sur son territoire et que le projet n'aura pas d'impact économique notable sur les activités des actuels exploitants.

Les surfaces dédiées au maraîchage et à des jardins familiaux partagés devraient permettre de valoriser les terres arables terrassées, de constituer une transition entre la ville et les terres cultivées et de constituer une alternative de développement durable à la culture agricole intensive actuelle.

Le projet doit prendre en compte la gestion de l'eau. Structurés autour d'un réseau de noues, les aménagements paysagers seront favorables au maintien et au développement des zones humides existantes. Ils devraient permettre de créer des écosystèmes plus riches et plus durables qu'un écosystème d'agriculture intensive, favorables à l'installation de faunes et de flores locales.

La possibilité de recourir à un réseau de chaleur est actuellement à l'étude. Ce réseau serait alimenté par une chaufferie centrale à énergie renouvelable utilisant la géothermie (possible extension du réseau de Tremblay-en-France), la biomasse (chauffage bois) ou la méthanisation de produits agricoles. Ainsi la construction de logements énergétiquement performants permettrait de réduire les émissions de polluants atmosphériques et permettrait aux futurs habitants de participer à l'amélioration générale de la qualité de l'air.

Avec des démarches de qualité environnementale, telles que la création de logements énergétiquement performants ou la création d'espaces agricoles tournées vers la consommation locale, la gestion des eaux pluviales intégrées dans les aménagements paysagers, le projet se présente comme s'inscrivant dans une démarche d'éco-quartier.

Avis de la commune

Analyse du projet sous l'angle programmation

L'opération se présente comme une réponse aux besoins en logements induit par le dynamisme économique de l'aéroport Paris Charles de Gaulle, et à titre, il cite essentiellement le Terminal T4 comme grand projet du secteur. Or ce projet est pour le

moins différé dans le temps, les prévisions actuelles indiquant un délai minimum de 5 ans avant que le trafic aérien ne retrouve son niveau d'avant l'actuelle crise sanitaire.

De façon générale, c'est une opération conçue avant cette crise sanitaire et qui ne prend pas en considération les incidences possibles de la pandémie sur la programmation, tant en terme de logements qu'en terme d'activités économiques.

Entre autres, s'il est indéniable que les logements collectifs présentent un intérêt en termes de développement durable, notamment en matière d'utilisation des transports en commun, il semble que la demande s'oriente plutôt vers la maison individuelle et l'utilisation des véhicules particuliers.

Cela est d'autant plus vrai que Mitry-Mory se situe en zone périurbaine.

A l'inverse, consommer 60 hectares d'espaces naturels et agricoles pour produire seulement 1500 logements peut aussi apparaître comme un gâchis au vu des enjeux de protection des dits-espaces en Ile-de-France. Le propos n'est pas de dire qu'il faut construire plus de logements, mais de consommer moins de terrains. Les 3,5 hectares dédiés au maraichage et à des jardins familiaux partagés apparaît notamment comme une faible compensation à la destruction des terres agricoles.

Si en première approche, le projet de ZAC ne paraît guère opportun et acceptable, il s'apporterait incontestablement des nuisances pour les quartiers avoisinants.

- Analyse du projet sous l'angle du développement économique et commercial

Le projet ne précise pas le nombre de commerces souhaités, et aucune distinction n'est faite entre les surfaces prévues pour des locaux d'activités artisanales ou industrielles et des locaux d'activités commerciales. La mixité fonctionnelle étant abordée uniquement sous la forme d'implantation de nouveaux commerces, services et activités médicales, il est donc probable que les surfaces susmentionnées seront en grande majorité consacrées à des commerces. En effet :

- Les Ilots d'activités sont décrits dans la légende de la cartographie du projet comme étant de type boulangerie, salon de coiffure, pharmacie, cabinet médical, etc...

- Les Ilots mixtes autorisent l'implantation de commerces en pied d'immeuble.

- Certains ilots d'activités porteront des activités indiquées comme « emblématiques » en entrée de ZAC, sans les définir précisément. On peut craindre l'installation d'une moyenne surface alimentaire de type supermarché sur cette axe qui a vocation à être très fréquenté.

- Conséquences du projet sur l'appareil commercial du quartier des Cottages

Le projet de ZAC est limitrophe du quartier des Cottages. Ce quartier porte l'une des 4 polarités commerciales de Tremblay-en-France, avec 44 commerces sur les 200 en activité sur la commune (hors centre commercial Aéroville), notamment sur l'avenue Henri Barbusse, avec tous les commerces fondamentaux présents en alimentaires et en services, et dans le petit centre commercial Berlioz, dont le supermarché Franprix.

Comme partout ailleurs, le commerce de proximité dans ce quartier doit résister à de nombreux facteurs d'affaiblissement, parmi lesquels la concurrence des grands centres commerciaux (le quart des centres commerciaux de l'Ile-de-France sont situés en Seine-Saint-Denis) et l'essor du e-commerce.

Le pôle commercial des Cottages résiste néanmoins grâce aux nombreuses actions de la municipalité en matière de soutien au commerce de proximité : Mise en place d'un périmètre de sauvegarde du commerce, qui autorise la préemption de fonds de commerce ; Actions en faveur de l'installation de commerces (formations, sensibilisation à l'usage des nouvelles technologies, aides à la recherche de locaux, etc...) ; Accompagnant à la reprise d'activités auprès des autorités compétentes (par exemple, la réouverture d'un tabac-presse en coeur de pôle) ; Travail avec un promoteur sur la requalification du centre commercial de la rue Hector Berlioz.

Néanmoins, l'équilibre actuel de l'offre au regard des besoins de la population et de la zone de chalandise reste fragile. La première condition de fonctionnement d'un point de vente réside en effet dans une fréquentation suffisante de clients, donc une zone de chalandise adaptée à l'activité du commerce.

En conséquence, la création d'une nouvelle polarité commerciale à quelques hectomètres de ce quartier entraînera forcément un affaiblissement du pôle commercial des Cottages :

- Elle ne se traduira pas par un accroissement de la zone de chalandise des commerces tremblaysiens, car les commerces qui s'installeront dans la ZAC étant très sensiblement identiques à ceux que nous pouvons trouver dans n'importe quel pôle de proximité, cette offre sera directement concurrente à l'offre existante aux Cottages ;
 - Les activités commerciales apparaissant très largement représentées dans ce nouveau quartier de Mitry-Mory, elles constitueront une offre de proximité très largement suffisante pour les besoins de ses habitants ;
 - Les commerçants de Tremblay-en-France seront très certainement privés d'une partie de leur clientèle actuellement constituée par certains habitants du quartier de Mitry-le-Neuf.
 - Au contraire, l'arrivée d'une offre nouvelle, à quelques hectomètres de leur quartier, aura forcément tendance à séduire une partie des habitants des Cottages, provoquant une baisse de fréquentation et de chiffre d'affaires chez les commerçants tremblaysiens ;
 - Cette logique baissière entraînerait sans nul doute la fermeture de certains points de ventes et donc une augmentation de la vacance commerciale, elle-même générant une chute de l'attractivité du quartier. A ce titre, dans sa note consacrée à « L'aménagement commercial en Seine-Saint-Denis » publiée en février 2020, la DRIEA d'Ile-de-France rappelle que la Seine-Saint-Denis enregistre 19,5% de vacance commerciale, soit le plus fort taux du Grand Paris ;
 - Enfin, si un magasin de type supermarché devait s'implanter sur la ZAC, notamment sur l'axe du futur TCSP pressenti pour la desservir, cela provoquerait sans nul doute une perte sensible de fréquentation du centre commercial Berlioz, notamment du fait de la moindre accessibilité du pôle tremblaysien.
- Le projet de création de la ZAC «Extension de Mitry-le-Neuf » représente donc une menace très forte sur le maintien d'une offre de commerce de proximité attractive au sein du quartier des Cottages.

Analyse du projet sous l'angle voirie et circulation

Certains aspects du projet sont à noter :

- Le projet prévoit des interventions notables sur les voiries mitoyennes :
Requalification de l'Avenue Pablo Neruda et de la RD9 (prolongation de la route des Petits Ponts RD115) ;
- De nombreuses entrées et sortie de « ville » du nouveau quartier sont situées sur les axes structurants des Cottages : RD115 (Route des petits ponts) ; 2^e Avenue ; 8^e Avenue ; Rue Hector Berlioz ; Rue Claude Debussy ;
- Mitry-Mory souhaitant que son projet soit labélisé éco-quartier, il est prévu des « poches de stationnement » aux entrées de ville et notamment aux abords de la 8^e Avenue ;
- Il est envisagé dans le projet de détourner les poids-lourds circulant sur la RD9 (D115 sur Tremblay-en-France) en créant une nouvelle voie qui passera en limite de la ZAC Tremblay-Charles-de-Gaulle. La RD115/RD9 étant un axe structurant, ce détournement pourrait engendrer des reports de charges sur d'autres voiries, du moins pour les plus petits poids lourds et utilitaires.

- Avis sur les impacts en matière de voirie et circulation

L'étude des trafics routiers ne prend pas en compte Tremblay-en-France, et ne s'appuie que sur les sources du Conseil Départementale de la Seine-et-Marne.

De manière générale, si la ZAC n'exclut pas un transfert de circulation vers l'Est et l'A104, cet axe est très fréquemment saturé et cela se traduit déjà par des reports de circulation dans les zones urbaines voisines afin de franchir le Canal de l'Ourcq, notamment par des engorgements réguliers des voiries aux abords de la gare du Vert Galant. L'opération présentera donc un fort impact pour les quartiers voisins au regard des requalifications envisagées de voiries et de l'emplacement des entrées et sorties de la ZAC coté Tremblay-en-France. Les conséquences en seront le report de nouveaux flux automobiles vers la RD40 et les grands axes de circulation de Tremblay-en-France.

Ceci pose de nombreux problèmes de congestion et de surcharge de la voirie :

- Dans quartier des Cottages, notamment l'entrée sur la Route des Petits-Ponts (carrefour et feux), la congestion de l'Avenue Pablo Neruda qui n'est pas conçue pour recevoir un apport de 1500 logements, ainsi que la saturation de la rue Hector Berlioz ;

- Sur l'ensemble de la ville, le projet orientant ses flux vers Tremblay-en-France fragilisera encore la RD40 au Centre-Ville et la traversée de la zone de la gare du Vert-Galant.

Enfin, il existe alors un risque de voir un report des stationnements de ce nouveau quartier sur les Cottages et l'Avenue Pablo Neruda, d'autant plus que sont concernés ici les logements de type intermédiaire soit de petites résidences collectives (avec des parkings souterrains pas toujours suffisants) et donc un engorgement des axes tremblaysiens, déjà relativement étroits sur ce secteur.

Avis sur les impacts en matière de transports en communs

Le projet ne semble pas prévoir explicitement de nouveaux transports en commun (aucune ligne supplémentaire, aucune augmentation de fréquence ou évolution des itinéraires...). Aucune réflexion avec Tremblay-en-France n'a été proposée pour penser la circulation des transports en commun dans le secteur, compte tenu de son évolution. Seul l'emplacement d'un TSCP « reliant Mitry-Mory et Tremblay-en-France » est évoqué. Dès lors on peut s'interroger sur les possibilités offertes aux nouveaux habitants de cette ZAC Mitry-le-Neuf en termes de transports en commun.

En s'appuyant sur la carte du Bassin du réseau de bus, on constate que Tremblay-en-France possède une meilleure desserte vers les gares du RER B de Vert-Galant et du Parc des Expositions (Ligne T'Bus, 619, 39, 40, 15, etc....) tandis qu'à l'Est, les nouveaux résidents n'ont directement accès qu'aux lignes 23 et à la ligne 1 coté Mitry-Mory. En l'absence de desserte locale mitryenne, ils se reporteront donc sur les lignes et les arrêts tremblaysiens le long de l'Avenue Pablo Neruda, la RD 115, la Deuxième et Huitième Avenues, les rues Berlioz et Debussy.

Cette situation peut générer des impacts importants :

- Augmentation de la fréquentation des lignes de bus et des arrêts de bus sur le périmètre de Tremblay-en-France (principalement ligne 619 et T'Bus qui relie les gares) ;

- Congestion routière engendrée par les voitures, qui va freiner la bonne circulation des bus.

- Risque de dégradation de la voirie et nuisances sonores le long de l'Avenue Pablo Neruda et Rue Berlioz par l'accroissement de la fréquence des bus qui en découlera et la pression exercée par l'augmentation du trafic des véhicules individuels.

Au vu des problèmes récurrents que connaît déjà le RER B, on peut également s'interroger sur la capacité de ce mode de déplacement à accueillir sans difficultés supplémentaires le

surplus de passagers induit par 1 500 logements.

Conclusion

Par le passé, la Ville de Tremblay-en-France s'est opposée à un projet de construction de logements sur les 100 hectares de terres agricoles situés entre l'autoroute A104 et le Vieux Pays afin de conserver des espaces naturels autour des zones de vie. C'est dans le même objectif que la Ville a soustrait 400 hectares de zones agricoles à l'urbanisation alors que le précédent Schéma Directeur de la Région Ile-de-France les rendait constructibles. Elle ne peut aujourd'hui accepter un projet similaire à sa porte, surtout au vu des impacts négatifs qu'il procurerait sur les quartiers avoisinants.

Il est proposé au Conseil municipal :

- **Pour l'ensemble des considérations susmentionnées, d'émettre un avis défavorable sur le dossier de création de la ZAC de l'extension de Mitry-le-Neuf ;**
- **D'autoriser monsieur le maire, ou en cas d'absence ou d'empêchement son représentant délégué, à signer tout document relatif à la présente délibération.**