



VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

SM-AMGT

Le Maire

N. Réf. : 2024-12-0155 / Affaire suivie par
Alexandra DELALANDE - Paloma LAMBRY
Pôle URBAME – Tél. : 01 45 11 65 94

V. Réf. : 2024DRAT55 /
Direction de l'Aménagement et des Mobilités,
Direction Relations et Appui aux Territoires -
Affaire suivie par Claire GSELL – Coralie SOLBES

Monsieur Laurent CATHALA
Président du Territoire
GRAND PARIS SUD EST AVENIR
Europarc
14 rue Le Corbusier
94 046 CRÉTEIL cedex

Saint-Maur-des-Fossés, le **06 MARS 2025**

Objet : PLUi de GPSEA / Avis dans le cadre de la consultation des PPA sur le projet avant enquête

Monsieur le Président,

Le territoire Grand Paris Sud Est Avenir procède à l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme intercommunal. Après une phase de concertation à laquelle la Commune de Saint-Maur a souhaité être associée, vous m'avez soumis pour avis sous trois mois le projet arrêté avant enquête publique et je vous en remercie. En réponse à votre courrier reçu le 09 décembre 2024, vous voudrez bien trouver ci-après mes observations au titre des personnes publiques associées.

En préambule, permettez-moi de rappeler que Saint-Maur-des-Fossés est une ville résidentielle de 76 000 habitants, bordée par la rivière Marne sur plus de 12 km. Sur la rive gauche de la Marne, le territoire Grand Paris Sud Est Avenir se situe en vis-à-vis de Saint-Maur sur près de 8 km. Les villes « frontalières » sont Chennevières-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Bonneuil-sur-Marne et Créteil. De surcroît, la Commune de Saint-Maur est propriétaire, dans le périmètre de GPSEA, de plusieurs îles et de deux sites sportifs : le stade Paul Meyer à Sucy et un centre équestre à Marolles-en-Brie.

J'ai donc consulté votre projet de PLUi en portant le plus grand intérêt à ses objectifs et ses spécificités. J'observe en effet que vous vous appuyez « sur les principes qui font l'identité de GPSEA tels que le respect des spécificités communales, la solidarité territoriale, l'attractivité et le rééquilibrage économiques ou encore la promotion de la transition écologique ». Dans cette optique, vous avez choisi de poursuivre quatre objectifs : (1) Améliorer le cadre de vie et intensifier l'identité paysagère, (2) Améliorer l'attractivité du territoire, (3) Vivre et travailler sur le territoire, (4) Conforter l'identité nourricière du territoire. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) se décline en trois grands axes visant à maintenir et à renforcer l'attractivité et la qualité de vie sur le territoire Grand Paris Sud Est Avenir, qualifié de (1) « terre de ressources naturelles et agricoles : singularité de la métropole », (2) « terre d'avenir : transitions et innovations », (3) « terre solidaire : vivante et animée ». S'agissant des Orientations d'Aménagement et de Programmation, je note que le projet comporte trente-huit OAP sectorielles et trois OAP thématiques : (1) « Trame verte et bleue et Nature en ville », (2) « Lisières et paysages », (3) « Qualité et constructions durables »).

A la lumière de ces éléments et au vu des prescriptions réglementaires, je souhaite évoquer le port de Bonneuil-sur-Marne et certains emplacements réservés (à Bonneuil et à Sucy).

Sur le plan purement formel, j'ai quelques remarques au sujet des pièces communiquées :

>Sauf erreur, le dossier des pièces graphiques ne contenait pas de cartographie globale du territoire GPSEA avec zonage et prescriptions mais seulement des plans de zonage par ville, ce qui n'a pas permis d'avoir une vue d'ensemble.

>Dans les plans de zonage, certaines zones de même famille (U par exemple) sont affectées d'indices différents (par exemple U CCC1CCC - U CCC1C1C1C - U CCC1C2C2C) donc de prescriptions différentes mais la délimitation de leur périmètre est parfois difficile à cerner et mériterait un tracé plus visible pour identifier les prescriptions applicables aux parcelles concernées.

p.1/3

Sur le fond, parmi les « *grands secteurs monofonctionnels* » du territoire GPSEA, figure « *un pôle industrialo-portuaire le long de la Marne* ». Il s'agit du port de Bonneuil qui fait face à la ville de Saint-Maur sur un linéaire de 2,7 km. Pour mémoire, la Commune de Saint-Maur a déjà émis deux avis PPA sur le document d'urbanisme de Bonneuil lors de procédures pilotées par l'EPT GPSEA (en 2021 sur le projet de PLU révisé et en 2023 sur le projet de PLU modifié). Pour la plupart, les observations seront donc similaires.

S'agissant d'un secteur d'activités économiques, le projet de PLUi place le site portuaire en zone UI avec trois périmètres différenciés par leurs indices. Par ailleurs, la rivière Marne (et le Bec de Canard notamment) sont en zone N.

Tout d'abord, il est nécessaire de préciser si les berges portuaires le long des parcelles amodiées sont en zone UI ou en zone N. Dans la mesure où les préconisations générales du PLUi visent à préserver, désimpermeabiliser, renaturer les berges, il convient de rechercher une différenciation du linéaire de berges portuaires (notamment face à l'habitat saint-maurien).

Dans l'OAP « *lisière et paysage* » (« *situation de lisière avec un cours d'eau* »), il est préconisé de « *générer un recul de l'urbanisation par rapport aux berges du cours d'eau* », et « *maintenir strictement les espaces non urbanisés des lits majeurs des cours d'eau* ». Même « *en secteur économique et portuaire* », le principe est illustré par « *un front de berge majoritairement végétalisé permettant de rappeler une ripisylve* ».

Par ailleurs, la possibilité de construire dans le port jusqu'à une hauteur de 30 m (voire plus pour certains équipements) altère la transition vers les zones habitées et la qualité paysagère des franges urbaines. C'est pourquoi, la Commune de Saint-Maur confirme ses demandes de réduction des hauteurs autorisées.

Ainsi par exemple, dans le périmètre longeant la Marne (entre le pont de Bonneuil et le pont ferré, secteur UI [CCC1C1C1C]), plusieurs dispositions doivent être revues afin de revenir à un usage moins densifiant et imperméabilisant de la zone :

- L'emprise au sol maximale doit revenir à 55% exclusivement (comme c'était le cas jusqu'en 2021) au lieu de 60% pouvant aller jusqu'à 80% en cas d'extension d'une activité existante.
- La marge de recul minimal obligatoire de 10 ou 12 m le long de la rivière (qui existait jusqu'en 2021) doit être rétablie et le retrait doit être de 5 mètres minimum par rapport à la clôture de la parcelle le long de la voie fluviale. En effet, je note que « *Par rapport aux voies fluviales, les constructions principales doivent être implantées en retrait de 1,50 mètre de la clôture de la parcelle.* » Cette marge de recul prévue par le PLUi est nettement insuffisante pour garantir une végétalisation arborée des fonds de parcelle alors que le talus a reculé et que la berge s'est réduite, entraînant la disparition d'un vaste rideau végétal d'arbres de haute tige.
- Les hauteurs maximales de construction (12 à 25 m) sont de plus en plus élevées à mesure que l'on s'approche de la Marne car les dispositions sont calculées à partir de la voie routière (rue du Moulin Bateau et route de Brétigny par exemple). Au-delà d'une certaine distance, il n'est pas fixé de règles de hauteur pour les silos, trémies à béton, cheminées. La recherche d'une meilleure insertion paysagère du port dans son environnement urbain et naturel doit conduire à réduire significativement les hauteurs maximales sur les berges en vis-à-vis de Saint-Maur (12 m maximum).
- Dans ce secteur (comme dans l'ensemble du port), il est nécessaire de rétablir la distance minimale de 8 m entre constructions (comme c'était le cas jusqu'en 2021) et non 6 m.

Au sujet des dispositions intitulées « *espace vert de pleine terre et espace perméable et éco-aménagé minimum* » (pièce 5.4, Fiches des indices, page 242), il convient de préciser pourquoi l'indice C et l'indice C1 ont exactement le même contenu ou de différencier leur contenu le cas échéant (idem pour les indices C2 et C3 qui sont identiques).

En attendant et sous réserve de plus ample informé, je note avec intérêt qu'il a été fixé dans tout le port un pourcentage minimum d'espace vert de pleine terre (5%). Il doit être au minimum de 10% afin de favoriser la résilience de l'espace portuaire situé en zone inondable.

Par ailleurs, il existe dans le port une obligation (quasi générale) selon laquelle « *Les distances de retrait imposées par rapport aux voies sur le plan de zonage doivent également obligatoirement être aménagées en espaces verts et plantées, à l'exception des accès* ». On attend donc un meilleur maillage végétalisé et des corridors écologiques plus performants.

Je note aussi avec intérêt que, dans les espaces non bâtis des zones urbaines [pièce 5.1, dispositions communes, p.22-23] :

-« Les installations nuisantes et dépôts de matériaux doivent être masqués par des plantations à feuillage persistant. »

-« En cas d'abattage, ces arbres [de grand développement existants] doivent être remplacés par des essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques, à raison de 2 arbres plantés pour un arbre abattu sur la même unité foncière. »

-« Il est exigé la plantation d'au moins 1 arbre par tranche de 100 m² d'espaces libres. »

S'agissant des installations classées (relevant du régime de la déclaration, de l'enregistrement ou de l'autorisation) qui peuvent s'implanter en zone UI, je souhaite que soient rappelés les principes d'intégration respectueuse de l'environnement et de maîtrise des nuisances.

La réduction des concentrations et des émissions de polluants atmosphériques à la source fait partie des enjeux pressentis par le rapport de présentation du PLUi en matière de qualité de l'air.

La Commune de Saint-Maur porte un intérêt particulier et permanent à la zone portuaire de Bonneuil dans la mesure où elle demeure une source réelle et potentielle de nuisances pour les riverains saint-mauriens et l'environnement.

A Bonneuil également, j'observe que subsiste un emplacement réservé n°2 au profit du Département du Val-de-Marne et qu'il serait destiné à un « *Elargissement de la RD 130 sur la section comprise entre la route du Moulin Bateau et le pont de Bonneuil* » (pour une superficie de 2 555 m²). Je tiens donc à rappeler que la Commune de Saint-Maur s'est opposée et demeure opposée à tout élargissement du pont de Bonneuil et avait demandé le retrait de cet ER dans le PLU de Bonneuil. Les voiries saint-mauriennes n'ont pas vocation à accueillir davantage de poids-lourds et autres véhicules, c'est-à-dire une circulation génératrice de nuisances environnementales et d'insécurité routière. Le maintien de cet emplacement réservé dans le PLUi nécessite une explication (sur le projet envisagé ou l'objectif poursuivi). Seul serait acceptable un projet de valorisation d'entrée de ville, d'aménagement paysager, de préservation de continuité écologique, ou de sécurisation de cheminements piétons.

A Sucy-en-Brie, je m'interroge sur le maintien de l'emplacement réservé n°11 au profit de l'État et qui serait destiné à la « *Voie de Desserte Orientale du Val-de-Marne* » (pour une superficie de « 314 233 m² »). Cet ER 11 traverse le stade Paul Meyer (propriété de la Ville de Saint-Maur) sur une largeur bien supérieure à celle de la future RN406 (et donc de l'emprise cédée par la Commune à HAROPA PORTS -à la demande de l'État- contre indemnisation de la perte foncière et d'usages liée à l'amputation des terrains de sport). Sachant que dans cette zone N, « *60% minimum de l'unité foncière doit être constitué en espace vert de pleine terre* », que par ailleurs « *Lorsque l'unité foncière est partiellement atteinte par un emplacement réservé, la surface de l'unité foncière de référence est celle déduite de la superficie de l'emplacement réservé* », et qu'il y a des marges de reculement ou « *retraits spécifiques identifiés au document graphique* » (« *Seb2* »), il est essentiel de connaître les motifs de cet ER 11. Dans la mesure où il était acquis que la commune de Saint-Maur devait pouvoir reconstruire des terrains de sport pour retrouver ses capacités, je souhaite que l'État retire son emplacement réservé au titre de la VDO ou l'affine au regard du tracé réel du prolongement de la RN 406.

A Sucy, je m'interroge également sur l'emplacement réservé n°8 au profit de SNCF Réseaux et qui serait destiné à un « *projet de 3^e voie fret* » (pour une superficie de 81 m²) ?

En conclusion, j'ai bien noté que cette consultation des personnes publiques associées sera suivie d'une enquête publique (du 31 mars au 05 mai) et que cet avis sera joint au dossier d'enquête.

Vous souhaitant bonne réception du présent avis et comptant sur sa prise en compte, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Le Maire

Pierre-Michel DELECROIX

Copie à
>M. le Président de l'EPT Paris Est Marne & Bois