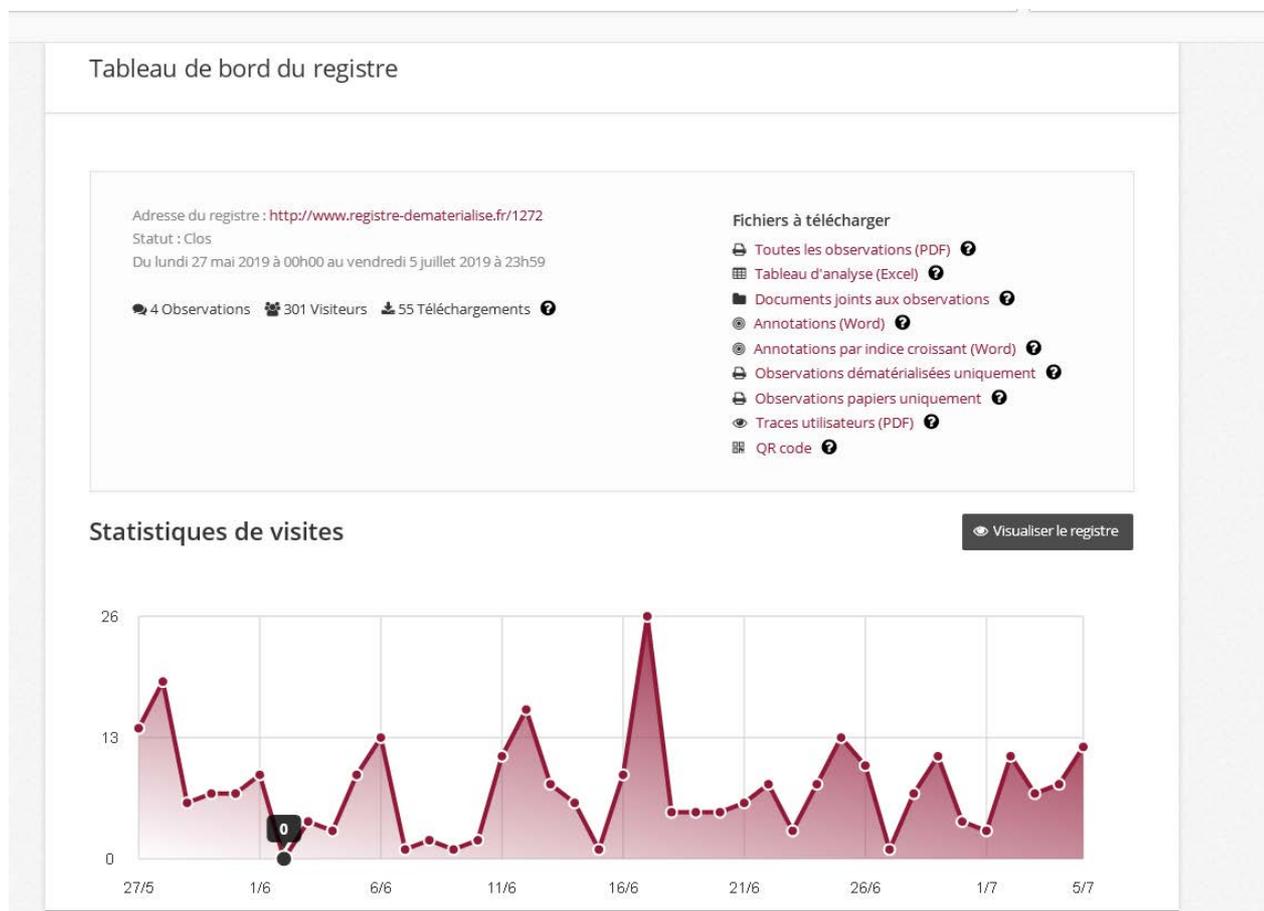


Bilan registre en ligne



Observation n°1 (Web)

Par Christian DUBOIS

Déposée le 3 juin 2019 à 17h39

Je souhaite formuler cette observation en mon nom et au nom de tous les agriculteurs concernés par ce projet.

Le classement de ces terrains au SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France) est un classement agricole . Le SDRIF est un document de planification stratégique. Il a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique. Il est élaboré par le Conseil Régional de l'Ile de France en collaboration avec l'Etat.

Ce projet n'est pas compatible avec le SDRIF.

Les agriculteurs ont investi dans leurs exploitations agricoles en sachant que ce SDRIF garantissait une destination agricole à moyen ou long terme à ces terrains.

A quoi sert le SDRIF s'il peut être modifié en permanence ?

Les agriculteurs de Tremblay-en-France ont déjà subi de très nombreuses expropriations (Aérioloans,

ZAC SUD CDG, CDG EXPRESS, Vallon du Sausset) et la superficie agricole a très fortement diminuée ces vingt dernières années ce qui met en péril leurs exploitations .

Ils font remarquer que l'enclavement géographique de la commune de Tremblay en France rend toute compensation des terrains expropriés extrêmement difficile voire impossible.

Ils sont donc fermement opposés à ce projet .

Réponse apportée

Réponse initiale mise en ligne le 14/06/2019, modifiée le 15/07/2019 pour y apporter des précisions, sans altérer le sens de la réponse initiale :

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, les documents d'urbanisme sont des documents publics, plans, schémas, programmes et cartes qui encadrent et planifient l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'un territoire.

Ces outils de planification sont susceptibles d'être mis en œuvre à l'échelle communale (Plan local d'urbanisme), à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine (Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme intercommunal), à l'échelle nationale (Directives Territoriales d'aménagement) ou plus particulièrement à l'échelle de la région d'Ile de France (Schéma Directeur de la région d'Ile de France). L'articulation hiérarchique entre ces différents documents de planification se caractérise par un principe de compatibilité des documents d'urbanisme de rang inférieur par rapport aux documents de planification de rang supérieur.

Le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document de planification stratégique qui a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique, l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il est élaboré par le conseil régional d'Île-de-France en collaboration avec l'État et engage résolument le territoire régional dans une relation vertueuse entre développement urbain et transport. Le Schéma directeur de la région d'Ile de France a été approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

Cet outil de planification s'impose juridiquement aux schémas de cohérence territoriale (SCoT) et en leur absence, ce qui est le cas pour la région d'Ile de France, aux plans locaux d'urbanisme (PLU) ou tout documents en tenant lieu.

Ce document fixe les grandes orientations d'aménagement à l'échelle du territoire régional, il constitue un cadre de réflexion et une vision stratégique mettant en cohérence sur le territoire régional l'ensemble des composantes de l'aménagement et de ses acteurs. Les grandes orientations fixées par le SDRIF sont précisées par la destination particulière des terres fixées par les dispositions des différents zonages des plans locaux d'urbanisme.

Les grands objectifs d'aménagement et de développement durables fixés par le SDRIF sont transposés dans la Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CGDT), ces orientations doivent être appréciées à l'échelle 1/150 000, à l'échelle du projet spatial régional. Il appartient aux plans locaux d'urbanisme de préciser ces grandes orientations, sans compromettre la réalisation de ces objectifs régionaux, en fixant la destination particulière des terres par le biais des différents zonages.

Dans le cadre de ses études, l'Agence Publique pour l'Immobilier de la Justice veille à s'assurer de la compatibilité de ses projets avec les documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire et éventuellement à la mise en place des procédures de mise en compatibilité nécessaires, en coordination avec les services de l'Etat, les collectivités locales concernées et les personnes publiques associées.

Le site retenu pour le projet de construction d'un établissement pénitentiaire sur les communes de Villepinte et de Tremblay en France, est classé en zone A dans le PLU de la commune de Tremblay en France, ce qui nécessitera la mise en compatibilité du document d'urbanisme par le biais d'une procédure de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité.

Sur la question des compensations agricoles :

L'implantation du projet a été étudiée pour limiter au maximum la consommation de terres agricoles notamment grâce à la mutualisation des accès et parking avec l'établissement existant. Par ailleurs, une étude préalable agricole est en cours, qui vise à identifier les mesures de compensation agricole collective possibles pour consolider l'économie agricole du territoire concerné. Cette étude sera transmise au Préfet, qui statuera sur la mise en place de mesures de compensation agricole collective, sur la base de l'avis formulé par la commission interdépartementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CIPENAF) qu'il aura préalablement saisie sur le sujet.

Observation n°2 (Web)

Par Laurent DESNOYERS

Déposée le 26 juin 2019 à 11h56

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joint

- [Document n°1](#)

PROJET DE PRISON À TREMBLAY-EN-FRANCE

Avis de Laurent DESNOYERS

Le dossier n'est pas téléchargeable depuis le site Internet de la ville de Tremblay-en-France.

Pour la desserte par les transports, il faudrait ajouter des informations sur les temps de desserte par les bus depuis les gare RER, les fréquences, et les horaires et jours de fonctionnement. Aujourd'hui, selon le site internet de Transdev-IDF, la desserte de la maison d'arrêt est de 1 bus par heure et par sens en semaine et de 2 à 7 H 00 et 1 à 19 H 09 le samedi. Il n'y a pas de desserte le dimanche. Ces horaires ne permettent pas une bonne desserte de la maison d'arrêt pour ni les visiteurs des prisonniers, ni pour les personnels. Ces derniers devront utiliser leurs voitures.

Ce projet amène la suppression de 15 Ha de terres agricoles et leurs artificialisations. C'est contraire aux orientations du Schéma directeur d'Aménagement de la Région Île-de-France et aux mesures nécessaires à prendre pour lutter contre le réchauffement climatique et les canicules.

En ce qui concerne les retombées économiques estimées à 5 millions d'euros par an pour le territoire. Le ministère de la Justice et l'Administration Pénitentiaire attribuent ses marchés après des consultations nationales ou européennes qui ne permettent pas facilement la participation des entreprises du territoire.

Selon le dossier de concertation préalable, page 17, les maisons d'arrêt reçoivent les personnes prévenues en détention provisoire (en attente de jugement ou dont la condamnation n'est pas définitive), ainsi que les personnes condamnées dont la peine ou le reliquat de peine n'excède pas deux ans. Les maisons d'arrêt sont les établissements pénitentiaires présentant le plus de cas de surpopulation carcérale. Le projet d'établissement pénitentiaire de Tremblay-en-France sera une maison d'arrêt, permettant ainsi de désaturer la maison d'arrêt de Villepinte.

La diminution de la durée de la détention provisoire permettrait de désengorger les maisons d'arrêt et à la France de ne plus être condamnée pour ses délais de jugement excessifs ne respectant pas les droits de l'homme. Il serait plus efficace et sûrement moins coûteux pour les finances publiques et pour la société française de créer les moyens d'une justice plus réactive, en dotant le ministère des moyens humains nécessaires, et en mettant en application des solutions alternatives (bracelet électronique, ...)

Mercredi 26 juin 2019

Réponse apportée

Il existe un besoin avéré de places supplémentaires de détention. L'origine du plan national immobilier pénitentiaire est un besoin d'intérêt général. En parallèle de ce plan immobilier, la loi de réforme pour la justice du 23 mars 2019 introduit une nouvelle échelle des peines en matière correctionnelle : la logique de cette loi est de remplacer les courtes peines de prison par des peines plus efficaces. L'enjeu essentiel portera sur les peines inférieures à 6 mois :

- Les peines d'emprisonnement ferme de moins d'un mois seront proscrites.
- Entre un et six mois, la juridiction devra prononcer, par principe, une peine autre que l'emprisonnement. La loi prévoit ainsi la création d'une peine autonome de détention à domicile sous surveillance électronique qui pourra être prononcée pour une durée de 15 jours à six mois. Elle permet également d'intégrer le contenu de la contrainte pénale, peu prononcée par les juridictions, dans le sursis avec mise à l'épreuve.
- Entre 6 mois et un an, c'est le tribunal correctionnel qui prononcera directement la peine.
- Au-delà d'un an, une peine d'emprisonnement prononcée devra être réellement exécutée. C'est la raison pour laquelle le seuil d'aménagement des peines d'emprisonnement prévu par l'article 723-15 du code de procédure pénale est abaissé de deux à un an.

Ces changements représentent une évolution profonde, permettant également de lutter contre la surpopulation carcérale.

Cette logique n'est cependant pas suffisante et la construction de nouveaux établissements est nécessaire.

Concernant les transports, lors de la construction d'un établissement pénitentiaire, un comité préfectoral réunissant plusieurs acteurs locaux est mis en place pour accompagner le projet et les sujets plus généraux liés au projet : transports, impacts sociaux-économiques, ...

Observation n°3 (Web)

Par Jean Marie Baty

Déposée le 26 juin 2019 à 16h12

Je suis défavorable au projet d'extension de la prison de Villepinte. Ce sont à nouveau 15 ha de terres agricoles qui vont être détruite. Les retombées économiques semble localement très incertaines. La desserte en transport pour les visiteurs des prisonniers et le personnel est très insuffisantes.

Les maisons d'arrêt reçoivent les personnes en attente de jugement ou dont la condamnation n'est pas définitive ou n'excédant pas 2 ans.Elles sont surpeuplées.

Il y va de la responsabilité des pouvoirs publics,de l'état, de mettre les moyens financiers et humains pour une justice plus réactive et une durée d'enfermement préventif moins long. Ce choix permettrait de désengorger les maisons d'arrêt, d'utiliser d'autre méthodes comme les bracelets électronique. Ce serait plus efficace et moins coûteux pour les deniers publics.

Mr Baty Jean Marie

Réponse apportée

Il existe un besoin avéré de places supplémentaires de détention. L'origine du plan national immobilier pénitentiaire est un besoin d'intérêt général. En parallèle de ce plan immobilier, la loi de réforme pour la justice du 23 mars 2019 introduit une nouvelle échelle des peines en matière correctionnelle : la logique de cette loi est de remplacer les courtes peines de prison par des peines plus efficaces. L'enjeu essentiel portera sur les peines inférieures à 6 mois :

- Les peines d'emprisonnement ferme de moins d'un mois seront proscrites.

-Entre un et six mois, la juridiction devra prononcer, par principe, une peine autre que l'emprisonnement. La loi prévoit ainsi la création d'une peine autonome de détention à domicile sous surveillance électronique qui pourra être prononcée pour une durée de 15 jours à six mois. Elle permet également d'intégrer le contenu de la contrainte pénale, peu prononcée par les juridictions, dans le sursis avec mise à l'épreuve.

-Entre 6 mois et un an, c'est le tribunal correctionnel qui prononcera directement la peine.

-Au-delà d'un an, une peine d'emprisonnement prononcée devra être réellement exécutée. C'est la raison pour laquelle le seuil d'aménagement des peines d'emprisonnement prévu par l'article 723-15 du code de procédure pénale est abaissé de deux à un an.

Ces changements représentent une évolution profonde, permettant également de lutter contre la surpopulation carcérale.

Cette logique n'est cependant pas suffisante et la construction de nouveaux établissements est nécessaire.

Concernant les transports, lors de la construction d'un établissement pénitentiaire, un comité préfectoral réunissant plusieurs acteurs locaux est mis en place pour accompagner le projet et les sujets plus généraux liés au projet : transports, impacts sociaux-économiques, ...

Observation n°4 (Web)

Par Michel Bourrat

Déposée le 3 juillet 2019 à 19h37

La construction d'une maison d'arrêt à Tremblay en France, ville où je réside, m'apporte plusieurs observations et questions qui n'ont pas eu de réponses lors de la réunion publique de concertation du 2 juillet. Cette réunion a surtout montré que le maître d'ouvrage mettait en place beaucoup d'études pour n'apporter comme réponse que le problème est connu mais trop peu de solutions proposés....

Ce manque d'informations, comme ce manque de communications auprès des Tremblaysiens, me font dire non à ce projet actuellement présenté.

Mes questions :

- La mutualisation des services entre les deux prisons se transformera t'elle par moins de personnels à la prison Villepinte à temps plein puisque répartie sur les deux établissements ?

- Logements des personnels de la maison d'arrêt. Où et comment attribué leurs logements.

Où seront scolarisé les 300 enfants du personnel (selon le dossier de concertation préalable du 27 mai au 5 juillet 2019).

Est-ce que la construction ou agrandissement d'établissement scolaire sera à la charge de l'APIJ ou des résidents de la ville de Tremblay en France ?

- Lors de la réunion publique du 2 juillet, lors des présentations Powerpoint, aucune photo de la prison de Villepinte.

Celle-ci est-elle dans un état aussi délabré qu'elle ne doit pas être montré ?

Si oui, est-ce qu'elle sera rénovée avec la construction de la maison d'arrêt de Tremblay ?

- Quels sont les constructions prévues sur les 120 hectares entourant le lieu prévu de construction de la maison d'arrêt et la rue du chemin des vaches et la route de Villepinte ?

- L'entrée commune entre les deux prisons est ce pour avoir une adresse postale identique située à Villepinte. Il est à noter que deux intervenants ont placés cette maison d'arrêt à Villepinte durant la réunion publique du 2 juillet ?

- Quels sont les travaux prévus pour une meilleure circulation sur l'avenue Vauban (D40) et au rond-point entrée/sortie de l'A104 ? Si oui, qui payera ces travaux ?

- Une entrée par la construction d'une rue depuis le chemin des vaches (D88E) avec une nouvelle entrée/sortie

pour l'A104 est-elle envisagée ?

- L'isolation phonique des cellules en cours d'études tiendra t'elle compte des bruits occasionnés par le passage des avions en arrivée ou partance de l'aéroport Charles de Gaulle ? Si oui est ce que ces données seront accessibles à tous ?

Réponse apportée

S'agissant du personnel pénitentiaire:

L'emplacement du futur projet d'établissement pénitentiaire en contiguïté de la maison d'arrêt existante va permettre une mutualisation de certaines fonctions. L'effectif en personnel pénitentiaire sera augmenté pour prendre en compte la capacité des deux établissements ainsi que la synergie humaine créée par la mutualisation de certaines fonctions.

La scolarisation des enfants du personnel pénitentiaire s'effectuera entre la commune d'implantation, les communes limitrophes et les pôles urbains les plus proches. Le personnel pénitentiaire affecté à la région Ile-de-France est statistiquement constitué de personnes jeunes et sans enfant. Les statistiques nationales (300 enfants scolarisés) ne sauraient donc s'appliquer au contexte de cette opération.

Concernant les mesures d'accompagnement :

Comme pour chaque construction d'établissement pénitentiaire, un comité préfectoral réunissant plusieurs acteurs locaux sera mis en place pour accompagner le projet et l'aménagement du territoire découlant de l'implantation d'un nouvel équipement public, notamment en termes d'adaptation du dimensionnement des écoles et crèches, et du parc de logements.

Concernant le trafic routier local:

Concernant la route départementale 40, l'APIJ réalise actuellement une étude de trafic permettant d'évaluer l'impact de l'extension de l'établissement sur le trafic local.

Concernant la maison d'arrêt existante:

Le projet de construction de l'établissement pénitentiaire de Tremblay-en-France ne prévoit pas la rénovation de la maison d'arrêt existante. Celle-ci bénéficie de crédits d'entretiens alloués annuellement par l'administration pénitentiaire à la direction interrégionale des services pénitentiaires d'Ile-de-France.

Concernant les aménagements limitrophes:

Le projet d'extension de l'établissement pénitentiaire sur la commune de Tremblay-en-France est limité à l'emprise foncière de 15 hectares environ présentée dans le cadre de la concertation. Les terrains périphériques pourront continuer à être exploités pour l'agriculture.

Concernant l'accès à l'établissement et son adresse:

L'accès actuel à l'établissement, qui aura une dénomination unique, sera conservé.

Concernant l'isolation phonique des cellules:



AGENCE PUBLIQUE
POUR L'IMMOBILIER
DE LA JUSTICE

Une étude acoustique est en cours, prenant entre autre en compte la proximité du futur établissement avec l'aéroport Charles de Gaulle. Cette étude permet de donner des préconisations sur la mise en œuvre d'isolement acoustique en façades. Ces préconisations permettent de respecter les exigences réglementaires.