

## DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE TREMBLAY-EN-FRANCE ET ENQUÊTE PARCELLAIRE PRÉALABLE À LA CESSIBILITÉ DES PARCELLES À EXPROPRIER

### CONSTRUCTION D'UNE MAISON D'ARRÊT

COMMUNES DE TREMBLAY-EN-FRANCE ET DE VILLEPINTE – DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

PIÈCE D-1

ÉTUDE « ENTRÉE DE VILLE »



## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Préambule .....</b>	<b>5</b>
1.1	OBJET DU DOSSIER.....	5
1.2	LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	5
1.3	LE CONTENU DU DOSSIER.....	7
<b>2</b>	<b>Analyse du site au regard des critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.....</b>	<b>9</b>
2.1	DESCRIPTION GLOBALE DU SITE.....	9
2.1.1	Localisation du projet.....	9
2.1.2	Caractéristiques du site d'implantation.....	9
2.1.3	Le développement de l'entrée de ville .....	11
2.2	CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL ET PAYSAGER.....	14
2.2.1	Le paysage du site .....	14
2.2.2	Les enjeux de protection.....	16
2.3	CONTEXTE ARCHITECTURAL ET URBAIN.....	18
2.3.1	Contexte de Tremblay-en-France .....	18
2.3.2	Contexte urbain et architectural du site .....	19
2.4	LA SECURITE .....	25
2.4.1	Accessibilité .....	25
2.4.2	Risques inhérents à la sécurité routière.....	27
2.4.3	Les réseaux électriques et de gaz.....	31
2.5	LES NUISANCES .....	33
2.5.1	Les nuisances sonores .....	33
2.5.2	La pollution.....	34

2.5.3	Les enjeux de prise en compte des nuisances .....	35
2.6	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC DU SITE .....	37
<b>3</b>	<b>Enjeux de développement du site.....</b>	<b>38</b>
3.1	INSCRIPTION DU PROJET SUR LE SITE .....	38
3.1.1	Choix d'implantation du projet .....	38
3.1.2	Paysage .....	38
3.1.3	Architecture .....	38
3.1.4	Sécurité et nuisances .....	39
3.2	DESCRIPTION DU PROJET .....	41
<b>4</b>	<b>Principes d'intégration du projet .....</b>	<b>43</b>
4.1	INTEGRATION PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE .....	43
4.1.1	Lisières paysagères .....	43
4.1.2	Requalification et végétalisation des aires de stationnement .....	44
4.1.3	Gestion des eaux pluviales .....	44
4.1.4	Essences végétales .....	44
4.2	INTEGRATION ARCHITECTURALE ET URBAINE .....	48
4.2.1	La qualité architecturale .....	48
4.2.2	La qualité urbaine.....	49
4.3	PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA SECURITE DES PERSONNES .....	50
4.3.1	Signalétique .....	50
4.3.2	La circulation routière.....	50
4.3.3	La circulation piétonne .....	50
4.3.4	Les aires de stationnement.....	50
4.4	PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX NUISANCES .....	51

4.4.1	Dimensions bioclimatiques.....	51
4.4.2	Les nuisances sonores .....	51
4.4.3	La pollution lumineuse .....	52
4.4.4	La pollution de l'air .....	52
4.5	TABLEAU DE SYNTHÈSE .....	53
<b>5</b>	<b>Transcription réglementaire des principes d'aménagement « entrée de ville » dans le PLU ...</b>	<b>58</b>
5.1	PRESENTATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ACTUEL .....	58
5.2	INSCRIPTION DES PRÉCONISATIONS DANS LE PLU.....	60
5.2.1	Évolution du règlement écrit.....	60
5.2.2	Évolution des OAP .....	63
<b>6</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>67</b>

## 1 Préambule

**Le nouvel établissement pénitentiaire à construire, objet des présents dossiers, portera le même nom que l'établissement existant : Maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis. Les éventuelles autres désignations dans le corps du texte resteront sans influence sur le nom final.**

### 1.1 Objet du dossier

Le ministère de la Justice a décidé de construire un établissement pénitentiaire d'une capacité indicative de 700 places sur les communes de Tremblay-en-France et Villepinte.

L'Agence Publique pour l'Immobilier de la Justice (APIJ), agissant au nom et pour le compte de l'État – ministère de la Justice, est mandatée pour concevoir et construire le projet, et procéder aux acquisitions foncières nécessaires, par voie amiable ou d'expropriation.

Le futur établissement pénitentiaire se localise à proximité de l'autoroute A104. Selon le décret n°2010-578 du 31 mai 2010, cette voie est classée « route à grande circulation ».

**Une restriction d'urbanisation dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de cet axe est par conséquent applicable.**

L'entrée de ville désigne communément l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès de la ville. Souvent sacrifiée à la succession de publicités et d'implantations économiques disparates, l'entrée de ville a fait l'objet de la loi n°95-101 du 2 février 1995 (dite « loi

Barnier ») et a été codifié par le code de l'urbanisme afin d'en assurer la préservation.

La constitution d'une étude « entrée de ville » permet de justifier la demande d'exemption des contraintes propres aux entrées de ville par une justification de compatibilité du projet compte tenu des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

**L'étude « entrée de ville » a pour objectif de lever la bande inconstructible qui affecte la partie sud du périmètre d'étude, liée à la proximité de l'A104 (classée comme voie à grande circulation).**

### 1.2 Le contexte réglementaire

L'entrée de ville est réglementée par :

**- Les articles L.111-6, L.111-7, L.111-8 et L.141-19 du code de l'urbanisme régissent l'étude d'entrée de ville.**

✓ **Article L.111-6 du code de l'urbanisme**

L'article L.111-6 du code de l'urbanisme restreint l'urbanisation dans le cadre de l'Amendement Dupont de la Loi n°95-101 du 2 février 1995 de renforcement de la protection de l'environnement, dite « loi Barnier ». Cette loi pose les bases de la protection de la nature en tant qu'intérêt général et reprend les observations du rapport du sénateur Ambroise Dupont (1994) sur les entrées de ville, aboutissant à l'amendement Dupont en 1997.

**« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des**

*autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.*

[...] »

✓ **Article L.111-7 du code de l'urbanisme**

Le projet n'entre pas dans le champ des exemptions prévues à l'article L.111-7 du code de l'urbanisme.

✓ **Article L.111-8 du code de l'urbanisme**

Il est mentionné dans l'article L.111-8 du code de l'urbanisme que « **Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.** »

✓ **Article L.141-19 du code de l'urbanisme**

Le projet n'entre pas dans le champ d'application de l'article L.141-19 du code de l'urbanisme.

**- Le Décret N° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret N° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation**

L'annexe du Décret n°2010-578 du 31 mai 2010 liste les autres routes classées à grande circulation.

**L'A104 est considérée comme une route classée à grande circulation.**

### 1.3 Le contenu du dossier

Conformément aux articles L.111-6 à L.111-8 du code de l'urbanisme, une étude « entrée de ville » est réalisée afin de justifier les aménagements prévus par le projet d'établissement pénitentiaire sur la commune de Tremblay-en-France dans la bande d'inconstructibilité située le long de la voie A104 (« La Francilienne ») pour permettre de lever cette bande d'inconstructibilité.

La présente étude se décompose en quatre chapitres.

#### **1) Analyse du site au regard des critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme :**

Ce chapitre détermine les caractéristiques de l'axe routier dans ses différentes fonctions : axe de circulation, d'échanges, espace public, éléments de forme urbaine (statut et usages de la voie, flux de circulation, angles de perception intéressants depuis la route).

#### **2) Enjeux de développement d site :**

Ce chapitre détermine les enjeux relatifs au développement du site (implantation du projet, paysage, architecture, sécurité et nuisances) et présente les principales caractéristiques du projet.

#### **3) Principes d'intégration du projet :**

Conformément à l'article L.111-8 du code de l'urbanisme, le projet doit exprimer un parti d'aménagement qui s'appuie sur les caractéristiques du site et qui doit déboucher sur des réalisations répondant à des objectifs définis et cohérents :

- préoccupation des nuisances ;

- préoccupation de la sécurité ;
- qualité architecturale ;
- qualité urbaine/paysage : elle doit s'apprécier au regard de la logique urbaine générale, le nouvel espace doit s'inscrire en cohérence avec les quartiers existants et en projet. L'organisation urbaine de la zone et l'aménagement des espaces publics doit être coordonnés.

#### **4) Transcription réglementaire des principes d'aménagement dans le PLU :**

L'étude « entrée de ville » donne lieu à une transcription réglementaire des propositions. Elle sera dès lors intégrée au PLU de la commune de Tremblay-en-France, dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité.

La justification du projet sera clairement exprimée dans les différentes pièces du dossier de PLU :

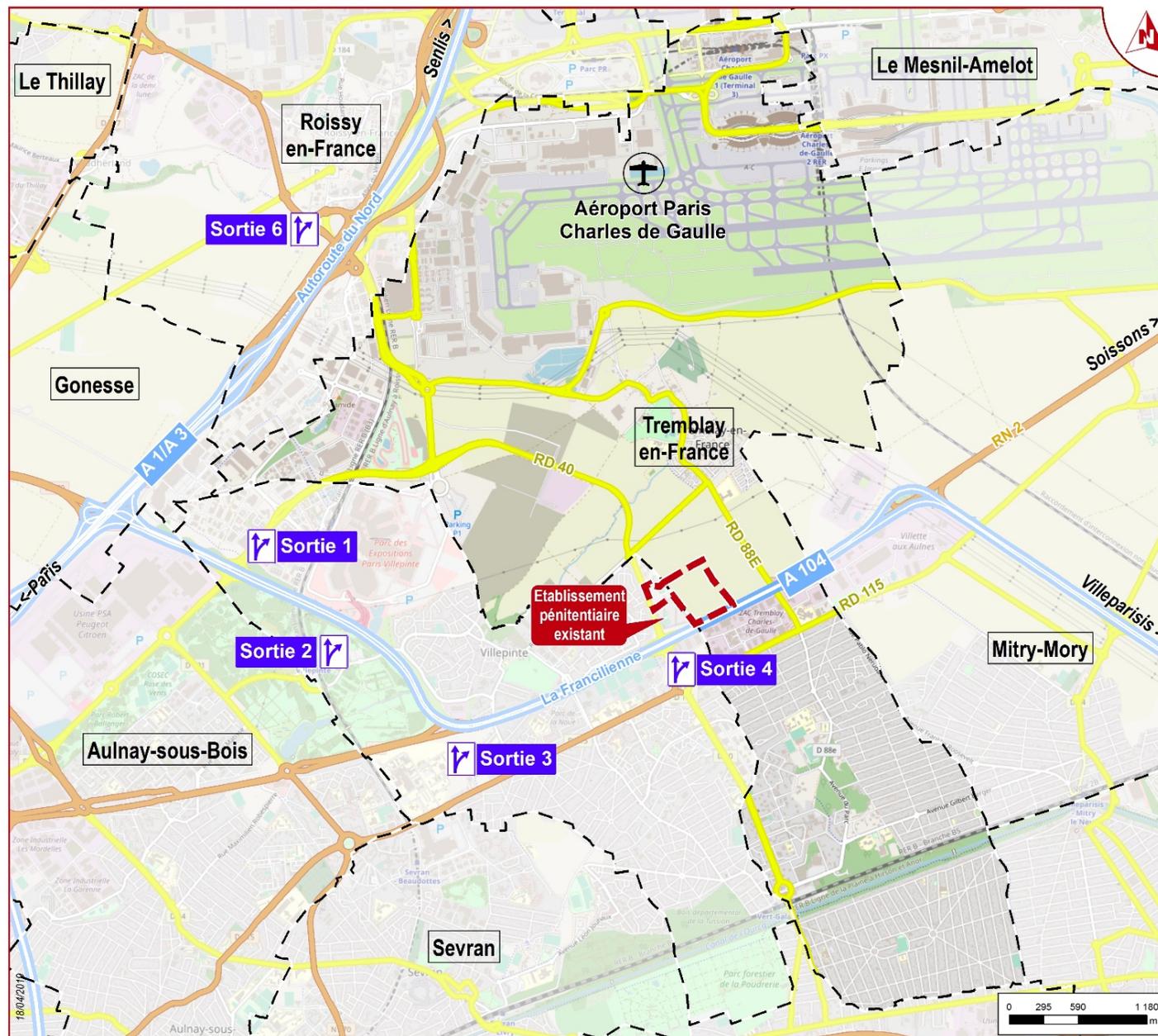
- Rapport de présentation ;
- PADD ;
- OAP ;
- Règlement graphique ;
- Règlement écrit.

## Plan de situation

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route nationale et départementale structurante
-  Route départementale principale
-  Sortie autoroute



Fond de plan : esri / OSM  
Sources : APIJ - IGN



## 2 Analyse du site au regard des critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme

### 2.1 Description globale du site

#### 2.1.1 Localisation du projet

La présente étude « entrée de ville » concerne la réalisation d'un nouvel établissement pénitentiaire sur une emprise située sur la partie sud de Tremblay-en-France, dans le département de Seine-Saint-Denis (93). Au sud de l'emprise du projet, l'A104 (aussi appelée « La Francilienne ») permet de faire le tour de l'Île de France.

Tremblay-en-France, commune de 35 381 habitants (recensement INSEE de 2015), fait partie de la subdivision locale de la Métropole du Grand Paris « Paris Terres d'Envol ». Cette commune possède un fort potentiel de dynamique économique avec la présence du pôle attractif de Paris-Charles De Gaulle et de l'axe économique qu'il forme avec l'aéroport Paris-Le Bourget.

Le projet d'établissement pénitentiaire s'implante à proximité immédiate de la maison d'arrêt existante de Seine-Saint-Denis, en bordure ouest du site. Le secteur est actuellement à usage exclusivement agricole.

Le périmètre soumis à enquête publique est précisé dans le plan ci-contre. Il représente environ **19,41 ha**.

#### 2.1.2 Caractéristiques du site d'implantation

##### ✓ Occupation du sol

Les trois quarts est du site sont constitués exclusivement de parcelles agricoles. Le quart ouest du site correspond aux parkings, aux bâtiments annexes et aux espaces verts de la maison d'arrêt de Villepinte.

##### ✓ Limites

L'autoroute A104 (« La Francilienne ») borde le site au sud et la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis borde le site à l'ouest sur Villepinte.

##### ✓ Topographie

Le site apparaît dans son ensemble relativement plat.

Il est localisé à une altitude moyenne de 71 m NGF, la variation au sein du site étant d'environ 1 m.

## Périmètre du site d'étude

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route départementale
-  Autre route
-  Zone d'habitat
-  Zone d'activités
-  Equipement et service
-  Etablissement pénitentiaire existant



Fond de plan : esri  
Sources : Urban Atlas Copernicus / EGIS / IGN



✓ **Les alentours**

Les occupations du sol voisines du site d'étude sont :

- la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis à l'ouest, la RD40 et au-delà une zone d'urbanisation pavillonnaire ;
- des parcelles agricoles au nord et à l'est ;
- le talus végétalisé de l'A104 au sud ;
- l'autoroute A104 (appelé « La Francilienne ») et au-delà une zone d'activités économiques au sud.

### 2.1.3 Le développement de l'entrée de ville

✓ **Genèse de l'entrée de ville**

L'urbanisation de Tremblay-en-France est très particulière car elle a subi de très fortes évolutions au cours du temps.

A partir des années 1960-1970, la commune s'est inscrite dans le phénomène de densification de la grande couronne de l'agglomération de Paris en concomitance avec la construction de l'aéroport Charles-de-Gaulle. Il en résulte qu'au milieu de vingtième siècle la commune est constituée de deux entités distinctes :

- le noyau villageois ancien (Vieux Pays) au nord de la commune (et s'étendant en direction de l'aéroport Charles-de-Gaulle) ;

- le secteur sud urbanisé sur toute sa surface, où réside la plus grande partie de la population et qui regroupe les équipements (mairie, église, commerces, etc.).

A l'interface de ces deux secteurs, se trouve l'A104. Ils sont reliés par des ponts et passerelles.



**Ouvrage de franchissement de l'A104 permettant de relier le secteur nord au secteur sud de Tremblay-en-France (Source : Egis, avril 2019)**

A ce jour on peut considérer que l'A104 est la nouvelle et principale entrée de ville de Tremblay-en-France, même si l'échangeur pour y accéder est localisé légèrement à l'est et se situe sur la commune de Villepinte.



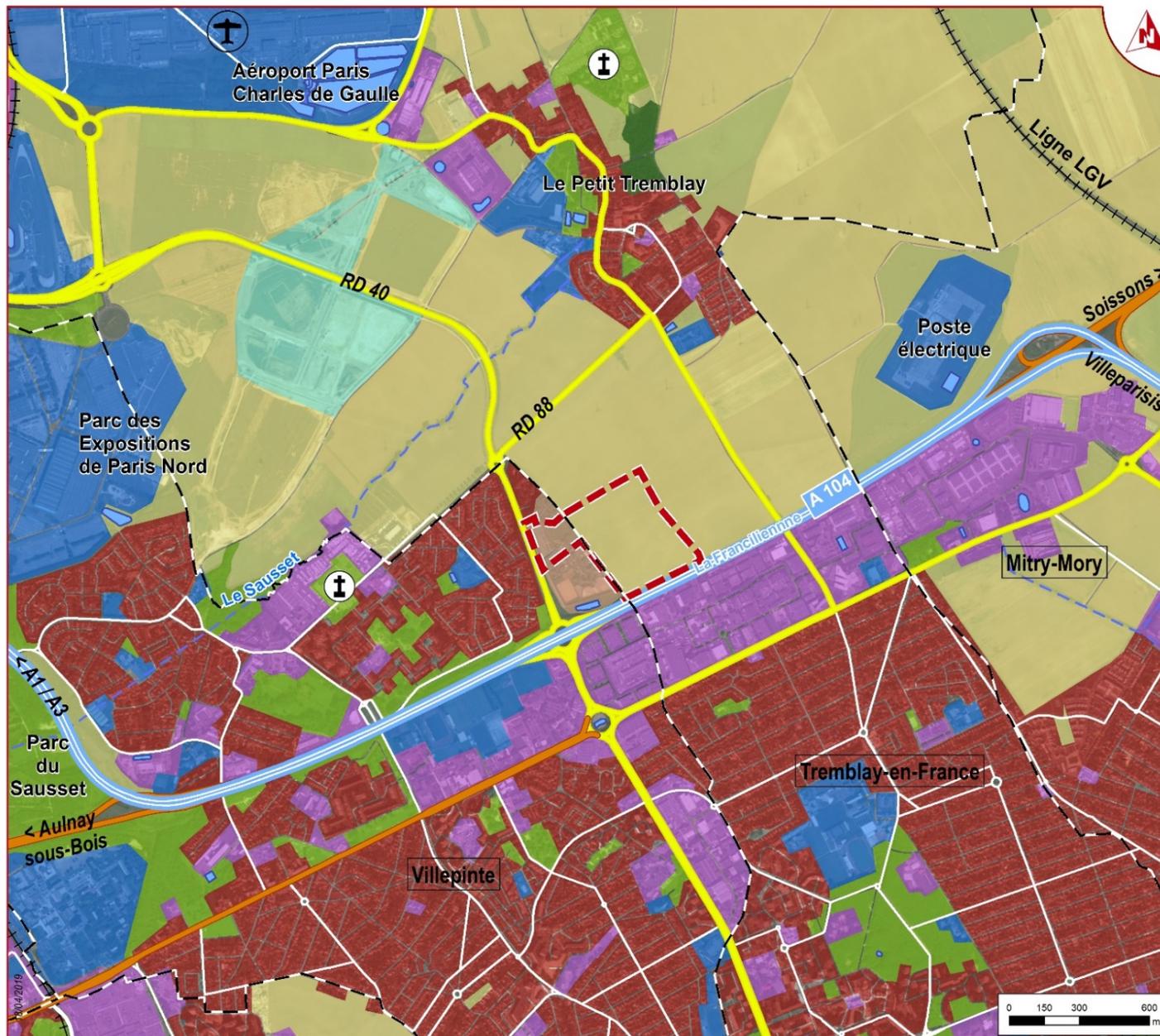
Échangeur de l'A104, nouvelle entrée de ville de Tremblay-en-France (Source : Egis, avril 2019)

## Contexte paysager

-  Périimètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route départementale structurante
-  Route départementale principale
-  Autre route
-  Voie ferrée
-  Plan d'eau, bassin
-  Cours d'eau temporaire
-  Zone d'habitat
-  Zone d'activités
-  Equipement et service
-  Etablissement pénitentiaire existant
-  Zone en cours d'aménagement
-  Zone agricole
-  Espace vert urbain
-  Boisement
-  Cimetière



Fond de plan : esri  
Sources : Urban Atlas Copernicus / EGIS / IGN



## 2.2 Contexte environnemental et paysager

### 2.2.1 Le paysage du site

Le site s'inscrit dans la vallée agricole ouverte de Sausset, faisant partie d'un ensemble de terres cernées par l'urbanisation. Au nord et à l'est, les espaces agricoles sont cultivés. Au nord de la RD88, située au nord du site, le cours d'eau du Sausset est visible par la ripisylve. À l'ouest et au sud, le paysage est à dominante urbaine, mais avec des usages variés (urbain, équipements et services).

Le site est perceptible sur de petites sections de l'A104 et de la RD88. À hauteur du hameau Le petit Tremblay et le long de la RD88E, le site n'est pas perceptible à cette distance.

Il n'y a pas de vis-à-vis direct avec des zones d'habitations pavillonnaires. Les vues sont bloquées par les merlons et les enceintes de l'établissement pénitentiaire existant (à l'est de la RD40).

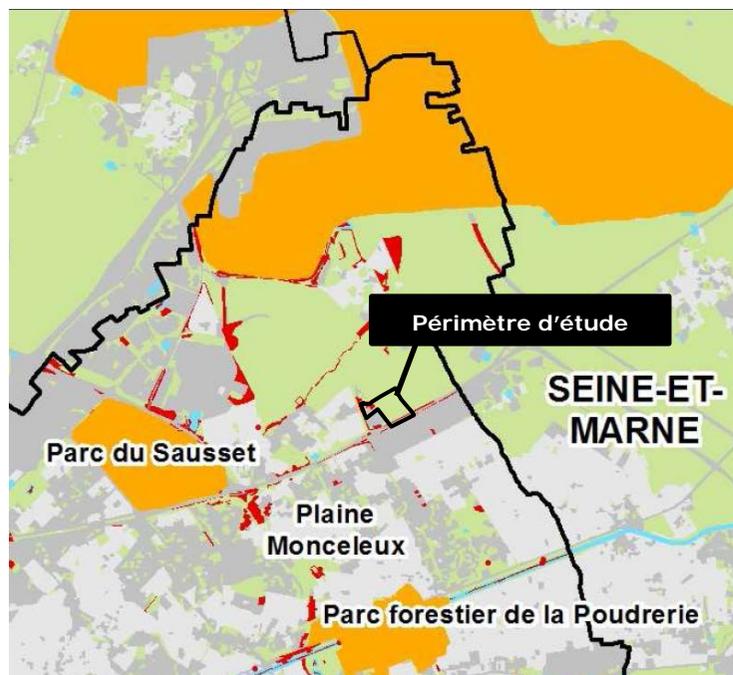
De par le relief relativement plat, les éléments paysagers, comme les alignements d'arbres sur la RD88 au nord et les plantations le long de la Francilienne au sud (sortie n°4), bloquent les vues dès qu'on s'éloigne du site.



**À l'ouest, depuis les zones pavillonnaires l'avenue Vauban, la présence de merlons et l'établissement pénitentiaire existant masquent les vues sur le site (Source : Egis, février 2018)**



**Vue proche et dégagée sur le site de la Francilienne (Source : Egis, février 2018)**

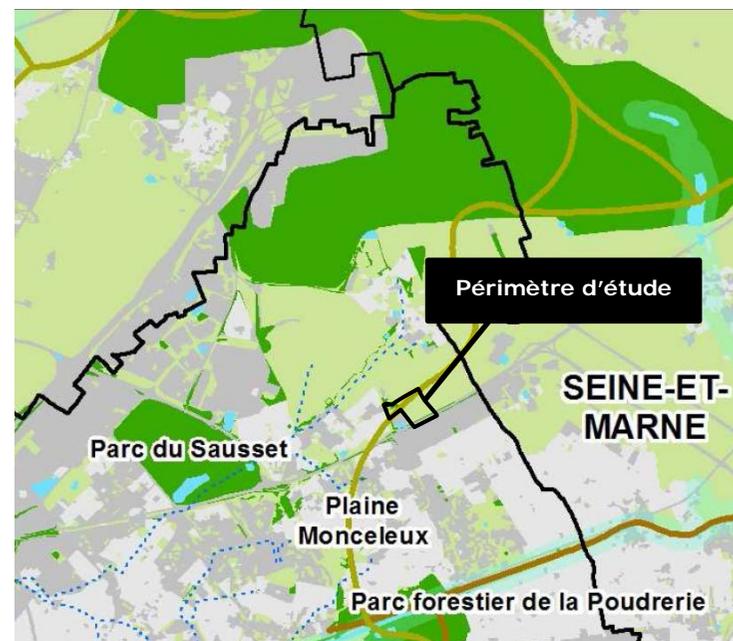


**Matrice urbaine**

- |                |                        |
|----------------|------------------------|
| Eau de surface | Zone urbaine peu dense |
| Espace ouvert  | Zone urbaine dense     |

- Réservoir de biodiversité au titre du code de l'Environnement**  
(Arrêté de Protection de Biotope)
- Réservoir de biodiversité retenu par le CSRPN d'Ile-de-France et inscrit au SRCE**  
(Site Natura 2000, ZNIEFF de type I et II)
- Milieu complémentaire à caractère naturel et à forte valeur écologique**  
(Délaissé urbain ou espace de friche, ancienne carrière à ciel ouvert, zone humide)

Extrait du SRCE d'Ile-de-France : Réservoirs de biodiversité et sites à forte valeur écologique  
(Source : DRIEE)



**Matrice urbaine**

- |                |                        |
|----------------|------------------------|
| Eau de surface | Zone urbaine peu dense |
| Espace ouvert  | Zone urbaine dense     |
- Réservoirs de biodiversité et milieux complémentaires à caractère naturel
  - Corridor de la sous-trame arborée
  - Corridor de la sous-trame herbacée
  - Les composantes de la sous-trame bleue
  - Continuum de la sous-trame bleue
  - Cour d'eau busé

Extrait du SRCE d'Ile-de-France : Corridors existants et potentiels en Seine-Saint-Denis (Source : DRIEE)

## 2.2.2 Les enjeux de protection

### ✓ Milieu naturel

Aucune zone de protection ou d'inventaire n'est présente sur ou à proximité du site d'étude.

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île de France, adopté par arrêté préfectoral le 21 octobre 2013, présente deux éléments d'intérêt :

- Frange de « Milieu complémentaire à caractère naturel et à forte valeur écologique » en bordure du site d'étude : elle correspond au talus végétalisé en bordure de l'autoroute A104 ;
- Corridor de sous-trame herbacée traversant le site.

Le reste du site d'étude est présenté comme « Espace ouvert », correspondant à des parcelles agricoles à priori sans intérêt écologique particulier.

### Des expertises écologiques ont été réalisées sur le site sur l'année 2019.

Les résultats de ces expertises sont les suivants :

- Habitats naturels, flore :

La prospection floristique réalisée le 16 avril 2019 a permis de mettre en évidence un habitat sur le site. Notons la présence d'un second habitat en bordure du site d'étude, avec présence d'arbustes.

### Synthèse des habitats du site

Dénomination de l'Habitat	Code Corine Biotope	Natura 2000	Superficie (Ha)
Grandes cultures	82.1	/	15
Ourlet rudéral	87.2	/	/

L'habitat « grandes cultures », d'une superficie de 15 hectares représente une culture d'orge.

L'ourlet, se situe en bordure de l'A104, voie très circulante, et de la maison d'arrêt de Saint-Denis.

Les espèces végétales présentes en bordure du site d'étude sont banales, peu diversifiées et typiques d'un milieu dégradé et localement eutrophe.

**Aucun habitat d'intérêt communautaire, ni aucune espèce patrimoniale n'a été recensé sur le site d'étude et à proximité de celui-ci.**

- Faune

Au total, dix espèces d'oiseaux ont été recensées directement au sein du site d'étude. Cinq d'entre elles sont protégées.

Le Faucon crécerelle, l'Hirondelle rustique, l'Hirondelle de fenêtre et le Martinet noir présentent des statuts de conservation nationaux et régionaux défavorables. Ils ont été observés sur site pour l'alimentation et n'y sont pas nicheurs. Ces espèces ont en effet été observées en chasse, et les habitats en présence sur le site d'étude ne sont pas favorables au repos de ces espèces ainsi qu'à leur

reproduction. Ainsi, de ce fait, la sensibilité de ces espèces vis-à-vis du projet est faible.

Deux espèces ont été identifiées comme nicheuses avérées sur le site d'étude : l'Alouette des champs (un à deux couples) et la Fauvette grisette (un couple). La première espèce n'est pas protégée sur le territoire national mais présente des statuts de conservation très défavorables à l'échelle nationale et régionale. La Fauvette grisette quant à elle est une espèce protégée mais sans préoccupation particulière vis-à-vis de son état de conservation. Elle niche dans les ourlets herbacés au pied de la maison d'arrêt. Compte-tenu du statut de nicheuses avérées de ces espèces au sein du site d'étude, elles possèdent une sensibilité au projet modérée.

Toutes les autres espèces identifiées (Corneille noire, Pie bavarde, Pigeon ramier, Pigeon biset domestique) présentent une sensibilité très faible au projet étant donné qu'elles ne sont que présentes sur le site d'étude pour s'alimenter. De plus, ce sont des espèces communes, non protégées et ayant un état de conservation favorable.

Aucun gîte à chiroptères n'est présent sur le site d'étude, cette dernière n'étant qu'une culture. Ne possédant aucun linéaire boisé pouvant permettre d'orienter le déplacement des chauves-souris, le site d'étude n'est pas un territoire de chasse attractif pour ces animaux.

Seulement une espèce de lépidoptère a été observée au sein du site d'étude. Cette dernière, le Paon-du-jour, est très commune et ne représente aucun enjeu sur le site.

Aucun mammifère terrestre, reptile et amphibien n'a été identifié au sein du site d'étude.

**Le site présente donc peu d'enjeu écologique vis-à-vis de la faune.**

#### ✓ Zones humides

Le site d'étude n'est pas concerné par une enveloppe d'alerte des zones humides avérées et potentielles en région Île-de-France.

Des expertises de terrain ont été réalisées sur le site en avril 2019.

**Aucune zone humide n'a été identifiée sur le site d'étude.**

## 2.3 Contexte architectural et urbain

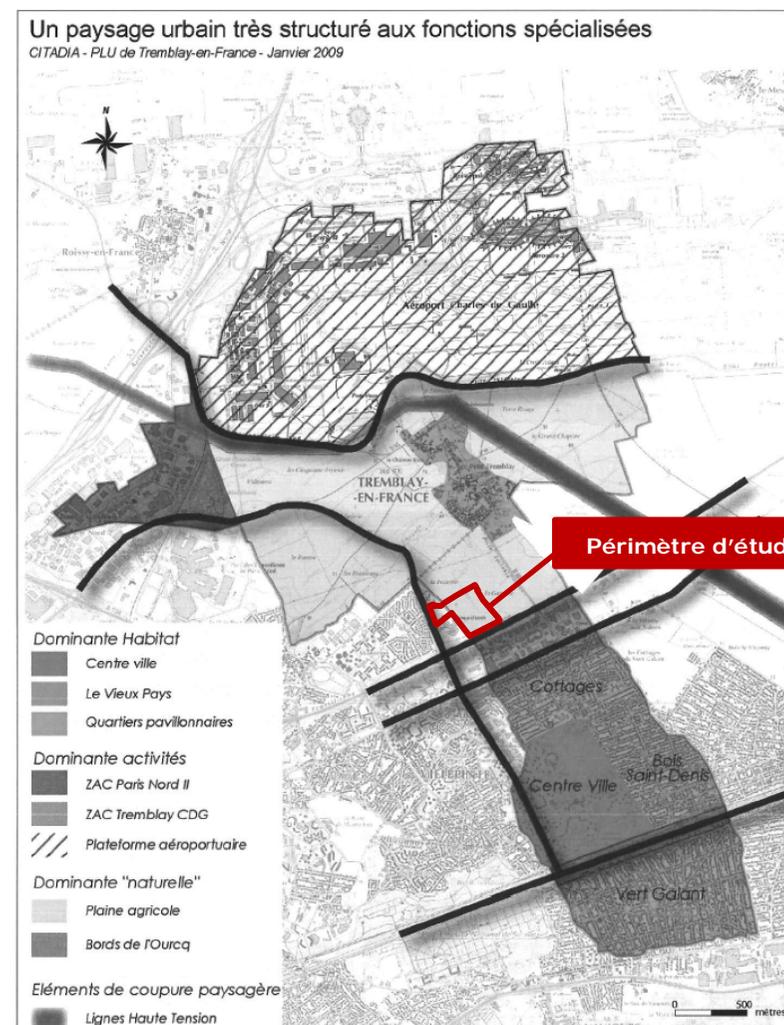
### 2.3.1 Contexte de Tremblay-en-France

Tremblay-en-France est constitué de deux entités urbaines distinctes séparées par l'A104 :

- le secteur nord avec le vieux village, des activités et la plateforme aéroportuaire Charles-de-Gaulle ;
- les secteurs sud, constitués de nouveaux quartiers, où réside la plus grande partie de la population pour laquelle les services publics et administratifs sont d'un accès difficile.

L'A104, coupe la commune en deux, et la seule relation entre les secteurs nord et sud est assurée par le pont routier accompagné d'une piste cyclable (rue de la Râperie pour le secteur nord et Avenue du Général Poudroux pour le secteur sud. À proximité immédiate, légèrement plus à l'ouest (sur la commune de Villepinte), un autre pont routier et une passerelle piétonne relient les secteurs urbains nord et sud.

Le site concerné, est localisé à proximité immédiate de l'A104 et appartient à l'entité urbaine du secteur nord de Tremblay-en-France.



Contexte urbain de Tremblay (Source : CITADIA, PLU de Tremblay-en-France, janvier 2009)

Tremblay-en-France se situe dans un secteur urbain relativement dense avec beaucoup de fonctionnalités différentes (habitat, activités, équipement, espaces verts et agricole) qui s'affranchissent des limites communales.

Cela signifie que dans le présent chapitre, le contexte urbain du site-est analysé en tenant compte de la commune limitrophe et à proximité immédiate du site : Villepinte.

### 2.3.2 Contexte urbain et architectural du site

#### ✓ L'A104

L'A104 a fortement participé à façonner la structure urbaine actuelle du secteur :

- Dans les secteurs où l'A104 traverse des zones urbaines, elle est le plus souvent accompagnée d'un cordon végétal (plus ou moins épais) et de modelés paysagers. L'infrastructure est encadrée par la végétation et entretien peu (ou pas) de liens visuels avec le contexte environnant. Cela est notamment le cas à proximité immédiate du site, où au droit du lotissement un grand merlon généreusement planté l'isole de l'infrastructure. Au total, les habitations ont un recul d'environ 60 m par rapport à la section courante de l'A104.



**A104 bordée par les merlons paysagers plantés masquant l'urbanisation située à l'arrière (Source : Egis, avril 2019)**



**Lotissement (commune de Villepinte) situé en bordure de l'A104 mais isolé par un grand merlon généreusement planté (Source : Egis, avril 2019)**

- Dans les secteurs où l'A104 traverse des zones agricoles, l'infrastructure est en contact direct avec les parcelles de grandes cultures. Les vues depuis l'A104 sont souvent lointaines et l'infrastructure est perceptible depuis le territoire environnant.



**Vue depuis l'A104, au niveau de l'entrée dans la commune de Tremblay-en-France (en arrivant de Villeparisis). Les vues vers le paysage agricole sont lointaines. (Source : Google Earth)**

- Au droit de la maison d'arrêt existante de Villepinte, la situation est mixte. C'est-à-dire que le bâtiment a été implanté avec une marge de recul de 60 m par rapport à la section courante de l'A104. Les plantations sont composées d'un cordon arbustif le long de la bretelle de sortie.



**Aux abords de la maison d'arrêt de Villepinte, les plantations sont peu présentes (Source : Google Earth)**



**Un massif arbustif accompagnant la rampe d'accès à l'échangeur créé un masque visuel à proximité de la maison d'arrêt existante de Villepinte (Source : Egis, avril 2019)**

✓ **Le tissu urbain**

A proximité immédiate de la maison d'arrêt existante, un grand lotissement de 25 hectares s'inscrit entre l'A104, la RD40 (Avenue Vauban) et la Route de Tremblay. Le lotissement est tourné sur lui-même et est accessible seulement depuis la Route de Tremblay. Il n'a pas de lien avec son environnement proche et cela est créé par des aménagements paysagers généreux des limites avec la RD40 et l'A104.



**Le long de la RD40, le lotissement est masqué par les aménagements paysagers et il n'est accessible que par la Route de Tremblay (Source : Egis, avril 2019)**



**Partie du lotissement donnant sur l'A104 avec des aménagements paysagers se développant sur une épaisseur de 60 m environ (depuis la section courante) (Source : Egis, avril 2019)**

En continuité du lotissement, l'urbanisation se développe vers l'ouest (commune de Villepinte).

Le centre ancien de Tremblay-en-France, lieudit « Le Petit Tremblay » se situe à environ 800 m au nord-est de la maison d'arrêt existante. Il est composé de bâtis anciens et de bâtiments plus modernes. On y retrouve les anciens équipements tels que l'hôtel de ville et l'église et quelques commerces de proximités.



**Entrée ouest de l'ancien centre de Tremblay-en-France accompagné par un alignement d'arbres  
(Source : Egis, avril 2019)**

Dans le prolongement nord et est de ce noyau urbain, l'urbanisation s'étend en direction de l'aéroport Charles-de-Gaulle et en surplomb du vallon du Sausset. Un projet est en cours d'achèvement avec 200 000 m<sup>2</sup> de surface bâtie développée : Silk Road Paris, s'annonce comme le plus grand centre d'activité et de commerce BtoB en Europe.



**Silk Road Paris, nouveau centre d'activité et de commerce BtoB se développant à l'est de l'ancien centre de Tremblay-en-France  
(Source : Egis, avril 2019)**

✓ **Les interstices : la zone agricole et le vallon du Sausset**

Les différentes entités urbaines décrites ci-dessus sont entourées par une zone agricole (grandes cultures) et le vallon du Sausset marqué par la présence de quelques arbres de milieu humide.



**Zone agricole se développant entre l'A104, la maison d'arrêt de Villepinte (prolongé par l'urbanisation de Villepinte) et l'ancien centre de Tremblay-en-France  
(Source : Egis, avril 2019)**



**Le vallon du Sausset est révélé par présence de quelques arbres de milieu humide  
(Source : Egis, avril 2019)**

Le site appartient à l'entité urbaine du secteur nord de Tremblay-en-France composé du vieux village (qualité architecturale identitaire). Il est entouré de terres agricoles à l'exception du secteur nord où sont implantées des activités et la plateforme aéroportuaire Charles-de-Gaulle.

Le contexte urbain du site s'inscrit en continuité des communes limitrophes et notamment celle de Villepinte.

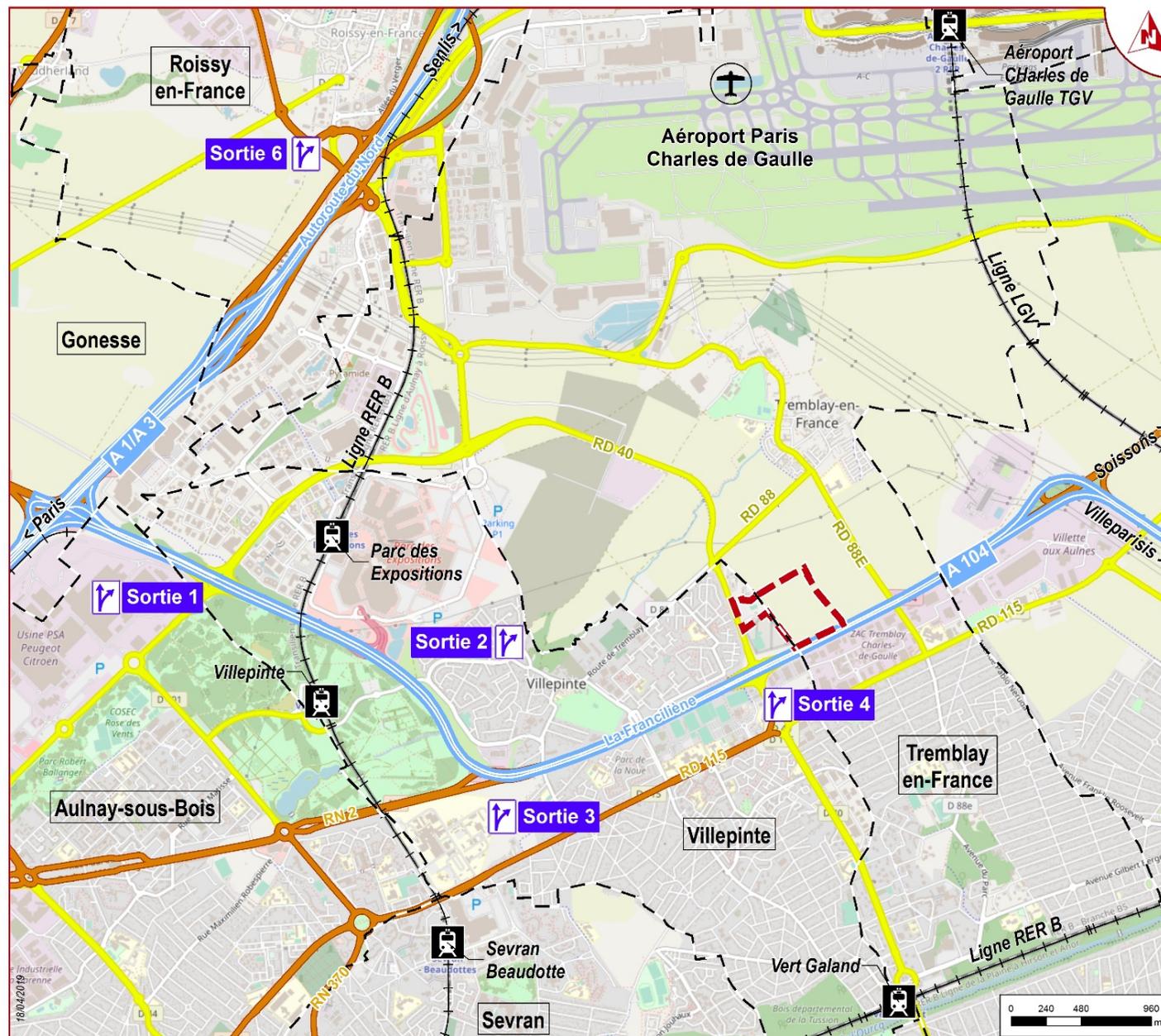
L'A104, à proximité immédiate du site, a fortement participé à façonner la structure urbaine actuelle. Dans les zones urbaines, l'infrastructure est le plus souvent accompagnée par un cordon végétal plus ou moins épais et parfois des modelés paysagers, qui l'isole du contexte urbain environnant. Au droit de la maison d'arrêt existante, la situation est mixte : marge de recul et cordon arbustif.

## Infrastructures de transport

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Sortie autoroute
-  Route nationale et départementale structurante
-  Route départementale principale
-  Gare (RER, TGV)
-  Voie ferrée (RER, TGV)
-  Aéroport



Fond de plan : esri  
Sources : APIJ - IGN



## 2.4 La sécurité

### 2.4.1 Accessibilité

#### ✓ Réseau routier

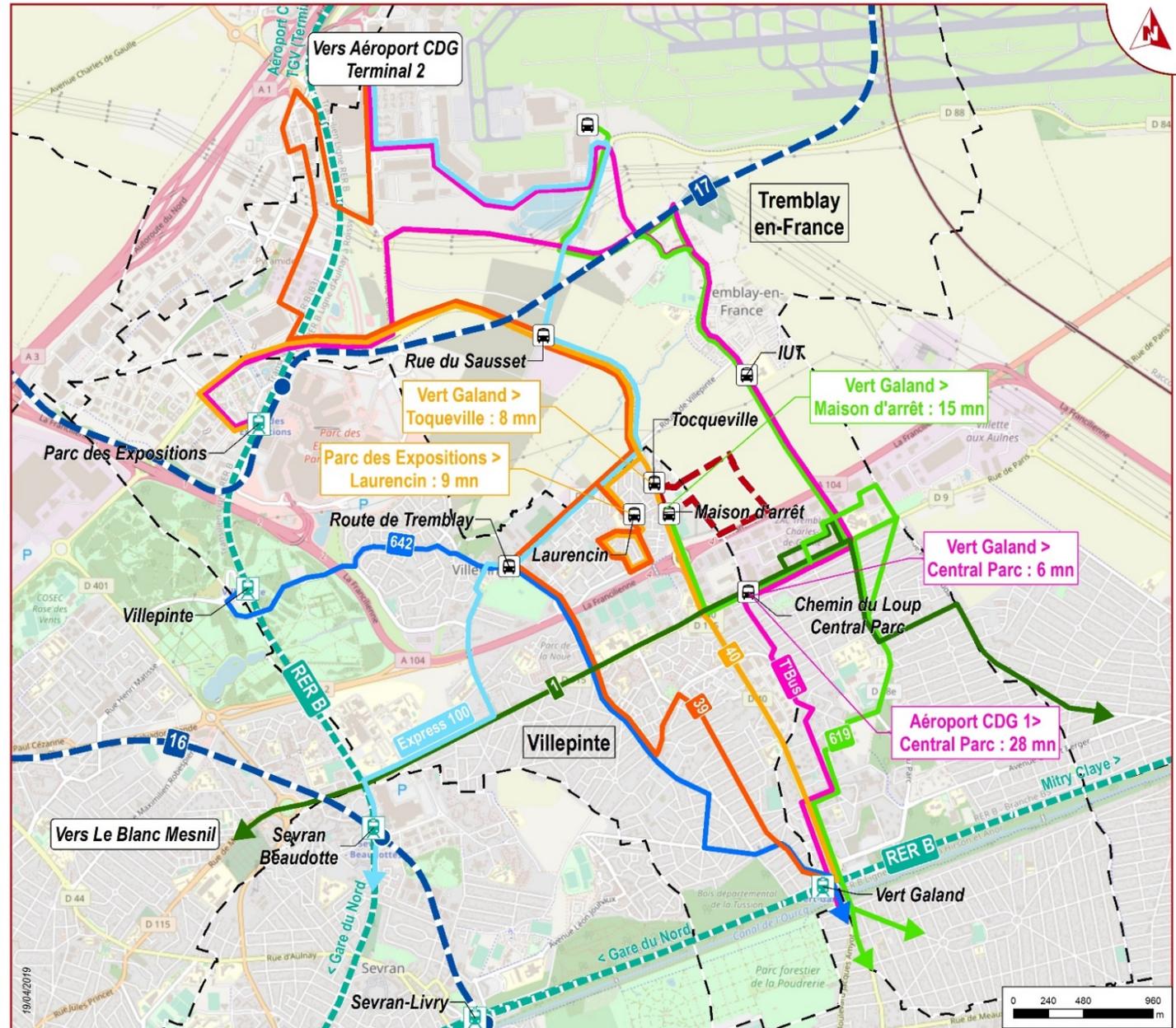
Le site est longé au sud par l'infrastructure routière « La Francilienne » (autoroute A104) dont l'accès le plus proche se fait par la D40 (à 600 m à l'ouest, soit 3 minutes en voiture).

Au nord du site, se situent la RD88 et la RD88E.

Le projet est présenté comme une extension de la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis, situé sur la commune de Villepinte. Il pourra donc profiter de l'accès aménagé de cet établissement (Allée des Fossettes).

**Les RD40, 88, 88E et l'A104 sont à proximité du site. Ces axes accessibles offrent une desserte facile du site d'étude.**

## Transports en commun



✓ **Desserte en transport en commun**

Le site d'étude est desservi par **sept lignes de bus**, plus ou moins éloignées :

- la ligne Transdev 619 (arrêt « Maison d'Arrêt » devant la maison d'arrêt de Villepinte) avec une fréquence de 15 min à 1h45 ;
- la ligne Transdev 642 (arrêt « Route de Tremblay » à environ 1 100 m du site) avec une fréquence de 12 à 30 min ;
- la ligne Keolis 1 (arrêt « Chemin du Loup » à environ 1 100 m du site) avec une fréquence de 10 à 30 min ;
- la ligne Keolis 39 (arrêt « Laurencin » à environ 350 m du site) avec une fréquence de 20 à 30 min ;
- la ligne Keolis 40 (arrêt « Tocqueville » à environ 350 m du site) avec une fréquence de 30 min ;
- la ligne Express 100 (arrêt « Rue du Sausset » à environ 1 800 m du site) avec une fréquence de 30 min à 1h15 ;
- la ligne T'Bus (arrêt « Central Parc » à environ 1 100 m du site) avec une fréquence de 5 à 35 min.

✓ **Réseau ferré**

Le réseau ferré est accessible en voiture à moins de 15 minutes. Le RER B est accessible par la D40 ou l'A104 aux stations « Gare du vert-Galant » (3,2 km), « Gare du Parc des Expositions » (4,8 km) et « Gare de Villepinte » (5,4 km).

La gare SNCF TGV de Paris Charles de Gaulle est accessible par l'A104 (13,5 km) et par le RER B.

#### 2.4.2 Risques inhérents à la sécurité routière

✓ **Caractéristiques des voies à proximité du site**

L'A104 est une voie rapide à 3 x 3 voies, limitée à 110 km/h. Elle est reliée à la RD40 par le rond-point au sud-ouest du site, qui longe la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis et permet d'accéder à la RD88 au nord du site. Aucune circulation piétonne n'est aménagée le long de l'A104.

La RD40 est une route à 1 x 1 voie. Elle est limitée à 50 km/h (entrée de ville). Des trottoirs sont aménagés pour les piétons.



✓ **Les enjeux identifiés par le PLU de Tremblay-en-France**

Le PLU a identifié un certain nombre d'enjeux en matière de transports en rapport avec le site :

- Améliorer l'accessibilité des différents types de pôles générateurs de déplacements :
  - Développement des synergies entre les grandes infrastructures de transport actuelles et projetées ;
  - Amélioration des liaisons Nord-Sud entre les différents quartiers de la ville.
  
- Encourager le recours aux modes de transports alternatifs :
  - Renforcement de la qualité de service du réseau de bus ;
  - Modulation des normes de stationnement en fonction des quartiers et de la proximité ou non de transports en commune ;
  - Création de liaisons douces entre lien avec l'extension de l'urbanisation.

✓ **La circulation de l'A104**

L'A104 connaît une fréquentation pouvant aller jusqu'à 7 300 véhicules par heure en heure de pointe dans le sens ouest-est et 4 500 dans le sens est-ouest. En 2012 étaient dénombrés 106 900 véhicules par jour. Elle se trouve en situation de saturation (> 100%) entre Tremblay-en-France et Villepinte en heure de pointe.

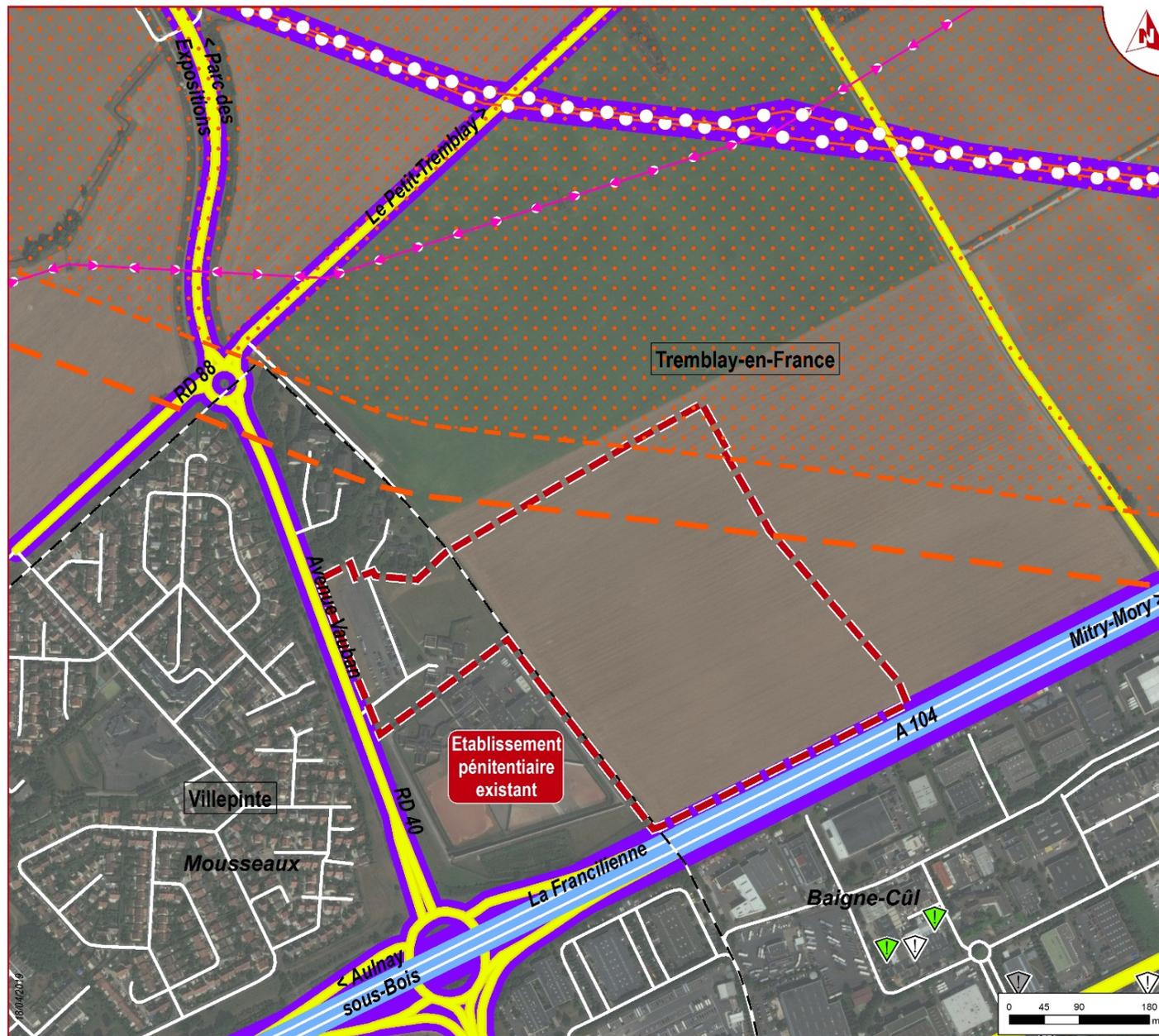
Cet axe est par ailleurs classé « voie à grande circulation » par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010. Il est également répertorié en tant que voie ouverte au Transport de Matières Dangereuses (TMD).

## Risques technologiques

-  Périmètre du site d'étude
  -  Limite de commune
  -  Autoroute
  -  Route départementale
  -  Autre route
  -  Transport de matière dangereuse
  -  Canalisation de gaz
  -  Zone des premiers effets létaux associée à la canalisation de gaz (415 m.)
  -  Zone d'effet irréversible associée à la canalisation de gaz (505 m.)
  -  Ligne électrique
- Site BASIAS
-  En activité
  -  Activité terminée
  -  Ne sait pas



Fond de plan : esri  
Sources : SUP Tremblay 30/05/2011/DDT / BRGM



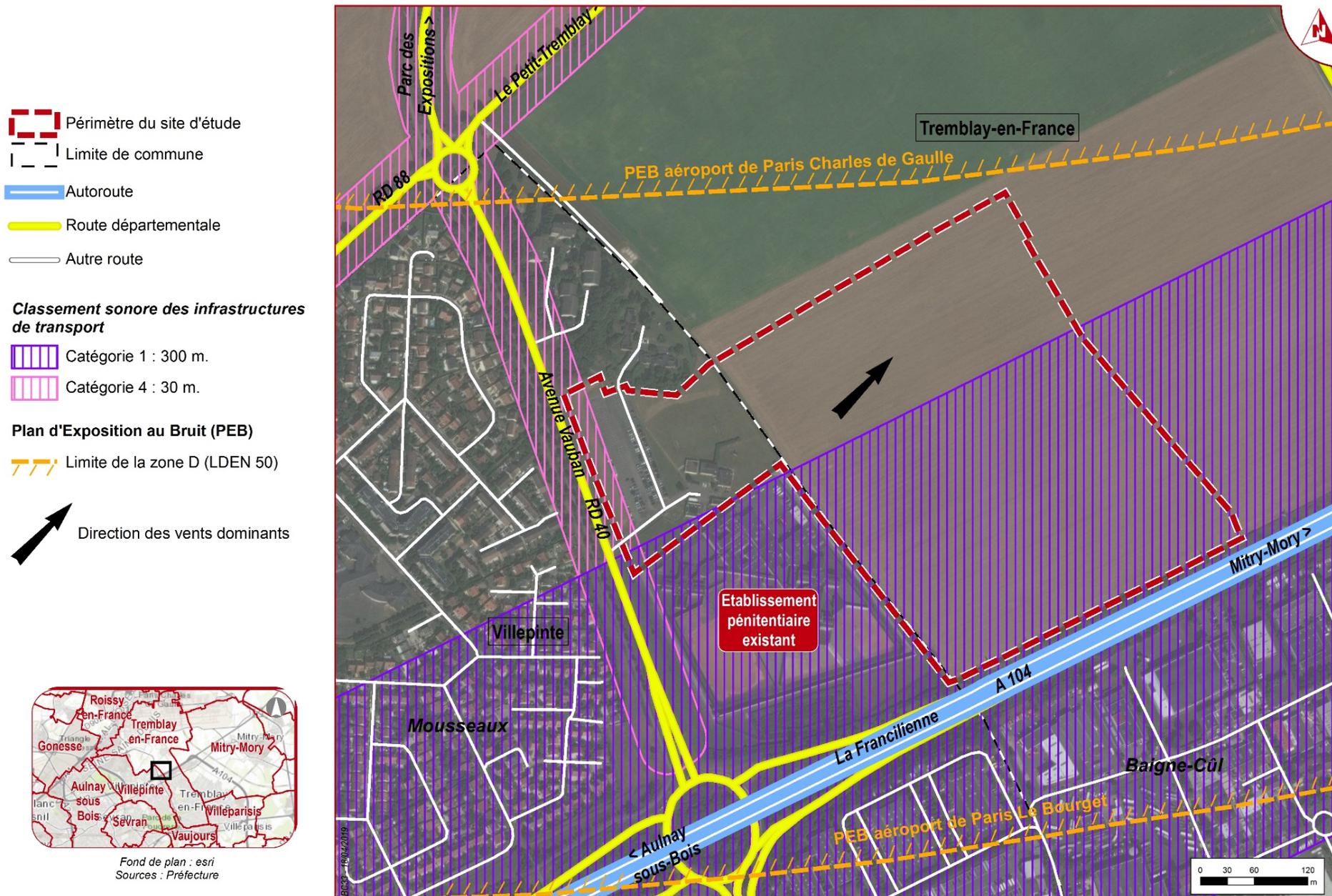
### 2.4.3 Les réseaux électriques et de gaz

Une ligne électrique aérienne à 225 000 Volts est localisée au nord du site, à environ 500 m. Il s'agit de la ligne PRIMEVERES – SAUSSET.

Deux conduites de gaz sont localisées au nord du site, à environ 500 m : DN900 et DN500. La Zone des Effets Irréversibles (IRE) de la canalisation de caractéristique DN900 recouvre **environ 2,78 ha** au nord du site d'étude. Il s'agit d'une zone justifiant vigilance et information dans laquelle tout projet d'urbanisme doit faire l'objet d'une information au transporteur GRT Gaz ou TRAPIL afin de lui permettre de suivre l'évolution de l'environnement à proximité de ses canalisations et de renforcer le cas échéant leur niveau de sécurité. Il est donc possible d'implanter un établissement recevant du public dans cette zone.

Il n'existe ainsi pas de risques pour le projet concernant les réseaux sur le site d'étude.

## Zone d'exposition au bruit



## 2.5 Les nuisances

### 2.5.1 Les nuisances sonores

Le site d'étude est concerné par des nuisances sonores de natures différentes :

- Deux axes routiers à trafic important bordant le site :
  - l'A104, classée en catégorie 1, ce qui se traduit par une bande de nuisances sonores de 300 m autour de cet axe ;
  - la RD40, classée en catégorie 4, impliquant des nuisances sonores jusque 30 m autour de cet axe.

Toute construction dans les secteurs, affectés par le bruit des infrastructures de transport, y compris l'établissement pénitentiaire, doit présenter un isolement acoustique minimum conformément aux dispositions des articles R.571-34 et R.571-43 du code de l'environnement.

- La présence des aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris – Le Bourget : ces aéroports font l'objet d'un Plan d'exposition au bruit (PEB). Le site est localisé dans la zone D du zonage du PEB de l'aéroport de Paris – Le Bourget.

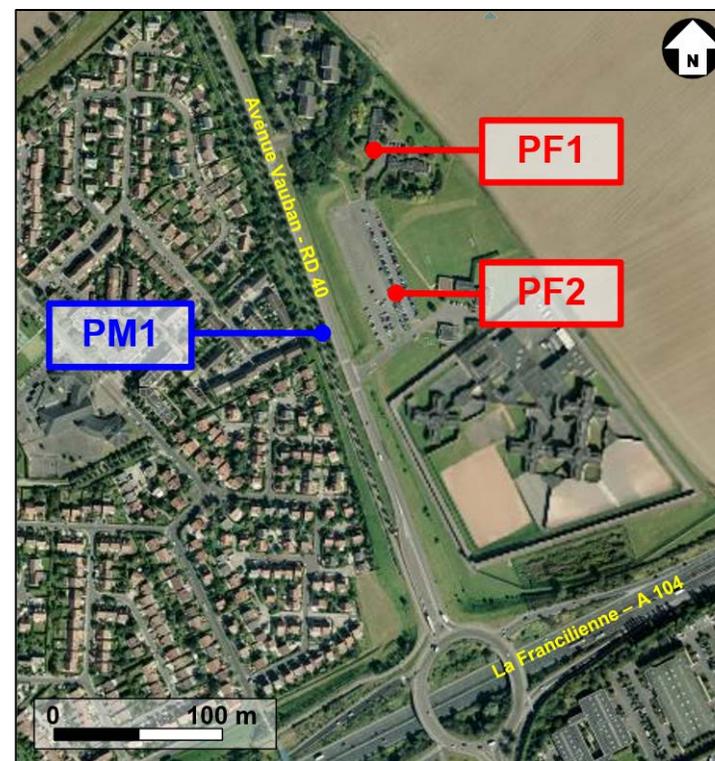
La zone D du PEB de l'aéroport Paris – Le Bourget n'impose aucune restriction à l'urbanisme.

En revanche, les constructions nouvelles autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcée. Dans cette zone, tout certificat d'urbanisme doit également spécifier l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

### ✓ Étude acoustique

Compte-tenu de la proximité du site avec des axes routiers bruyants, une étude acoustique a été menée afin de déterminer le niveau de bruit généré par les voies routières bordant le site. Des mesures de bruit ont été effectuées en décembre 2018.

Le plan ci-dessous présente la localisation des mesures de bruit réalisées en bordure de la RD40 (PM1) et à proximité du projet et des futurs accès (PF1 et PF2).



Le tableau suivant présente une synthèse des résultats de mesure arrondis au ½ dB(A) le plus proche.

#### Synthèse des résultats de mesures

Mesure	Nom du riverain / Localisation	Hauteur / Étage	Début de la mesure	LAeq (6h - 22h) en dB(A)	LAeq (22h - 6h) en dB(A)
PF1	Mme Rebillard Allée des Fossettes 93420 Villepinte	En toiture	17/12/2018 à 12h00	57,5	53,0
PF2	Parking Allée des Fossettes 93420 Villepinte	H = 3 m	17/12/2018 à 14h30	59,5	55,5
PM1	Avenue Vauban 93420 Villepinte	H = 1,5 m	18/12/2018 à 14h00	69,5 *	-

\* LAeq mesuré sur une période de 30 minutes uniquement

La source de bruit principale à l'ouest du projet, impactant les habitations les plus proches du futur établissement pénitentiaire, est l'avenue Vauban (RD40).

La mesure de 24 heures au PF1 montre que les habitations les plus proches du projet sont exposées à des niveaux sonores de l'ordre de 58 dB(A) le jour (6 h – 22 h) et 53 dB(A) la nuit (22 h – 6 h).

**Aux PF1 et PF2, les niveaux sonores sont représentatifs d'une zone d'ambiance sonore modérée au sens de l'arrêté du 5 mai 1995, puisqu'ils restent inférieurs à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.**

## 2.5.2 La pollution

La station Airparif de fond urbain de Tremblay-en-France située à environ 2,5 km au sud-est est la plus proche du projet. Elle est utilisée comme station de référence pour étudier les conditions de pollution atmosphérique à l'échelle locale.

Les résultats de mesure de cette station ne laissent pas envisager de dépassement des valeurs réglementaires concernant les concentrations de « fond » de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub> dans l'environnement du projet.

Cependant une campagne de mesure menée fin 2015 par Rincent Air pour le compte de Grand Paris Aménagement dans le cadre du déplacement du circuit Carole a mis en lumière des concentrations en NO<sub>2</sub> parfois importantes sur les points de mesure de typologie « trafic » en bordure de la RD40.

Les principales sources d'émissions polluantes sont :

### ✓ Secteur du transport routier

Les principales émissions liées au trafic routier aux abords de la zone d'étude sont la RD40 et la Francilienne (A104) qui longe le site au sud.

### ✓ Secteur résidentiel/tertiaire

Le projet est situé dans une zone relativement peu urbanisée. Les quartiers résidentiels de La Haie Bertrand et Les Mousseaux à Villepinte sont les plus proches à l'ouest du site. Le quartier du Petit Tremblay se situe au nord-est du projet.

Le secteur résidentiel-tertiaire est fortement émetteur de  $\text{NO}_x$ , CO, COVNM et de particules ( $\text{PM}_{10}$  et  $\text{PM}_{2,5}$ ), notamment en période de chauffe (hiver).

✓ **Transport aérien**

L'aéroport Paris – Charles de Gaulle contribue également à la pollution (notamment aux émissions de  $\text{NO}_2$  et de particules  $\text{PM}_{10}$ ) dans l'environnement du projet, sous l'influence des régimes de vent de nord.

✓ **Secteur industriel**

Le Registre Français des Émissions Polluantes (iREP) recense les rejets atmosphériques déclarés par les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Par ailleurs, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie en Ile-de-France recense les principaux sites industriels émetteurs de polluants atmosphériques dans la région.

Le croisement de ces bases de données permet de localiser deux sites industriels dans un rayon de 10 km de la zone du projet : l'usine Peugeot Citroën d'Aulnay-sous-Bois (aujourd'hui fermée) et le pôle Production d'énergie de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Ce dernier, situé à environ 3 km au nord-est de la zone projet, est un émetteur significatif de  $\text{NO}_x$  (197 tonnes en 2015) qui peuvent, sous l'influence des vents du nord-est, venir « s'ajouter » au bruit de fond dans la zone d'étude.

### 2.5.3 Les enjeux de prise en compte des nuisances

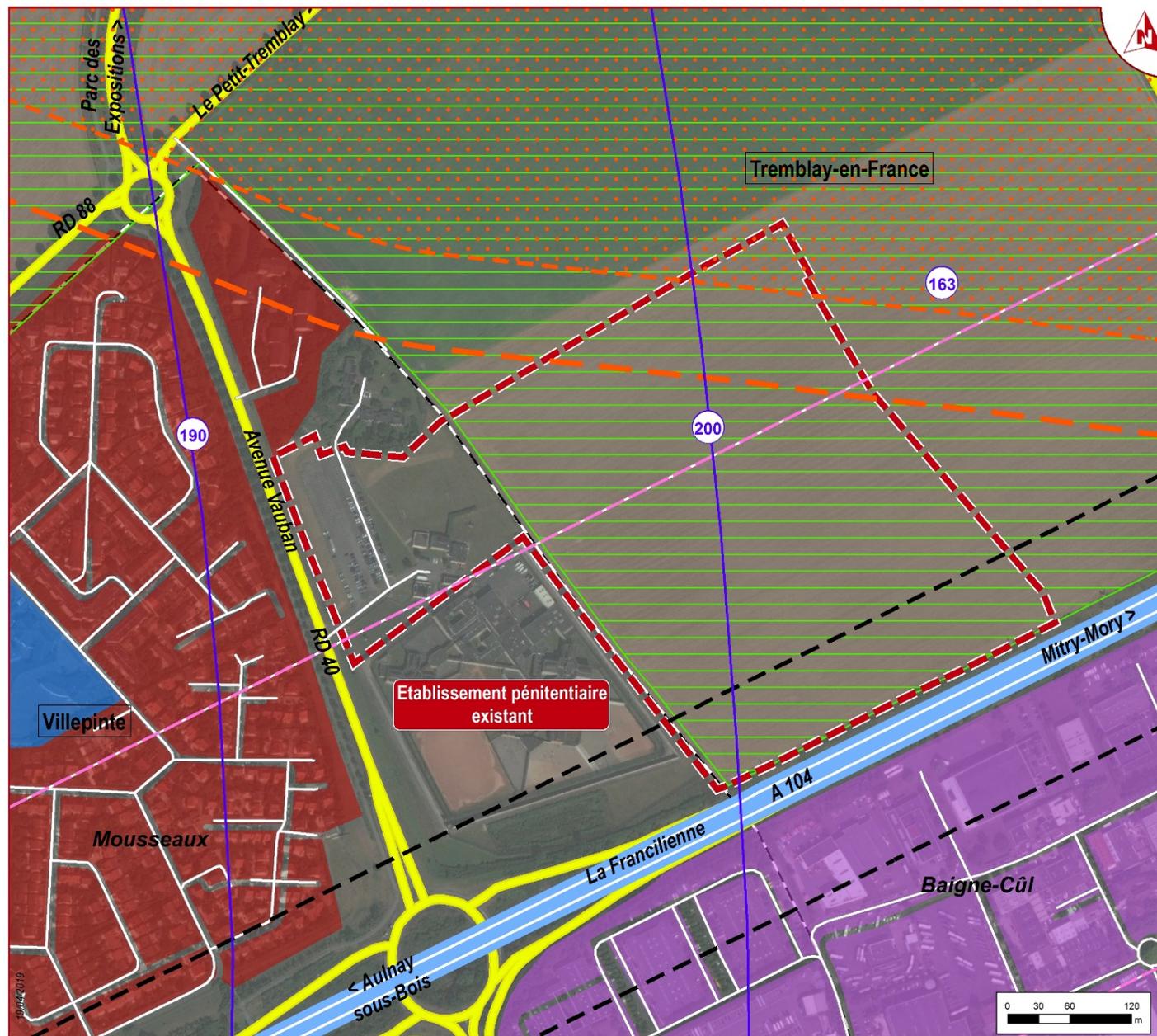
La proximité des infrastructures de transport routier induit un environnement sonore particulier, qui impliquera des mesures d'isolation acoustique pour le projet.

## Synthèse des enjeux

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Autoroute
-  Route départementale
-  Autre route
-  Zone d'habitat
-  Zone d'activités
-  Equipement et service
-  Recul loi Barnier
-  Classement sonore des infrastructures de transport (Catégorie 1 : 300 m.)
-  Servitude aérienne de dégagement
-  PRIF : Droit de préemption au bénéfice de la SAFER
-  Zone des premiers effets létaux associée à la canalisation de gaz (415 m.)
-  Zone d'effet irréversible associée à la canalisation de gaz (505 m.)



Fond de plan : esri  
Sources : Urban Atlas Copernicus / EGIS / IGN / DDT / PLU



## 2.6 Synthèse du diagnostic du site

Thématiques (selon les critères de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme)	Principaux enjeux du site
<b>Qualité paysagère et environnementale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plaine ouverte agricole et plane.</li> <li>- Faible potentiel faunistique et floristique.</li> <li>- Aucune végétation identifiée à préserver.</li> <li>- Présence d'une frange de « Milieu complémentaire à caractère naturel et à forte valeur écologique » en bordure sud du site et d'un corridor de sous-trame herbacée traversant le site.</li> <li>- Aucune zone humide identifiée.</li> </ul>
<b>Qualité architecturale et urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Structuration urbaine atypique organisée en deux grands secteurs.</li> <li>- A104 : coupure forte ayant structuré le développement urbain de Tremblay-en-France et Villepinte.</li> <li>- Urbanisation de Villepinte en limite communale de Tremblay (lotissement, établissement pénitentiaire, etc.).</li> <li>- Qualité architecturale identitaire de l'ancien centre bourg éloignée du site (700 m).</li> </ul>
<b>Sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A104 classée « voie à grande circulation » et ouverte au Transport de Matières Dangereuses.</li> <li>- Accès à la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis qui sera poursuivi vers l'est pour le projet.</li> <li>- Présence de canalisations de gaz à proximité du site, n'ayant pas d'enjeux particuliers au vu du projet.</li> <li>- Mutualisation des espaces de stationnement avec ceux de la maison d'arrêt de Villepinte.</li> </ul>
<b>Nuisances</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site soumis aux bruits des infrastructures routières liées à la présence de l'A104.</li> </ul>

## 3 Enjeux de développement du site

### 3.1 Inscription du projet sur le site

#### 3.1.1 Choix d'implantation du projet

D'une superficie d'environ 19,4 ha, le site pouvant accueillir le projet d'établissement pénitentiaire doit pouvoir inscrire en son sein un quadrilatère de 10,9 ha environ (périmètre en enceinte).

L'implantation d'un établissement pénitentiaire répond à un cahier des charges strict garantissant la sécurité du site.

L'établissement pénitentiaire doit, par ailleurs, se localiser à proximité d'une agglomération afin de bénéficier des services de santé et secours, forces de l'ordre et juridictions. Le site doit également être situé dans un bassin d'habitat offrant de bonnes possibilités de logement locatif pour les personnels de l'établissement ainsi que des équipements collectifs permettant leur installation dans de bonnes conditions.

Le réseau viaire et de transports en commun doit être suffisamment développé à proximité du site. Le cas échéant, l'extension de ces réseaux doit être possible.

Idéalement, le terrain doit être situé à proximité d'une zone viabilisée afin de permettre, sans grandes difficultés, le raccordement des bâtiments sur les réseaux divers : eau, assainissement, électricité et téléphone et, sauf cas particulier, gaz.

Ces différents critères justifient le choix d'implantation de l'établissement pénitentiaire sur le site. Cependant, le règlement de la zone A du PLU de Tremblay-en-France ne permet pas l'implantation de ce projet sur le terrain actuel. Une mise en compatibilité du PLU de Tremblay-en-France est nécessaire pour autoriser le projet dans la zone concernée.

#### 3.1.2 Paysage

En termes de paysage et d'environnement, cette zone est visible sur de petites portions de l'A104 ou de la RD88. Il n'y a pas de vis-à-vis direct avec des zones d'habitations pavillonnaires.

Le site s'intégrant à proximité immédiate de la Maison d'Arrêt de Seine-Saint-Denis sur Villepinte, l'impact sur le paysage actuel sera réduit : le site constituera une limite au paysage depuis le nord (RD88) et le sud (A104).

Un travail soigné dans l'aménagement du site est essentiel afin de construire une transition entre milieu rural et milieu urbain.

#### 3.1.3 Architecture

En termes d'architecture, il s'agit avant tout d'intégrer les nouveaux volumes dans le paysage en travaillant autour d'une identité contemporaine, associant une réflexion autour des problématiques durables, en termes de choix de matériaux, d'enveloppe et de traitement des eaux pluviales. Une cohérence avec les bâtiments d'activités existants et futurs devra être recherchée.

### 3.1.4 Sécurité et nuisances

En termes de sécurité, les enjeux en matière de circulation sont importants dans ce secteur d'entrée de ville. Les points clefs sont la lisibilité et la sécurisation de l'accès à la zone, tant automobile que piétonne.

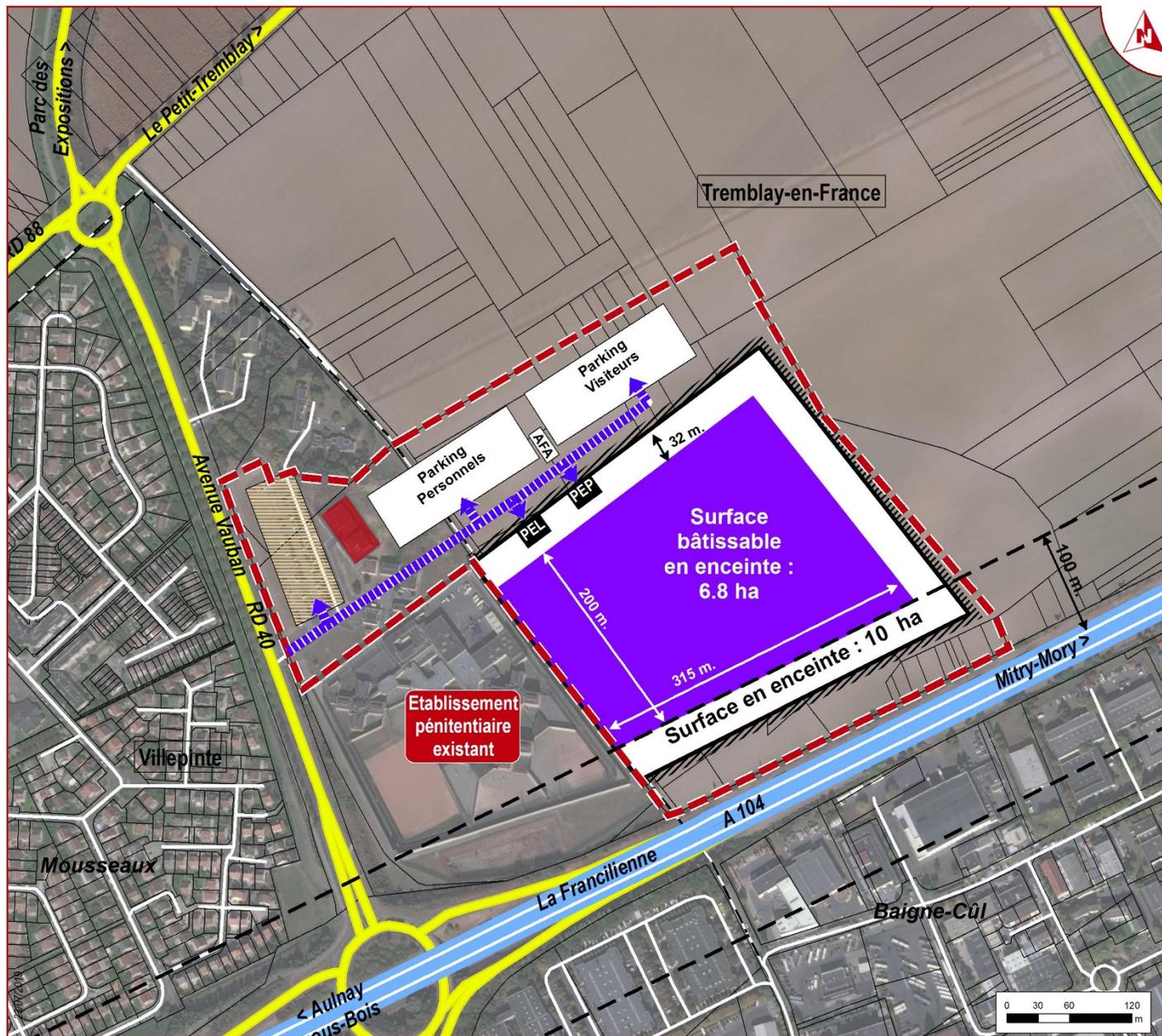
Sur le plan des nuisances, le travail de mise en œuvre doit prendre en compte la problématique de gestion des eaux, des nuisances visuelles et sonores ainsi que la pollution engendrée par les voies de circulation à proximité.

## Schéma d'aménagement

-  Périmètre DUP
-  Limite de commune
-  Limite de parcelle
-  Autoroute
-  Route départementale
-  Autre route
-  Recul loi Barrier
-  Pôle Régional d'Extraction Judiciaire existant
-  Parking existant (0.68 ha)
- Scénario d'implantation**
-  Limite bâtie en enceinte ou cour de promenade
-  Chemin de ronde (6m), Glacis (20m), Zone neutre (6m)
-  Abords extérieurs, dont voie carrossable (10 m.)
-  Annexes hors enceinte
-  Mur d'enceinte
-  Voie d'accès



Fond de plan : esri  
Source : PLU - APIJ



### 3.2 Description du projet

**L'implantation définitive de l'établissement pénitentiaire relèvera des études de conception-réalisation qui seront réalisées ultérieurement.**

D'une capacité de 700 places, l'enceinte de l'établissement pénitentiaire se compose d'un mur qui peut être bâti, de 6 m de haut. L'intérieur de l'enceinte se compose de divers bâtiments et aménagements, dont les principaux sont les suivants :

- bâtiments dédiés au personnel pénitentiaire ;
- bâtiments d'hébergement ;
- locaux de service (cuisine, blanchisserie, ateliers d'entretien, chaufferie) ;
- ateliers de production et de formation professionnelle ;
- cours de promenade et installations sportives (dont un gymnase et des terrains sportifs).

A l'extérieur de l'enceinte, des aires de stationnements destinées à accueillir le personnel de l'établissement pénitentiaire et les visiteurs seront aménagées. Des bâtiments pour le personnel et pour l'accueil des familles seront également construits hors enceinte.

**A ce stade des études, le seul élément concerné par la demande de dérogation à la bande des 100 m est le mur d'enceinte.**

Les prescriptions d'aménagement ci-après doivent permettre de respecter les critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme.

**Bien que le plan masse du projet ne soit pas encore fixé précisément, l'étude d'entrée de ville restera toujours effective.**

Les éléments constitutifs de la sécurité passive de l'établissement pénitentiaire sont les suivants :

- la zone neutre : il s'agit d'une zone non constructible à respecter à l'intérieur de l'enceinte. Elle est située entre la clôture grillagée intérieure du glacis et l'ensemble des bâtiments, cours de promenade, et terrains de sport. Largeur = 6 m ;
- la clôture zone neutre / glacis : il s'agit d'un grillage de 5 m de haut ne permettant pas à un homme seul, sans instrument, d'escalader ;
- le glacis : il s'agit d'une bande de terrain découvert positionnée à l'intérieur du mur d'enceinte. Il contribue à la zone sureté périmétrique par la mise à distance des espaces en détention vis à vis du mur d'enceinte. Largeur = 20 m minimum ;
- la clôture glacis / chemin de ronde : même caractéristique que la clôture zone neutre / glacis ;
- le chemin de ronde : l'espace de part et d'autre du mur d'enceinte de l'établissement constitue le chemin de

ronde. Ce dernier permet l'intervention des forces de l'ordre et des pompiers, en plus des surveillants.  
Largeur = 6 m ;

- le mur d'enceinte : il s'agit d'un mur de 6 mètres de hauteur. Il est équipé de caméras destinées à surveiller à la fois l'intérieur et l'extérieur du périmètre de sécurité. Rappelons que le mur d'enceinte est un élément majeur dans la sécurisation d'un établissement pénitentiaire. C'est un des premiers éléments architecturaux donné à voir. Il est ainsi traité comme une véritable façade principale animée et vivante, et non comme un simple ouvrage technique standardisé ;
- les abords extérieurs : il s'agit d'une bande comprenant une voie carrossable permettant l'accès des véhicules de maintenance (nacelle). La dimension de la voie carrossable doit permettre le déplacement de la nacelle et son retournement. Deux portillons sont mis en place pour assurer la fermeture de ces abords.

## 4 Principes d'intégration du projet

### 4.1 Intégration paysagère et environnementale

Les recommandations proposées concernent la qualité paysagère des aménagements extérieurs et leur intégration dans l'environnement.

Le site d'implantation de l'établissement pénitentiaire étant en continuité de la maison d'arrêt de Villepinte existant, l'entrée par la RD40 (Avenue Vauban) sera maintenue. L'espace public de la RD40 ne sera pas modifié.

L'extension se faisant à l'arrière de l'établissement existant, les vues se feront depuis l'A104 et les routes locales (RD88 et la RD88E). L'espace étant occupé par de la grande culture, le futur établissement sera implanté à 66,5 m de l'A104 et à 400 m des RD88 et RD88E. Il y aura donc des vues relativement éloignées sur les bâtiments de l'établissement.

Le futur établissement devra posséder des caractéristiques lui permettant d'entrer dans un dialogue positif pour son « inscription dans le site ».

#### 4.1.1 Lisières paysagères

##### ✓ La lisière paysagère avec l'A104

Du fait de la loi Barnier, l'enceinte de l'établissement pénitentiaire ne sera pas directement construite en bordure

de l'A104 afin de préserver une marge de recul suffisante et cohérente avec l'urbanisation à proximité de l'infrastructure.

Comme explicité précédemment dans le chapitre « 2.3.2 Contexte urbain et architectural du site », quand l'A104 traverse des zones urbanisées, un écran végétal est le plus souvent mis en place pour isoler le territoire environnement de l'infrastructure.

Il est donc préconisé de garder une bande de 20 m de large d'espace pour la création d'une bande paysagère en parallèle de l'A104 à partir de la limite de propriété. **Il en résultera une réduction à 46,5 m de la loi Barnier (à partir de l'axe de l'A104)**. Un plan et une coupe ci-après illustre cette préconisation.

L'espace libre devra faire l'objet d'aménagements paysagers de type boisements pour créer un masque opaque en été et un filtre visuel en hiver. Cette bande paysagère devra prendre en compte les contraintes de sûreté pénitentiaire et ne devra pas entraver le bon fonctionnement de l'établissement.

##### ✓ Les lisières paysagères avec l'espace agricole

Des plantations pourront être réalisées en limite du projet, afin de respecter une transition entre l'espace bâti et l'espace agricole. Ces plantations pourront prendre l'aspect de haies hautes (mélange d'arbres et d'arbustes) pour atténuer la présence des murs d'enceinte et recréer un cadre plus rural en cohérence avec la proximité de l'ancien centre de Tremblay-en-France et la zone agricole se développant à l'est du site.

Ces plantations devront prendre en compte les contraintes de sûreté pénitentiaire et ne devront pas entraver le bon fonctionnement de l'établissement.

#### 4.1.2 Requalification et végétalisation des aires de stationnement

Les aires de stationnement devront être accompagnées d'une **végétalisation partielle haute et basse, compatible avec les contraintes de sûreté pénitentiaire notamment la vidéo-surveillance**. Les essences végétales locales seront privilégiées. De plus, elles reposeront sur des surfaces perméables afin de limiter le ruissellement et donc la pollution des eaux pluviales.

Des allées praticables pour les personnes à mobilité réduite (PMR) devront être aménagées.

#### 4.1.3 Gestion des eaux pluviales

Concernant la gestion des eaux pluviales sur le site, il sera mis en place un **système de traitement des eaux de pluies et de ruissellement** qui sera défini dans le cadre d'une étude hydraulique. Outre une réponse techniquement valide, il est attendu une proposition apportant un traitement paysager qualitatif des abords de l'établissement pénitentiaire ne rentrant pas en contradiction avec les exigences de sûreté pénitentiaire. Les dispositifs de gestion des eaux pluviales pourront être installés au niveau du glacis dans la zone en enceinte.

Afin d'apporter une qualité paysagère, la conception d'infrastructures enterrées sera évitée. Il pourra par exemple être aménagé :

- une noue plantée (végétation basse) autour du mur d'enceinte ;
- un bassin de rétention/décantation pour une gestion efficace des eaux pluviales. Il apportera par ailleurs une qualité environnementale au projet pour la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain. En effet, les surfaces en eau permettent le rafraîchissement de la température. Le rafraîchissement est d'autant plus efficace qu'il permet l'évapotranspiration des arbres.

Ces éléments seront développés dans le dossier dit « Loi sur l'eau ».

#### 4.1.4 Essences végétales

Les essences végétales devront, d'une manière générale, être adaptées à la situation. Les plantations aux abords de l'A104 vont jouer le rôle de continuité écologique et permettront une mise en réseau. Il faudra veiller à diversifier les essences et les gérer de façon écologique :

- les essences arbustives pourront se composer de cornouillers, troène, fusain d'Europe, groseillier à maquereau, églantier, noisetier, sureau noir, etc. ;
- les essences d'arbres pourront être choisis parmi les essences suivantes : sorbier des oiseleurs, merisier,

érables (champêtre et sycomore), , chênes, frênes, arbres fruitiers etc.

La diversité des essences fera l'objet d'une attention particulière, non seulement en raison des problématiques allergènes et des contraintes de sûreté pénitentiaires, mais aussi en fonction de leur taille (développement à l'âge adulte), leurs variations de couleurs saisonnières, leurs apports en matière de support de biodiversité et leur entretien.

**Il s'agit ici de préserver l'identité du paysage Tremblay-en-France et également de ne pas modifier les écosystèmes en ajoutant des essences étrangères au milieu.**

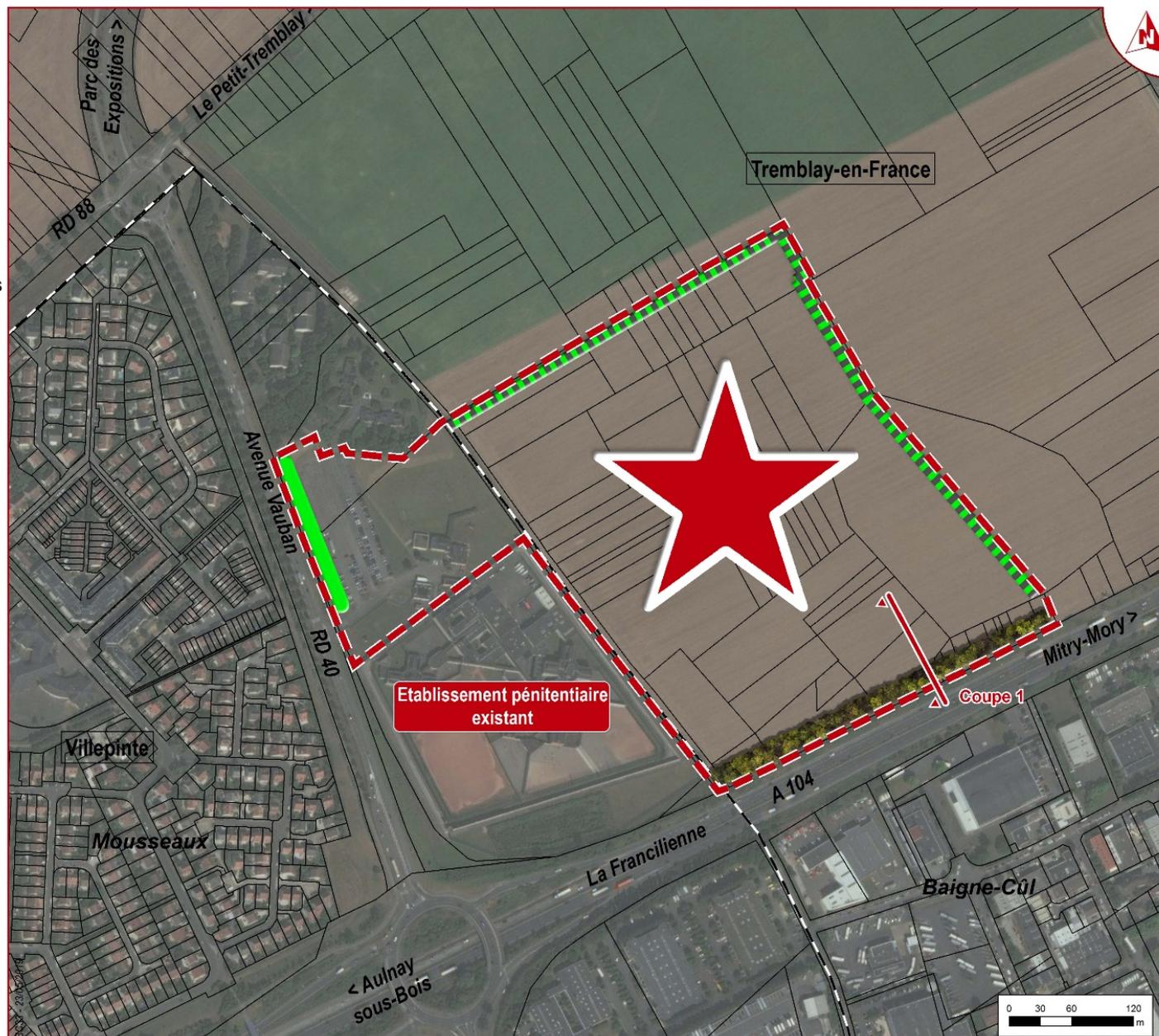
## Aménagements paysagers recommandés

### Légende :

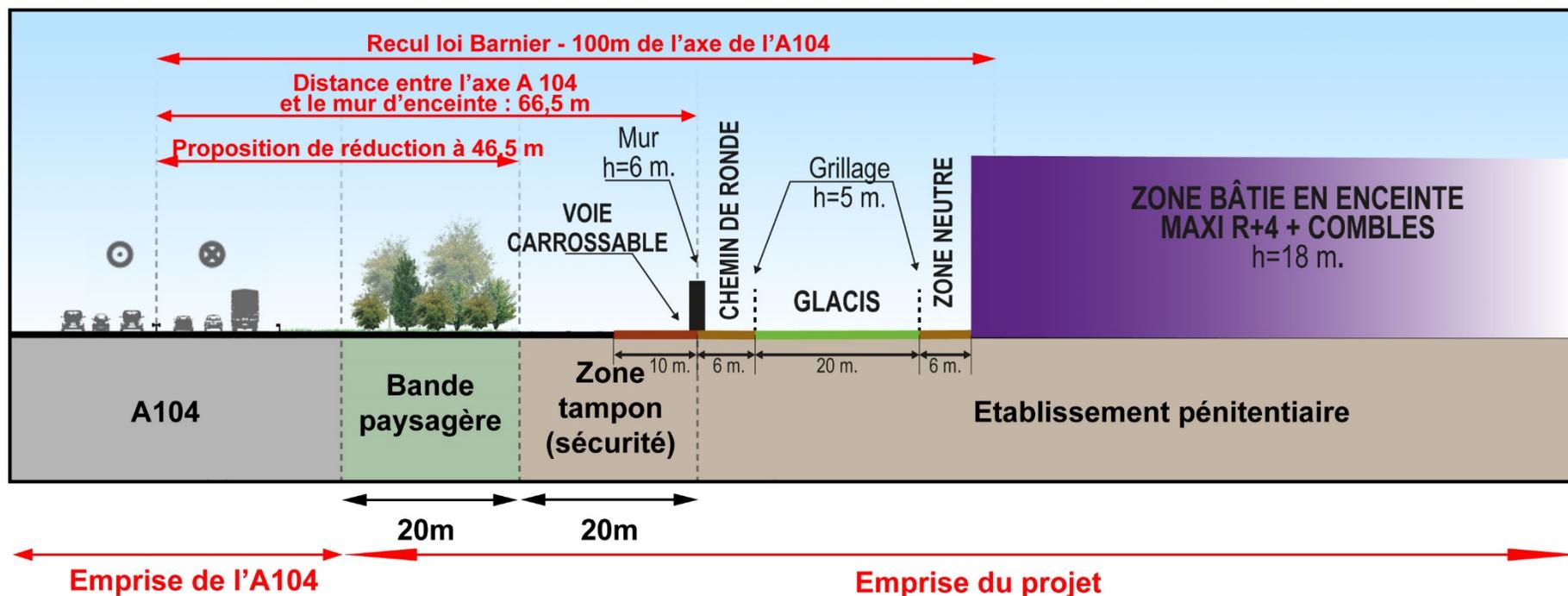
-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Etablissement pénitentiaire
-  Bande paysagère de 20 m de large pour réduire les covisibilités et s'inscrire dans la continuité de l'A104 en zone urbaine
-  Haie haute ou traitement architectural de qualité
-  Préservation de l'actuel merlon ou création d'une haie (minimum de 3m de hauteur) pour masquer les stationnements



Fond de plan : esri  
Sources : APIJ - IGN



## Coupe 1



## 4.2 Intégration architecturale et urbaine

L'architecture de l'établissement pénitentiaire favorisera son insertion dans son environnement à travers :

- La qualité de l'écriture architecturale :
  - volumétrie et articulation des espaces (ouverts, couverts, fermés, de transition, de passage) assurant la meilleure compréhension possible des différents lieux ;
  - matériaux, finitions, éclairage, couleurs, textures, végétalisation, y compris pour les équipements directement liés à la sûreté comme les clôtures, les portes et les grilles ;
  - fonctionnalité (adaptation à l'usage requis, facilités ergonomiques, facilités d'appropriation), composante intrinsèque de la qualité architecturale.
- La qualité d'usage : adaptation aux pratiques, appropriation et respect des espaces par les usagers, reconnaissance explicite de la qualité par les utilisateurs, qualification des espaces majeurs (exemple : entrée de l'établissement).

### 4.2.1 La qualité architecturale

En raison des exigences fonctionnelles, techniques et de sûreté liées à l'usage pénitentiaire, les façades des bâtiments à l'intérieur de l'enceinte seront contraintes. Il sera toutefois recherché une sobriété facilitant l'intégration du bâti dans le site.

Afin de respecter l'objectif d'attractivité de cette zone et la qualité paysagère de l'entrée de ville, l'architecture de l'établissement devra prendre en compte les volumétries de la maison d'arrêt existante et avoir un traitement architectural soigné sur tous les secteurs exposés aux vues depuis les espaces publics.

Pour les bâtiments hors de l'enceinte, il sera recherché une architecture de qualité faisant écho aux caractéristiques et aux usages de matériaux et couleurs locales. Il s'agit de présenter une simplicité de volume et une unité d'aspect et de matériaux.

Il est prévu que certaines emprises construites en enceinte puissent atteindre 15 / 20 m de hauteur (R + 4 + combles). Afin de limiter l'impression de volume et la visibilité des étages hauts et des toitures, toutes les façades orientées vers les voies publiques, ainsi que toutes les façades de plus de 25 m linéaires, devront soit comporter des matériaux de deux ou plusieurs natures (exemple : bardages rainurés verticaux et plaques composites, etc.), soit des jeux de décrochement de volume, soit des jeux de couleurs marquant l'horizontalité des bâtiments.

La taille et la hauteur des décrochements devront être justement proportionnées afin de ne pas déstructurer l'harmonie générale des constructions, tout en répondant

aux contraintes pénitenciaires de rupture de bâti notamment.

Une attention particulière devra être portée aux constructions et au mur d'enceinte donnant sur l'A104 afin de constituer une vitrine attractive pour l'entrée de ville. Les tons des murs (hors mur d'enceinte), des toitures, de toute menuiserie et boiserie, devront s'intégrer dans l'environnement.

Les dimensions qualitatives et sensorielles des matériaux feront l'objet d'une exigence et d'une attention particulière :

- utilisation de matériaux variés et mise en valeur de leurs qualités intrinsèques : brique, pierre, crépi, bois, métal, aluminium, verre, zinc, béton, etc. (éviter les solutions systématiques ayant tendance à cacher ou à modifier la nature et l'apparence des matériaux) ;
- intégration de particules minérales et ou colorées dans la matière (béton notamment) ;
- effets de rugosité et/ou de lissage, polissage et/ou brillance, unicité et/ou polychromie, etc. ;
- effets de transparence et/ou d'opacité ;
- effets de trame et de calepinage.

Les aires de stockage extérieures ne devront pas être visibles depuis les voies publiques existantes et futures. Le cas échéant, elles devront faire l'objet d'un aménagement paysager pour les dissimuler.

Une attention particulière sera également portée sur le traitement de la porte d'entrée.

L'ensemble des clôtures grillagées implantées dans le cadre du projet sera de couleur identique.

#### 4.2.2 La qualité urbaine

Les constructions seront implantées sur une emprise d'environ 40 000 à 50 000 m<sup>2</sup>. L'enceinte et, le cas échéant, son glacis s'inscrivent dans le cadre d'un polygone convexe de 10,4 ha environ, soit un quadrilatère de 320 x 320 m, ou autre polygone convexe.

Afin de s'inscrire dans la logique urbaine de l'A104 dans les zones bâties, une marge de recul sera appliquée pour l'implantation du polygone (mur d'enceinte).

En effet, comme explicité dans le chapitre « 2.3.2 Contexte urbain et architectural du site », quand l'A104 traverse des zones urbanisées, un écran végétal est le plus souvent mis en place pour isoler le territoire environnant de l'infrastructure. À proximité, sur la commune de Villepinte, le lotissement se situe à 60 m de la chaussée de l'A104 et l'actuel établissement pénitenciaire a une distance qui varie entre 80 et 50 m de la chaussée (section courante).

Il est donc préconisé de garder une bande de 20 m de large d'espace paysager en parallèle et en limite de propriété de l'A104. Cette bande plantée, créera un écran végétal, isolant visuellement l'A104 du nouvel établissement pénitenciaire.

## 4.3 Prescriptions relatives à la sécurité des personnes

### 4.3.1 Signalétique

La caractérisation intrinsèque et architecturale des espaces et leur lisibilité intuitive seront la première réponse pour une bonne orientation dans l'espace. La signalétique déjà existante de la maison d'arrêt existante sera reprise dans un souci d'homogénéisation.

Des principes transversaux seront appliqués, comme :

- concevoir en parallèle et en cohérence la signalétique et l'architecture des lieux (matière, éclairage, finitions, fixation etc.) ;
- orienter et jalonner les parcours piétons et véhicules depuis la RD40 jusqu'aux destinations de chaque personne/véhicule, selon une identification claire des circuits type les plus empruntés (exemple : depuis le parking de stationnement des familles jusqu'à l'accueil famille, etc.) ;
- assurer un repérage de jour comme de nuit pour les fonctions desservies à partir des axes principaux, et en cohésion avec la conception des éclairages ;
- s'assurer de la conformité aux exigences du fonctionnement pénitentiaire ; résistance des matériaux et des supports ;
- Privilégier les pictogrammes, les symboles intuitifs, etc.

### 4.3.2 La circulation routière

Le projet constitue une extension de la maison d'arrêt de Seine-Saint-Denis, situé sur la commune de Villepinte. L'accès aménagé de l'établissement existant (Allée des Fossettes) à partir de la RD40 sera prolongé vers l'est pour permettre la desserte du futur établissement pénitentiaire. L'accès sera unique.

### 4.3.3 La circulation piétonne

Le long de l'allée des Fossettes prolongée, les déplacements piétons permettront de rejoindre l'arrêt de transport en commun « Maison d'arrêt » devant la maison d'arrêt de Villepinte.

### 4.3.4 Les aires de stationnement

Les aires de stationnement seront reliées efficacement à la voirie. Elles devront prévoir un espace de retournement pour rejoindre l'allée des Fossettes prolongée. La signalisation devra être compréhensible et visible, notamment pour les places réservées aux PMR.

## 4.4 Prescriptions relatives aux nuisances

### 4.4.1 Dimensions bioclimatiques

L'ensemble du projet visera à mettre en œuvre un choix de matériaux à moindre impact sur l'environnement. Ils doivent contribuer à une conception bioclimatique des bâtiments et par conséquent à leur isolation.

La dimension bioclimatique, dont les impacts sur le projet dépassent les seules façades, devra trouver ici un de ses lieux d'expression :

- en tirant un profit maximum des conditions environnementales propres au site (relief, orientation, etc.) ;
- en anticipant l'utilisation prévue des lieux (chaleur dégagée par les occupants, utilisation diurne seule, ou diurne et nocturne, etc.) ;
- en mettant en œuvre des matériaux ayant un impact maîtrisé sur l'environnement (fabrication, transport, mise en œuvre, recyclage, réemploi, etc.) ;
- en implantant éventuellement des panneaux solaires en toiture, en enceinte ou hors enceinte, de façon qualitative (cohérence architecturale, qualité de la mise en œuvre, respect de la sûreté, etc.).

### 4.4.2 Les nuisances sonores

- ✓ **Les nuisances sonores extérieures impactant le projet**

La construction de l'établissement pénitentiaire à proximité d'un axe classé à grande circulation présente l'intérêt d'une accessibilité facile pour les usagers mais induit de fait un ensemble de nuisances, liées au bruit et aux rejets, comme les poussières, du fait du passage des véhicules.

La proximité de l'A104 implique nécessairement un traitement acoustique des façades afin de répondre aux exigences d'isolement acoustique standardisé.

L'enveloppe de ces bâtiments sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents types de locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et la réglementation en vigueur, conformément aux arrêtés préfectoraux relatifs au classement acoustique des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

L'isolement de façade des bâtiments sera déterminé en fonction de leurs distances par rapport au bord extérieur de la chaussée la plus proche.

Le retrait de 20 m lié à la bande paysagère le long de l'A104 permettra également de diminuer sensiblement l'impact sonore de la voie. De plus, le mur d'enceinte a également une fonction de mur anti-bruit.

✓ **Les nuisances sonores provoquées par le projet**

Les problématiques de nuisances sonores potentiellement dégagées par l'établissement pénitentiaire seront traitées :

- en évitant par exemple les possibilités de parloirs sauvages (tentatives de communication entre l'intérieur et l'extérieur de l'établissement pénitentiaire) qui sont source de vives tensions avec les riverains ;
- en proposant une mise à distance des cours, qui seront tournées vers l'intérieur du site ;
- en proposant une position non frontale des cellules vis-à-vis du domaine public.

L'établissement pénitentiaire se localisera à environ :

- 200 m au sud-est des logements de fonction de la maison d'arrêt de Villepinte ;
- 280 mètres à l'est du lotissement situé de l'autre côté de la RD40.

L'impact sonore des activités de l'établissement sur les habitations est faible sachant que dans les deux cas, la maison d'arrêt existante est positionnée entre ces zones d'habitations et le futur établissement.

Néanmoins, une étude acoustique concernant le bruit de voisinage devra être menée sur la base des éléments en phase Projet, avec la prise en compte de l'ensemble des activités et des équipements bruyants de l'établissement.

L'impact sonore de ces derniers sera analysé au regard des exigences réglementaires, basées sur les niveaux de bruit résiduels (niveaux de bruit existant hors établissement pénitentiaire) au droit des zones habitées ou constructibles.

#### 4.4.3 La pollution lumineuse

Les abords extérieurs (mur d'enceinte, zone neutre, voiries, parkings) devront être éclairés par des spots en permanence pour des raisons de sécurité évidente.

En extérieur, toute forme de halo lumineux sera proscrite. La réverbération de la lumière générée par les sols, sera traitée avec attention, en ce sens, les solutions visant à une contribution de la végétation seront recherchées.

L'éclairage sera conçu pour ne pas diffuser à l'extérieur du site pénitentiaire. **Les riverains ne seront pas concernés par une pollution lumineuse en raison de leur retrait vis-à-vis du projet.**

#### 4.4.4 La pollution de l'air

✓ **La pollution extérieure impactant le projet**

L'ensemble des plantations prévues permettra d'atténuer l'impact des pollutions sur la santé des pensionnaires et du personnel du centre, notamment en implantant des arbres et espaces paysagers pour remplir un rôle de filtre contre les poussières et autres particules rejetées par la circulation automobile.

✓ **La pollution provoquée par le projet**

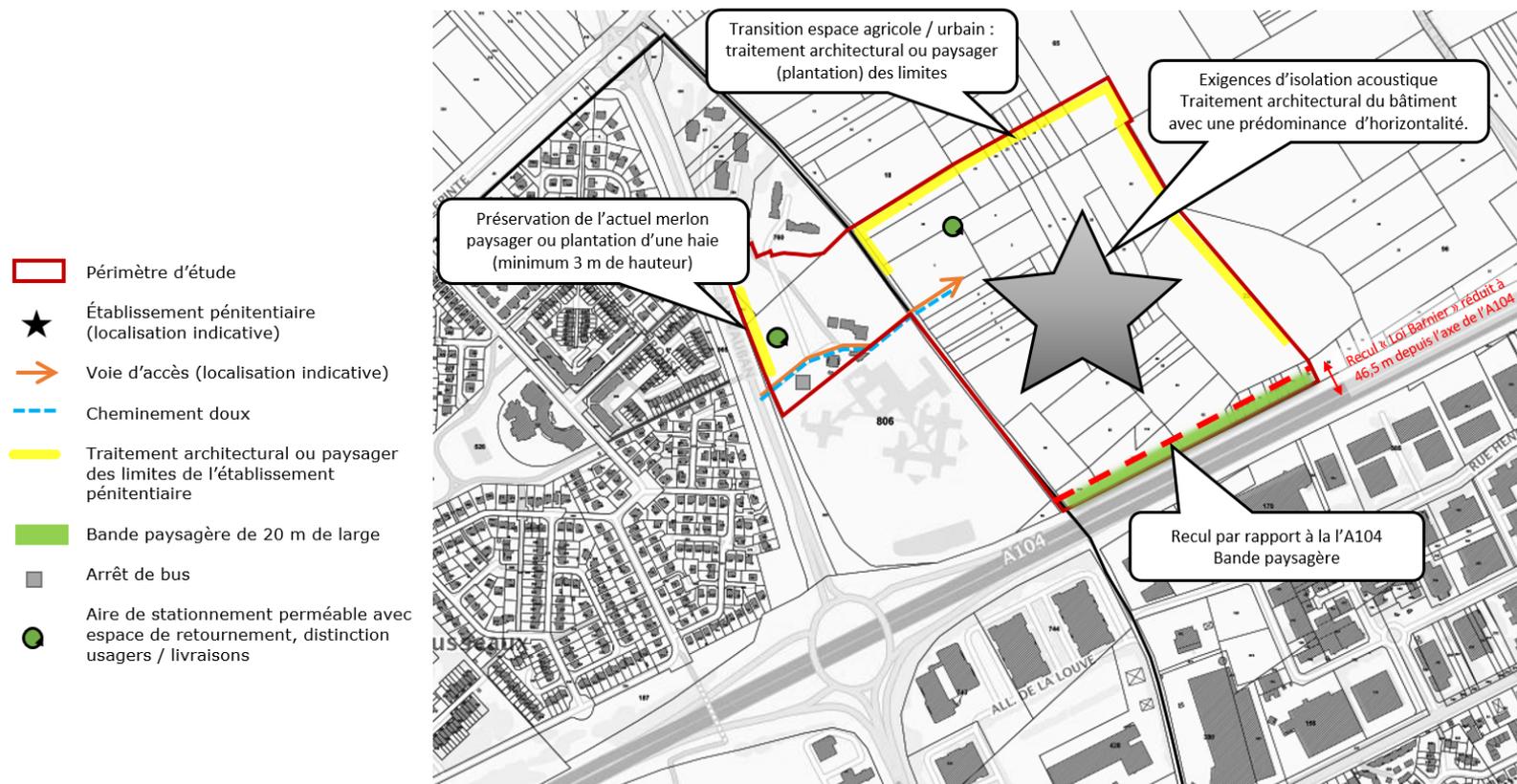
Les activités d'un établissement pénitentiaire sont non polluantes pour l'atmosphère, hormis la pollution liée aux flux de véhicules des livraisons, du personnel et des familles. Cet impact est considéré comme faible étant donné l'estimation des mouvements de circulation du centre à 1 000 véhicules/jour maximum.

Cette augmentation du trafic ne peut influencer significativement la pollution de fond sur le secteur.

#### **4.5 Tableau de synthèse**

Un tableau de synthèse des principales préconisations mises en place dans le cadre du projet est présenté pages suivantes.

### Synthèse des préconisations d'intégration des critères de l'article L.111-8 du code de l'urbanisme



Thématiques (selon les critères de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme)	Enjeux	Principales prescriptions envisagées
<b>Qualité paysagère</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plaine ouverte agricole et plane.</li> <li>- Transition paysagère entre l'espace agricole et le site.</li> <li>- Entrée de ville.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements paysagers au sein de la marge de recul de 20 m par rapport à l'A104.</li> <li>- Plantations à réaliser en limite de projet.</li> <li>- Végétalisation partielle haute et basse sans masquer la vidéo-surveillance des aires de stationnement.</li> <li>- Espaces paysagers aux abords de l'enceinte comprenant des espèces végétales locales.</li> </ul>
<b>Qualité environnementale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion des eaux pluviales de l'établissement pénitentiaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en place d'un système de gestion des eaux pluviales et de ruissellement (le cas échéant, noues paysagères et/ou bassin de rétention).</li> </ul>
<b>Qualité architecturale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Insertion du projet dans son environnement.</li> <li>- Cohérence des volumes avec la maison d'arrêt existante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sobriété de l'architecture.</li> <li>- Utilisation de matériaux variés (alternative au « tout béton »).</li> <li>- Graduation des espaces.</li> </ul>
<b>Qualité urbaine</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantation des constructions en recul de l'A104.</li> </ul>
<b>Sécurité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réutilisation de l'accès à la maison d'arrêt existantes à partir de la RD40 (Allée des Fossettes).</li> <li>- aménagement en faveur des modes doux le long de l'allée des Fossettes.</li> <li>- Insuffisance de places de stationnement au droit du périmètre et à proximité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement vers l'est de l'allée des Fossettes pour desservir le nouvel établissement respectant les normes de sécurité actuelles.</li> <li>- Aménagement d'un espace de retournement pour les véhicules.</li> <li>- Aménagements d'espace dédié à la circulation piétonne.</li> </ul>

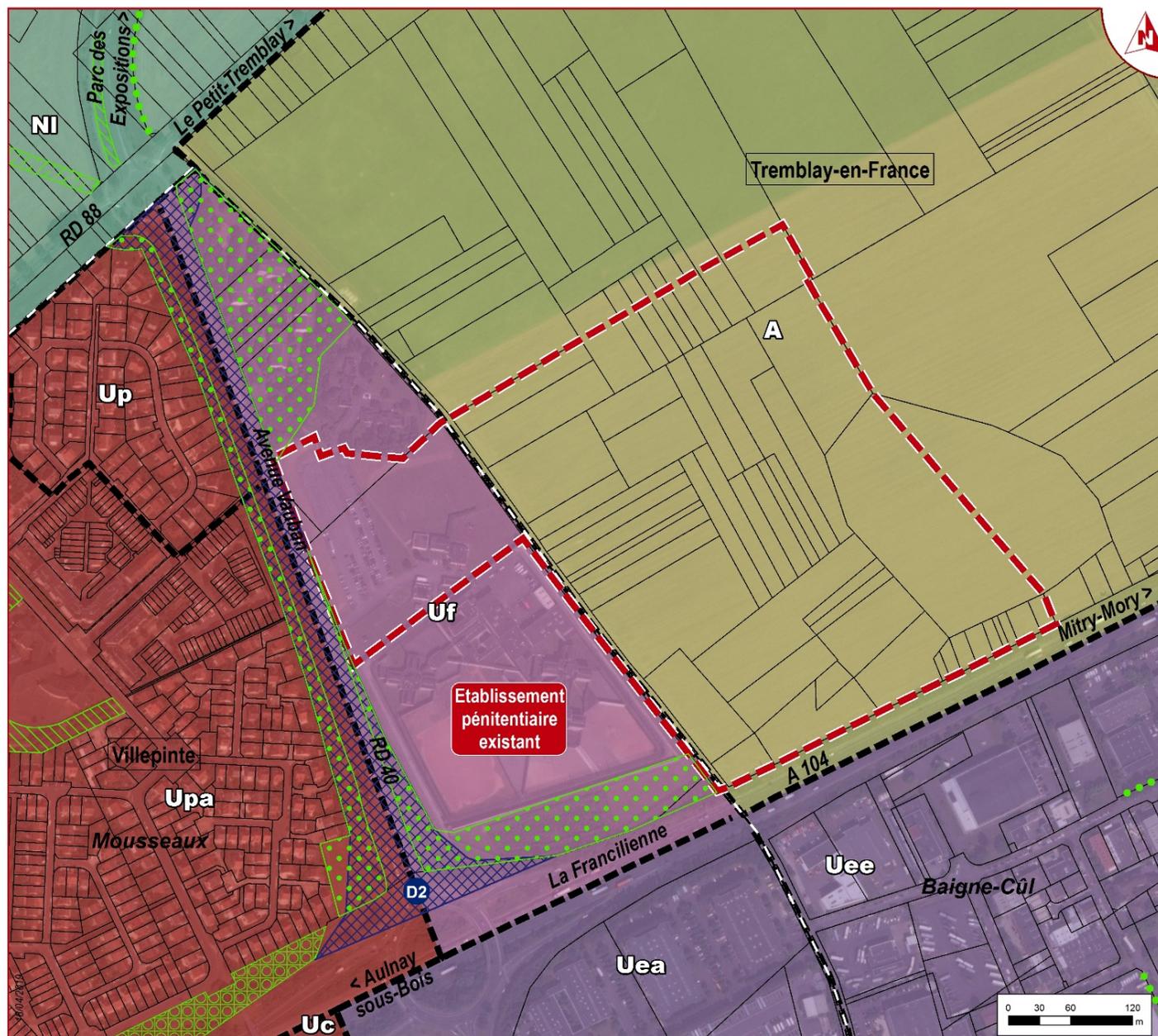
Thématiques (selon les critères de l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme)	Enjeux	Principales prescriptions envisagées
<b>Nuisances sonores</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A104 classée « voie à grande circulation » et Transport de Matières Dangereuses routier.</li> <li>- Nuisances sonores générées par l'activité de l'établissement pénitentiaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Isolation phonique des bâtiments.</li> <li>- Traitement acoustique des façades donnant sur l'A104.</li> <li>- Retrait de 20 m le long de l'A104 et implantation d'une bande paysagère permettant de diminuer sensiblement l'impact sonore des voies.</li> <li>- Mur d'enceinte qui joue le rôle de mur anti-bruit.</li> <li>- Implantation de l'établissement pénitentiaire éloignée de toute habitation.</li> </ul>
<b>Pollution lumineuse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nuisances lumineuses liées à l'activité de l'établissement pénitentiaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toute forme de halo-lumineux sera proscrite.</li> <li>- L'éclairage sera conçu pour ne pas diffuser à l'extérieur du site pénitentiaire.</li> </ul>
<b>Pollution de l'air</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pollutions diverses agissant sur la santé des pensionnaires et du personnel de l'établissement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantation de plantations diverses permettant de filtrer les poussières et autres particules rejetées par la circulation automobile.</li> </ul>

## Zonage du PLU

-  Périmètre du site d'étude
-  Limite de commune
-  Zone mixte
-  Zone d'équipement
-  Zone d'activité
-  Zone agricole
-  Espace naturel et de loisirs
-  Espace Boisé Classé
-  Emplacement réservé
-  Secteur Vallée du Sausset (art. L.123.1.5.7 du Code de l'Urbanisme)
-  Secteur parc (art. L.123.1.5.7 du Code de l'Urbanisme)
-  Secteur paysager (art. L.123.1.5.7 du Code de l'Urbanisme)
-  Alignement d'arbres existants ou à créer (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)



Fond de plan : esri  
Sources : PLU / EGIS / IGN



## **5 Transcription réglementaire des principes d'aménagement « entrée de ville » dans le PLU**

La présente étude d'entrée de ville s'inscrit dans le cadre d'une mise en compatibilité du PLU de Tremblay-en-France.

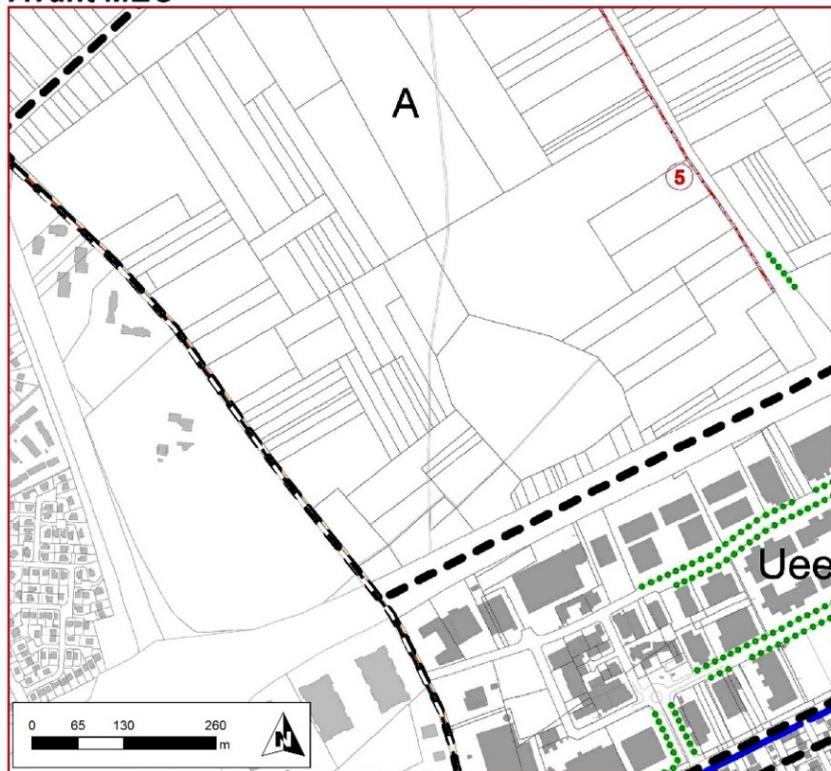
### **5.1 Présentation du cadre réglementaire actuel**

Le périmètre d'étude est inscrit en zone agricole (A) au PLU de Tremblay-en-France. Cette zone correspond aux terrains qui font l'objet d'une protection particulière en raison de la valeur et du potentiel agronomique des terres agricoles. Elle est destinée à l'activité agricole et aux constructions liées et nécessaires aux besoins de l'exploitation agricole.

Le projet retenu d'une emprise globale de 19,41 ha est consommateur de 15 ha de zone agricole sur la commune de Tremblay-en-France.

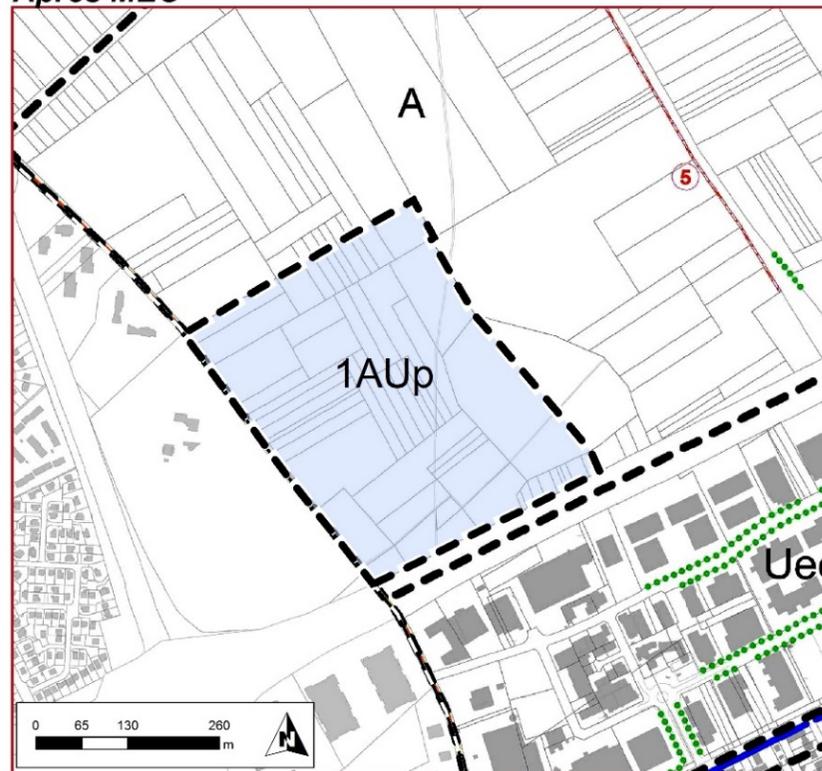
## Mise en compatibilité du règlement graphique du PLU de Tremblay-en-France (Extrait de la pièce 4b)

Avant MEC



PLU approuvé le 30 mai 2013 - MS n°7 du 9 avril 2018

Après MEC



--- Limite de zone

- Ua** : Zone urbaine ancienne (Vieux-Pays)
- Uc** : Zone urbaine du Centre-Ville
- Ue** : Zone urbaine à vocation économique
- Uea** : Secteur à dominante d'activités aéronautiques
- Ueb** : Secteur d'activités économiques ne contrevenant pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique
- Uec** : Secteur Paris Nord 2
- Ued** : Secteur du Figaro
- Uee** : Secteur Tremblay Charles de Gaulle
- Uo** : Zone urbaine optimisée
- Up** : Zone urbaine à dominante pavillonnaire
- Uv** : Zone urbaine verte
- 1AUe** : Zone à urbaniser à court terme à vocation économique dominante

- 1AUm** : Zone à urbaniser à court terme à vocation mixte
- 1AUp** : **Zone à urbaniser à court terme à vocation pénitencière**
- 1AUz** : Zone à urbaniser à court terme correspondant à la ZAC Sud Charles de Gaulle
- 1AUz1** : Secteur central de la ZAC Sud Charles de Gaulle
- 1AUz2** : Secteur périphérique de la ZAC Sud Charles de Gaulle
- 2AU** : Zone à urbaniser à long terme
- A** : Zone agricole
- N** : Zone naturelle et forestière protégée
- NI** : Espaces naturels et de loisirs

- Espaces boisés classés (art. L.130-1 du Code de l'Urbanisme)
- Secteurs parcs (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)
- Secteurs jardins (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)
- Secteurs paysagers (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)
- Secteur Vallée du Sausset (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)
- Alignements d'arbres existants ou à créer (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)
- Emplacements réservés (art. L.123-1-5-8 et art. L.123-2c du Code de l'Urbanisme)
- Emplacements réservés mixité sociale (art. 123-2c du Code de l'Urbanisme)
- Servitudes d'équipements (localisations prévues au titre de l'article L.123-2c du Code de l'Urbanisme)

- Implantation à l'alignement obligatoire (art. L.123-1-5-7bis du Code de l'Urbanisme)
- Changement de destination des rez-de-chaussée réglementé (art. L.123-1-5-7bis du Code de l'Urbanisme)
- Éléments bâtis à préserver (art. L.123-1-5-7 du Code de l'Urbanisme)
- Transport en commun en site propre avec traitement paysager (art. L.123-1-5.6 du Code de l'Urbanisme)
- Orientation d'aménagement et de programmation au titre de l'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme

## 5.2 Inscription des préconisations dans le PLU

### 5.2.1 Évolution du règlement écrit

La mise en compatibilité implique d'intégrer au règlement des dispositions réglementaires spécifiques à une zone 1AUp nouvellement créée.

**Le règlement de la zone 1AUp à créer est présenté ci-après.**

#### **TITRE 3 : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES À URBANISER**

[...]

Dispositions applicables à la zone 1AUp

#### **PRÉAMBULE (EXTRAIT DU RAPPORT DE PRÉSENTATION)**

La zone **1AUp** est une zone à urbaniser à court terme à vocation principale destinée à l'accueil d'un établissement pénitentiaire et aux constructions, équipements et aménagements qui y sont liés.

#### **ARTICLE 1AUp.1 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

Sont interdites les occupations et utilisations du sol de toute nature, à l'exception de celles visées à l'article 1AUp.2 du présent règlement.

#### **ARTICLE 1AUp.2 : OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À DES CONDITIONS PARTICULIÈRES**

Sont autorisées sous réserve de conditions particulières les occupations et utilisations du sol suivantes :

- La construction d'un établissement pénitentiaire ;
- Les constructions et occupations du sol liées au fonctionnement d'un établissement pénitentiaire ;
- Les constructions d'habitation et leurs annexes, sont autorisées à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement de l'établissement pénitentiaire, et qu'elles respectent les normes d'isolement acoustique définies par la réglementation en vigueur (si elles s'implantent aux abords des voies bruyantes).

#### **ARTICLE 1AUp.3 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC**

##### **3.1 : Caractéristiques des voies nouvelles**

L'accès à l'établissement pénitentiaire réutilisera l'accès existant à la maison d'arrêt de Villepinte (allée des Fossettes) par l'avenue Vauban à l'ouest sur la commune de Villepinte et sera prolongé vers l'est.

Cette voie nouvelle doit :

- être adaptée à l'importance et à la destination des constructions et installations qu'elle doit desservir ;
- assurer la sécurité des usagers de cette voie ;

- permettre l'approche et l'utilisation des véhicules et du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité.

- répondre à des conditions satisfaisantes de desserte pour la collecte des ordures ménagères, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, les transports collectifs, etc.

Les voies en impasse sont autorisées à condition de permettre aux véhicules privés et ceux des services publics (lutte contre incendie, collecte des ordures ménagères, etc.) de faire demi-tour.

### **3.2 : Conditions d'accès aux voies**

Tout accès à une voie publique ou privée doit :

- permettre d'assurer la sécurité des usagers des voies et des accès. Cette sécurité est appréciée compte tenu, notamment, de la position de l'accès, de sa configuration, ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. En conséquence, des accès peuvent être interdits du fait de leur position vis-à-vis de la voie.

La création d'accroches sur l'A104 est formellement interdite.

L'accès à l'établissement pénitentiaire s'effectuera par l'accès actuel à la maison d'arrêt de Villepinte à l'ouest. L'établissement pénitentiaire devra être accessible aux piétons et personnes à mobilité réduite (PMR).

## **ARTICLE 1AUp.4 : CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX PUBLICS D'EAU, D'ÉLECTRICITÉ ET D'ASSAINISSEMENT**

### **4.1 : Alimentation en eau potable**

Pour être constructible, un terrain doit être desservi par un réseau d'eau potable respectant la réglementation en vigueur.

### **4.2 : Assainissement**

Toute construction doit obligatoirement être raccordée au réseau d'assainissement. Le réseau doit être séparatif.

### **4.3 : Eaux pluviales**

Les eaux pluviales ne peuvent être rejetées dans le réseau d'eaux usées dès lors que le réseau est séparatif. Elles doivent être rejetées en privilégiant la gestion à la parcelle, après pré-traitement si nécessaire.

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, en particulier dans un talweg. Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et ceux visant à la limitation des débits évacués de l'unité foncière sont à la charge du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

### **4.4 : Réseaux divers**

Les branchements particuliers aux autres réseaux doivent être enfouis.

### **4.5. Gestion du stockage des déchets**

Les constructions nouvelles doivent prévoir des systèmes de stockage des différentes catégories de déchets collectés.

Le système de stockage choisi doit être techniquement compatible avec le matériel utilisé par l'autorité compétente en matière de collecte. De même, les surfaces nécessaires

au stockage doivent être conformes aux dispositions en vigueur de l'autorité compétente.

**ARTICLE 1AUp.5 : SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES**

Il n'est pas fixé de règles.

**ARTICLE 1AUp.6 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX EMPRISES PUBLIQUES ET AUX VOIES**

Suite à l'étude « entrée de ville », le long de l'A104, les constructions doivent être implantées à 20 mètres minimum de l'alignement de la dite voie.

**ARTICLE 1AUp.7 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES**

Les constructions doivent être implantées soit en limite séparative, soit à une distance au moins égale à 3 m.

**ARTICLE 1AUp.8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ**

Il n'est pas fixé de règles.

**ARTICLE 1AUp.9 : EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

Il n'est pas fixé de règles.

**ARTICLE 1AUp.10 : HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

Les constructions auront une hauteur maximale de R + 4 + combles.

**ARTICLE 1AUp.11 : ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS**

Les constructions et installations réalisées dans le cadre de l'aménagement de l'établissement pénitentiaire doivent présenter un aspect compatible avec le caractère et l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages. Les choix en matière d'implantation, de volumes, d'aspect des constructions à réaliser devront tenir compte de leur intégration dans l'environnement naturel.

Façades des bâtiments : Les revêtements des façades doivent être en harmonie avec les constructions environnantes ou conforter une architecture innovante. Les bâtiments hors enceinte doivent avoir une architecture de qualité faisant écho aux caractéristiques des matériaux et couleurs locales. Les constructions ou parties de constructions vues depuis les voies doivent être traitées de manière soignée.

Clôtures : L'ensemble des clôtures grillagées implantées dans le cadre de l'aménagement du centre pénitentiaire seront de couleur identique. La hauteur est non réglementée.

**ARTICLE 1AUp.12 : OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT**

En sus des dispositions communes applicables aux zones 1AU, le stationnement des véhicules correspondant aux

besoins des constructions ou installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

Les aires de stationnement imposées par le PLU peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat.

**ARTICLE 1AUp.13 : OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS, ET DE PLANTATIONS**

En sus des dispositions communes applicables aux zones 1AU, les aires de stationnement devront être accompagnées d'une végétalisation partielle haute et basse sans masquer la vidéo-surveillance. Les essences végétales locales seront privilégiées.

Des aménagements paysagers devront être réalisés aux limites des zones agricoles et urbanisées, afin de respecter une transition entre l'espace bâti et l'espace agricole.

Une bande paysagère de 20 m de large sera mise en place le long de l'A104.

**ARTICLE 1AUp.14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS**

Article sans objet.

## 5.2.2 Évolution des OAP

Une zone 1AUp étant créée, des OAP dédiées à cette nouvelle zone doivent être rédigées afin de permettre la réalisation de l'équipement.

Le chapitre à rajouter à partir de la page 9 est le suivant :

### OAP de la zone 1AUp à créer

#### Secteur du futur établissement pénitentiaire

##### LOCALISATION - CONTEXTE

Le site du futur établissement pénitentiaire est localisé à l'ouest de la commune de Tremblay-en-France, dans le prolongement de la maison d'arrêt de Villepinte en bordure de l'A104.

Le site est constitué exclusivement de parcelles agricoles.

L'implantation d'un établissement pénitentiaire répond à un cahier des charges strict. Il s'agit de permettre à l'administration pénitentiaire de conduire sa mission dans les meilleures conditions de sécurité, de sûreté et de fonctionnalité.

Sa localisation est justifiée par la présence de la maison d'arrêt de Villepinte en limite communale. Cette implantation permet de mutualiser entre autres les parkings et les bâtiments d'accueil des familles et de locaux du personnel.

L'opération d'aménagement comprend la construction de l'établissement pénitentiaire et des équipements nécessaires à son fonctionnement : voiries, parkings, bâtiment d'accueil

des familles et bâtiment du personnel. Le principe de leur implantation précise n'est pas connu.

#### PRINCIPE VIAIRE

Les principales voies d'accès sont l'A104 en bordure sud du site et la RD40 sur la commune de Villepinte à l'ouest.

L'accès à l'établissement pénitentiaire réutilisera exclusivement l'accès existant à la maison d'arrêt de Villepinte (allée des Fossettes) par la RD40 pour se poursuivre vers l'est et desservir l'établissement pénitentiaire.

Cet accès veillera à assurer une accessibilité tout mode.

#### INSERTION URBAINE ET PAYSAGÈRE

Une attention particulière sera portée à l'insertion urbaine et paysagère du secteur. En effet, il est situé à l'interface de zones urbanisées à l'ouest et au sud de l'A104 et d'espaces agricoles au nord et à l'est.

L'architecture favorisera une bonne insertion dans le site (à toutes les échelles de perception) en veillant à un équilibre entre « affirmation ostentatoire » et « banalisation excessive ».

Une réflexion globale sur la qualité sera menée selon toutes ses déclinaisons : qualité du rapport au site, au paysage, qualité de la composition spatiale, de l'écriture urbaine et des usages.

La qualité et la typologie des façades des bâtiments feront l'objet d'une conception architecturale soignée.

Des plantations seront réalisées afin de marquer la nouvelle limite donnée à l'urbanisation et minimiser l'impact visuel de l'établissement pénitentiaire.

La diversité des essences devra faire l'objet d'une attention particulière, non seulement en raison des problématiques allergènes et des contraintes sécuritaires, mais aussi en fonction de leur tenue dans le temps, de leur développement, de leurs variations saisonnières et de leur entretien.

Toutes les solutions visant à agrémenter les espaces extérieurs, à les qualifier et à les rendre vivants devront être étudiées et déclinées, le tout dans le respect des exigences de sûreté et de sécurité inhérentes à un projet pénitentiaire.

La demande de dérogation de la loi Barnier, qui implique un recul de 100 m pour l'implantation de nouveaux bâtiments depuis l'axe de l'A104, est justifiée par le parti pris d'aménagement du projet d'établissement pénitentiaire :

- En termes de cohérence urbaine, le projet s'inscrit dans le prolongement de la maison d'arrêt existante et de l'urbanisation de la commune de Villepinte. Il y a donc une continuité urbaine entre les deux communes ;
- De par son implantation, le projet sera relativement éloigné du vieux village de Tremblay-en-France et des routes locales (RN88 et RN88E). Il n'engendrera pas de covisibilités directes et proches. Une attention particulière sur le traitement architectural de l'établissement permettra d'accroître son intégration dans le contexte local ;

- Pour s'inscrire dans la continuité de la logique urbaine et paysagère de l'A104, il est proposé de mettre en place une bande paysagère de 20 m de large. Les vues vers l'enceinte seront ainsi masquées en été et filtrées en hiver. Ce parti pris permettra de qualifier l'entrée de ville et d'harmoniser le traitement paysager des communes de Villepinte et Tremblay-en-France.

Secteur du futur établissement pénitentiaire - OAP



## 6 Conclusion

La demande de dérogation de la loi Barnier, qui implique un recul de 100 m pour l'implantation de nouveaux bâtiments depuis l'axe de l'A104, est justifiée par le parti pris d'aménagement du projet d'établissement pénitentiaire :

- En termes de cohérence urbaine, le projet s'inscrit dans le prolongement de la maison d'arrêt existante et de l'urbanisation de la commune de Villepinte. Il y a donc une continuité urbaine entre les deux communes ;
- De par son implantation, le projet sera relativement éloigné du vieux village de Tremblay-en-France et des routes locales (RN88 et RN88E). Il n'engendrera pas de covisibilités directes et proches. Une attention particulière sur le traitement architectural de l'établissement permettra d'accroître son intégration dans le contexte local ;
- Pour s'inscrire dans la continuité de la logique urbaine et paysagère de l'A104, il est proposé de mettre en place une bande paysagère de 20 m de large. Les vues vers l'enceinte seront ainsi masquées en été et filtrées en hiver. Ce parti pris permettra de qualifier l'entrée de ville et d'harmoniser le traitement paysager des communes de Villepinte et Tremblay-en-France.