



Créteil, le 23 mai 2025

Dans le cadre de l'enquête publique ouverte du 14 mai au 17 juin 2025 concernant le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) qui sera adopté au niveau du territoire du Grand Paris Sud Est Avenir (GPSEA), voici nos principales observations concernant en particulier l'avenir de Créteil.

1. Un PLUi élaboré en catimini juste avant les élections municipales de 2026 : nous demandons le report de l'adoption définitive du PLUi

Le PLUi est un document stratégique qui fixe un cadre durable pour l'aménagement et l'urbanisme sur le territoire. Pourtant tous les signaux convergent pour démontrer que l'adoption de celui de GPSEA est prévu en catimini et à l'encontre de tous les principes démocratiques.

D'abord le bilan de la concertation (pièce 1.3.2) établit que seulement 155 personnes ont participé aux réunions publiques et 26 contributions ont été reçues : c'est extrêmement faible au regard de la population du territoire qui compte plus de 321 000 habitants. Nous partageons ce qu'a aussi dénoncé l'autorité environnementale, à savoir qu'au plus 0,06 % de la population de l'EPT aurait donc participé au processus d'élaboration de ce document stratégique pour les 15 années à venir (N°MRAe APPIF-2025-023 du 12/03/2025) alors qu'au même moment le PLUi de l'EPT voisin de Grand Orly Seine Bièvre présentait un bilan associant plus de 1000 personnes. L'autorité environnementale a rappelé qu'en vertu de l'article 6 de la directive européenne de 2001 relative aux plans et programmes « le public affecté ou susceptible d'être affecté par la prise de décision ou intéressé par celle-ci » doit être en mesure de s'exprimer « à un stade précoce » sur le projet. Ce n'est pas le cas ici.

Le constat est plus sévère encore à Créteil : aucune réunion publique n'y a été organisée alors qu'il s'agit de la ville la plus peuplée avec plus de 92000 habitants et seulement 2 permanences de la commission d'enquête sont prévues comme dans n'importe quelle autre

ville du territoire (alors qu'elles comptent toutes beaucoup moins d'habitants). **Les cristolien.ne.s sont quasiment exclus du processus de concertation sur le PLUi.**

Enfin, le calendrier de l'enquête publique et de l'adoption définitive est problématique puisqu'il prévoit que ce document soit adopté en toute fin de mandat municipal et territorial. Les élections municipales ayant lieu en mars 2026, soit 10 mois seulement après l'ouverture de l'enquête publique, nous souhaitons que ce document cadre soit validé par les nouveaux exécutifs locaux (des communes comme de GPSEA) après les prochaines élections municipales. En effet, la campagne des municipales doit aussi permettre de débattre des alternatives dans le champ de l'urbanisme et du logement.

2. Un PLUi qui n'est pas à la hauteur des enjeux d'adaptation au dérèglement climatique : nous souhaitons réintroduire une ambition environnementale forte pour l'urbanisme à Créteil et à GPSEA

Compte tenu de [l'avis négatif en date du 12 mars 2025 de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale \(MRAE\)](#), le [GPSEA a été obligé de reporter l'enquête publique sur le projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal \(PLUi\)](#), initialement prévue du 31 mars au 5 mai 2025. En effet, le constat est sévère en pointant de nombreuses insuffisances ou carences. L'Autorité environnementale relève que les objectifs définis dans le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ne trouvent en général pas de traduction dans le règlement ou dans les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

D'autre part, la démonstration de la compatibilité du projet de PLUi avec le Schéma de Cohérence Territoriale métropolitain (SCoT) doit être approfondie, notamment en ce qui concerne la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et les mesures mises en œuvre pour limiter les incidences du projet de PLUi sur l'environnement et la santé humaine doivent, pour certaines, être revues afin d'être opérationnelles. La MRAE souligne en particulier que compte tenu des enjeux de santé humaine que connaît le territoire et de l'existence d'un plan climat-air-énergie territorial (PCAET) approuvé par le même EPT, il aurait été cohérent de créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dédiée à la santé humaine et une à l'enjeu énergétique et climatique notamment pour donner davantage de lisibilité aux politiques publiques de la collectivité sur ces deux sujets. L'avis de la MRAE démontre clairement que le projet de PLUi n'est pas à la hauteur des enjeux d'adaptation au changement climatique notamment sur la lutte contre les îlots de chaleur, la gestion des eaux pluviales ou la désimperméabilisation. Le GPSEA doit donc revoir sa copie.

Pourtant GPSEA a décidé de passer outre l'avis de l'Autorité environnementale. En effet alors que l'arrêté du Président de GPSEA n°[AP2025-015](#) du 19 mars 2025 mentionnait l'avis de la MRAE d'Ile-de-France n°MRAE APPIF-2025-023 du 12 mars 2025 pour annuler l'enquête publique, le nouvel arrêté du Président n°[AP2025-017](#) du 11 avril 2025 a fait disparaître toute mention de l'avis de la MRAE pour prescrire la réouverture de l'enquête publique avec un projet de PLUi inchangé. Sur son site, le GPSEA prétend qu'il s'inspirera très largement de l'avis de la MRAE pour apporter des ajustements à la version finale du PLUi. Une belle manière d'enterrer les préconisations de l'Autorité Environnementale et de ne pas les soumettre à l'enquête publique. **GPSEA a donc décidé en toute connaissance de cause de passer outre le constat de l'Autorité environnementale.**

Au regard de l'avis de la MRAe, nous souhaitons que le projet de PLUi soit repris, avec une ambition environnementale bien plus forte afin de prendre toutes les meilleures dispositions pour faire face au dérèglement climatique. Quelques pistes en ce sens figurent ci-après.

3. Répondre à l'échelle communale au dérèglement climatique et aux enjeux environnementaux : nos propositions face aux limites du PLUi

Le diagnostic sur lequel s'appuie le PLUi ne fait aucune mention de l'enjeu d'adaptation au changement climatique alors que l'urbanisme constitue un levier important pour donner des prescriptions. L'ambition dans le PLUi est très faible au travers de l'OAP Thématique Qualité et constructions durable qui prévoit pour anticiper les conséquences du réchauffement climatique :

- Des mesures renforcées devront être prises au sein des îlots de chaleur urbains existants ;
 - Promouvoir les principes de bio-climatisme dans les futurs projets architecturaux et urbains.
- Ces prescriptions sont peu précises et avec une portée très limitée.

Nous considérons en premier lieu que la lutte contre l'émission des gaz à effet de serre passe par une réflexion approfondie sur la place de la voiture, en particulier à Créteil. Les retards pris en la matière sont considérables notamment en matière de mise en place de pistes cyclables. Face à l'urgence écologique, face à l'inflation, à l'explosion du coût des déplacements en voiture comme en transports en commun, le vélo est pourtant l'une des solutions efficace et accessible au plus grand nombre. Un autre levier concerne les choix d'aménagement eux-mêmes : en implantant des zones commerciales et des zones d'activité en périphérie de la ville et éloignées des zones d'habitation, l'usage de la voiture s'est développé. Aujourd'hui nous souhaitons privilégier la ville de la courte distance en allant encore plus loin dans la mixité d'usages et en améliorant l'accessibilité à pied, en vélo et en transport en commun de tous les quartiers et de toutes les zones commerciales et d'activités.

Nous défendons l'enjeu central de la place de la nature en ville. Nous nous interrogeons par exemple sur la pertinence du projet immobilier sur les anciens terrains des services techniques à Créteil. Un collectif de citoyen.ne.s défend un projet alternatif en proposant l'extension du parc Dupeyroux. Nous pensons qu'il faut examiner sérieusement cette option. Mais cet enjeu peut se décliner dans tous les volets du PLUi avec des orientations et des règles permettant de développer des îlots de fraîcheurs, de sanctuariser des taux élevés de surface en pleine terre, d'exiger la préservation et la plantation des arbres, de faire évoluer les surfaces de parkings pour y intégrer beaucoup de végétation et d'arbres, etc.

Le dérèglement climatique, c'est aussi une augmentation des risques d'inondation alors que Créteil est exposé du fait de sa proximité avec la Seine et la Marne. Il faut s'y préparer en associant beaucoup plus étroitement les populations concernées. Dans le PLUi, des dispositions visant à encourager la désimperméabilisation mais aussi tous les dispositifs de récupération et d'infiltration de l'eau permettraient de contribuer à la limitation du risque et de l'ampleur des inondations.

Nous défendons aussi depuis 2020 un plan d'avenir pour le lac de Créteil qui est une réserve de biodiversité importante et un espace de nature indispensable pour les habitant.e.s. Le problème des écoulements des eaux usées doit trouver une solution dans les plus brefs délais avec une mobilisation de tous les échelons institutionnels concernés et en lien avec les

associations. Le collectif du Lac de Créteil dispose d'une expertise citoyenne et scientifique incontournable en la matière. Notre députée Clémence Guetté est intervenue auprès du Ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires pour exiger des mesures d'urgence contre les pollutions qui affectent le lac de Créteil.

Le PADD fixe l'objectif de "limiter et réduire l'exposition aux nuisances d'origine anthropique". Pourtant aucune mention de l'incinérateur de Créteil ni du projet d'extension de celui-ci n'est faite alors que cela va à l'encontre de ce principe. Nous souhaitons que les cristoliens soient protégés face à cette pollution et mettre fin au projet d'extension de l'incinérateur. La réglementation du PLUi devrait permettre d'empêcher toute capacité d'agrandissement de l'incinérateur.

4. Pouvoir se loger, un enjeu fondamental face auquel le PLUi ne prévoit que des dispositions minimalistes : nous défendons le seuil de 40% de logements sociaux et très sociaux et l'encadrement des loyers

Dans le diagnostic territorial socio-économique (pièce 2.1.1), plusieurs constats et enjeux sont identifiés :

- p168 et 176 : 4,6% de logements vacants, une tendance en hausse notamment à Créteil sur la période 2013-2018 sans que ce constat ne fasse l'objet ni d'explications, ni de mesures pour limiter ce phénomène.
- p189 et 198 : sur le prix au m² des logements, un simple descriptif est proposé sans évoquer les tendances sur plusieurs années (alors que c'est fait pour d'autres critères). Pourtant la spéculation immobilière existe à Créteil. D'ailleurs le diagnostic pointe (p198) une "action à mener sur le prix des logements", mais cette intention n'est pas déclinée dans le PLUi : aucune mesure ne vise à permettre de maintenir des logements accessibles à tous. Le diagnostic fait l'impasse sur le fait que Créteil est par exemple la troisième ville universitaire la plus chère de France ([Source 94 Citoyens](#)) ce qui démontre bien le poids du logement dans le budget des étudiants mais aussi des habitants de la ville.
- p198 et 199 : les objectifs sur les logements sociaux sont minimalistes puisqu'ils ne consistent qu'à atteindre les obligations légales dans les villes carencées (il s'agit seulement de respecter la loi) et de proposer un rééquilibrage de la part des logements sociaux entre communes, ce qui impliquerait une baisse de la part de logements sociaux à Créteil (aujourd'hui à 45%) alors que les prix sont élevés et que la gentrification s'amorce.
- p164 et 165 : les tendances laissent entendre qu'un phénomène de gentrification s'amorce, notamment à Créteil (baisse de la part des ouvriers dans la population, augmentation du nombre de cadres, augmentation de la part de propriétaires).

Nous ne partageons pas ces objectifs qui ne répondent pas aux besoins permettant à chacun de se loger. Ils vont au contraire accentuer l'augmentation des prix.

La pièce 2.2 (Justification des choix retenus) indique que le SCoT définit un objectif de construction de 38 000 logements en moyenne par an, et 22 700 logements sociaux à l'échelle métropolitaine, fixé par le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH). Cela se traduit pour GPSEA par 1884 logements par an sur la période du SRHH 2024-2030 (p71) et 1114 logements sociaux par an en cible sur 2024-2030 (p74).

Le constat est simple : si 14 449 nouveaux logements sont prévus sur la période de mise en œuvre du PLUi, seulement 3 255 sont des logements sociaux. **Les prévisions sont très loin du compte pour le logement social : 50% des besoins ne sont pas couverts.**

A Créteil 4 431 nouveaux logements sont prévus dont seulement 1 232 logements sociaux (soit 28%). Les prévisions intègrent en outre le renouvellement urbain, ce n'est donc pas une augmentation brute car une part des logements est existante.

Compte tenu de la crise du logement, nous proposons par exemple de continuer à construire des logements publics pour réduire les inégalités en introduisant dans le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) une obligation de 30 % de logements sociaux et très sociaux (PLAI et PLUS) dans les opérations neuves et de 40 % en zones tendues, ce qui est le cas notamment à Créteil.

Nous souhaitons par ailleurs la mise en œuvre de l'encadrement des loyers à Créteil pour maintenir des logements accessibles à tous.

5. Donner une large place au vélo à GPSEA et à Créteil, un objectif souhaitable et possible avec des exigences à déterminer dans le PLUi

Tout d'abord, le diagnostic du PLUi démontre que le potentiel de développement du vélo au sein de GPSEA et à Créteil en particulier est très fort :

- 34% des actifs travaillent sur le territoire de GPSEA (p95), avec des distances faibles ou moyennes à parcourir pour les trajets domicile-travail. C'est donc un levier important en faveur du vélo et des mobilités douces.
- p123-124 : 55% des ménages n'ont aucun vélo, seul 0,13 place de stationnement vélo par habitant : le stationnement vélo est un enjeu fort pour le développement de l'usage du vélo et pas seulement la réalisation d'infrastructures de transport. L'urbanisme constitue là aussi un levier de développement important puisqu'il est possible de fixer des règles ambitieuses sur la mise en place d'un quota de stationnement vélo dans les habitats collectifs et les zones d'activités économiques et commerciales.

En revanche, le diagnostic fait l'impasse sur certains constats qui témoignent du manque de soutien au vélo, voire de l'opposition à certains projets :

- p99 : le diagnostic mentionne les projets RER V et un axe du PADD consiste à "soutenir le RER vélo". Pourtant à Créteil c'est le contraire. la Ville de Créteil s'y oppose et a été l'une des premières à demander le démantèlement des pistes cyclables sanitaires et à remettre en question l'aménagement du carrefour Pompadour
- le diagnostic sur les modes actifs mentionne uniquement des linéaires d'aménagement sans questionner la qualité de ceux-ci. Le baromètre vélo réalisé par la FUB donne des indications en ce sens qui sont très sévères pour Créteil. Le taux d'utilisation du vélo démontre que ces aménagements sont insuffisants.

Le principal levier que peut mobiliser le PLUi en faveur du développement du vélo concerne le stationnement vélo. Pourtant, **GPSEA a choisi d'appliquer le minimum pour les vélos** en se fixant sur les valeurs plancher du décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la

sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, et de l'Arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.

Pire encore, le PLUi de **GPSEA va à l'encontre d'un autre document cadre élaboré par GPSEA lui-même**, à savoir le Plan Local de Mobilité de Grand Paris Sud Est Avenir (PLM). Celui-ci proposait d'expérimenter dans le cadre de certains périmètres des PLU, des normes visant une augmentation décisive des emplacements de stationnement dévolus aux cycles". Cette proposition pourtant limitée n'a pas été traduite dans le PLUi.

D'autre part, les dispositions communes du PLUi en matière de stationnement (p26) montrent bien qu'une attention très forte a été apportée sur le stationnement des voitures, mais que cela n'est pas le cas du stationnement vélo. Les garde-fous envisagés pour les voitures devraient pourtant s'appliquer de la même manière au stationnement vélo (changement de destination, division en volume, suppression de stationnement existant). De la même manière les préconisations sur le dimensionnement définies pour les voitures devraient aussi l'être pour les vélos, tout comme les adaptations ville par ville.

Nous souhaitons que des ambitions plus fortes soient fixées pour le stationnement vélo sur les quantités (avec des exigences qui pourraient être plus importantes par exemple à plus de 500m d'un mode de transport lourd ou le long d'infrastructures vélos existantes ou en projet), sur la qualité (dimensions, à l'abri et stationnement sécurisé) et sur les garde-fous pour sanctuariser l'offre de stationnement vélo comme c'est le cas pour les voitures.

Si vous souhaitez contribuer comme nous à l'enquête publique, pour consulter le dossier complet du PLUi et faire part de vos observations notamment sur le registre dématérialisé, c'est ici : [Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Grand Paris Sud Est Avenir](#)