

RÉVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) D'ATHIS-MONS

QUELLE **VILLE**
POUR **2030 ?**



Ville d'Athis-Mons

COMPTE RENDU PADD
DE L'ATELIER ENVIRONNEMENT
DU 24 MAI 2016
20 h - École Ferry

Premier volet d'une série de 3 ateliers thématiques dédiés au PADD (Projet d'aménagement et de développement durables), cette séance, dédiée à l'environnement et au cadre de vie doit permettre d'une part de restituer aux Athégiens les orientations du projet stratégique de la ville d'Athis-Mons et d'autre part de recueillir leur avis et/ou questionnements sur ces axes ; l'écriture du PADD résultant des éléments du diagnostic de la ville et de la vision des Athégiens, en tant qu'experts de leur territoire, recueillis notamment dans le cadre des 4 ateliers consacrés au partage du diagnostic de mars et avril 2016, puis d'une réunion publique de restitution, le 10 mai dernier.

Ce nouvel atelier se déroule ainsi en présence du bureau d'études en charge de l'élaboration du PLU, du service de l'Urbanisme et d'un élu. Sur une durée d'une heure trente, la séance est organisée en deux temps distincts : une présentation de l'un des trois axes du PADD, puis un débat entre les participants.

Pièce jointe : **diaporama de présentation**

LES INTERVENANTS

Pour la Ville

M^{me} Hélène Jacob, responsable du service Urbanisme

M. Thierry Sapena, adjoint chargé de l'urbanisme, de l'habitat, du cadre de vie et de l'environnement

Pour le bureau d'études

M^{me} Alice Doyen, M^{me} Carole Ropars, Verdi Ingénierie

M^{me} Johana Baudin, Monsieur Bertrand Boisson, Empreinte communication



LES ORIENTATIONS DU PADD - AXE N° 1 "AMÉLIORER LE CADRE DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT"

INTRODUCTION

(Carole Ropars et Alice Doyen)

Les documents présentés ce soir sont aboutis, près de 2 mois de travail, mais sont encore dans un processus de validation, sujets à évolutions en fonction des observations des habitants (recueillies lors des ateliers), de l'Établissement Public Territorial, (aujourd'hui compétent en matière de PLU et qui procédera à un vote), ainsi que du conseil municipal, auquel le projet sera soumis, pour débat, à la fin du mois de juin 2016.

Concernant les aspects juridiques, le document du PADD constitue la pièce pivot du PLU puisqu'il s'appuie sur le diagnostic et fixe les orientations politiques, dans un cadre restreint par le code de l'urbanisme notamment. Ces orientations vont être mises en œuvre dans les documents d'occupation des sols, opposables au tiers, que sont le règlement, le zonage et les OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation). Si l'on a souvent "envie" de partager un

document le plus précis possible, il faut savoir néanmoins que ce PADD ne peut pas l'être complètement puisque d'une part, il "raisonne" à l'horizon 2030, et d'autre part, dans le domaine de l'urbanisme, la réglementation, évolue, les projets également et les attentes des habitants aussi. Il faut accepter ainsi que le projet va évoluer, et peut-être plus rapidement qu'on ne le pense. Pour ces raisons, il faut tenter de rester sur des orientations.

Cf. notre diaporama de présentation

- > Les orientations du PADD
- > Les trois grands axes du PADD
- **AXE 1 : Améliorer le cadre de vie et l'environnement**
 - Améliorer le patrimoine végétal : protéger les éléments naturels
 - Mettre en valeur le patrimoine historique : protéger le patrimoine bâti
 - Promouvoir une ville durable
- **AXE 2 : Promouvoir un parc de logements et des équipements pour les Athégiens** (développé le 31 mai, cf. atelier PADD N° 2)
- **AXE 3 : Articuler emplois, déplacements et développement économique** (développé le 7 juin, cf. atelier PADD n° 3)



LES INTERVENTIONS

ENTRÉES DE VILLE ET AFFICHAGE PUBLICITAIRE

Que signifie exactement "traiter les entrées de ville" ?

> Il s'agit de qualifier, d'aménager dans le but de rendre attractives ces entrées. Comme nous le soulignons en introduction, cela dépend de la volonté de la Ville d'être plutôt interventionniste ou pas. Transposé dans le règlement, cela peut être juste d'imposer des rangées d'arbres simplement, ou alors d'imposer un retrait engazonné...

Prévoit-on une taxe sur la publicité ?

> La taxe sur la publicité extérieure est déjà mise en place. Il s'agit de venir compléter le règlement actuel de publicité, qui reste trop léger, concrètement, de venir préciser ce que l'on souhaite, dans le cadre d'une charte sur les enseignes et la signalétique en général.

Concernant l'affichage, et les "4 m x 3 m" notamment :

> La charte ne permettra pas de changer l'existant. Ses effets ne pourront être rétroactifs. Avec le temps, dans un certain

nombre d'années, nous pouvons donner un cadre de mise en conformité et l'exiger. Il faudra également trouver un accord avec les autres communes, si nous souhaitons limiter les 4 m x 3 m pour exemple. Il faut attendre généralement trois ou quatre années pour voir se modifier ces espaces. Par ailleurs, il faut noter que la TLPE, taxe locale sur les enseignes et publicités extérieures, l'impôt instauré de façon facultative par les communes, a un effet, depuis sa mise en place : les commerçants, pour diminuer leurs règlements, limitent leur affichage.

Enfin, la mise en place d'une charte, et donc de dispositifs d'information communs et harmonisés (type panneaux/totems) permet de faire diminuer les grands affichages sans pénaliser les besoins en matière de visibilité des commerçants.

SUR LA LIMITATION DE L'IMPACT ÉCOLOGIQUE DES DIFFÉRENTES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

> Ce n'est pas par la contrainte, mais par l'apport de solutions plus intéressantes en termes de confort, de sécurité que cela change. L'écologie par la force, cela ne marche pas. Par exemple, si l'on prend les déplacements doux, les gens ne prennent



pas leur vélo pour aller travailler. En revanche, s'il y a des pistes faciles à utiliser le week-end avec leurs enfants, dans quelques années, ils pourront utiliser ce mode pour d'autres trajets et leurs enfants également.

CONTINUITÉ ET SÉCURITÉ DES PISTES CYCLABLES

La différence de fréquentation des pistes notamment pour des problèmes d'insécurité (celles de l'avenue de Morangis, jamais fréquentées et celle de la N118, toujours fréquentée) est évoquée. Il faut donc non seulement de la sécurité mais de la continuité entre ces axes pour aménager des jonctions et de vrais parcours. Notons que les pistes déjà créées doivent être recréées (en linéaire équivalent). Des possibilités de voies dédiées aux cyclistes (et aux riverains) sont évoquées, notamment pour créer ces continuités. Il faut avoir un plan de circulation complet et y intégrer les projets à venir, le contournement en particulier.

Sur l'aéroport, les gens sont demandeurs pour aller travailler à vélo. Les projets n'indiquent pourtant aucun axe cyclable. Il est noté en revanche que ce trajet comporte une côte difficile à franchir pour un déplace-

ment récurrent, quotidien, sur un parcours régulier.

UN PROJET DE NAVETTE ÉCOLOGIQUE ?

Un projet de navette écologique sur cet axe est longuement discuté : un projet d'une navette (bénéficiant d'énergies renouvelables issues de l'utilisation des nombreux toits plats de la ville qui peuvent produire de l'électricité -les bâtiments pourraient être équipés pour approvisionner le parc de la ville et alimenter un réseau de bus (jusqu'à ADP et plus) avec une navette écologique. Ce réseau pourrait relier la gare d'Athis. Enfin, il bénéficierait aux personnes âgées pour lesquelles il faut absolument prévoir des moyens de mobilité.

Si ces moyens de mobilité pour chacun des Athégiens (actifs, jeunes, aînés...) ne sont pas anticipés, la commune deviendra une ville "dortoir".

LA COHÉRENCE DES PROJETS AVEC LES AUTRES COMMUNES

Cela semble cohérent si les autres communes développent également des projets de cette nature et en cohérence avec Athis-Mons, en particulier sur les déplacements doux, c'est essentiel.

LES IMPACTS DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS SUR LE CADRE DE VIE

Si l'on prend les logements, par exemple, il y a une grande problématique avec l'énergie et les économies d'énergies. L'ensoleillement permet de dépenser beaucoup moins, or, ces dernières années, avec les nouvelles constructions, les logements ont perdu en ensoleillement, et les habitants sont contraints à consommer plus de chauffage, plus de lumière pour maintenir leur confort.

> En termes de nouveaux logements, c'est essentiellement sur la RN7 qu'il y aura des nouvelles constructions. Et nous avons de l'espace sur ce secteur pour traiter ce besoin d'ensoleillement : de plus, les hauteurs vont être limitées. Les zones pavillonnaires seront protégées.

Lors de l'avant-dernier conseil municipal, nous avons présenté la redéfinition, dans ce cadre, d'un projet sur Belle Étoile. Il s'agit de la redéfinition d'une zone de construction pour respecter et protéger les autres constructions notamment. Ce secteur a bénéficié d'une révision allégée du PLU pour élargir la zone et englober les pavillons, qui se situent juste derrière, afin de les protéger.

Sur la Cité de l'Air, il n'y aura pas de grands collectifs. Enfin, sur la ZAC Bord de Seine, il nous reste une convention de répartition, entre Juvisy et Athis-Mons à signer, mais les bâtiments sont en "pourtours" dégagés. Actuellement il n'y a pas d'autres zones concernées.

LES RISQUES SANITAIRES

Les risques d'un boulevard urbain "resserré", c'est aussi des risques sanitaires importants. Notamment pour les enfants qui fréquentent la RN7. Il faut anticiper la protection des accès piétons des logements et des équipements pour les plus jeunes et les plus fragiles.

LES LIAISONS INTERCOMMUNALES

Il en existe une, de Savigny à Ablon, au pied du coteau, quasi naturelle. Cette liaison doit être renforcée.

> Des accords sont actuellement en cours (avec VNF -Voies navigables de France) pour permettre une liaison de Juvisy jusqu'à Ablon (jusqu'à l'écluse). Nous pourrions avoir cette continuité avec une zone verte aménagée. Il pourrait être possible d'envisager une navette fluviale également, pour relier le centre de Paris, ce qui pourrait désengorger le RER. Ces liaisons existaient par ailleurs avant, elles pourraient être recréées...

Sur le coteau des vignes : aménager un parcours de santé ?

> Cette zone est protégée, c'est une ZNIEFF. Le secteur ne peut pas recevoir d'aménagements importants. Un chemin pédestre traverse le coteau, en partant de Juvisy, il peut être aménagé, sans créer de parking, ni agrandir la voie. Il doit être conservé avec un nombre limité de passage. D'une façon générale, et cela vaut pour ce secteur, nous devons être vigilants sur les conséquences des aménagements : aujourd'hui un passage doit être aux normes PMR (personnes à mobilité réduite) c'est-à-dire 87 cm. Et à 87 cm, les motos passent ! Ainsi, si nous aménageons trop, nous allons appeler d'autres utilisateurs et ce n'est pas ce que nous souhaitons sur ce chemin. De toute façon, c'est une ZNIEFF de type 1. On ne peut pas y toucher, même pas à un brin d'herbe !

ARBRES ET PERMIS DE CONSTRUIRE

Lorsque l'on construit, il y a toujours des vœux pieux ! Mais les réalisations ne suivent pas.

> Nous avons un service pour traiter ces dysfonctionnements, et aujourd'hui plus de 142 anomalies ont été répertoriées sur un seul quartier. Elles engendrent des procédures... Ensuite c'est le travail du tribunal, que nous relançons, et c'est compliqué. Dans le PLU, même si c'est



limité, nous devons avoir des contraintes plus fortes. La réglementation est d'un arbre par tranche de 200 m² de terrain. Systématiquement sur le PC (permis de construire) cette règle est vérifiée. Bien sûr, des zones ont beaucoup été "bétonnées", on peut y retrouver des caravanes notamment. C'est compliqué, vous le savez, nous en avons déjà longuement discuté.

Comment suivre le bon déroulement des PC et des projets ?

Que peut-il être fait sur la remontée d'informations, sur ce qui est mis en place pour suivre la réglementation ? Car nous voyons autour de nous un peu n'importe quoi : on coupe, on abat.

> Il faut qu'il y ait des suites à la COP 21. Il y aura vraisemblablement une taxation, dans le temps et des incitations également.

Les constructions en bois sont elles réglementées ?

Des PC ont été refusés il y a quelques temps pour des maisons en bois ?

Pourquoi ?

> Effectivement, il y a un an, 26 pavillons (puis 30 sur 5 000 m²), derrière Saint-Charles (sur la montagne de Mons) ont été

refusés. Il s'agissait d'un projet au départ sans parking, avec des défauts de qualité notables et des critères de confort nettement insuffisants... Le bois nécessite une vraie qualité, et à ce jour c'est encore très onéreux (18 à 27 % en plus). Mais le matériau n'est pas interdit. Il lui faut cependant des projets cohérents et de qualité.

LES COLLECTIFS DANS LES SECTEURS PAVILLONNAIRES, EXEMPLE DE LA RUE CARON

Dans cette rue, nous sommes dans une zone pavillonnaire, et il y a eu un projet sur 4 pavillons, qui constituent, en fait, un immeuble. C'est sous l'ancienne municipalité, d'accord. Mais ces projets peuvent-ils se reproduire ?

> Non. Le futur règlement y veillera, comme nous l'avons déjà indiqué.

L'AVENIR DU FERROUTAGE

Le ferroutage se développera, on n'y coupera pas. Via les lignes de rail que l'on a en bas de la ville, le long de la Seine, a-t-on des mesures de protections contre le bruit ?

> A priori l'autoroute ferroviaire, la Région est contre. La question du bruit est majeure



bien sûr. Cela peut être insupportable. C'est une question de longueur notamment. Le ferroutage doit se développer, la Région doit déterminer sous quelle forme. D'une façon générale les voies doivent être équipées d'un premier pare bruit, dans le dur, avec au-dessus de végétal, automatiquement. Il s'agit d'équiper les voies existantes, car il n'y aura pas de nouvelles voies.

LA CONTINUITÉ DES LIAISONS DOUCES

Il faut pouvoir se déplacer facilement d'une commune à l'autre, sans continuité, les liaisons n'ont aucun intérêt.

> Il y aura une maîtrise du foncier qui permettra, dans l'avenir, ces liaisons. Par ailleurs, aujourd'hui nous sommes sur un PLU communal, avec l'EPT nous allons passer sur un PLU intercommunal. Les projets seront anticipés à une autre échelle.

Quelle maîtrise de la compétence urbanisme pour la ville au sein de l'EPT 12 ?

Dans l'EPT 12, Athis est la commune la plus verte : c'est un cadeau. L'EPT n'est pas du tout verte ! Nous sommes l'exception. Comment va-t-on garder la maîtrise de l'urbanisme dans le cadre de l'EPT 12 et de ses nouvelles compétences ?

> La ville n'a pas d'inquiétudes sur ce point. Les applications sont dans la maîtrise de la

ville. Toutes nos orientations ont été notamment validées. En revanche, cela va permettre une plus grande cohésion à l'échelle de l'ensemble des communes. Pour Athis, nous avons atteint, nos "objectifs" de constructions et nous ne sommes pas soumis à de nouveaux "efforts".

...

En conclusion, les participants évoquent les différentes situations en Île-de-France, entre peuplement, mixité sociale et des fonctions, constructions et cadre de vie... et statuent sur le fait qu'il est important de trouver des équilibres qui répondent aux besoins des populations dans leur plus grande diversité tout en préservant le cadre de vie d'Athis.