

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

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



Ville d'Athis-Mons

COMPTE RENDU
DE L'ATELIER ZONAGE ET RÈGLEMENT
DU 05 OCTOBRE 2016
20 h – Salle Curie

Ce nouvel atelier (le 8^e de la révision) s'inscrit dans le troisième et ultime temps de la phase de la concertation du PLU d'Athis Mons, phase dédiée au Zonage et Règlement. L'atelier (qui réunit une quinzaine de personnes) est consacré au projet de Zonage du PLU qui est présenté dans ses grands principes et dont les orientations viennent traduire les objectifs édictés dans le PADD, mis en débat au Conseil municipal du 22 juin dernier et voté en conseil territorial du 29/06/2016 ; le PADD ayant été présenté aux Athégiens dans le cadre d'une réunion publique tenue le 24/06/2016.

La séance se déroule en deux heures trente, en présence du bureau d'études en charge de l'élaboration du PLU, du service de l'Urbanisme et de l'élue en charge de l'urbanisme. La présentation du projet de zonage est entrecoupée "spontanément" d'interventions des participants, de précisions des services et élue ainsi que d'exemples illustratifs qui constituent l'essentiel des échanges de la séance. À l'instar des ateliers du premier semestre 2016, la séance regroupe des habitants et usagers de la ville, des entrepreneurs et associations.

Pièce jointe : **diaporama de présentation**

LES INTERVENANTS

Pour la Ville

M. Lale, service Urbanisme

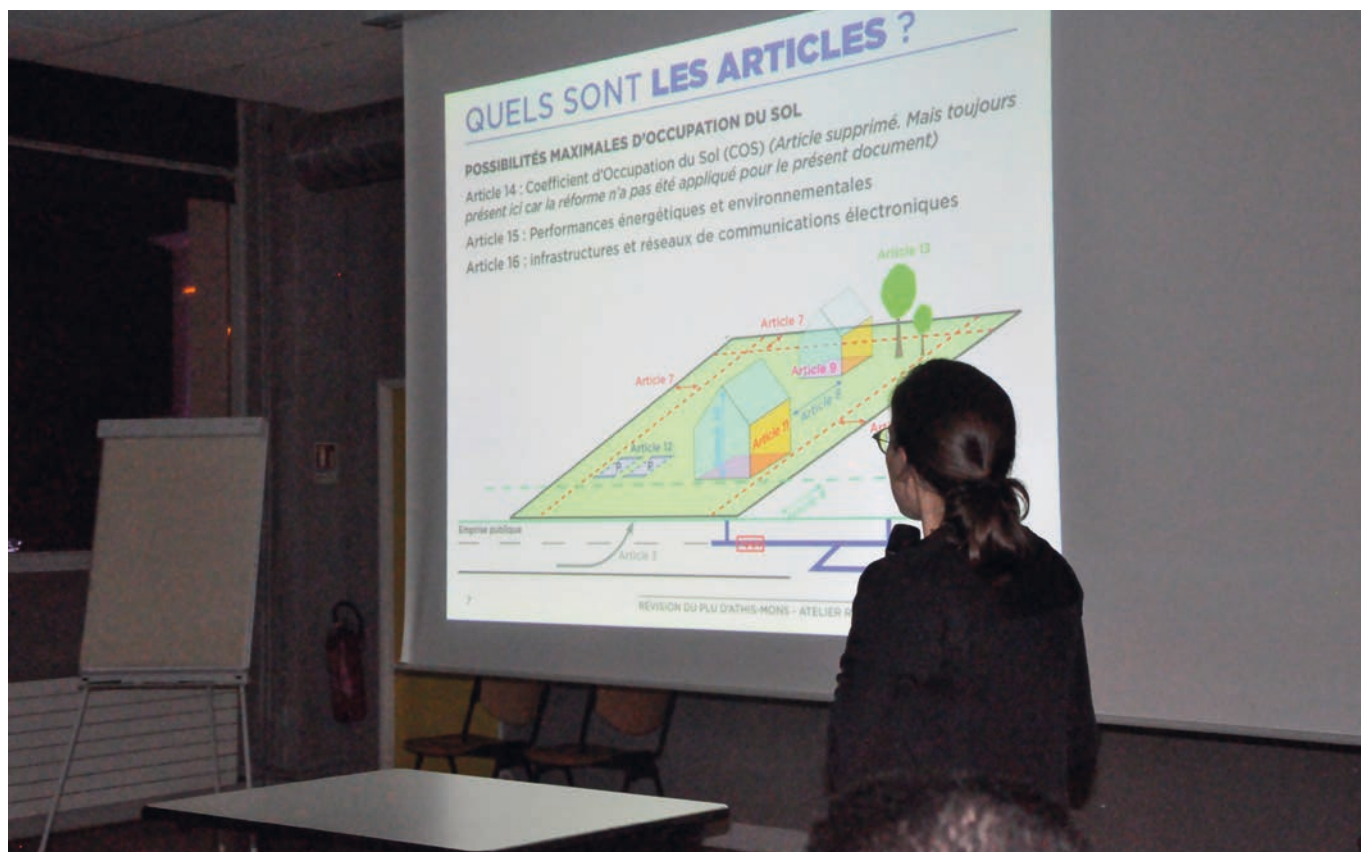
M. Abdelsslem Halaoui, directeur des Services Techniques, directeur de l'Urbanisme

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} Carole Ropars, Verdi Ingénierie

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



INTRODUCTION

Nous sommes donc dans le troisième volet du PLU, la phase du règlement et zonage et donc la troisième et ultime phase de concertation qui débute par cet atelier de ce soir, où nous vous présentons les grands principes de la carte du zonage et qui sera suivi d'un second atelier, le 13 octobre prochain, pour poursuivre la présentation du règlement et de ses différents articles. Une réunion publique de restitution auprès de l'ensemble des Athégiens sera également organisée début novembre. À l'issue de cette dernière étape, le projet de PLU sera arrêté : lors d'un Conseil municipal qui se réunira pour prendre avis, puis lors d'un Conseil territorial. Viendront ensuite les étapes de la consultation des PPA puis de l'enquête publique.

I - LES GRANDES ORIENTATIONS DU RÈGLEMENT ET ZONAGE

(Carole Ropars)

Le règlement et le zonage viennent mettre en œuvre les orientations générales du PADD, PADD qui s'est lui-même construit sur le diagnostic du territoire et les enjeux de développement de la commune. Brièvement, nous pouvons rappeler ces enjeux : **"une ville pour tous"** en respectant les équilibres des évolutions démographiques et la possibilité notamment de réaliser le parcours résidentiel de chacun et de favoriser la mixité sociale et la diversité commerciale. Un **volet environnemental** très important, en protégeant les espaces naturels, la trame verte et bleue qui continuent notamment dans l'espace urbain, et préserver le caractère des zones pavillonnaires. **"Une ville pratique"**, qui favorise le développement économique, qui soit connectée à son environnement et qui soit dynamique. Il s'agit de favoriser l'emploi et de soutenir les commerces.



LE RÈGLEMENT

Il est très encadré par le Code de l'urbanisme qui définit très précisément ce qu'il peut réglementer ou pas. Il s'oppose aux autorisations d'occuper les sols, les permis de construire et les permis d'aménager. La ville est divisée en zones et dans chacune de ces zones est défini ce qu'il est possible de construire et sous quelles conditions. C'est une figure imposée par le Code de l'urbanisme : ce qui est interdit (art. 1), ce qui est autorisé sous conditions (art. 2) ; les caractéristiques des domaines constructibles ne peuvent plus être réglementées depuis la loi ALUR (art. 5). Les autres articles concernent : l'implantation par rapport aux limites séparatives (art. 7) ; entre deux constructions sur une même unité foncière (art. 8) ; l'emprise au sol (art. 9) ; la hauteur des constructions (art. 10) ; l'aspect extérieur des constructions (art. 11) ; le stationnement (art. 12). À ces articles, la loi ALUR est venue ajouter deux articles qui doivent favoriser la mobilisation des énergies renouvelables et le développement des communications électroniques (art. 15 et 16).

Nous avons synthétisé un schéma qui rappelle les différents articles qui auront un impact important sur les gabarits des

constructions et l'implantation sur la parcelle. Pour exemple, pour des objectifs de continuités visuelles, on peut fixer une distance maximale (ex. le long de la RN7, les constructions sont toutes implantées à l'alignement, cela marque que l'on est en centre-ville, dans un espace fortement urbain, une caractéristique paysagère qui sert de repère).

L'article 7, pour exemple, traduit l'enjeu qu'une construction implantée sur un terrain ne doive pas gêner les constructions qui existent autour. L'article 8 porte sur les distances que l'on a par rapport aux limites de propriété, on limite une distance minimale entre plusieurs constructions sur un même terrain. L'article 9 indique le rapport entre superficie du terrain et l'emprise au sol de la construction. L'article 10 précise la hauteur de la construction que l'on réglemente généralement au faitage ou, si c'est un toit en terrasse, par une hauteur.

L'article 11 définit l'aspect extérieur des constructions (couleurs, matériaux, enduits...) mais avec la loi ALUR, nous ne pouvons plus interdire tout ce qui permet de mobiliser les énergies renouvelables et les systèmes de gestion des eaux (ex. on ne peut plus interdire les toits "terrasse").



L'article 12 régleme le nombre de places imposées aux constructeurs. Le PDU de la région Île-de-France nous impose de prévoir des places pour les cycles et on est limité dans le nombre de places que l'on peut imposer lors de la création de bureaux à proximité d'un transport en commun.

L'article 13 porte sur les aménagements des abords des constructions. Il s'agit de maintenir un espace végétalisé en pleine terre pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales.

L'article 14 sur le COS ne peut plus être réglementé (depuis la loi ALUR), pour autant nous le faisons figurer puisque la réforme ne s'applique pas encore dans le cadre de notre révision (pour des raisons calendaires notamment). L'article 15 concerne la performance énergétique et environnementale, il s'agit d'inciter, voire d'imposer, par exemple une rénovation pour la mise aux normes et favoriser les nouvelles communications, le développement des communications électroniques. C'est aussi un moyen de limiter les besoins en déplacements donc les consommations d'énergies.

LA CARTE DES CONTRAINTES

Le zonage va tenir compte de cette carte

des contraintes qui vont se poser à l'urbanisation de la ville. Il s'agit du plan d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly qui limite la possibilité de création de logements (pour ne pas exposer plus les habitants), le plan de prévention des risques technologiques, les sites protégés (périmètre des monuments historiques, classés...). Mais aussi l'objectif de préservation des espaces verts et des espaces naturels, le maintien des points de vue. Ces éléments ont été définis dans le PADD et se trouvent traduits dans le plan de zonage.

LA LOGIQUE GÉNÉRALE DU PLAN DE ZONAGE

Il comprend de grandes zones divisées elles-mêmes en sous-secteurs :

- les zones urbaines (terrains équipés) qui comprennent :
 - la zone UA (UAa, UA b, UA c, UA d, UA e) : à dominante urbaine mixte
 - la zone UD, zone de rénovation urbaine du Noyer Renard
 - la zone UE, vouée aux équipements communaux
 - la zone UH (UH a, UH b, UH c, UH d et UH e) : le secteur pavillonnaire
 - la zone UI (UI a, UI b, UI c et UI e) : à

- dominante d'activités économiques
- la zone (UZ, UZa, UZb, UZc) : zone d'activités aéroportuaire et en frange
- la zone AU : zone d'urbanisation future
- les zones naturelles N (zones naturelles proprement dites, zones non équipées, ou zones à remodeler).

D'une façon générale, ce plan est plus protecteur que le plan antérieur. Nous voyons en rouge les zones de centre-ville (rassemblant des commerces, des équipements et des hauteurs de constructions plus importantes).

Nous avons ainsi travaillé sur les limites de ces zones pour déterminer des règles de construction qui limitent les hauteurs, qui précise le fonctionnement de la distance par rapport à la limite -en étant d'autant plus contraignant qu'on est en limite de zone avec une zone pavillonnaire.

Ce choix est fait pour ne plus avoir de difficulté de voisinage avec un bâtiment qui serait construit plus haut que ceux de la parcelle d'à côté. Cela concerne notamment le centre-ville, à proprement parler et les abords de la RN7, de l'avenue Morangis, Sambat, Bénart, et le Val.

Sur les espaces pavillonnaires, l'objectif est d'avoir une protection, de réserver leur caractère actuel. Il ne s'agit pas néanmoins de tout interdire car, si l'on veut faire une véranda, pour exemple, ou une pièce supplémentaire, le but est qu'on puisse le faire, mais en revanche qu'on ne puisse pas construire un petit collectif au milieu de pavillons.

Le PLU va être plus contraignant que l'ancien sur les possibilités de construire sur les profondeurs de la parcelle : on va imposer une construction nouvelle plus proche de la voie pour préserver les cœurs d'îlots.

Deux zones spécifiques aux équipements sont créées : Zone Ue (équipements publics, de sport, le cimetière...).

Sur les zones d'activités (l'emprise aéroportuaire) : l'objectif est de permettre le maintien de l'activité économique, voire son développement, et également celui des activités de loisirs.

En vert, nous avons les zones naturelles identifiées et protégées, elles sont complétées par l'identification des arbres remarquables.

II - LES INTERVENTIONS

M. HALAOUI SUR LES GRANDS PROJETS ET LES CONCEPTS ARCHITECTURAUX ATTENDUS

La question que nous nous sommes posée est : quels sont les grands projets qui s'imposeront à nous ? Où la ville aurait-elle intérêt à voir se réaliser des opérations de construction qui permettraient de renouveler le bâti et d'apporter des commerces de proximité et de renouveler le tissu urbain. En pleine cohérence avec le projet porté par l'équipe municipale, l'enjeu est de protéger le tissu pavillonnaire, c'est une priorité. Ensuite, par rapport aux différents projets (tramway...) l'idée sur cet axe est de définir comment construire sans porter préjudice aux avoisinants ? Le règlement actuel ne porte pas cette réflexion. Notre objectif est de pouvoir inscrire des opérations de constructions dans l'alignement des grands axes mais tout en opérant un retrait par rapport aux autres bâtiments, avec une logique d'épannelage, de façon à ce qu'on ait pas ce que nous avons aujourd'hui sur le centre-ville, c'est-à-dire des R+6 qui donnent directement en surplomb sur des pavillons. Monsieur Halaoui expliquera longuement la technique de l'épannelage. Il s'agit d'un étagement progressif des hauteurs d'immeubles (par exemple entre un immeuble de grande hauteur à proximité d'une zone pavillonnaire avec des hauteurs de bâti inférieures), l'épannelage consistant à définir des hauteurs intermédiaires pour un résultat plus esthétique tout en permettant la construction.

À PROPOS DES ACQUISITIONS ET PRÉEMPTIONS DE L'EPF

Un intervenant soulève le fait qu'il sera très compliqué d'imposer des règles



notamment en hauteur à l'EPF qui acquiert le foncier sur ces zones, la RN7 notamment. Monsieur Halaoui précisera qu'effectivement l'EPF porte du foncier qu'il va vendre à des promoteurs qui réaliseront des opérations et que la ville travaille avec l'EPF et avec les promoteurs et les projets doivent se faire dans le sens du règlement. Sur la question des hauteurs notamment, Monsieur Halaoui explique le concept qui est privilégié sur les plus grandes hauteurs (21 m) celui des attiques, en particulier sur les voies importantes (avenue F.-Mitterrand, double voies...) qui vont permettre des constructions hautes mais avec des orientations architecturales très qualitatives. L'attique est la partie supérieure qui vient "couronner" une construction, ce niveau étant, le plus souvent, disposé en retrait du reste de la façade.

M. Halaoui précise par ailleurs que le règlement porte toujours sur des hauteurs maximales possibles (et non imposées).

À PROPOS DE LA TYPOLOGIE DE LOGEMENTS ET ATTRACTIVITÉ

M. Sapena rappelle la problématique des recettes d'une ville, notamment dans un contexte de baisse des dotations de l'État et donc de l'enjeu de récupérer

cette fiscalité. Accueillir de nouveaux habitants, c'est se poser la question du logement en particulier de la typologie de logements capable d'assurer les besoins des usagers tout au long des différentes situations de leur vie. Il s'agit de permettre aux jeunes de rester sur Athis et aux aînés d'accéder à un logement plus adapté (la génération issue du "Baby-Boom" part en retraite et a des difficultés à revendre son pavillon), c'est compliqué car les collectivités ne peuvent pas influencer sur le prix de l'immobilier... Parallèlement, la ville manque d'attrait pour les plus jeunes. Il convient de revitaliser l'activité économique et de créer des zones de vie plus qualitatives. Il s'agit d'une stratégie globale de développement.

SUR LES RÉSERVES FONCIÈRES

M. Halaoui précise que la ville totalise beaucoup de contraintes et dispose de très peu de foncier et que cela freine par définition l'urbanisation. Les orientations stratégiques de la ville se font en fonction de ce foncier disponible (rappelons par exemple que les bords de Seine sont en PPRI et en zones inondables).



SUR LES PERMIS DE CONSTRUIRE EN COURS

M. Halaoui indique que pour les constructions en projet actuellement, plus de 17 PC sont bloqués et en procédure contentieuse. La ville fait valoir en particulier l'article 11 (le contexte architectural, l'aspect extérieur du Bâti...).

À PROPOS DES COMMERCES ET DU STATIONNEMENT

Il est rappelé la disparition des commerces et que la configuration à Athis n'est pas suffisamment favorable. C'est pourquoi on réaménage la RN7. Sans stationnements, le commerce ne peut pas se développer.

À PROPOS DES PARKINGS

Un autre intervenant souligne que sur ces emplacements, on impose des parkings en sous-sol et que c'est très coûteux, donc les promoteurs pour les rentabiliser font "monter" les constructions.

M. Halaoui indique que la ville a fixé dans ce règlement des hauteurs pour atteindre des logiques qui permettent de répondre aux attentes des promoteurs et à celles de la Ville, des Athégiens, notamment en privilégiant les systèmes d'attiques, car effective-

ment la contrainte de stationnement en sous-sol à Athis (à cause du sol particulièrement argileux) est très onéreuse (c'est 20 000 euros la place). Alors oui, il faut avoir du volume mais de façon cohérente et sans porter préjudice à l'environnement du site, c'est tout l'enjeu du règlement. La Ville demande par ailleurs et impérativement sur ces projets, des commerces en pied d'immeuble. Sur les bords de Seine, pour exemple, la Ville a fait revoir trois fois les permis de construire, les projets n'étant au départ pas suffisamment qualitatifs. Nous souhaitons des projets de référence et c'est tout l'esprit, la philosophie du projet.

À PROPOS DE LA ZONE DE L'AÉROPORT ET DES HAUTEURS DE CONSTRUCTION

Nous parlons évidemment pour chacune des zones de hauteurs maximales et lorsque les servitudes ne les interdisent pas ! Sur la zone aéroportuaire, ce n'est donc pas la même chose.

SUR LE CARACTÈRE PRESCRIPTIF DU PLU

Carole Ropars poursuit en précisant que les services de l'État sont très vigilants, ils donnent des avis favorables ou non favorables et si c'est défavorable, la Ville

doit revoir sa copie ! Avec notamment un nouvel arrêt de projet... À Athis-Mons, nous avons donc un projet qui est plus prescriptif que le précédent mais il faut pouvoir néanmoins le justifier auprès des services de l'État. Et la législation (la loi SRU, puis la loi ALUR) impose une densification. Si l'on a un projet qui densifie moins que le précédent, il faut le justifier. Nous pouvons ici justifier d'un nombre de constructions important depuis 2013 et les objectifs de construction imposés par le SDRIF ont été remplis. L'objectif de la Ville est ainsi de permettre aujourd'hui le développement de l'emploi, dans une logique d'équilibre "habitat/emplois".

SUR LES HYPOTHÈSES DE PROJETS DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES

Une participante indique que M^{me} Péresse (nouvelle présidente de Région) a évoqué un projet de pont.

Monsieur Sapena rappellera longuement l'historique de nombreux "projets" de ponts qui n'ont jamais abouti (le sujet ayant été évoqué notamment dans les premiers ateliers de la procédure)... Personne n'ayant réussi à finaliser un projet global en résolvant "les débouchés" de ce trafic.

...

La séance s'achève sur les interventions des participants questionnant les représentants de la Ville sur d'éventuels projets de promoteurs.

Messieurs Halaoui et Sapena, préciseront tout à tour, que d'une part ils ne peuvent se positionner sur des projets dont ils n'ont pas connaissance et les promoteurs peuvent avoir des projets cela ne signifie pas que les permis sont déposés, et d'autre part que tout Athégien inquiet d'un développement de projet, notamment dans son quartier, a toute la latitude pour demander un rendez-vous soit auprès de M^{me} le maire, soit auprès du service de l'urbanisme qui répondront toujours aux préoccupations des habitants, en fonction bien sûr des informations dont ils disposent réellement.

...

La séance s'achève et les participants sont invités à poursuivre la présentation de cette troisième étape de la révision du PLU lors du second atelier organisé la semaine suivante, le 13 octobre.