

la révision du PLU de la Commune

1. le manque de cohérence du projet.

Le rapport de présentation, dans sa grande majorité, se contente d'énumérer à l'identique du PLU 2005 la situation communale, De même, **le document PADD**

Le diagnostic expose un argumentaire répondant essentiellement à l'objectif suivant : atteindre 52 000 habitants en 2015 par la construction de 350 logements annuels.

- **le PADD a pour mission de mettre en lien le PLU avec les propositions de la Région exprimées dans le SDRIF et les SCOT. Comment la ville compte t'elle insérer son projet dans des structures plus conséquentes dont elle dépend ?**

2. ETUDE DES ZONAGES :

- **LA ZONE N en nette régression:** Par comparaison au PLU de 2005
- **espaces verts publics :** Le Parc de la Nacelle, le square Dalimier, Le Moulin du Laminoir n'entrent pas dans l'inventaire. Curieusement y figurent les stades (accueillant des activités encadrées ou la commanderie à accès temporaire)
- **espaces paysagers remarquables (EPR) :** L'analyse d'une photographie aérienne a en effet révélé qu'une part importante de ces espaces ne présentait pas de caractère paysager particulier. Dans le cadre du PLU, il a donc été décidé de ne conserver que les EPR les plus significatifs dont l'apport paysager a été vérifié ».
- **la rivière Essonne :** seul le lit du cours d'eau est classé dans le présent PLU. Ses rives et leurs bâtis (moulins, lavoirs, oriels) sont totalement ignorés,
- **Cirque d'Essonne :** Le seul classement en Zone N ne garantit pas La préservation du Cirque de l'Essonne ne peut se contenter du car cette disposition la pérennisation de cet espace naturel et n'empêcherait pas son aménagement à terme. Un projet clairement défini, à verser au PLU, intégrant sa spécificité, peut y contribuer

II - ETUDE DES ZONES UE ET UD_a ET LA QUESTION DE LA DENSIFICATION DE L'HABITAT

CONSTATS :

La recherche de densification devrait s'articuler avec localisation, transport et équipement.

L'objectif de « construire 350 logements par an pour porter la population à 52 000 habitants en 2015 » se traduit par une volonté de densifier l'habitat.

Ce choix implique des contraintes à la puissance publique et aux aménageurs qui ne sont pas précisément exposées dans le PLU. Dans cette dynamique démographique, la densité ne peut être seulement définie par le Coefficient d'Occupation des Sols ; la densité est à considérer comme une valeur écologique, avec son rapport à la vie sociale, la mixité, l'équipement et les transports.

LA ZONE UE

1 - La délimitation de cette zone le long de la RN7 depuis le boulevard Jean Jaurès, puis du boulevard de Fontainebleau jusqu'à la Demi-Lune intéresse principalement des zones pavillonnaires.

2 - Cet axe le long de la RN7 n'est pas homogène mais présente une discontinuité de forme de bâtis, poches de densité en plein cœur de zone d'habitat individuel.

Le rapport de présentation argumente le choix d'aménagements « vertueux » suivant : « **protéger les zones pavillonnaires à l'arrière de la RN7 d'une trop forte densité de construction** » par les règlements suivants :

ARTICLE UE 14 : - COS règle générale 1,4

Ajout d'une disposition particulière en zone UE située le long de la RN 7 : dans une bande de 30 m, règle identique à la règle générale avec un COS de 1,4. Au-delà de la bande de 30 m, le COS est limité à 0,4 afin de ne pas densifier les cœurs d'îlots et préserver les quartiers pavillonnaires limitrophes.

CONSTATS :

Toutes ces dispositions ne peuvent aboutir qu'à une **surdensité sauvage** et à **des coupures dans le tissu urbain environnant** ; l'intégration ne semble pas acquise pour les raisons suivantes :

- le R-UE 14 : **le passage d'un COS de 0.4** actuellement dans cette partie de la zone UE1 à **un COS de 1.4** peut être fortement disproportionné pour les zones pavillonnaires limitrophes.

La zone UD

« La zone UD correspond aux futures opérations de renouvellement urbain qui constituent les grands projets d'urbanisme pour les années à venir. Le règlement vise à permettre ces évolutions vers des formes urbaines plus douces et une plus grande mixité des fonctions. Il reste assez souple afin de faciliter la réalisation de ces opérations de renouvellement urbain, généralement conduites par la ville avec les différentes collectivités publiques concernées ». (page 105 du rapport de présentation)

CONSTATS :

L'absence totale de contraintes ne peut amener ces zones de renouvellement urbain « qu'à de l'à peu près ». **L'absence de cahier des charges** hypothèque **la mise en œuvre de véritables projets de ville** : on observe la non anticipation des besoins en terme d'aménagements et d'équipements publics.

Ainsi les aménagements du site de la Papeterie et du site de l'Hôpital Gilles devraient faire l'objet d'une création de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) à

porter impérativement au document PADD. Ces aménagements représentent, de par leur taille et leur potentialité, des enjeux majeurs pour l'avenir de la commune. Cela permettrait, en amont des dossiers, de dresser un cahier des charges exhaustif à soumettre aux aménageurs et au public, dans une logique de concertation.

III - GEOLOGIE ET RISQUES MAJEURS

L'étude géologique concerne tous les zonages.

L'intégration de la **carte BRGM** sur le retrait gonflement des argiles dans le **PLU 2009 illustre la nécessaire prise en compte des risques naturels.** Ainsi présentée, elle ne se contente que d'embellir le rapport.

CONSTATS :

La cartographie de Corbeil-Essonnes atteste de **la présence importante de zones d'aléas forts** (confirmées par plusieurs arrêtés de catastrophes naturelles).

Ce risque majeur ne peut être laissé à la seule responsabilité des aménageurs : un PPR "Plan de Prévention des Risques" s'impose.

IV – Une autre approche possible d'un plan local de déplacements

L'ambition d'un PLD est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé.

Dans la partie du PLU relative au Plan Local de déplacements 2009, il est indiqué que :

« Le PLD s'inscrit dans quatre orientations :

- 1. Définir une politique multimodale des déplacements sur le territoire du SMITEC**
- 2. Garantir une accessibilité multimodale de qualité pour les personnes**
- 3. Gérer le transport des marchandises**
- 4. Inscrire cette politique dans une démarche de développement durable**

Il concerne un territoire composé de 16 communes, 275 000 habitants et 130 000 emplois ».

CONSTATS :

Le projet de plan local de déplacement ne reprend pas ces orientations au niveau de l'intercommunalité Seine-Essonne.

En effet, pour mieux appréhender les enjeux d'une politique de déplacement, il serait nécessaire de l'envisager sous l'angle d'un SCOT, schéma de cohérence territorial, toujours au stade embryonnaire sur le site internet de la CASE, (<http://www.agglo-seinessonnes.fr/>).

Un PLU à l'envers

Le PLU, est un POS déguisé pour la circonstance sans que soient aucunement pris en compte les enjeux qui s'imposent à l'échelle d'une ou plusieurs agglomérations.

Pour rappel, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) est un **document de planification urbaine institué par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000**. Il intervient à l'échelle intercommunale et met en cohérence l'organisation du territoire en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux. Remplaçant le Schéma Directeur, il assure l'articulation entre les documents de planification sectoriels (PDU, PLH, CDUC, PPR) et les différents Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes. **Enfin, Il fixe les équilibres entre espaces à protéger et à urbaniser.**

L'absence de **schéma de cohérence territorial** conduit, en matière de déplacement, à une simple évocation des contraintes sur le territoire de la ville de Corbeil :

les **conséquences**, notamment en zone UD :

1. Les projets de rénovation urbaine pour la zone UD (Cf. p. 6 du présent avis)
2. Le projet de réaménagement de la zone de la Papeterie avec son hypothèse de construction de 900 logements sur un espace enclavé sans liens pertinents avec les grands axes structurants et les intercommunalités ou villes voisines.
3. L'impossibilité de réduction du trafic automobile avec la priorité faite aux transports en commun, si possible en site propre, dont l'objectif figure pourtant dans la Loi SRU.
4. L'absence de liaisons douces favorisant d'autres modes de déplacement.
5. Le non désenclavement des ensembles collectifs faisant l'objet de rénovation.

4.1. Les circulations douces

4.1.1. Les sentiers

“Il faut rappeler que le pourcentage d'utilisation de la marche à pied est particulièrement élevé à Corbeil-Essonnes (enquête « Mouvement » 1992) et peut s'expliquer par un taux de motorisation peu élevé et un nombre important de personnes habitant et travaillant dans la ville.”

“Il existe sur la ville 20 sentiers représentant plus de 9 km au total, dont 6 km sont praticables et 3 km inaccessibles.”

Les 9 kms de sentiers représentent une opportunité à ne laisser passer sous aucun prétexte ; ils doivent être réhabilités et aménagés pour permettre des déplacements piétonniers autres que ceux le long d'axes surfréquentés dangereux par leur étroitesse et où, bien souvent, les trottoirs sont réduits à l'état de symboles ou de parkings sauvages.

4.4.4. Pistes et bandes cyclables

Il existe un linéaire de 7,74 km de pistes cyclables morcelées et non entretenues et servant, là encore, de parkings sauvages. Un schéma intercommunal de liaisons douces reliées au réseau départemental s'impose plus que jamais et permettrait de diminuer sensiblement l'usage de la voiture en grande couronne. N'oublions pas que Corbeil-Essonnes a l'avantage de détenir 3 gares sur son territoire et qu'elles ne sont reliées à aucune piste cyclable.

V - EVALUATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE NATUREL, ARTISTIQUE ET CULTUREL LA QUESTION DU PATRIMOINE

La question du patrimoine à Corbeil-Essonnes devrait être, elle aussi, envisagée dans une politique globale de la ville. Les traces du passé sont analysées uniquement en termes de patrimoine religieux, historique et industriel, c'est-à-dire en terme d'édifices collectifs. Le caractère historique de la ville a été déjà suffisamment entamé par des politiques antérieures irresponsables pour que soient inscrites au PLU un certain nombre de mesures qui protègent le bâti.

De ce fait, 2 observations s'imposent :

Pourquoi cette urgence à restreindre, sous couvert des Bâtiments de France, le périmètre autour des bâtiments classés dans les centres historiques de la ville ? Compte tenu que ce sont des zones densifiables, le bâti neuf doit chercher à s'insérer dans l'Ancien mieux qu'il ne le fait actuellement. Un cahier des charges exigeant et la recherche de l'audace (ce n'est pas seulement une question de coût) seraient les bienvenus et pourraient constituer le patrimoine de demain.

Pourquoi limiter les sites remarquables à 3 lieux (étoilés sur la carte de zonage) ? Un inventaire exhaustif des édifices et des traces patrimoniales privés, qui ont à être préservés par et pour ceux qui les habitent doit être fait. Ce qui permettrait aussi de protéger certains bâtiments de destructions hâtives (comme au bout de la rue Saint-Spire par exemple).

CONCLUSION

Après l'étude des différents documents, nous sommes en mesure de rendre les conclusions suivantes qui dépassent les remarques que nous avons émises au fur et à mesure de notre développement.

1. Nous proposons une révision du zonage qui au lieu de favoriser le mitage, la distribution parfois hasardeuse des lots, la satellisation des parcelles, créerait au contraire des liens entre les différents quartiers et serait le garant d'une véritable mixité sociale.
2. Nous souhaiterions que la zone N en particulier soit reconsidérée :
 - avec la mise en place d'un certain nombre de parcelles en ZNS –Zones Naturelles Sensibles-
 - avec un recensement et classement des espaces naturels, qui conduirait à la restitution de certaines parcelles en Espaces Paysagers Remarquables
 - avec un projet clairement annoncé sur l'aménagement du Cirque de l'Essonne, et avant même, la redéfinition de certaines parcelles sur ce site
 - et impérativement avec la mise en valeur de l'Essonne dans le paysage de la ville car la rivière Essonne est un axe structurant et non une « coupure »(Cf. p.51 du RP). Elle doit constituer « le corridor vert », déjà évoqué.
3. Nous demandons que l'aménagement des zones UD se fasse dans le cadre de ZAC- Zones d'Aménagement Concerté, ce qui permettrait des projets de grande ampleur, qui associeraient en outre les habitants et les associations à leur devenir. La densification doit se faire de manière utile et non contrainte.

4. Nous réitérons notre demande concernant le PPR et les études d'impact, guidée non seulement par souci technique mais aussi pour éviter les surcoûts ultérieurs.
5. Pour le PLD, nous demandons la mise en œuvre concrète d'un SCOT qui détermine les déplacements urbains (domicile – lieu de travail, domicile – zone de chalandise des commerces de proximité et des zones de commerces excentrées) et les déplacements vers les équipements culturels, sportifs, sociaux et de loisirs.
6. Pour le patrimoine culturel, nous demandons un recensement éclairé de tous les lieux publics et privés ; nous demandons que les destructions ne soient pas décidées que par les aménageurs et la municipalité mais que soient associées les habitants et les associations de manière à trouver des solutions positives. Nous rappelons que la municipalité devrait, à bon escient, user de son droit de préemption.