

## ENQUETE PUBLIQUE SUR LA MODIFICATION DU PLU D'ANTONY 2018

Avis défavorable à cette modification. En effet, en l'état, elle est insuffisante par rapport aux objectifs fixés, insuffisante par rapport aux problématiques actuelles et insuffisamment précise pour que le public puisse exprimer valablement son avis.

### 1. Une modification insuffisante pour la définition de l'urbanisme autour de la gare d'AntonyPole

#### a. Une zone UFd floue

Le règlement de la zone UFd proposée ne comporte que des spécifications générales, peu contraignantes. Sont ainsi dépourvus de portée normative les articles UFd-2, UFd-5, UFd-9 et UFd-14.

La compatibilité entre certaines spécifications (hauteur maximale des constructions de 40 mètres, art. UFd-10) avec les servitudes d'utilité publique (plan de dégagement de l'aéroport d'Orly) est surprenante.

Alors que d'autres zones prennent en compte l'exposition des logements au bruit (art UGa-2 et UGb-2 pour le secteur de la Croix-de-Berny), rien de tel n'est prévu pour la zone UFd alors même qu'elle est à moins de 200 mètres de l'autoroute A10 et qu'elle est située dans la zone d'exposition au bruit de l'aéroport d'Orly.

Le laxisme du PLU sur ces points ne permet pas à la puissance publique d'orienter l'aménagement de la zone vers un résultat harmonieux et humainement acceptable.

#### b. Une zone UFd coupée de son environnement

La zone UFd proposée est entourée de 3 zones (UD, Ufa, Ufb). Si la transition entre la zone UFd et la zone UD a été envisagée (limitation à 15 mètres de haut des constructions sur une bande de la zone UFd, elle-même doublée d'une bande sans constructions), ce n'est pas le cas des 2 autres zones UF. Or, sur ces 2 zones, les constructions destinées à l'habitation sont interdites. On devrait donc aboutir à une « île » de logements et de commerces au milieu d'un « océan » d'entrepôts. Une révision des règles concernant les zones Ufa et Ufb aurait du être entreprise à l'occasion de cette modification.

### 2. Une modification insuffisante par rapport aux problématiques actuelles de la Ville

#### a. Handicap

Presque toutes les zones comportent des spécifications relatives au stationnement de véhicules motorisés. Cependant, la quasi-totalité sont dimensionnés en emplacements standard (5,0 x 2,3 m), voire en emplacements réduits (classe B selon la norme NF P 91-120). Il serait logique de préciser dans chaque article de zone un taux minimal de places élargies (5,0 x 3, 3 m) pour personnes à mobilité réduite (5% par exemple) pour faciliter l'inclusion de ces personnes dans la communauté.

#### b. Risques d'inondation

Dans chaque zone ou presque, figure un article U\*-4.2.3 identique précisant que, s'agissant des eaux pluviales, « lorsque le « rejet zéro » [d'eaux pluviales dans le réseau d'eaux usées] n'est pas réalisable, le débit d'eaux pluviales rejeté dans le réseau d'assainissement doit faire l'objet d'une limitation fixée à 2 L/s/ha pour une pluie d'occurrence décennale sur le territoire d'Antony ». Cette spécification, peut-être logique il y a 20 ans, doit être examinée à la lumière des événements climatiques actuels et, bien sûr, futurs. Or, le secteur d'Antony est d'ores et déjà soumis à des précipitations d'un débit supérieur à 2 L/s/ha. En effet, l'orage du 21 juillet 1982 sur Vélizy était d'un débit de 2,8 L/s/ha. Et celui du 7 juillet 2001, comme celui tout récent du 11 juin 2018 (données chiffrées pas encore publiées), a entraîné le regorgement des égouts et du cours souterrain de la Bièvre sur une grande partie du territoire communal. La situation actuelle n'est donc pas satisfaisante. Il y a en conséquence une nécessité impérative de redimensionner le réseau d'eaux pluviales, de retenir les eaux pluviales à la parcelle, de créer des bassins de rétention, de limiter l'artificialisation des sols..., toutes choses pas évoquées dans cette modification du PLU, qu'il convient donc de compléter de façon rapide.

#### c. Mobilité urbaine

L'article UCc-12 différencie, pour les stationnements, le cas des logements « privés » (2 places par logement) et le cas des logements aidés (1 place par logement). Cette distinction n'est pas justifiée. Les rédacteurs du PLU estiment-ils que les ménages logeant en secteur privé ont forcément 2 voitures alors que ceux vivant en HLM n'ont nécessairement qu'un véhicule ? Cette logique de revenus s'oppose à une logique d'emploi : les personnes vivant en HLM ont sans doute plus souvent des emplois décalés ou postés, nécessitant des prises de service de nuit, alors que les gens logés en secteur privé ont vraisemblablement des horaires plus « administratifs » et donc mieux couverts par l'offre de transports en commun. Quoi qu'il en soit, le stationnement dans certaines artères du quartier du Noyer-Doré est d'ores et déjà impossible (Cf article sur le stationnement de la rue de la Caspienne dans Agora n°48).

### 3. Un dossier insuffisamment précis pour l'information du public

#### a. Cas du Pavillon de Hanovre

La modification proposée prévoit (Art N-2) que la destination du Pavillon de Hanovre pourra être modifiée conformément à l'article L.151-11 du Code de l'urbanisme, sans autre précision. La destination envisagée devrait être précisée pour que le public puisse valablement donner son avis.

#### b. Cas des places de stationnement des CINASPIC

Aucune règle n'est prévue pour les places de stationnement des CINASPIC des zones UCb (Art. UCb-12), UGe (Art UGe-12), UFa (Art UFa-12), UFb (Art UFb-12), UFc (Art UFc-12). Doit-on considérer qu'il n'est pas fixé sur ces zones de règles pour les CINASPIC, comme cela est explicitement mentionné pour la plupart des autres zones ? Par souci de sécurité juridique, une clarification s'impose.

#### c. Cas de l'attique

Le rapport de présentation précise, concernant la zone UCd, qu'il « convient de supprimer le cas de constructions avec un attique, cette notion n'étant pas définie dans le PLU ». Pourtant, l'article UFd-

10 proposé réintroduit cette notion d'attique, mais toujours sans la définir, pour l'application des hauteurs maximales. Au minimum, une définition dans l'annexe I apparaît indispensable.

d. Cas des CINASPIC

L'abréviation CINASPIC est explicitée dans l'annexe I (constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif) mais la définition ne figure pas. En l'absence de toute définition dans le droit positif et du fait d'une jurisprudence hésitante, une définition pratique pour l'application de ce PLU mériterait d'être donnée.

e. Cas de la ligne THT au-dessus des zones UFa et UFd

La ligne électrique THT figure au plan des servitudes d'utilité publique de ce dossier. RTE proscrit la plantation d'arbres de haute tige sous cette ligne. Pourtant, les articles UFd-7 et UFd-13 proposés prescrivent une densité minimale d'arbres de haute tige pour certaines parties de cette zone. L'opération d'enfouissement de la ligne THT à l'occasion des travaux de la ligne 18 est certes prévue mais il serait utile de clarifier ce point dans le dossier.

f. Cas de la zone N (Parc de Sceaux)

L'article N-2 (occupation et utilisation du sol soumises à des conditions particulières) comporte une liste de 5 occupations ou utilisations du sol (2.1 à 2.5). Cependant l'occupation 2.1 (aménagement ou confortement des constructions existantes), dans sa rédaction nouvelle proposée, ne comporte plus de condition particulière mais une limitation floue (extension « limitée »), pratiquement sans portée (peut-on concevoir une extension « illimitée » ?). Par ailleurs, l'utilisation 2.5 (changement d'affectation du Pavillon de Hanovre) n'est soumise qu'à un cadre légal (art L.151-11 du Code de l'urbanisme) mais le respect de la Loi est un principe général et ne peut être une condition « particulière ».