

De: ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~
Envoyé: vendredi 28 juin 2024 07:37
À: Enquete publiqueplu
Objet: Avis défavorable PLU Franconville

Monsieur le Commissaire enquêteur,

J'émet un avis défavorable quant à l'évolution du PLU de Franconville-la-Garenne. Les raisons sont détaillées ci-après.

Sites mutables.

Plusieurs sites sont identifiés comme pouvant faire l'objet de mutation vers des habitats collectifs. Si la densification fait sens notamment devant la nécessité de créer des logements sociaux et pour arrêter l'étalement urbain, elle doit être accompagnée et ne doit pas reproduire les écueils des projets récents. Ainsi, la création de parking en surface doit être proscrite et la surface totale en pleine terre des parcelles transformées conservée voire augmentée afin de :

- Proposer des logements avec un cachet important (notamment grâce aux espaces verts).
- Augmenter la résilience des futures constructions au changement climatique en réduisant le phénomène d'îlots de chaleur
- Limiter la charge sur le réseau d'eau pluviale en limitant l'imperméabilisation des sols.

Du point de vue patrimoniale, la destruction des maisons en meulières y compris celles qui sont considérées comme non remarquables doit être proscrite. Ces maisons constituent un patrimoine unique dont la destruction est irréversible et constitue pour la ville une perte patrimoniale importante et réduit significativement le cachet de la commune.

Enfin, l'aménagement d'habitats collectifs dans les zones à distance des transports en commun doit s'accompagner du renforcement des lignes de bus existantes, la création de nouvelles et le développement des infrastructures dédiées aux mobilités douces. La proposition d'alternative à la voiture permettra de réduire la place importante qu'elle occupe dans l'espace public, réduira le bruit, désengorgera les axes routiers et permettra, in fine, d'apaiser la ville. Les infrastructures encourageant l'utilisation de la voiture tendent également à exclure les personnes ne pouvant pas conduire de véhicules. L'utilisation des modes de transport individuels motorisés tend également à réduire l'attrait des commerces locaux, alors que la création d'espaces accessibles et avenants pour les piétons et mobilités douces tend à encourager l'utilisation des commerces locaux. L'agrandissement des trottoirs ne répondant pas à l'exigence de largeur de 1m40 minimum doit également être prévu pour encourager la marche à pied via la sécurisation des principaux trajets (entre la gare et le centre-ville, rue de la station, boulevard Maurice Berteaux par exemples). Le passage de la ville en zone 30 avec des aménagements permettant de réduire effectivement la vitesse moyenne des véhicules est également à envisager (rétrécissement de la chaussée...). La création d'aménagement pour les mobilités douces doit également s'accompagner d'une réflexion sur la continuité avec les communes limitrophes. La sécurisation des déplacements en mobilité douce permettra également d'encourager la réduction du nombre de véhicule par foyer et réduisant ainsi la pression sur le stationnement sur la voirie. Les projets d'habitat collectifs doivent proposer des garages à vélo suffisamment grand pour que chaque habitant puisse avoir un vélo.

L'impératif du changement climatique nécessite de prendre des dispositions fortes à tous niveaux, y compris local, pour réduire l'impact des activités humaines sur l'environnement et adapter la ville au changement climatique.

A ce titre, j'émet les réserves suivantes sur les sites mutables identifiés :

- Pour tous les sites, la préservation des zones en pleine terre doit être garantie, la surface totale des zones en pleine terre et artificialisées doit rester le même avant et après la transformation des parcelles concernées.
- La transformation des sites à proximité de la RD14, doit s'accompagner d'une transformation en profondeur de la RD14 via la création de pistes continues et séparées des voies de circulation automobile dédiées aux mobilités douces, et l'augmentation de la desserte des transports en commun. L'ajout d'habitat collectif dans une zone dont la circulation automobile est saturée augmentera la congestion et les troubles liés à l'utilisation en milieu urbain denses (bruit, pollutions...) et accentuera la coupure urbaine de part et d'autre de la départementale.
- La transformation des sites à proximité de la gare entrainera la destruction de maisons en meulière, et donc constituera une perte de patrimoine nette pour la ville. Particulièrement, les zones identifiées au niveau de la rue de la station et de la chaussée Jules César. De même, au niveau de la place de république, rue Henri Barbusse et de la rue Charles Buger. On note que le choix des photographies pour illustrer ces zones dans le document 2.1 « diagnostic et état initial de l'environnement » ne montrent que les bâtiments les moins flatteurs des zones identifiées.

Les écueils à ne pas reproduire et dont le PLU doit intégrer les dispositions pour l'éviter sont l'artificialisation quasi-complète avec la création de parking en surface de la rue de la station et la rue Pierre Delalet créant des logements peu qualitatifs (Rez de chaussée avec vue sur parking) et un îlot de chaleur non résilient face aux vagues de chaleurs à venir. Il en va de même pour le projet de construction en cours de finition entre la rue Pierre Delalet et la rue Maurice Dalesme qui a artificialisé une large zone. Les habitats collectifs présents à l'ouest de l'épine guyon sont représentatifs de ce que le PLU devrait viser en termes de répartition des espaces verts voire en pleine terre et des espaces artificialisés avec les parkings en surface à proscrire et à conserver exclusivement en dessous des bâtiments construits.

Règlement

Concernant toutes les zones, vis-à-vis de l'objectif de conserver des îlots de fraîcheur, la création de nouveau parking en surface doit être proscrit. Si des parkings existants sont réaménagés, l'utilisation de matériaux perméables doit être rendue obligatoire. Cela permettra de réduire la charge sur le système de récupération des eaux pluviales et réduire l'effet îlot de chaleur. Par ailleurs les larges parkings de surface dans les zones commerciales réduisent fortement l'attrait de la ville et découragent l'accès à pied de ces commerces.

Ainsi, les règles d'espace en pleine terre et d'imperméabilisation des zones urbanisées doivent être équivalentes à la zone urbanisée la plus contraignante à savoir la zone Ui. Pour les zones commerciales et accueillant du public (zones Ua, UCv et Ue), la surface de stationnement dédiée aux mobilités douces doit également être augmenté pour pouvoir accueillir également des vélos cargos.

Si l'augmentation de la surface minimale en pleine terre est positive dans le cadre de la lutte contre les îlots de chaleur et la réduction de l'imperméabilisation des sols, la ville doit se donner les moyens de lutter contre les artificialisations sauvages dans les secteurs résidentiels.

Le changement climatique amène une pression beaucoup plus importante sur les ressources en eau. La ville disposant d'une piscine collective, la construction de piscine individuelle doit être proscrite dans toutes les zones pour limiter la consommation d'eau potable en cas de sécheresse.

Concernant la zone Ui, l'évolution des règles visant à limiter les aberrations liées à une artificialisation intensive suite à des divisions de parcelle est positive. Toutefois, la réduction de la hauteur maximale au faitage de 20 % (de 10m à 8 m) et de 14 % pour la hauteur à l'égout du toit n'est pas cohérente avec les hauteurs constatées des maisons du secteur notamment dans les zones identifiées « habitat diffus dense »

dans le diagnostic territorial paragraphe 2.A. Pour exemple, dans la rue Xavier Privas, 60% des maisons dépassent la hauteur de 8m. Le PLU doit être mis en cohérence avec les dimensions réelles des habitations dans les quartiers concernés quitte à créer des sous-zones. Par ailleurs, cette limite de 8m risque d'inciter à des agrandissements « horizontaux » plutôt que « verticaux » en privilégiant la consommation d'espace en pleine terre jusqu'à atteindre la nouvelle limite de 50% de l'unité foncière. Ce qui rentre en contradiction avec l'objectif de préserver les espaces en pleine terre. La volonté de conserver un ensemble cohérent architecturalement n'a pas non plus lieu d'être vu l'hétérogénéité des constructions à Franconville. Si le souhait par la réduction de la hauteur maximale des bâtiments est de limiter la densification des quartiers, des dispositions pourraient être inscrites dans le PLU pour limiter les possibilités de transformer un habitat individuel en habitat collectif. Enfin, concernant le retrait de 5 m par rapport à l'alignement imposé aux portes d'entrée de garage, une exception devrait figurée dans le PLU pour les garages construits dans le prolongement de l'habitation existante.

Cordialement,



Habitant de Franconville

