

# Avis sur l'élaboration du futur PLUi GPSO

## Vision générale

Le point défini comme prioritaire dans plus de 70% des réponses du public à l'issue de l'enquête préalable menée auprès des habitants de GPSO fin 2021 est la préservation et l'amélioration de la « nature en ville ». La qualité de vie sur le territoire est jugée plus importante que la densification.

Compte tenu de l'urgence environnementale qui va modifier notre cadre de vie et s'impose chaque jour davantage dans les préoccupations de nos concitoyens, **nous attendons que la mise à jour de nos règles d'urbanisme débouche sur un PLUi de rupture**, apte à répondre aux enjeux climatiques qui se profilent sur nos territoires à courte échéance et aux enjeux de « résilience des villes ». La rapidité de mise en œuvre de ses nouvelles orientations et le pilotage de ses actions sont d'ailleurs un sujet de préoccupation, tant l'urgence d'agir concrètement devient cruciale.

La densification (tout comme la Métropolisation ou le concept de « ville-mère ») n'est pas un objectif en soi, mais une contribution raisonnable à la demande sociale. L'attachement à la « commune » et aux « quartiers » a été fortement plébiscité par les habitants de GPSO.

Les points-clés que le PLUi se doit d'adresser, sont à notre sens les suivants, sachant que chacun d'eux devra intégrer la recherche de **justice sociale** et de **mixité sociale, fonctionnelle et générationnelle** :

- 1) **Lutter contre le réchauffement climatique.**
- 2) **Améliorer la résilience des villes** au réchauffement futur prévu par les climatologues pour assurer à long terme sécurité et santé des citoyens.
- 3) **Permettre à la biodiversité de se développer** sur le territoire au lieu de se contracter comme c'est actuellement le cas.
- 4) **Réduire la pollution de l'air** (éliminer les pics de pollution du territoire dépassant les normes européennes dans les 5 ans qui viennent) et **Œuvrer pour le basculement rapide vers les modes de mobilité douce et décarbonée** (réseau collectif, intermodalité, mobilité douce, politique de stationnement ...).
- 5) Répondre à la demande d'amélioration de la qualité de vie et au concept de la « **ville du ¼ heure** ».
- 6) **Limiter et freiner la densification** : éviter le recours à la construction neuve en mobilisant tous les efforts sur la réhabilitation du bâti, prioritairement pour lutter contre le mal logement et le logement insalubre.

## Table des matières

Vision générale .....	1
1 Introduction & contexte.....	2
Comment va se construire notre futur PLUi ? .....	4
2 Lutte contre le réchauffement climatique et densification .....	4
3 Densification.....	7
4 Résilience des villes au changement climatique .....	8
5 Pollution, santé, transports.....	9
5.1 Problèmes du chauffage au bois .....	9
5.2 Mobilité.....	9
5.3 Stationnement résidentiel sur la voie publique .....	11
6 La ville du ¼ d’heure.....	12
6.1 Définition et concept .....	12
6.2 Économie et commerce.....	13
7 Biodiversité.....	13
7.1 Transition écologique .....	13
7.2 Trame noire .....	14
7.3 Espaces naturels et biodiversité .....	14
7.4 Espaces de pleine terre.....	16
7.5 Gestion de l’eau .....	17
8 Mixité sociale.....	17
9 Commentaires dans le but d’améliorer le processus de concertation du PLUi.....	18

## 1 Introduction & contexte

Grand Paris Seine Ouest (GPSO) s’est lancé dans l’élaboration de son PLUi ([Plan Local d’Urbanisme intercommunal](#)) qui doit être mis en application fin 2024.

Ce PLUi va façonner le territoire des 8 communes de GPSO, dont Chaville, et ce, pour les 15 ans à venir. Rappelons que le PLUi fixe des règles concrètes qui permettent entre autres de valider ou non un permis de construire. Il remplacera les [PLU](#) des communes de GPSO actuellement en vigueur.

Le PLUi se doit de respecter nombre de documents dont quatre d'entre eux sont directement en amont : le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale produit par la Métropole Grand Paris), le PLH (Plan Local de l'Habitat), le PCAET (Plan Climat, Air, Energie, Territorial), et le PLM (Plan Local des Mobilités qui n'est pas encore disponible). Les divers documents en amont s'articulent suivant la figure ci-dessous.

## Articulation du PLUi avec les documents cadres de la planification

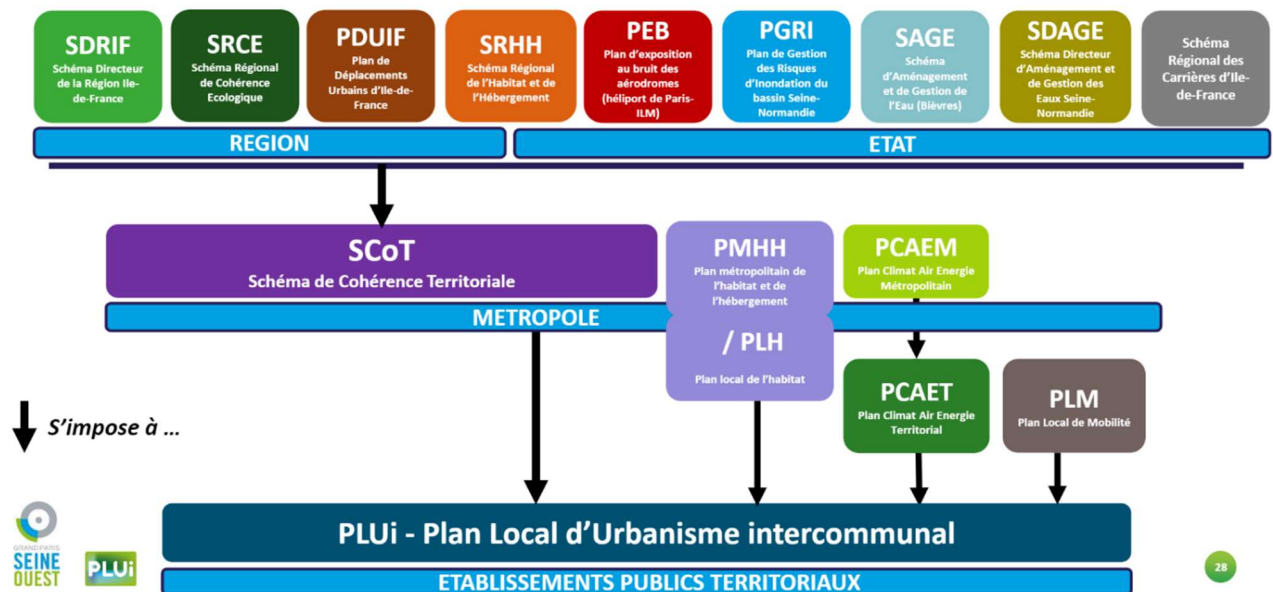


Fig. 1 : Articulation du PLUi avec les autres documents cadres

Pour simplifier on se concentrera ici sur les quatre documents directement en amont que l'on vient de citer, puisque ceux-ci doivent respecter ceux qui les précèdent. Par exemple, le SCoT, qui semble le plus important, doit respecter le SDRIF (Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France, de 2013), ainsi que le SRCE et les suivants jusqu'au Schéma Régional des Carrières d'Île-de-France. On voit que le PLUi ne doit s'opposer ni au SCoT, ni au PLH, PCAET et PLM qui sont tous les quatre au même niveau. Ces documents fixent les grandes orientations sur la démographie, le tissu industriel et commercial, l'habitat et logement, les mobilités, la qualité de l'air, l'énergie, les émissions et séquestrations de Gaz à Effet de Serre (GES), ainsi que la résilience des villes au réchauffement climatique et la gestion du patrimoine.

A ces documents cadres, s'ajoute l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) inscrit au plan biodiversité 2018 du gouvernement. Atteindre l'objectif « zéro artificialisation nette » appelle des mesures ambitieuses car il suppose de revoir les documents d'urbanisme. Concrètement, la consommation d'Espaces de Nature Agricoles et Forestiers (ENAF) identifiés par le Mode d'occupation des sols (MOS) doit diminuer de moitié en 2030 puis en totalité en 2050. Or, à l'exception des forêts domaniales, tous les espaces de nature (parc, jardins publics ou privés, berges de la Seine etc...) dans la partie dense de la région parisienne (dont GPSO) sont considérés comme artificialisés, par opposition aux ENAF en grande couronne. Cette vision sans nuances n'inclut aucune notion de valeur écologique des sols, ni de considération de leur utilité pour contrer les risques climatiques ou pour lutter contre la perte de biodiversité

ordinaire. Ce sont des zones en pleine terre souvent arborées et contribuent à des continuités écologiques indispensables en zone urbanisée. Leur classement en tant qu'espaces artificialisés n'est pas adapté. C'est pour cette raison que les objectifs de "Zéro perte nette de biodiversité voire de gain de biodiversité" et d'obligation de compensation écologique" introduits dans la loi 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, s'appliquent en zone dense donc dans GPSO.

## Comment va se construire notre futur PLUi ?

Le processus propre au PLUi, et son planning font l'objet de la figure ci-dessous.

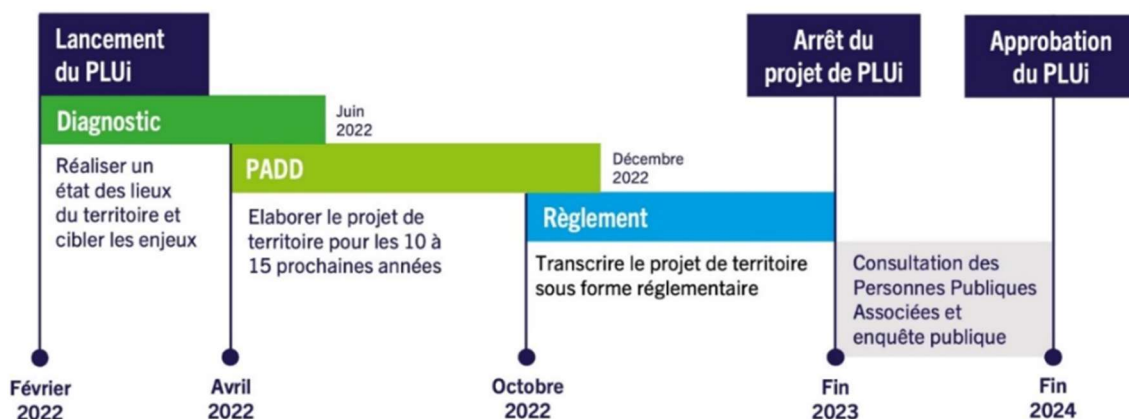


Fig. 2 : Planning de l'élaboration du PLUi de GPSO

La phase « diagnostic » se termine fin juin 2022 et débouche sur le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) de GPSO (voir figure 2 ; le PADD donne les grandes lignes d'orientation du PLUi ; elles ne doivent pas contredire les documents amont). Le présent document vise à contribuer à la phase diagnostics et au PADD en explicitant notre vision pour le développement du territoire.

## 2 Lutte contre le réchauffement climatique et densification

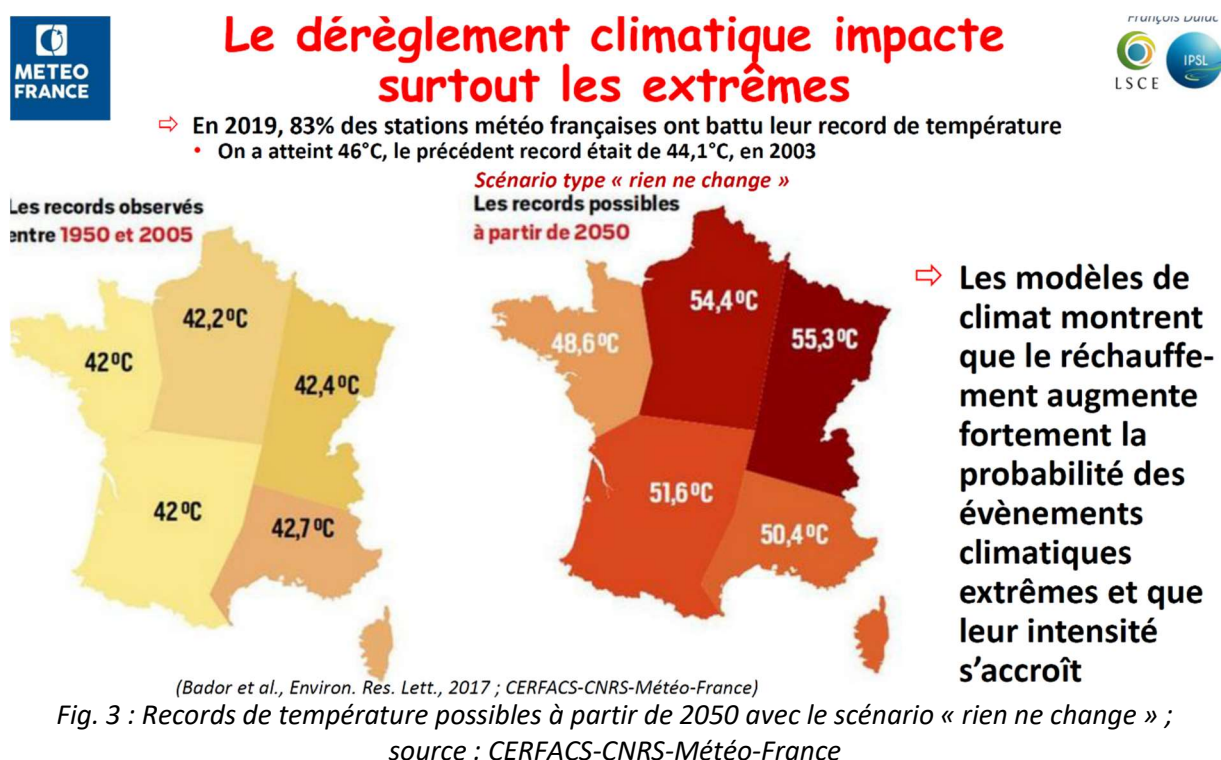
Le réchauffement climatique est dû à nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Deux volets contribuent au bilan carbone du territoire. L'un est bénéfique, c'est la séquestration de CO<sub>2</sub>, l'autre est négatif, ce sont les émissions de GES, principalement du CO<sub>2</sub>.

La séquestration provient de l'accroissement biologique des forêts (39% de GPSO), des arbres hors forêts (espace public et privé), ainsi que des sols vivants (en forêts, prairies, et espaces de pleine terre en ville). Ces types de séquestration de carbone absorbent une part des émissions de CO<sub>2</sub> du territoire. Etant de faible surface et densément peuplé, notre territoire GPSO a un fort déficit de séquestration par rapport à ses émissions.

Les émissions sur lesquelles le PLUi peut agir sont principalement la construction (environ 25%), les transports; le chauffage urbain et la climatisation des logements et bureaux ; la publicité encourageant la consommation en général, notamment celle de biens très émetteurs de GES (automobiles 4x4, produits de luxe, vols aériens, etc).

La lutte contre le réchauffement climatique ne peut plus être ignorée (la neutralité carbone en 2050 est inscrite dans le [pacte vert pour l'Europe](#)). Toute mesure, toute action doit prendre en compte cette dimension car nous voulons arriver à l'objectif affiché. Notre territoire est un des plus riches de France. Jusqu'à présent, on constate que les plus riches sont à l'origine des plus fortes émissions de GES. Nous avons donc un des plus forts potentiels de réduction de ces émissions en France et devons devenir pionniers en émettant moins. Les actions de GPSO et la publication de son PCAET ne nous ont pas convaincus : des objectifs beaucoup trop faibles, encore calés sur une diminution de -40% des GES d'ici 2030 alors que l'Europe s'est imposée dans le cadre du pacte vert une diminution de -55% à la même échéance ; un plan d'actions et un système de pilotage insuffisants.

Des changements climatiques importants sont attendus. Les prévisions des climatologues se sont montrées très fiables jusqu'à présent. Les modélisations climatiques des scientifiques<sup>1</sup> montrent que les futures vagues de chaleur vont augmenter en intensité, fréquence et durée, auprès desquelles l'été 2003 sera bientôt considéré comme relativement frais et de courte durée. Des températures extrêmes incompatibles avec la survie humaine à l'extérieur sont possibles à partir de 2050 si une action rapide dans les 3 à 5 ans qui viennent ne nous amène pas sur une trajectoire de neutralité carbone en 2050. **Nous ne voulons pas subir ces conditions climatiques et les menaces qui les accompagnent**, que ce soit pour nous même ou pour nos enfants. Ceci est la priorité.



<sup>1</sup> LSCE (Laboratoire de la Science du Climat et de l'Environnement)

Le SCoT affiche un objectif de 38 000 nouveaux logements en moyenne par an, et 22 700 nouveaux logements sociaux pour la métropole. Les objectifs de densification qui seraient ainsi imposés au territoire par le SDRIF ou le SCoT doivent être justifiés, car.

- Faut-il densifier pour accueillir un flux de population inévitable (et l'est-il encore après passage du Covid ?)
- ou est-ce une volonté politique (et dans ce cas avec quels objectifs ?),
- ou bien encore l'objectif est-il de limiter l'étalement péri-urbain ?

**Nous ne pouvons prendre « pour acquis » un tel objectif de densification** qui pose de nombreux défis écologiques et conditionne les solutions à mettre en œuvre (et l'acceptation même de cette densification).

Le BTP est responsable à lui seul de 25% des émissions de GES. La décroissance rapide de ces émissions pour les réduire de -55% en 2030 (pacte vert Européen) et le « net zéro carbone » en 2050 nous impose d'arrêter le plus vite possible toute activité de construction non indispensable et de concentrer nos efforts sur la réhabilitation du bâti déjà existant. En tenant compte des 2 à 3 millions de logements vacants (dont 6 à 700 000 dans les villes moyennes), **le besoin de bâti neuf n'est pas avéré**. Au XXIème siècle, il va falloir composer avec le bâti existant. Cette tendance est déjà prise en compte par les acteurs industriels comme Bouygues Construction qui prévoit de consacrer 95% de son activité à la rénovation d'ici 2050, contre seulement 5 à 10% aujourd'hui <sup>(2)</sup>. Cette transformation ne va pas assez vite (le bâtiment est déjà en retard sur les objectifs de la politique nationale bas carbone). **Notre PLUi se doit donc d'encadrer et d'amplifier ce mouvement** en n'autorisant que des opérations de rénovation sur bâti existant et en ne permettant les chantiers de constructions neuves que par exception, dans cas extrêmement limités et encadrés.

Une analyse de la capacité de densification sur cette base devrait être menée (rénovation des logements inoccupés et/ou vacants, réorganisation des espaces) pour indiquer une cible de population à terme. **Il n'y a pas de sens a priori (ni de justification) à se donner une cible de population ex-nihilo** comme il est proposé dans le SCoT (38 00 nouveaux logements / an). **C'est l'analyse du potentiel du bâti existant qui doit nous indiquer une cible de densification possible**. La cohérence de cette politique « zéro construction neuve » du PLUi sera à intégrer et à analyser dans la prochaine révision du PCAET rendue nécessaire pour intégrer les objectifs décidés au niveau européen de -55% des GES d'ici à 2030 (contre -40% seulement dans le PCAET actuel). Cette analyse permettra peut-être de dégager une enveloppe carbone marginale pour la construction neuve.

En termes de matériaux, compte tenu de sa forte empreinte carbone et de l'épuisement des ressources, le béton devra être réservé aux grandes infrastructures ; **le secteur du bâtiment doit prioritairement avoir recours à des matériaux moins générateurs de GES** et de ressources épuisables comme par exemple le bois, ou à des matériaux biosourcés ou recyclés. Au-delà, de véritables filières de réemploi doivent être mise en place au niveau du territoire comme le font déjà la Ville de Paris et l'EPT Est Ensemble. Cette démarche contribue à faire baisser fortement le volume de déchets générés par la construction.

---

<sup>2</sup> Cf article « Habitat : un modèle à déconstruire pierre par pierre » dans Le Monde du 04/06/2022.

L'optimisation des structures existantes (logements, bureaux vides...) doit être explicite et contraignante dans le PLUi. À titre d'exemple sur Chaville nous pouvons citer le *Square*, le 855 Av. Roger Salengro, les créneaux, voire l'Atrium...

Il conviendra également d'imposer lors des réhabilitations (ou lors des rares constructions neuves) la réalisation de logement à une haute performance énergétique (voire des logements à énergie positive). Les constructeurs, lors du dépôt du permis de construire, doivent s'engager sur la consommation énergétique par logement (engagement de résultat pouvant être pénalisé en cas « d'erreur ») pour une température donnée (par exemple 19 degrés).

### 3 Densification

L'attractivité du territoire se traduit par une demande de logement. Cette demande, qui ne pourra peut-être pas se réaliser pour tous, doit prioritairement **prendre en compte la réduction des trajets domicile-travail** de façon à tendre vers le modèle de « **ville du ¼ d'heure** ». Le présent modèle presque entièrement basé sur la loi du marché des logements ne permettra pas de réduire les trajets. Il ne permet pas la mixité sociale et repousse en périphérie les personnes les plus vulnérables. Comme expliqué précédemment, nous devons prendre notre part à la lutte contre le mal logement et répondre aux besoins du personnel soignant, des instituteurs et des employés de bureau qui souhaitent habiter près de leur lieu travail. Cela contribue à ne pas condamner le territoire à devenir un désert médical et à voir se détériorer les services publics.

La densification doit pouvoir se faire de façon sélective en rénovation, surélévation pour d'anciens immeubles plus bas que les immeubles voisins. **La densification n'est pas un objectif en soi, mais une contribution raisonnable à la demande sociale.** Elle doit résulter de l'analyse du potentiel de réhabilitation du bâti existant, en évitant le recours à la construction neuve comme expliqué au §2.

Densifier de façon acceptable suppose des règles précises pour **préserver et étendre les espaces collectifs, la végétalisation, les percées visuelles (ou cônes de vue) et les « respirations »**... Si une densification est envisagée, cette partie du PLUi est vitale pour préserver notre territoire (respect de l'existant, résilience...). À titre d'exemple :

- Opter pour une densification raisonnée suppose des respirations architecturales, des percées visuelles, des espaces collectifs et verts...
- Rendre obligatoire les hauteurs de bâtis avec l'environnement. Une frontière entre des zones soumises à des règles différentes doit faire l'objet de règles spécifiques (étalement des constructions).
- renforcer la notion de quartier (cf. ci-dessous).

Densifier, mais avec quelle typologie de logement ? Nous estimons, par exemple, qu'il faut permettre un parcours résidentiel local (une famille qui s'agrandit doit pouvoir rester dans son quartier, sa ville).

La population de Chaville est passée de 18 576 en 2007 à 21 457 en 2020 soit une augmentation de plus de 15%, ce qui est supérieur aux prévisions du PLU actuel. **Cette densification, mal vécue par les habitants,** doit soit se ralentir, soit obéir à des règles strictes qui la rende acceptable. Les priorités du siècle pour la ville sont la lutte et la résilience contre

le réchauffement climatique, l'élimination de la pollution et l'amélioration de la biodiversité. Le modèle d'une métropole en croissance, toujours plus grande, toujours plus dense n'est pas soutenable à l'infini.

La **notion de quartier** et le concept de « ville du 1/4h » tel que nous les décrivons plus loin est un élément de réponse, notamment en permettant une migration vers les mobilités douces. La végétalisation de l'espace public pour lutter contre les îlots de chaleur est indispensable et apparaît clairement dans le SCoT.

**Nous souhaitons que ces intentions se traduisent par des faits** : contraintes claires dans le règlement, indicateurs de suivis dans le pilotage de la collectivité ... Le PCAET devrait être l'outil de pilotage pertinent mais il ne nous paraît pas en l'état suffisamment élaboré et contraignant pour servir de référence sur ce sujet.

## 4 Résilience des villes au changement climatique

Entre densifier et rendre la ville plus résiliente aux aléas climatiques (et aux aléas techniques qui en découlent comme les coupures d'électricité, les ruptures de chaînes d'approvisionnement, etc...), la **résilience du bâti** (en rénovation comme en neuf) **doit être une priorité** :

- Climatisation passive (sans apport d'énergie externe) en jouant sur la structure du bâtiment (circulation naturelle d'air, orientation du bâtiment, structure de la façade, végétalisation des parois, puits canadiens...)³. Ceci contribue aussi à la lutte contre le réchauffement climatique.
- Réappropriation des sous-sols pour leur fraîcheur naturelle (sujet à étendre au cas des bâtiments publics et des carrières)

La résilience des bâtis doit permettre de **restreindre voire bannir la climatisation active (électrique)** car celle-ci augmente la température des villes et met sous contrainte le système électrique déjà particulièrement fragilisé en période caniculaire.

Le premier critère qui détermine l'empreinte carbone d'un bâtiment, largement devant les matériaux employés, est la durée de vie effective du bâti. Il est donc fondamental de s'assurer que les rénovations ou les (rares) constructions neuves intègrent toutes un potentiel **d'évolutivité du bâti** (modularité ...) et d'adaptation leur permettant de s'accorder à plusieurs cycles d'usage. Il conviendra donc d'imposer une réversibilité des nouveaux bâtis collectifs et des infrastructures (capacité à supporter d'autres usages en engageant des frais de transformation raisonnables). Il s'agit bien là d'une obligation qui pourrait se traduire par le chiffrage, avant la construction, des frais de transformation sur la base d'un scénario plausible.

Rappelons que **la densification des villes de GPSO aurait aussi un impact négatif sur leur résilience au changement climatique** : augmentation de la minéralisation urbaine et des îlots de chaleur, immeubles en hauteur dépendants d'apport énergétique externe pour le

---

<sup>3</sup> Encourager l'installation de toitures-terrasses végétalisées : ces installations jouent aussi un rôle de climatisation thermique (lutte contre le réchauffement) et de rétention d'eau lors des gros orages. Ces installations bénéficient également à la biodiversité de la ville.



fonctionnement d'équipements vitaux (fourniture en eau, ascenseurs, ...), dépendance accrue de la population vulnérable pour les services et produits de première nécessité. Il convient en outre d'empêcher que sous prétexte d'un besoin de densification qui reste à justifier, celle-ci se fasse **au détriment de surfaces non bâties pouvant potentiellement contribuer à la renaturation de la ville.**

## 5 Pollution, santé, transports

Nous demandons expressément à GPSO de nous fournir toutes les données et cartes en leur possession montrant la pollution de l'air et la pollution au bruit du territoire et l'évolution de ces pollutions au cours du temps.

### 5.1 Problèmes du chauffage au bois

**Le bois-énergie, bien que renouvelable a beaucoup d'inconvénients, notamment pour la lutte contre la pollution, contre le réchauffement climatique ou contre l'extinction de la biodiversité forestière.** Le mot renouvelable est trompeur en ce qui concerne la lutte contre le réchauffement climatique<sup>4</sup>.

Le chauffage urbain au bois, alors qu'il ne constituait que 5% de l'énergie de ce secteur en 2015, provoquait 85% de la pollution aux particules PM10 et PM2,5 du secteur en 2015 d'après les résultats de l'étude scientifique publiée par AirParif. La progression exponentielle de ce type de chauffage subventionné par l'état, et l'absence de nouvelles données scientifiques, sont inquiétantes. Rappelons que la pollution du chauffage urbain est, avec les transports (50% pour chacun d'eux), responsable d'environ 10 000 morts prématurées par an en Île-de-France.

Brûler du bois émet beaucoup plus (près de trois fois plus) de CO2 que brûler du gaz naturel. De plus, le laisser vivant en forêt permet de séquestrer du CO2 au lieu de l'émettre dans l'atmosphère.

L'exploitation forestière n'est pas du domaine de GPSO, mais son intensification récente pour couvrir la demande en bois-énergie compromet l'écosystème forestier actuel en plus de défigurer nos forêts pour les habitants du territoire.

En conséquence, nous encourageons GPSO à promulguer la géothermie, les pompes à chaleur qui servent aussi à la climatisation l'été, ou même le gaz naturel qui coûtent beaucoup moins en termes de CO2 et de vies humaines (pollution), plutôt que le bois pour le chauffage des habitations et surtout les chaufferies collectives et industrielles.

### 5.2 Mobilité

Les transports sont responsables de 50% de la pollution aux particules fines qui provoque 10 000 morts prématurées de franciliens tous les ans. La part modale de l'automobile doit se

---

<sup>4</sup> J-C. Denard ; « Les forêts sont-elles des sources d'énergie bénéfiques pour le climat ? ».

reporter sur les autres modes de transport. Les trajets domiciles-travail doivent diminuer pour que ce report sur la marche, le vélo et les transports en commun, s'accélère.

Les **mobilités douces et les TC (Transports Collectifs) doivent être une priorité** inscrite dans le futur PLUi. Dans l'enquête préalable, les habitants ont exprimé une forte demande en matière de Transport Collectif (62%) et de mobilité douce (vélo, marche) (37% et 40% respectivement). Les transports constituent aussi une part importante des émissions de GES, environ 25%.

Nous proposons la mise en place effective des actions suivantes :

- Développement de **l'intermodalité entre les mobilités actives (vélo, marche à pied) et les transports en commun.**
- **Amélioration qualitative des transports en commun.** Nous constatons par exemple, que Chaville dispose sur le papier d'un riche réseau de transport collectif. Las, dans la réalité les usagers constatent quasi quotidiennement des dysfonctionnements (trains supprimés ou retardés ; bus irréguliers...). La fréquence prévue est en outre notoirement insuffisante en soirée, avec des temps d'attente de l'ordre de la ½ h entre chaque train à partir de 20h. Dans ces conditions, la solution TC ne peut être réellement attractive pour remplacer le véhicule individuel. GPSO peut agir pour compléter l'offre de transport francilienne avec des solutions de rabattement sur des nœuds de mobilité (Grand Paris Express par exemple).
- La mise en gratuité totale des transports en commun et l'aménagement des zones d'accès sont des actions à gérer par la Région. La question sur le « réseau GPSO » pourrait être posée ?
- Au-delà de notre propre PLUi, il faudrait aussi se questionner sur la faiblesse des connexions de banlieue à banlieue.
- Mise en place **d'itinéraires cyclables sécurisés et sans discontinuité** (voir par exemple le cauchemar du pont de Sèvres pour les cyclistes depuis des années). C'est lorsque le parcours est sécurisé que les moins téméraires prennent leur vélo. Il est donc nécessaire de mettre en cohérence les plans vélos des différentes collectivités territoriales.
- Pour tous les parkings publics, les **vélos doivent pouvoir disposer d'au moins 50% du nombre des emplacements prévus pour les voitures**, un vélo stationné prends beaucoup moins de place qu'une voiture. Ceci encouragera l'utilisation du vélo pour les petits déplacements quotidiens.
- Pistes cyclables « inclusives » (enfants, seniors, personnes en situation de handicap...).
- Pour faciliter les parcours à pied du quotidien (et pas seulement la randonnée ou la balade), il est nécessaire de **préserver et restaurer les sentes**. Nous plaidons également pour « la **libération des trottoirs** » (sans plots, poteaux, poubelles, voitures mal garées, panneaux publicitaires...), que les poussettes, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, puissent parcourir la ville en toute sécurité.
- Création de hubs de mobilités dans les parkings publics et de bureaux pour permettre **l'auto-partage** : flotte partagée des entreprises, free-floating, recharge des véhicules électriques...
- **L'accessibilité pour les véhicules PMR** (Personne à Mobilité Réduite) : aujourd'hui les normes ne permettent pas, sur certains axes trop étroits, de créer des places PMR

par exemple à proximité immédiate des écoles. Dans ce cas il faudrait créer des emplacements « réservés ».

### 5.3 Stationnement résidentiel sur la voie publique

L'espace public est très contraint dans nos villes. Notre objectif est **d'éliminer le stationnement sur voirie** pour permettre de **libérer de l'espace pour les mobilités douces** (piétons, vélo...) et de **développer notre patrimoine arboré**, condition nécessaire à la résilience de nos villes aux futures canicules, qui ne sont pas un risque mais une certitude. C'est une priorité qui doit se décliner dans le règlement du futur PLUi.

Une telle politique suppose un renforcement de l'offre de transports collectifs (y compris les intermodalités et les lieux d'interconnexion), une adaptation du territoire aux circulations douces notamment le vélo (pistes cyclables et emplacements de parking vélo) et la marche (ce qui est aussi une demande forte exprimée lors de l'enquête préalable).

A moyen terme, il s'agit de bien de reporter l'usage du véhicule individuel vers d'autres modalités de transports douces et décarbonées (Transport en Commun, vélo, marche...) ou partagées (covoiturage, auto partage...). La gestion de l'évolution du stock de parking dans cette période de transition doit être un facteur incitatif pour réduire le recours au véhicule individuel. **Notre priorité n°1 est la suppression des stationnements passifs en surface à une échéance la plus brève possible.** Des mesures incitant les automobilistes à stationner chez eux ou dans les parkings existants et/ou à utiliser d'autres formes de mobilité sont nécessaires. Par exemple :

- **Rendre payant le stationnement sur l'espace public.**
- **Réduire le nombre de places de stationnement** disponibles sur l'espace public (jusqu'à ne conserver à terme que quelques espaces de stationnement de courte durée).
- favoriser pour les résidents l'accès aux parking en sous-sol souvent inutilisées (abonnement privilégié)
- favoriser la mutualisation des véhicules
- Rendre possible la substitution de places de stationnement par des solutions d'auto-partage comme c'est le cas à Strasbourg
- La transformation de garages privés en pièces d'habitation ne devra être autorisée que si elle ne conduit pas à stationner le véhicule sur l'espace public.

Ces mesures ne devront être déployées qu'en coordination très étroite avec le renforcement de l'offre de transports collectifs (y compris les intermodalités et les lieux d'interconnexion), et l'adaptation du territoire aux circulations douces dont notamment le vélo (pistes cyclables, parkings sécurisés près des gares et des arrêts de bus, ...) et la marche à pied (ce qui est aussi une demande forte exprimée lors de l'enquête préalable).

D'autre part, **le stationnement en sous-sol est facteur de grande nuisance** : renchérissement du coût de la construction, impact carbone très élevé en raison de la forte consommation de béton, modification des flux d'eau naturels, obstruction des terrains en surface de « pleine terre », obsolescence programmée des ces espaces consacré à un mode de transport voué à régresser alors les espaces en sous-sols devraient être valorisés dans la lutte contre les effets des canicules... Nous demandons une analyse de l'état des lieux des places de parking en sous-

sol inutilisées<sup>5</sup> et de la capacité de report des besoins actuels de stationnement vers ces capacités inutilisées et nous appelons à une très forte **limitation de la création de parking en sous-sols** à un terme qui sera fonction des résultats de cette analyse et ne menace pas notre premier objectif de dégager l'espace public du stationnement passif.

Les emplacements de parking doivent être dimensionnés pour les voitures de taille « normale » (par exemple, encombrement dans les trois dimensions L, l, h inférieur à celui de 80% des véhicules particuliers vendus en France, en excluant les véhicules utilitaires, SUV et 4x4). Pour la livraison des commerces, si les gros camions sont à proscrire, il faudra prévoir les emplacements de livraison pour des véhicules de livraison adaptés à la ville et aux commerçants. Les supermarchés doivent prévoir leurs propres emplacements de livraison en dehors de l'espace public.

Le nombre de voitures doit diminuer progressivement, qu'elles soient thermiques ou électriques, elles occupent trop de place sur l'espace public qui pourra ainsi être reconverti pour créer les villes résilientes et apaisées de demain. La conversion des parkings souterrains doit être anticipée : espaces de stockage pour artisans et commerces, refuges pour les personnes les plus exposées pendant les canicules sévères des années qui viennent.

## 6 La ville du ¼ d'heure

Ce thème répond à la demande d'amélioration de la qualité de vie exprimée par plus de 70 % des répondants de l'enquête préliminaire.

### 6.1 Définition et concept

Une « ville du ¼ d'heure » se situe à l'intérieur d'un espace apaisé où **les habitants peuvent en un quart d'heure et sans voiture, accéder aux commerces de base et autres destinations importantes dont ils ont fréquemment besoin** (boulangerie, épicerie, pharmacie, transports en commun, médecins, etc). Ceci nécessite une définition plus rigoureuse pour pouvoir ensuite identifier et cartographier les quartiers qui y répondent avant d'en créer de nouveaux en favorisant l'installation de services manquants et de cette façon couvrir progressivement tout le territoire.

La ville du ¼ d'heure offre une mixité (fonctionnelle, sociale, intergénérationnelle), en plus des commerces et services de proximité. C'est aussi un espace de vie apaisé.

Cette notion qui nous paraît désormais plus réaliste avec l'évolution des modes de travail, des modes de déplacement... nous semble particulièrement intéressante car elle offre de multiples avantages : limiter les déplacements et leur empreinte carbone, faciliter la mixité intergénérationnelle pour les personnes peu mobiles, faciliter et promouvoir une migration vers la mobilité douce (marche, vélos, transports en commun), renforcer les solidarités et donc la résilience de la ville aux aléas et risques, qu'ils soient climatiques ou autres. **Ce sont des facteurs déterminants de la qualité de vie et du bien-être des habitants, comme le précise le SCoT.**

---

<sup>5</sup> Parking public et parking privé (nombre de voitures par typologie de logement [nombre de personnes, logement aidé ou non...], taux d'occupation des parkings), projection sur les années à venir...

La réalité d'un « quartier » dépendra de la capacité à créer des mixités, y compris par exemple en termes de répartition des espaces verts ou jardins. Cette notion doit donc être sous-jacente à l'ensemble des articles du PLUi, comme doit par exemple la notion de transition écologique, sociale et solidaire.

Cette notion suppose également la création de structures collectives. Cela est admis en matière de loisirs, mais il faut aller plus loin en envisageant des espaces collectifs à usages mixtes (bricolage, ateliers de réparation, réunions, rencontres-débats, tiers lieux, logements passerelle ou d'urgence...) et également des espaces collectifs extérieurs de rencontre. Cette mutualisation d'espaces doit permettre d'envisager des logements de taille plus modeste, donc de diminuer le coût et l'impact du logement tout en logeant davantage de personnes travaillant sur place. Les aspects parking et coworking sont traités par ailleurs.

## 6.2 Économie et commerce

Nous assistons à une mutation de la notion de travail : télétravail, auto-entrepreneuriat, évolution des contrats, impacts du numérique, développement de l'économie verte, recherche de sens...

C'est une opportunité en matière d'économie (développer l'économie verte, les commerces et services de proximité...), d'urbanisme (redonner un sens aux quartiers d'habitation, rompre avec la logique de villes-dortoirs...) et de transition écologique (limiter les déplacements professionnels, développer l'économie circulaire...).

Ce thème est bien couvert par le SCoT (services et commerces de proximité, coworking, zones logistiques...). Nous souhaitons cependant ajouter les points suivants :

- Nous sommes partisans d'établir un zonage (tout comme pour l'habitation) de façon à définir pour chaque type de zone quelles sont les entreprises et commerces cible (du siège de multinationale au local d'artisan, en passant par les plates-formes logistiques...).
- Ce type d'approche devrait également faciliter la réflexion en matière de parcours résidentiel des entreprises (sujet qui n'est pas traité actuellement), de localisation des entreprises contraignantes (pollution, circulation et livraisons, flux importants de salariés...). Lutter contre les déséquilibres de l'offre (par exemple la surabondance de banques et agences immobilières, le manque de médecins, etc).

## 7 Biodiversité

### 7.1 Transition écologique

Ce thème regroupe ce qui a trait à la biodiversité, à l'imperméabilisation des sols (cf. thème « Espaces de Pleine terre » ci-dessous), à la trame verte, bleue, brune et noire.

Le sort réservé aux arbres existants sur le territoire en milieu urbain et dans les parcs, entre dans le champ d'action du PLUi. Les emprises des bâtiments ne doivent pas entamer le volume foliaire des arbres de la ville. Un arbre abattu ou affecté dans sa structure par des constructions ou travaux de voirie n'est pas remplaçable à moyen terme par un jeune arbre.

Il sera donc cohérent d'interdire l'abattage ou l'élagage sévère de tout arbre sur l'espace public et privé, sauf situation clairement encadrée et exceptionnelle (maladie et menace sur la sécurité des personnes certifiées par expert). Des règles claires doivent permettre la **progression du couvert arbustif et végétal de la ville** plutôt que donner la priorité à de nouveaux aménagements ou constructions qui le réduirait. Outre la réduction des îlots de chaleur dont on a déjà parlé, l'amélioration de la trame verte et brune donnera une impulsion bénéfique au développement de la biodiversité en ville. Le climat se réchauffant plus vite que les arbres ne poussent, les essences doivent être choisies en conséquence.

## 7.2 Trame noire

Imposer que les nouvelles installations électriques publiques soient pilotables de façon centralisée par les services compétents pour ajuster les temps d'allumage et extinction aux couchers et levers du soleil et aussi permettre de réduire la consommation énergétique au milieu de la nuit d'une partie ou tous les éclairages. Ceci est nécessaire pour mettre en place des trames noires urbaines.

## 7.3 Espaces naturels et biodiversité

L'objectif de "**Zéro perte nette de biodiversité**" et de gain de biodiversité (cf loi biodiversité de 2016) doit s'appliquer pour le territoire de GPSO. La surface des espaces verts (publics, privés) et les zones humides doivent constituer un indicateur majeur pour cet objectif. Le diagnostic de départ du PLUi doit l'inclure afin de mesurer son évolution dans le temps d'ici 2030 et 2050.

Les espaces verts (dont les jardins publics) et la protection de l'environnement sont associés à la qualité de vie ressentie et recherchée par les habitants de GPSO. La biodiversité du sol (bactéries, champignons, micro-organismes, insectes, vers de terre, etc) interagit avec les racines des plantes et avec les animaux<sup>6</sup>. Ceci conditionne la richesse de la végétation qui y pousse. Les pesticides, intrants ou autres pollutions des sols doit être proscrits sur le territoire.

La préservation des espaces forestiers, domaine de l'ONF, doit aller de pair avec l'amélioration de la qualité paysagère des lisières entre les forêts, bois, grands parcs et le territoire urbanisé.

La carte ci-dessous représente la végétation (strates herbacée et arborée), l'eau, produite à partir des données IGN dans l'infra-rouge de 2018 (résolution de 20-25 cm) puis avec un traitement d'images permet de distinguer entre elles les strates herbacée et arborée. La résolution permet d'identifier un arbre isolé.

Ce travail fait par Environnement 92 est publié sur le site : <https://environnement92.fr/new-cartes-paysage/>

---

<sup>6</sup> Marc-André Sélosse, L'origine du monde.

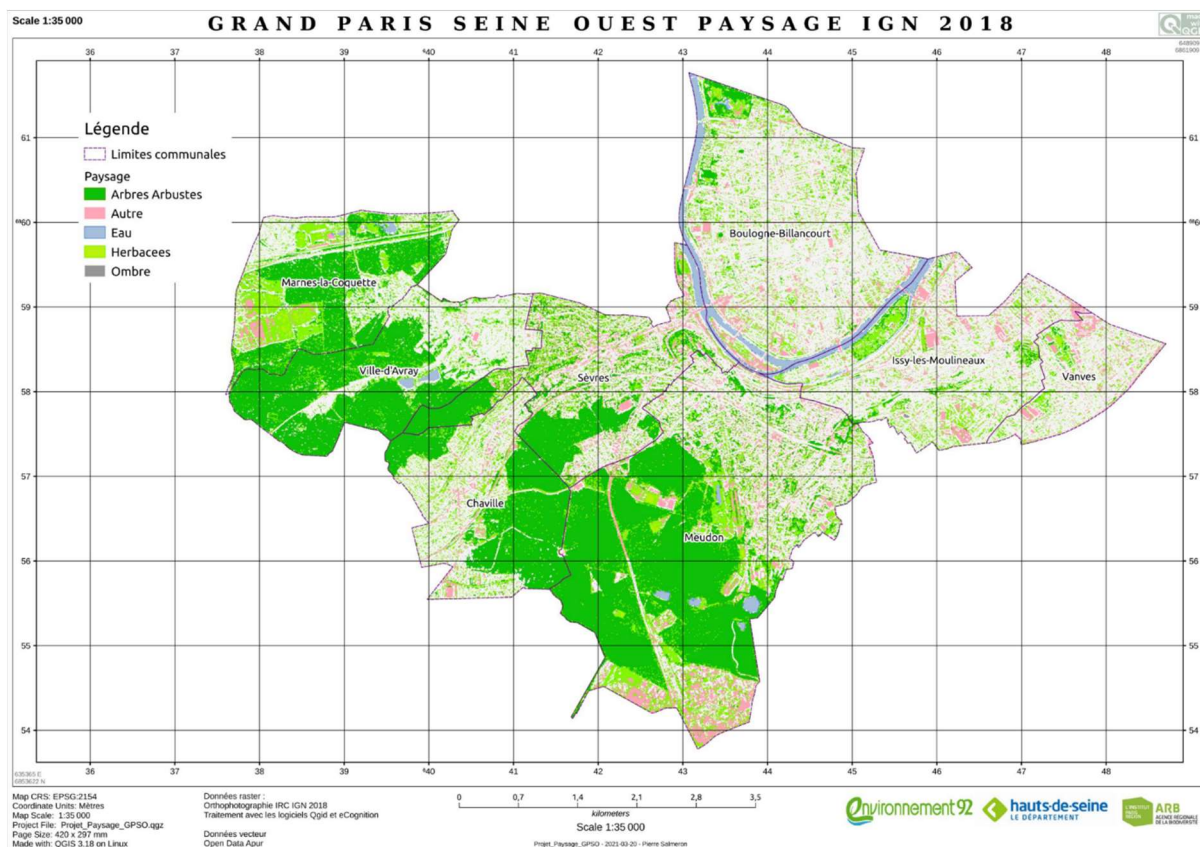


Figure 4 : Carte de la végétation de GPSO

Le PLUi doit afficher la volonté de :

- préserver les espaces naturels, agricoles et forestiers
- faire évoluer les zones urbanisées denses en créant des espaces végétalisés y compris avec des arbres de haute tige et des îlots de fraîcheur humides.
- sanctuariser les arbres, les espaces forestiers, les parcs et les espaces verts.

Il est donc nécessaire et cohérent de créer un quadrillage d'îlots de fraîcheur par la plantation d'arbres de haute tige pour rendre la ville plus agréable et résiliente en cette période de réchauffement climatique. Cette réflexion ne doit pas se faire uniquement dans les espaces publics mais aussi dans les propriétés lors de l'attribution des permis de construire. **Les nouvelles constructions doivent laisser plus de 30% de surface de pleine terre.** Ceci sert non seulement la biodiversité, mais est un enjeu majeur pour la résilience de la ville pendant les vagues de chaleur. **Le PLUi doit appliquer sans restriction cette prescription du SCoT.**

Les lisières des massifs boisés demandent un traitement particulier :

- N'implanter toute nouvelle construction qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières de forêt (imposé par le SDRIF). La démolition d'un bâtiment empiétant dans cette bande ne doit pas permettre une reconstruction nouvelle plus haute ou plus grande. Un ensemble de constructions éparses ne saurait être regardé comme un site urbain constitué, plus précisément un ensemble de maisons individuelles ne constitue pas un site urbain constitué. Sur les lisières autoriser seulement des démolitions-

reconstructions de plus faible gabarit (hauteur ET surface diminuées de l'ordre de 20% chacune à chaque reconstruction ou rénovation)

- Imposer un étagement des limites de hauteur des constructions en bordure de forêt (peu élevées à 50 m de la forêt et plus élevé lorsqu'on s'en éloigne).

Il est impératif de préserver et renforcer la trame verte et les corridors écologiques, notamment en :

- Classant comme patrimoine les zones pavillonnaires comportant plus de 40% de pleine terre.
- Classant comme patrimoine les alignements d'arbres des axes routiers.
- Préservant la trame verte du réseau ferré (accords nécessaires avec SNCF-Réseau).
- Imposant des règles sur la perméabilité des clôtures à la faune de petite taille (hérissons, ...) entre toutes les habitations. Les parcelles pavillonnaires anciennes ou nouvelles sont particulièrement concernées.

Pour les mesures suivantes, si elles entrent dans le champ du PLUi, elles doivent y apparaître clairement :

- Lutter contre la pollution lumineuse en favorisant des zones noires la nuit. Cette pollution lumineuse affecte, entre autres, la survie des insectes et des chiroptères (chauve-souris).
- Interdire de planter ou garder sur son terrain des plantes invasives néfastes pour la forêt (interdiction sur toute la surface totalement ou à moins de 500 m de la forêt) telles que le Prunus laurocerasus, couramment planté pour faire des haies de propriétés. Il s'avère pratiquement impossible de les éliminer en forêt si elles existent dans la ville. Le Prunus serotina qui a commencé à s'installer au sud-ouest de la Forêt de Fausses Reposes est aussi une espèce invasive dangereuse pour nos forêts.

#### 7.4 Espaces de pleine terre

La reconquête des espaces de pleine terre figure comme un des objectifs du SCoT, notamment pour leurs qualités environnementales. Ce sont en outre des puits de carbone une fois végétalisés. Il est donc important de les identifier, de les maintenir en bon état et les protéger dans le PLUi (voir carte ci-dessus).

Par espaces de pleine terre, on entend les espaces libres (sol naturel) ne comportant pas de construction (en surélévation comme en sous-sol), et permettant la libre et entière infiltration des eaux pluviales. La réduction, autant que possible, de l'imperméabilisation des sols de l'espace urbain doit être un engagement fort du PLUi.

Nous faisons observer et nous réjouissons que « **renforcer la pleine terre dans les secteurs les plus fortement imperméabilisés, pour tendre vers 30 % minimum de pleine terre** » est une recommandation du SCoT. Outre les bénéfices pour la biodiversité cette pleine terre séquestre du carbone et participe à la résilience de la ville au réchauffement climatique.

Pour chaque permis de construire, ce pourcentage de pleine terre doit conditionner son obtention. **Cet élément du SCoT est un des plus importants.**

Ceci conduit à préserver les zones pavillonnaires ayant cette proportion ou plus, d'espaces de pleine terre et qui sont un socle existant des trames vertes et brunes.



Pour les accès piétons ou automobiles et les espaces de stationnement, il s'avère fondamental de privilégier les revêtements permettant à l'eau de s'infiltrer dans le sous-sol.

Augmenter la surface d'Espaces Verts Protégés (EVP) sur la base de la carte de la végétation ci-dessus (fig. 4) et interdire toute construction dans ces espaces. Le règlement du PLUi doit permettre de les développer activement dans les zones urbaines denses.

## 7.5 Gestion de l'eau

Préserver, valoriser et créer des espaces humides sont des objectifs majeurs. « L'eau est un élément majeur de l'espace métropolitain », précise le SCoT. Nous en sommes convaincus depuis longtemps. Aussi, nous privilégions le fait de :

- Favoriser une meilleure gestion des eaux pluviales : zonage des eaux pluviales, plan de lutte contre les inondations, récupération pour recharger les nappes phréatiques, arroser les plantations...
- Rouvrir à l'air les rus enterrés dès lors que cela est possible. Outre la biodiversité, ceci améliore aussi la résilience de la ville aux vagues de chaleur à venir.

Pour les mêmes raisons, remettre en lumière les sources et les mares qui deviendraient ainsi de nouvelles zones humides protégées favorisant la biodiversité et l'infiltration des eaux. Par exemple créer des zones humides près des sources dont les eaux sont envoyées actuellement dans le réseau d'eaux usées.

Implémenter la séparation des réseaux entre les eaux vannes et les eaux pluviales.

## 8 Mixité sociale

La mixité et la justice sociale doivent imprégner tous les aspects du PLUi. Elle joue un rôle important en termes d'intégration et de diversité. Le territoire de l'EPT et la Ville de Chaville doivent prendre leurs parts dans la réduction du logement insalubre et la lutte contre le mal logement qui touche entre 700 000 et 1 million de Franciliens. Cela veut dire que le PLUi doit intégrer des exigences fortes sur la part de logements sociaux dans les programmes neufs et rénovés, avec une proportion importante de logements très sociaux (PLAI). La mutation nécessaire du parc social ne doit pas se faire aux dépens de ses occupants par des augmentations de loyers inconsidérées. Enfin, l'offre de logements doit permettre à ceux qui travaillent sur le territoire de pouvoir s'y loger.

Cette mixité sociale doit aussi prendre en compte le handicap, le grand âge...

L'offre d'hébergement social doit également permettre de lutter contre la *gentrification* excessive pour éviter d'autres formes de ghettos. Cette orientation est aussi motivée par la volonté de limiter l'augmentation du prix de l'immobilier qui rejette hors de la ville les personnes les plus vulnérables générant ainsi de l'étalement urbain et de l'exclusion sociale. Nous souhaitons que cette mixité sociale ne soit pas limitée aux seuls axes urbains déjà trop denses, mais puisse également être développée dans les quartiers résidentiels des coteaux dans le cadre de projets de réhabilitation à cibler.

## 9 Commentaires dans le but d'améliorer le processus de concertation du PLUi

Certes un effort de concertation a été fait et est prévu (enquête préalable, balades urbaines, ateliers thématiques...), mais nous restons circonspects quant à l'analyse et l'éventuelle prise en compte des avis émis lors de ces concertations (qui s'inscrivent dans un temps court alors que le sujet est complexe).

Il reste par exemple peu probable que les citoyens aient accès à l'ensemble des documents, y compris les points d'étapes prévus dans le processus. Nous ne savons pas comment faire avancer ce sujet car tout repose sur des dispositifs de concertations déjà en place ou planifiés, même s'ils sont heureusement complétés par certaines initiatives locales tel l'atelier participatif organisé par Chaville sur l'aménagement de l'avenue Roger Salengro.

Les ateliers thématiques organisés par GPSO ont tous commencé par la présentation d'un diagnostic, d'un état des lieux. Sauf exception les chiffres présentés étaient antérieurs à 2019 et aucune projection de ces chiffres n'a été proposée.

Est-ce à dire que la pandémie de Covid n'a eu et n'aura aucun impact (mobilité, exode urbain, télétravail, bureaux vides...) ?

Est-il normal de planifier le territoire à 15 ans sans aucune projection, aucune hypothèse sur le futur ? À moins que cela soit prévu et que ces informations soient publiques.

Le PLUi est figé pour 15 ans, mais notre réalité pourrait être bousculée avant la fin de cette période (n'est-ce pas ce que nous avons connu avec la Covid-19 et sommes-nous complètement à l'abri des conséquences de la guerre en Ukraine, des impacts de futurs bouleversements économiques, politiques ou d'aléas climatiques ?).

**Ne faut-il pas prévoir des mécanismes d'adaptation du PLUi** (et leurs garde-fous) afin de pouvoir le faire évoluer si cela s'avère nécessaire ?

Et enfin évitons de reproduire les [mêmes erreurs que pour le PCAET](#). Il est notamment fondamental de prévoir des évaluations et des indicateurs pour pouvoir vérifier objectivement que le cap fixé est tenu et pour pouvoir le corriger si ce n'est pas le cas.

**Ce PLUi ne s'inscrit que partiellement dans la continuité des PLU actuels** et une démarche de conduite du changement doit venir soutenir les bonnes intentions affichées dans le SCoT.

L'élaboration du PLUi est un processus très complexe et la responsabilité qui incombe à l'équipe projet GPSO est lourde. Le processus actuel laisse une part de responsabilité trop faible aux habitants pour qu'ils s'y impliquent massivement malgré l'impact que le PLUi aura sur leur vie future.

En résumé voici donc les éléments jugés les plus importants pour bénéficier d'une participation active et constructive des citoyens :

- **Mettre à disposition du public** les documents impactant le PLUi et les documents produits lors des différentes étapes du projet.
- Établir des **mécanismes de suivis publics** des objectifs du PLUi une fois celui-ci déployé.

*Ce document est issu d'un groupe de travail mixte  
(composé de membres de l'Association Chaville Écologistes  
et de l'association Chaville Environnement)*