



PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION N°1

ENQUETE PUBLIQUE

31/10/2025 - 20/11/2025

RAPPORT ET CONCLUSIONS MOTIVEES

Pierre LALANDE
Commissaire enquêteur

Sommaire

RAPPORT.....	5
1. Généralités	5
1.1 Cadre général du projet.....	5
1.2 Objet de l'enquête.....	5
1.3 Cadre juridique	5
1.4 Le projet.....	5
1.5 Composition du dossier	6
2 Concertation	6
3 Organisation de l'enquête	7
3.1 Désignation du commissaire enquêteur	7
3.2 Arrêté d'ouverture de l'enquête	7
3.3 Réunion.....	7
3.4 Visite	7
3.5 Information du public.....	7
3.6 Accès au dossier d'enquête et recueil des observations	7
4 Déroulement de l'enquête	8
4.1 Les permanences réalisées.....	8
4.2 Les réunions publiques	9
4.3 Les observations recueillies.....	9
4.4 La clôture de l'enquête et le PV de synthèse	9
5 Consultation en amont de l'enquête.....	9
5.1 Communication	9
5.2 Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale	10
5.3 Avis des personnes publiques associées (PPA).....	10
6 Analyse des observations	10
6.1 Introduction.....	10
6.2 Grille thématique.....	10
7 Information-Concertation	11
8 Itinéraires cyclables	12
9 Chemin des écoliers vs Boulevard du Général de Gaulle	15
9.1 Dangerosité d'un itinéraire cyclable chemin des écoliers.....	15
9.2 Proposition alternative sur le boulevard du Général de Gaulle.....	19
9.3 Aspect juridique.....	22
10 Règlement en zone UK	24
11 Nuisances sonores	25
12 Densification – production de logements	26

13	Patrimoine bâti	28
13.1	210 avenue Henri Barbusse.....	28
13.2	56 avenue de Bellevue.....	29
13.3	Autres cas	32
14	Modifications du secteur « îlot garages du centre-ville »	33
15	Alignements d'arbres et arbres remarquables.....	34
16	Espace Boisé Classé	35
17	Autres thèmes	36
18	Suspension de la procédure	39
19	Hors contexte de l'enquête publique.....	39
	GLOSSAIRE	40
	CONCLUSIONS MOTIVEES.....	42
1	Objet de l'enquête publique	42
2	Déroulement de l'enquête	42
2.1	Arrêté d'ouverture de l'enquête	42
2.2	Réunion.....	42
2.3	Information du public.....	42
2.4	Composition du dossier	43
2.5	Les permanences réalisées.....	43
2.6	La clôture de l'enquête et le PV de synthèse	44
2.7	La participation du public	44
2.8	Les apports de l'expression du public	44
3	Synthèse du déroulement de l'enquête.....	44
4	Conclusions sur le projet	45
4.1	Modification de dispositions réglementaires.....	45
4.2	Ajustement des pièces du PLU	47
5	Synthèse des conclusions	48
6	Avis	49



PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION N°1

ENQUETE PUBLIQUE
31/10/2025 – 20/11/2025

RAPPORT



Pierre LALANDE
Commissaire enquêteur

RAPPORT

1. Généralités

1.1 Cadre général du projet

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Draveil a été approuvé par délibération du conseil municipal le 26 juin 2019.

Depuis cette révision, un certain nombre d'enjeux ont été identifiés et nécessitent une évolution du PLU dans le respect des orientations du Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) actuel. De plus, le PLU doit conforter au niveau du dispositif réglementaire les objectifs de la loi «Climat et résilience» du 22 août 2021.

Une procédure de modification a été engagée par un arrêté du Maire de la commune de Draveil , n° URBA 25-07-195 du 10/07/2025.

1.2 Objet de l'enquête

La modification n°1 vise deux objectifs principaux :

- La modification des dispositions réglementaires pour répondre aux objectifs de la Loi Climat et résilience ;
- L'ajustement des pièces du PLU lié à des modifications diverses et des corrections matérielles.

1.3 Cadre juridique

Le projet d'évolution du PLU n'est pas concerné par les items de l'article 153-31 code de l'urbanisme, prescrivant une révision.

Concerné par les critères de l'article L153-41 du code de l'urbanisme, le projet entre dans le cadre de la modification de droit commun, articles L153-36 à L153-44 du code de l'urbanisme.

Selon l'avis MRAe AKIF-2025-069 du 15/09/2025, le projet mis à l'enquête ne nécessite pas d'être soumis à évaluation environnementale. Par suite, en accord avec l'article L123-9 du code de l'environnement, l'enquête a été réduite à 21 jours.

1.4 Le projet

Selon l'arrêté du maire, n° URBA 25-07-195 du 10/07/2025, la modification n°1 du PLU a pour objet de :

1- Modifier des dispositions réglementaires pour répondre aux objectifs de la Loi Climat et résilience :

- Renforcer les normes de protection de la pleine terre
- Préserver les formes urbaines et les caractéristiques architecturales et paysagères
- Retravailler la règle d'accès aux terrains
- Privilégier la plantation d'arbres de qualité
- Identifier et protéger les arbres remarquables et alignements d'arbres : Espaces publics et privés
- Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces publics
- Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces privés
- Renforcer la dimension patrimoniale : Protéger davantage les bâtis remarquables
- Rendre opposable certaines dispositions de la charte de la construction

- Valoriser les berges de la Seine
- Renforcer la trame noire du territoire
- Faciliter les déplacements de la faune par rapport aux clôtures
- Affirmer le caractère inconstructible de la zone N

2- Ajuster des pièces du PLU lié à des modifications diverses et des corrections d'erreur matérielles

1.5 Composition du dossier

Le dossier d'enquête comportait les pièces suivantes:

- Pièces administratives
 - Arrêté URBA 25-07-195
 - DCM 25-10-095 MODIF PLU
 - Arrêté URBA 25-10-281 Modif PLU
 - Note de présentation de l'enquête publique
- Rapport de présentation
- Orientations d'Aménagement et de Programmation modifié
- Règlement
 - Règlement modifié
 - Cahier de Recommandations Architecturales Urbaines et Paysagères
- Plan de zonage
- Avis conforme MRAE
- Avis des personnes publiques associées
 - Avis Chambre Agricole
 - Avis Etat
- Annexes
 - Cartes stratégiques du bruit
 - Charte de la construction
 - Plan itinéraires cyclables 2024
 - Règlement assainissement collectif (SyAGE)
 - Règlement assainissement non collectif (SyAGE)
 - Presse : LE PARISIEN + LE PARISIEN 2
 - Presse : LE REPUBLICAIN + LE REPUBLICAIN 2

2 Concertation

Il n'est pas fait mention d'une concertation.

3 Organisation de l'enquête

3.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E25000070/78 du 29 septembre 2025, la présidente du tribunal administratif de Versailles a désigné monsieur Pierre Lalande commissaire enquêteur titulaire pour cette enquête, et monsieur Stéphane du Crest de Villeneuve commissaire enquêteur suppléant.

3.2 Arrêté d'ouverture de l'enquête

L'enquête a été ouverte et organisée par un arrêté du maire de Draveil, arrêté n° URBA 25-10-281 du 13 octobre 2025. La période de l'enquête est fixée par cet arrêté du vendredi 31 octobre 2025 à 9h00 au jeudi 20 novembre 2025 à 17h00, soit 21 jours consécutifs.

3.3 Réunion

Une présentation du dossier a eu lieu le 10 octobre 2025 au service urbanisme de la mairie de Draveil. La présentation a été conduite par la Directrice Générale Adjointe à l'Urbanisme.

3.4 Visite

Il n'y a pas eu de visite préalable à l'enquête publique.

En revanche, le commissaire enquêteur a visité quelques lieux qui ont fait l'objet d'observations, notamment celles liées aux itinéraires cyclables. Cette visite a eu lieu le 20 novembre 2025.

3.5 Information du public

Les mesures de publicité légales :

- L'avis d'enquête a été publié quatre fois, deux fois dans le Parisien et deux fois dans le Républicain, les jeudis 16 octobre et 6 novembre 2025.

Les publications sont jointes au dossier.

- L'avis d'enquête a été posé sur les panneaux d'affichage prévus à cet effet.

Un certificat d'affichage, avec photos, a été établi par la mairie de Draveil.

Les mesures complémentaires :

- l'avis d'enquête publique a été publié sur le site internet de la mairie de Draveil.

Le commissaire enquêteur a constaté que l'annonce était bien en évidence sur la page d'accueil de la mairie.

- L'information était également présente sur la page facebook et le compte instagram de la ville.

3.6 Accès au dossier d'enquête et recueil des observations

L'arrêté d'organisation de l'enquête précise les éléments suivants.

Pendant toute la durée de l'enquête le public pouvait :

- Consulter le dossier d'enquête papier au centre administratif de la commune de Draveil, service urbanisme, 97 bis boulevard Henri Barbusse, 91210 Draveil, aux jours et heures d'ouverture, lundi, mardi, jeudi et vendredi de 8h30 à 11h45 et de 13h30 à 17h30 ;
- Consulter le dossier dématérialisé sur le site internet de la ville de Draveil et télécharger des pièces du dossier.

Le public pouvait déposer ses observations, questions et propositions soit :

- En les consignant sur le registre d'enquête papier mis à disposition du public avec le dossier d'enquête, au centre administratif, service urbanisme, aux jours et heures d'ouverture précitées ;
- En les envoyant par courrier électronique à l'adresse : enquetepublique@mairiedraveil.fr;
- En les adressant par courrier au commissaire enquêteur à la mairie, 3 avenue de Villiers, 91210 Draveil. Ces courriers devaient parvenir avant la fin de l'enquête jeudi 20 novembre 2025 à 17h00 pour être annexé au registre d'enquête.

Le commissaire enquêteur a vérifié que le dossier de l'enquête était accessible sur le site internet de la mairie.

4 Déroulement de l'enquête

4.1 Les permanences réalisées

Les trois permanences du commissaire enquêteur se sont tenues, comme indiqué dans l'arrêté, à l'hôtel de ville, 3 avenue de Villiers, 91210 Draveil.

Date	Nombre de personnes reçues	Remise de courrier
lundi 3 novembre 2025 de 9h00 à 12h00	1	
samedi 15 novembre 2025 de 9h00 à 12h00	6	1
jeudi 20 novembre 2025 de 14h00 à 17h00	6	2
TOTAL	13	

A la première permanence, une personne a fait part de ses interrogations sur le statut de l' « îlot garages du centre-ville » et de la rue neuve. Le commissaire enquêteur l'a renseignée sur la base des documents disponibles.

Lors des autres permanences, plusieurs personnes sont venues se renseigner sur leur situation par rapport au PLU et à sa modification. Les réponses ont été apportées par une lecture commentée des pièces du dossier.

Lors de la permanence du 20 novembre, l'ancienne présidente de la société coopérative Paris-Jardins a fait un historique du lieu, afin d'expliquer que le tracé d'une piste cyclable chemin des écoliers n'était pas opportun.

Par la suite, deux personnes à la fois habitantes de Paris-Jardins, cyclistes et parents d'enfants scolarisés à l'école Jules Ferry ont abondé dans ce sens. Le courrier repéré CP2 au § 6 a été déposé.

Au cours de la permanence du 15 novembre, un courrier (repéré CP1 au §6) a été remis par un coursier (une coursière).

Au cours de la permanence du 20 novembre, le courrier repéré CP3 au §6 a été remis par un coursier (une coursière) contre signature du commissaire enquêteur. Ce courrier est identique au courrier CE3 reçu par voie électronique le 17 novembre.

4.2 Les réunions publiques

Il n'y a pas eu de réunion publique pendant la durée de l'enquête.

4.3 Les observations recueillies

22 observations ont été déposées, 19 reçues par courriel (CE) et 3 remises en main propre lors des permanences. Il n'y a pas eu d'observation sur le registre papier mis à disposition dans la mairie.

L'Autorité environnementale n'a pas émis d'observation. Parmi les personnes publiques associées (PPA), seule la Direction Départementale des Territoires de la Préfecture de l'Essonne a formulé une observation.

4.4 La clôture de l'enquête et le PV de synthèse

Le registre a été clos par le commissaire enquêteur à la fin de la permanence du jeudi 20 novembre à 17h00.

Le procès verbal de synthèse a été transmis par courrier électronique le 25 novembre 2025.

Il a été présenté et commenté le 26 novembre 2025, en présence de

- Mme la Maire Adjointe Chargée de l'Urbanisme et de la Politique foncière, de l'Aménagement durable et de la Conservation du patrimoine communal ;
- Mme la Directrice Générale des Services
- Mme la Directrice Générale Adjointe à l'Urbanisme,

La mairie a répondu par un mémoire en réponse transmis par courrier électronique le 11 décembre 2025.

5 Consultation en amont de l'enquête

5.1 Communication

La commune a communiqué le projet à la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et aux Personnes Publiques Associées (PPA) listées dans le tableau ci-dessous.

nom	Envoi projet			
	date	n°AR	date réception	réponse
Préfecture de l'Essonne	16/07/25	1A21424582378	17/07/25	x
ABF	16/07/25	1A21424582385	18/07/25	
CMA de l'Essonne	16/07/25	1A21424582392	17/07/25	
CCI de l'Essonne	16/07/25	1A21424582408	17/07/25	
Chambre interdépartementale d'agriculture d'IdF	16/07/25	1A21424582101	19/07/25	x
CR IdF	16/07/25	1A21424582118	18/07/25	
IdF mobilités	16/07/25	1A20445214930	18/07/25	
CD Essonne	16/07/25	1A21424582125	17/07/25	
CAVYVS	16/07/25	1A21424582132	17/07/25	
SYAGE	16/07/25	1A21424582149	21/07/25	

Toutes les communes limitrophes	16/07/25	courrier simple		
---------------------------------	----------	-----------------	--	--

MRAe	15/07/25	mail	15/07/25	x
------	----------	------	----------	---

5.2 Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet de modification a été soumis à l'avis la MRAe le 15 juillet 2025. La MRAe en a accusé réception le 25 juillet 2025 (pièce jointe au dossier). Dans son avis MRAe AKIF-2025-069 du 15/09/2025, la MRAe n'a pas soumis à évaluation environnementale le projet mis à l'enquête et n'a pas émis de recommandation particulière.

5.3 Avis des personnes publiques associées (PPA)

La Chambre d'agriculture de la région Île de France a répondu que le projet de modification n'avait pas d'impact négatif sur l'activité agricole, et ne suscitait pas de remarque particulière de sa part.

La Direction Départementale des Territoires de la Préfecture de l'Essonne a répondu que les évolutions visent à une clarification du document d'urbanisme, à mieux protéger la qualité de vie des habitants de la commune et cherchent à renforcer la biodiversité au sein du territoire. Elle a formulé une observation, qui est traitée au § 12.

6 Analyse des observations

6.1 Introduction

22 observations ont été déposées, 19 reçues par courriel (CE) et 3 remises en main propre lors des permanences (CP). Il n'y a pas eu d'observation sur le registre papier mis à disposition dans la mairie.

L'Autorité environnementale n'a pas émis d'observation. Parmi les personnes publiques associées (PPA), seule la Direction Départementale des Territoires de la Préfecture de l'Essonne a formulé une observation.

6.2 Grille thématique

Les observations du public ont été regroupées par thèmes selon la grille ci-dessous. Certaines observations concernent plusieurs thèmes.

Les chapitres suivants examinent les observations classées selon cette grille.

L'observation de la DDT de la Préfecture de l'Essonne figure au § 12 « Densification – production de logements ».

Les observations peuvent être assorties de questions du commissaire enquêteur.

observation	Concertation	itinéraires cyclables	Chemin des écoliers	Bâti remarquable	règlement en zone UK	nuisances sonores	Densification	îlot "garages"	alignements d'arbres	espaces boisés	Autres thèmes	Suspension
CE1		X										
CE2		X	X									
CE3&CP3				X								
CE4		X	X									
CE5			X									
CE6			X									
CE7	X	X					X			X		X
CE8		X	X									
CE9		X	X			X						
CE10		X	X		X	X						
CE11			X									
CE12											X	
CE13				X								
CE14		X	X									
CE15				X								
CE16			X		X							
CE17		X	X								X	
CE18											X	
CE19			X									
CP1								X	X			
CP2		X	X			X						
TOTAL	1	10	13	3	2	3	1	1	1	1	3	1

7 Information-Concertation

Un courrier fait état d'un déficit de concertation.

CE7-1

Aucune réunion publique n'a été organisée.

Aucune consultation préalable des habitants n'a été engagée.

Aucune association environnementale, aucun collectif citoyen, aucun conseil de quartier n'a été invité à participer à la réflexion.

Cette modification du PLU n'a fait l'objet d'aucun véritable débat en conseil municipal. Le sujet a été présenté de manière formelle, pour indiquer qu'il n'y aurait pas d'évaluation de l'autorité environnementale, sans possibilité pour les élus d'opposition de contribuer, d'amender ou d'interroger les choix opérés.

Commentaire ou réponse de la mairie

La procédure de modification du PLU ne prévoit pas de concertation obligatoire, sauf en cas d'évaluation environnementale. Or, après consultation, la MRAE a émis un avis de dispense d'évaluation environnementale, ce qui conduit à ne pas concerter de manière obligatoire. La loi a donc été respectée.

Enfin, sur le fond, les ajustements du PLU apportés par cette modification ne remettent pas en cause les objectifs du PADD, et ne remettent pas en cause les grands objectifs du PLU.
Les élus ont souhaité également éviter qu'il y ait confusion pour les habitants avec une autre procédure menée concomitamment sur la mise en compatibilité du PLU du site Joffre.

CE7-2

Nous demandons l'ouverture d'une véritable concertation publique, avec des ateliers citoyens, des réunions de quartier et la participation active des associations locales, pour co-construire un projet de ville partagé et lisible.

Commentaire ou réponse de la mairie

La procédure de modification du PLU s'inscrit pleinement dans le cadre d'un ajustement du PLU actuel, et ne prévoit pas de concertation obligatoire, sauf en cas d'évaluation environnementale.
Les modifications apportées par la procédure ne sont pas substantielles, à la différence d'une révision de PLU qui, elle, aurait fait l'objet d'une concertation approfondie avec les citoyens.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire sur les réponses aux observations CE7-1 et CE7-2

8 Itinéraires cyclables

Ce thème traite des itinéraires cyclables en général. Le cas particulier du « chemin des écoliers » et du « Boulevard du Général de Gaulle » qui a recueilli 13 observations est traité au §9.

Les observations font référence au plan des itinéraires cyclables (pièce 7.3 du dossier – pièce n°13 du dossier dématérialisé).

https://www.draveil.fr/fileadmin/draveil/MEDIA/02_Actualites/2025/7.3_PLAN_ITINERAIRES_CYCLABLES_2024_V2.pdf

Il n'y a aucune observation négative sur le principe du développement d'itinéraires cyclables.

CE1-1

Des itinéraires en violet clair sont notés avec une couleur pleine (rue de Châtillon - Paris / Avenue de Beaumont). Ces itinéraires doivent être considérés comme en place à ce jour ? Pratiquant ces itinéraires tous les jours, il n'y a aujourd'hui pas ou peu de balisages, qui plus est très étroit (pas de sécurité pour les enfants) et le stationnement empêche souvent d'emprunter ces chemins sereinement.

Commentaire ou réponse de la mairie

Il s'agit uniquement de la mise à jour d'une carte en annexe pour tenir compte des nouvelles pistes cyclables et des projets d'aménagement à venir, notamment le long de l'avenue du général de Gaulle.

Appréciation du commissaire enquêteur

Sauf si on supprime le stationnement, les avenues de Beaumont et de Paris apparaissent peu adaptées à un aménagement de pistes cyclables.



CE1-2a

La continuité de la rue J Moulin dans le carré Saint-Rémy est notée en violet clair mais il s'agit d'une zone interdite à vélo et identifiée par des panneaux déjà en place aujourd'hui. Est-ce une évolution à venir ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Non, suite à de nombreuses dégradations nous avons interdit la circulation des deux-roues sur le carré Saint-Rémy. L'axe réservé au cycliste est l'avenue Marcelin Berthelot. La carte des itinéraires sera mise à jour en conséquence.

CE1-2b

Si oui, est-il possible de prévoir les parkings à vélo à proximité du marché couvert (réserver des espaces vélo Place du Colombier par ex) ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Il existe déjà 3 emplacements à proximité. L'implantation d'un quatrième emplacement est étudiée au niveau de la place du Colombier et de ses commerces.

CE1-3

Le tracé du RER Vélo V7 ne semble pas exactement le même que sur le site officiel: <https://velo-iledefrance.fr/> (deux alternatives en cours d'étude sur la V7 au niveau de Draveil). Puis-je avoir un éclairage sur la solution retenue ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Le projet initial devait passer en partie sur la propriété du CSOM, malheureusement un avis défavorable a été émis par le propriétaire. De ce fait, nous avons dû modifier l'itinéraire, qui passe désormais par la rue du port aux Dames et la rue Ferdinand Buisson, pour récupérer le chemin du bas de Ris. Ce nouvel itinéraire a été validé par la Région Ile-de-France. La carte des itinéraires cyclables sera mise à jour en conséquence.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire sur les réponses aux observations CE1-2 et CE 1-3.

CE1-4a

Le tronçon du boulevard du Général de Gaulle jusqu'à la place du 11 Novembre 1918 et du 8 Mai 1945 est noté en rouge plein mais aujourd'hui il n'y a aucun espace cyclable qui permet de faire cette étape en sécurité. Il n'y a aucun balisage spécifique. Est-ce un aménagement à venir ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Un projet est effectivement à venir : il permettra un aménagement cyclable sur le domaine public, en double sens le long de Paris-Jardins pour rattraper la voie cyclable qui se prolonge sur le secteur de Port-aux-Cerises. La carte des itinéraires cyclables sera mise à jour en conséquence.

CE1-4b

Si oui, est-il possible de faire en sorte qu'il s'agisse d'un espace séparé du flux automobile ?

Commentaire ou réponse de la mairie

L'aménagement cyclable sera totalement séparé du flux automobile, afin d'assurer la sécurité des cyclistes.

Appréciation du commissaire enquêteur

L'observation CE1-4 ne concerne pas le tronçon le long de Paris-Jardins. Elle concerne le tronçon à l'est de Paris-Jardins.

CE1-5

De manière générale, est-ce que les aménagements cyclables respecteront la largeur recommandée de l'organisme <https://velo-iledefrance.fr/> ? (<https://velo-iledefrance.fr/2023/02/10/consultation-publique-rd920/> rechercher "largeur à viser est 2,50m")

Commentaire ou réponse de la mairie

Oui, dès lors que les aménagements sont réalisés sur des sites le permettant physiquement.

CE2-1

Concernant les pistes cyclables, certains tronçons passent sur les espaces accessibles au public (des rues, ou trottoir), qui pourtant appartiennent à des **propriétaires privés**, est-ce que ces tronçons peuvent être signalés au niveau du PLU, **ex allée des collèges** et devant le Monoprix ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Le PLU prévoira effectivement des emplacements réservés visant à devenir propriétaire de sections pour pouvoir y aménager des continuités cyclables.

CE7

Alors que la Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres Val de Seine a adopté un Schéma Communautaire des Liaisons Douces construit après plusieurs années de diagnostic, d'ateliers avec la société civile et d'audits de terrain, la présente modification du PLU n'intègre aucune déclinaison locale cohérente de cette stratégie. Le SCLD fixe pourtant une ambition claire : faire du vélo un mode de déplacement « challenger » puis « majeur », en visant une part modale de 10 à 15 % à terme et en organisant un réseau structurant connecté aux pôles de vie, aux établissements scolaires et aux communes voisines. Il prévoit un plan d'action articulé autour de quatre axes – aménager, accompagner, sensibiliser, piloter – dont le PLU devrait être la traduction réglementaire.

De même, le PCAET rappelle que la mobilité quotidienne constitue l'un des premiers postes d'émissions de gaz à effet de serre du territoire et identifie le développement du vélo comme un levier majeur de réduction, indispensable pour atteindre les objectifs de neutralité carbone et de diminution de la dépendance automobile. L'étude souligne que 40 % des déplacements internes à l'agglomération font

moins de 3 km, constituant un gisement immédiat de report modal vers la marche et le vélo. L'absence, dans le PLU, d'une projection par quartier, d'une hiérarchisation des itinéraires, d'un plan de circulation apaisée ou d'une politique cohérente de stationnement cyclable va donc à rebours des engagements intercommunaux et régionaux.

Pourtant, les documents versés au dossier montrent que la ville dispose déjà d'un socle : un pré-plan des itinéraires cyclables de 2024, les cartes du SCLD, les diagnostics du PCAET, ou encore les recommandations techniques des chartes communautaires. C'est précisément ce que devrait traduire une modification du PLU conforme à la loi Climat et Résilience : identifier les axes structurants à sécuriser, planifier des zones 30 ou zones de rencontre dans les secteurs résidentiels, organiser les zones à trafic limité autour des écoles, prévoir les continuités cyclables vers les gares, le RER Vélo et les liaisons intercommunales, définir les types d'aménagements attendus (site propre, bande, voie verte), planifier le jalonnement et instaurer des obligations de stationnement vélo dans les constructions neuves. À défaut, la politique cyclable de Draveil restera un assemblage d'initiatives ponctuelles sans cohérence d'ensemble.

L'articulation entre PLU, CRTE, PCAET, SCLD et plan cyclable départemental devrait permettre de structurer un véritable plan mobilité douce sur 20 à 30 ans, intégré au PPI voirie, financé, concerté et piloté – conformément à ce que prévoient les documents intercommunaux. En ne s'en saisissant pas, cette modification du PLU manque une occasion majeure de préparer la ville aux transitions de mobilité, de répondre aux enjeux climatiques identifiés dans le PCAET et de permettre enfin aux Draveillois de disposer d'infrastructures cyclables continues, sécurisées et lisibles. Une stratégie cyclable ambitieuse et concertée n'est pas un supplément d'âme : elle est une condition de réussite de la transition écologique, une réponse aux impératifs de santé publique et un outil de planification indispensable pour une ville apaisée.

Commentaire ou réponse de la mairie

Le PLU est un document visant à encadrer les droits à construire, il n'est pas un plan local de déplacement (PLD) ou de mobilité. La Ville n'a pas attendu la modification de son PLU pour y intégrer le Schéma Communautaire des Liaisons Douces. Des aménagements ont déjà été réalisés et des projets se poursuivent, à l'image des aménagements réalisés dans le quartier de la Villa et en projet rue Ferdinand Buisson, rue du Port aux Dames, et rue du Bac de Ris...

Les documents supra-communaux cités relèvent davantage d'une révision générale du PLU.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire sur les réponses aux observations CE1-5, CE2-1 et CE7.

9 Chemin des écoliers vs Boulevard du Général de Gaulle

S'il n'y a aucune observation négative sur le principe du développement d'itinéraires cyclables, le tracé d'un itinéraire sur le chemin des écoliers a provoqué de nombreuses réactions négatives. Un tracé alternatif sur le Boulevard du Général de Gaulle est suggéré.

9.1 Dangerosité d'un itinéraire cyclable chemin des écoliers

CE2-2

Qu'en est-il du tronçon signalé déjà dans l'actuel PLU au niveau du boulevard du Général de Gaulle, côté Paris-Jardins ? Est-ce qu'il y a un projet dans Paris-Jardins ou le long du boulevard ? Est-ce seulement une indication de principe ?

CE4-1

Je vois dans votre tracé un passage par le secteur de Paris Jardins chemin des écoliers, la voie est étroite avec plusieurs sorties de véhicules sans visibilité et en plus en pente ce qui veut dire une prise de vitesse. Ce choix de passage me paraît donc extrêmement dangereux pour les cyclistes et pour les riverains et peu modifiable entre le mur et les arbres centenaires.

Surtout que la ville de Draveil n'étant pas dotée de gare et ayant beaucoup construit, rajeunissement de la population, le trafic vers la gare de Juvisy engendre un flux important et qui augmentera, il est donc nécessaire de penser ce tracé en pleine conscience de ces problématiques.

CE5

Riveraine du chemin des écoliers et sortant très souvent à pied ou en voiture par mon portail donnant directement sur ledit chemin, je vous fais part de mon étonnement en apprenant qu'une piste cyclable passant devant chez moi serait à l'étude, ainsi que de mon refus de ce projet.

Déjà des vélos, trottinettes, etc. passent tous les jours sur ce chemin à vive allure, je pense que cela serait très dangereux pour les riverains dont je fais partie, d'avoir cette piste cyclable passant devant chez eux.

De plus, elle passerait dans un domaine privé Paris-Jardins ouvert au public, le chemin est utilisé par de nombreux piétons avec des enfants se rendant au centre-ville ou à la base de loisirs du port aux Cerises.

CE6

Dans le cadre de l'enquête publique relative à la modification du PLU, je souhaite vous faire part de mon opposition au projet visant à faire passer une piste cyclable par le Chemin des Écoliers.

Le Chemin des Écoliers longe le domaine privé de Paris Jardins, lequel comporte de nombreuses sorties de véhicules débouchant directement sur cette voie. Cette configuration rend déjà la cohabitation délicate entre les différents usagers.

Par ailleurs, il est indispensable de souligner une évolution récente des usages : de plus en plus de personnes circulent à vélo ou en trottinette électriques. Or, ces engins sont souvent utilisés à des vitesses élevées et sans toujours respecter les règles de priorité ou de prudence, ce qui accentue significativement les risques d'accidents, en particulier dans un espace étroit, non destiné à accueillir de tels flux et doté de multiples sorties de véhicules.

Il est également important de souligner que les nombreux enfants du domaine bénéficient aujourd'hui d'une grande liberté de circulation à l'intérieur de Paris Jardins, précisément parce que les habitants sont attentifs, vigilants et sensibilisés à leur présence. Cette sécurité résulte d'un usage privé et contrôlé de l'espace. L'arrivée d'usagers extérieurs, non familiers des lieux et moins sensibilisés à cette présence régulière d'enfants, créerait un risque supplémentaire et remettrait en cause cet équilibre protecteur.

Si le chemin est déjà emprunté ponctuellement par des cyclistes et des piétons, l'aménagement officiel d'un itinéraire cyclable augmenterait sensiblement la fréquentation, en particulier aux heures de pointe, ce qui accentuerait encore les risques dans un espace déjà contraint.

CE8

Le Plan des itinéraires cyclables 2024 fait apparaître sur le chemin des Ecoliers à Paris-Jardins « aménagements en cours ».

Ce chemin est privé : il appartient à la Société Anonyme Coopérative de Paris-Jardins. Par convention avec la mairie de Draveil, *l'ensemble du domaine* est ouvert à la circulation des piétons et des cycles non motorisés.

La SAC Paris-Jardins a accepté la pose de panneaux permettant le franchissement du domaine aux piétons et cycles non motorisés par le chemin des Écoliers. Ce chemin n'est pour autant pas une piste cyclable et ne peut pas le devenir pour les raisons suivantes :

- le SPR stipule : « Les emprises des différents espaces identifiés comme espaces paysagers structurants ne pourront pas être réduites ni supprimées ». Le Bois des Hautes Futaies, dans lequel serpente le chemin des Écoliers, appartient aux espaces paysagers structurants (règlement AVAP p. 60). Par conséquent, aucune modification de l'emprise au sol du chemin des Écoliers ne peut être envisagée.
- il est, pour 3 maisons, l'unique accès carrossable (ce qui présente déjà un risque : cette portion de chemin est en forte pente et les cyclistes l'utilisent souvent à pleine vitesse, sans se soucier des voitures pouvant éventuellement sortir de leur propriété)
- l'usage de l'enrobé est interdit sur les voies piétonnes (règlement AVAP p. 69)

À ma connaissance, aucun aménagement n'est actuellement prévu par le Conseil d'administration de Paris-Jardins.

Il paraît donc opportun que la classification de cette portion, enserrée entre 2 portions d'« axe structurant », soit modifiée de manière à lever toute ambiguïté sur son aménagement.

CE9-1

Nous apprenons que des aménagements sont en cours afin que le chemin des écoliers utilisé principalement par des piétons devienne un axe de circulation pour cycles.

Pour qui connaît cette voie, ce projet est incompréhensible et dangereux.

Cette voie est essentielle pour les écoliers qui veulent se rendre à l'école Jules Ferry en toute sécurité.

L'accroissement du trafic des cycles sur ce chemin ne pourrait que provoquer une insécurité supplémentaire pour les piétons mais également pour les riverains.

Usager de ce chemin nous sommes déjà confrontés à certaines problématiques avec des cyclistes indécents.

Ce chemin serpente dans un cadre arboré dont les aménagements nécessaires à sa transition vers une piste cyclable ne pourraient que dégrader.

CE10-1[courrier du Conseil d'Administration de la SAC PARIS-JARDINS]

Le Plan itinéraires cyclables 2024 (pièce n°13) souligne le caractère structurant de l'axe reliant la gare de Juvisy au centre-ville de Draveil et à Montgeron. Nous saluons l'ambition municipale de développer un réseau cyclable cohérent et continu.

Cependant, l'intégration du Chemin des Écoliers comme segment structurant de cet itinéraire nous paraît tout à fait inappropriée pour plusieurs raisons détaillées ci-dessous.

Risques accrus pour la sécurité des riverains et des usagers.

Le Chemin des Écoliers présente des caractéristiques physiques incompatibles avec une circulation cyclable soutenue :

- Voie étroite et sinueuse,
- Visibilité limitée,
- Déclivité importante,
- Accès privés multiples.

Les riverains ont déjà été témoins ou victimes de nombreux accidents induits par la vitesse excessive de certains cyclistes. L'augmentation du flux des cycles induite par son intégration à un axe structurant créerait un risque d'accident accru :

- Lors des manœuvres d'entrée et de sortie des riverains,

- Lors du croisement de cyclistes en descente et de piétons.

Il convient de rappeler que cette voie tient son nom du fait qu'elle dessert l'école Jules Ferry pour les enfants du centre-ville et de PARIS-JARDINS. Sa fonction première devrait donc être de garantir la sécurité des écoliers et de leurs accompagnants, non de supporter un trafic cyclable de transit.

CP2 - *[Le présent courrier n'engage que ses signataires, et non le Conseil d'Administration de la société coopérative de PARIS-JARDINS]*

Le Plan itinéraires cyclables 2024 (pièce n°13) souligne le caractère structurant de l'axe reliant la gare de Juvisy au centre-ville de Draveil et à Montgeron.

Nous ne sommes pas opposés au développement d'un réseau cyclable cohérent et continu au sein de la ville. Bien au contraire, en qualité de draveillois, nous sommes tantôt cyclistes, piétons ou automobilistes, et la mise en place de dispositifs de « circulation douce », nous paraît essentielle à la sécurité et au bien-vivre de tous. De plus, en qualité de parents cela fait longtemps que nous militons pour plus de sécurité sur les axes de circulation de la ville (cf les nombreux accidents sur l'avenue Barbusse et/ou le bd CDG dont des accidents récents impliquant des enfants).

Cependant, en qualité de riverains du chemin des écoliers, l'intégration de ce dernier comme segment structurant de cet itinéraire nous paraît tout à fait inappropriée.

Le Chemin des Écoliers présente des caractéristiques physiques incompatibles avec une circulation cyclable soutenue.

Le chemin des Ecoliers présente les caractéristiques suivantes :

- Voie étroite et sinueuse ;
- Visibilité limitée ;
- Déclivité importante ;
- Accès privés multiples ;
- Espace boisé et naturel.

En qualité de riverains nous avons déjà évité de justesse plusieurs accidents causés par la vitesse excessive ou l'imprudence - parfois même l'agressivité - de certains cyclistes et utilisateurs de trottinettes.

L'augmentation du flux de cycles (et autres), liée à l'intégration de cette voie à un axe structurant, accroîtrait inévitablement les risques d'accident, notamment lors des manœuvres d'entrée et de sortie des résidents ou lors des croisements entre cyclistes en descente et piétons.

S'ajoute également la question de la responsabilité en cas d'accident lié à un aménagement municipal inadapté.

Cette voie est aujourd'hui empruntée par de nombreux piétons, enfants comme adultes venus de toute la ville. Sa vocation première est d'assurer leur sécurité, et non de devenir un itinéraire de transit pour un trafic cyclable important.

Commentaire ou réponse de la mairie sur les observations supra

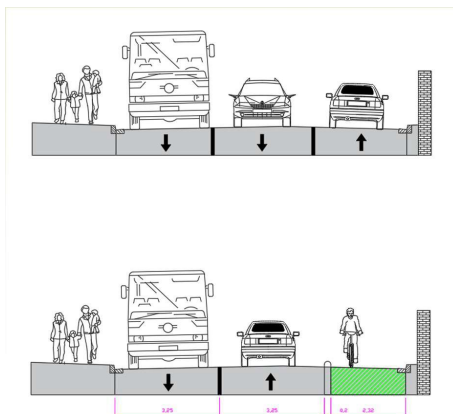
En 2019, date de révision du PLU, l'itinéraire vélo était déjà identifié au niveau du chemin des écoliers. Néanmoins, la ville avait déjà travaillé avant la modification du PLU sur un projet alternatif à la réalisation d'une piste cyclable sécurisée sur l'Avenue du Général De Gaulle entre le centre-ville et la voie douce de l'Île de Loisirs du Port aux Cerises. Ce projet a pour objectif de dissocier les flux via la mise en place d'une

liaison douce piétonne sur le site de Paris-Jardins, et d'une voie cyclable sécurisée sur l'avenue Charles de Gaulle.

En partenariat avec le département, le projet vise à créer à court terme d'une piste cyclable aux largeurs réglementaires en rive du mur du parc, sur le domaine public, permettant:

- De réduire la circulation véhicules légers et poids-lourds en pied du mur,
- De connecter la piste cyclable avec la voie piétonne du parc, la voie douce de l'Ile de loisirs, en limitant les traversées.

Cette proposition (cf. schéma ci-dessous) implique la suppression de l'une des voies de la double voie montante, permettant de réduire la vitesse sur cet axe.



Appréciation du commissaire enquêteur

Le projet de la mairie semble aller dans le sens des observations du §9.1

9.2 Proposition alternative sur le boulevard du Général de Gaulle

CE4-2

La ville de Draveil n'étant pas dotée de gare et ayant beaucoup construit, rajeunissement de la population, le trafic vers la gare de Juvisy engendre un flux important et qui augmentera, il est donc nécessaire de penser ce tracé en pleine conscience de ces problématiques.

En parallèle *[du chemin des écoliers]* nous avons une départementale en 3 voies avec une remontée en double voie vers le centre-ville qui engendre dangers et nuisances sonores pour les enfants se rendant au groupe scolaire Jules Ferry.

Utiliser une des voies pour créer la piste cyclable permettra de casser la vitesse qui n'est jamais respectée par les automobilistes et protéger les enfants et les cyclistes.

La révision du PLU doit permettre de sécuriser l'axe du général de Gaulle pour tous, piétons, cyclistes et automobilistes

CE9-2

Nous apprenons que des aménagements sont en cours afin que le chemin des écoliers utilisé devienne un axe de circulation pour cycles.

Il est navrant de constater que les autorités publiques privilégient encore l'urbanisation de parcelles boisées et la conservation de l'avenue du général de Gaulle dans sa configuration à 3 voies alors que des solutions existent pour réduire le bruit dans une zone fortement impactée (75dB diurne, 70dB nocturne).

L'intégration d'une piste cyclable en site propre permettrait de réduire le trafic des véhicules estimé à 3 millions par an sur cette voie avec toutes les nuisances associées mais également de répondre et développer une circulation douce tout en préservant la sécurité des piétons.

CP2

Nous avons cru comprendre que la municipalité de Draveil prévoit d'aménager une piste cyclable sur l'avenue du Général-de-Gaulle, dans le cadre des travaux d'encorbellement du pont de Juvisy.

Dans ce contexte, la modification envisagée du PLU nous surprend, car elle semble en contradiction évidente avec ce projet.

En conséquence, nous proposons que la piste cyclable structurante entre Juvisy et Draveil soit relocalisée sur l'avenue du Général de Gaulle (D931), plutôt que sur le Chemin des Écoliers. Nous encourageons donc la municipalité à approfondir l'étude technique et financière d'un aménagement cyclable structurant sur le boulevard du Général de Gaulle, en concertation avec les services départementaux compétents.

Cette solution présente plusieurs avantages :

- Pas de contrainte juridique: Le boulevard du Général de Gaulle est une artère principale de compétence publique.
- Sécurité accrue : la configuration de la D931 permettrait d'implanter une piste cyclable séparée des usages par les riverains et promeneurs, limitant les conflits d'usages et les risques pour la sécurité des personnes.
- Réduction des nuisances : l'aménagement d'une piste cyclable suffisamment dimensionnée et sécurisée sur le boulevard du Général de Gaulle permettra d'inciter au report modal vers le vélo et contribuera à réduire le trafic automobile, améliorant ainsi la qualité de l'air et le confort sonore des habitants riverains.

CE10-2

Nous proposons que la piste cyclable structurante envisagée entre Juvisy et Draveil soit relocalisée sur l'avenue du Général de Gaulle (D931), plutôt que sur le Chemin des Écoliers.

Avantages de cette solution.

- **Pas de contrainte juridique** : Le boulevard du Général de Gaulle est une artère principale de compétence publique. Les documents de la Ville rappellent qu'en 1975, un accord avait déjà permis l'élargissement de cette voie à 3 voies, permettant l'aménagement d'un sentier longeant le trottoir pour la circulation des piétons et des cycles.
- **Sécurité accrue** : la configuration de la D931 permettrait d'implanter une piste cyclable séparée des usages par les riverains et promeneurs, limitant les conflits d'usages et les risques pour la sécurité des personnes.
- **Réduction des nuisances** : l'aménagement d'une piste cyclable suffisamment dimensionnée et sécurisée sur le boulevard du Général de Gaulle permettra d'inciter au report modal vers le vélo et contribuera à réduire le trafic automobile, améliorant ainsi la qualité de l'air et le confort sonore des habitants riverains.
- **Respect des prescriptions du Site Patrimonial Remarquable (SPR)** : l'implantation sur un axe de compétence publique permettrait de conserver le caractère historique et remarquable de ce chemin tout en proposant une solution cyclable adaptée aux besoins des usagers.

Nous encourageons donc la municipalité à approfondir l'étude technique et financière d'un aménagement cyclable structurant sur le boulevard du Général de Gaulle, en concertation avec les services départementaux compétents

CE14

En tant que résident de Draveil et usager quotidien du vélo entre le centre-ville et la gare de Juvisy, je souhaite attirer votre attention sur l'itinéraire cyclable présenté dans la pièce 13 du dossier de révision du PLU.

Cet itinéraire, tel qu'il est représenté, ne correspond pas à la réalité actuelle du terrain : il n'existe aujourd'hui aucune piste cyclable sur ce trajet.

La carte présente 3 segments :

1. entre l'allée de Bellevue et l'avenue d'Estienne d'Orves.
2. le long du chemin des écoliers jusqu'à monoprix
3. de monoprix jusqu'à la place de la république

Aucun d'entre eux n'est actuellement aménagé dans des conditions satisfaisantes pour être qualifié d'axe structurant.

Segment 1:

Il s'agit d'un trottoir piéton le long des terrains de football, peu adapté à la pratique du vélo (nombreuses bordures, absence d'enrobé). De plus, il est inaccessible dans le sens Juvisy → Draveil, le rond-point ne permettant pas de le rejoindre en sécurité.

Les cyclistes doivent donc partager une voie de circulation avec les voitures, souvent encombrée par des voitures mal stationnées et sans aucun aménagement de protection.

Segment 2

Ce tronçon présente une forte déclivité, des rigoles d'évacuation et un encrassement fréquent par les feuilles mortes. Aucun aménagement cyclable n'y est présent ou aménageable, et le boulevard du Général de Gaulle reste aujourd'hui totalement dépourvu d'infrastructures adaptées.

Segment 3

Là encore, seul un trottoir existe, avec un passage piéton non protégé particulièrement dangereux. J'y ai moi-même été renversé par un véhicule venant de la voie centrale. Ce tronçon ne peut en aucun cas être considéré comme un itinéraire cyclable sécurisé.

Proposition

Si la municipalité souhaite réellement offrir un axe cyclable structurant, sécurisé et accessible à tous les publics (enfants, seniors, actifs), il paraît indispensable de repenser le partage de la voirie, notamment en envisageant la réaffectation d'une ou deux voies de circulation automobile au profit d'une piste cyclable continue, protégée et confortable. Cela serait particulièrement bénéfique pour les enfants de l'école Jules ferry et leurs parents.

Ce trajet, reliant le centre-ville à la gare de Juvisy, constitue un itinéraire stratégique pour encourager la mobilité douce et réduire l'usage de la voiture. Il mérite à ce titre une réflexion ambitieuse et cohérente avec les objectifs affichés du PLU en matière de transition écologique et de mobilité durable.

CE17

Projet de circulation vélo

Faire passer des vélos par le chemin des Écoliers à Paris-Jardins est une solution de contournement qui ne résout rien et en crée d'autres : insécurité, et inadéquation totale pour un flux accessible à tous.

Depuis des années, habitants et parents d'élèves réclament une requalification du boulevard du Général de Gaulle. La réponse : un radar mobile temporaire.

Ce n'est évidemment pas une politique publique.

Ce boulevard doit être repensé en profondeur, avec une vraie piste cyclable, sécurisée, continue et visible.

C'est aussi la seule façon cohérente de protéger les enfants d'une école qui, à ce jour, n'est même pas recensée comme « point noir du bruit » dans le PPBE alors qu'elle en possède toutes les caractéristiques.

Commentaire ou réponse de la mairie aux observations du §9.2

[note du commissaire enquêteur : la mairie reconduit la réponse apportée au § 9.1]

Appréciation du commissaire enquêteur

La réponse de la mairie apportée au §9.1 répond également, dans un sens favorable, aux observations du §9.2

Complément

CE19

Rappel d'un courrier de décembre 2024, au sujet de la dangerosité du Boulevard du général Charles de Gaulle, avec deux enfants renversés.

9.3 Aspect juridique

CP2-2

En qualité de riverains du chemin des écoliers, l'intégration de ce dernier comme segment structurant de cet itinéraire nous paraît tout à fait inappropriée.

Le « Chemin des Écoliers » est une voie privée, propriété de la Société Anonyme Coopérative PARIS-JARDINS.

Or, à notre connaissance (et sans préjuger de la position du conseil d'administration de la société coopérative de PARIS-JARDINS), cette dernière n'a pas donné son autorisation pour cet aménagement. La modification envisagée est donc irrégulière.

CE10-3

Le Plan itinéraires cyclables 2024 (pièce n°13) souligne le caractère structurant de l'axe reliant la gare de Juvisy au centre-ville de Draveil et à Montgeron. Nous saluons l'ambition municipale de développer un réseau cyclable cohérent et continu.

Cependant, l'intégration du Chemin des Écoliers comme segment structurant de cet itinéraire nous paraît tout à fait inappropriée pour plusieurs raisons détaillées ci-dessous.

1.2. Incompatibilité juridique avec la convention de passage existante.

Le « Chemin des Écoliers » est une voie privée, propriété de la Société Anonyme Coopérative PARIS-JARDINS.

L'accès à cette voie est régi par une convention de passage, signée avec la Ville de Draveil (précisée le 20 octobre 2003) et non par une servitude d'utilité publique.

Cette distinction fondamentale est d'ailleurs confirmée par les pièces annexes du PLU lui-même. En effet, l'examen attentif du Tableau des servitudes d'utilité publique et du Plan des servitudes (Annexes du PLU en vigueur) révèle l'absence totale de référence au Chemin des Écoliers.

Cette convention vise explicitement :

→ « *A maintenir l'ensemble des parcelles citées ouvertes à la circulation publique des piétons et des cycles non motorisés.* »

→ « *En contrepartie du maintien de l'ouverture à la circulation publique de ces espaces, la ville apportera son concours à l'aménagement des espaces collectifs, propriété de la Société* »

Il en découle deux conséquences juridiques majeures :

- **La compétence de l'aménagement demeure privée** : S'agissant d'une simple convention d'ouverture au passage sur un domaine privé, tout aménagement de ce tronçon reste de la compétence exclusive de la S.A. Coopérative PARIS-JARDINS. La convention ne permet en aucun cas sa transformation en axe de transit majeur sur initiative unilatérale de la Mairie.

- **L'incompatibilité avec le Règlement Intérieur de la S.A. Coopérative** : L'aspect et la vocation du domaine de PARIS-JARDINS sont strictement encadrés par son Règlement Intérieur, qui engage la S.A. Coopérative envers ses sociétaires et réciproquement. Ce règlement vise à préserver le caractère patrimonial du site, en cohérence avec son classement en Site Patrimonial Remarquable (SPR).

Consentir à une transformation qui dénaturerait la vocation de promenade et le caractère paysager du chemin serait une violation de notre Règlement Intérieur. Les sociétaires seraient fondés à se retourner contre le Conseil d'Administration.

CE10-4

Dans l'attente d'une solution pérenne, tout projet d'aménagement, même temporaire, sur la voie privée qu'est le Chemin des Écoliers, devra être strictement encadré et validé par la SAC PARIS-JARDINS, notamment et sans être limité:

- Par la mise en place d'une Zone de Rencontre ou Zone 20 km/h avec priorité piétonne,
- Par des dispositifs physiques de modération de vitesse,
- Et par l'interdiction de tout enrobage ou macadamisation, afin de préserver le caractère paysager et piétonnier du site.

CE11

J'ai pu voir qu'il était en projet de faire une piste cyclable entre le centre-ville et la base de loisirs en passant par Paris Jardins.

Je tiens à vous informer par la présente qu'en tant que sociétaire à Paris-Jardins, je m'oppose à ce qu'une piste cyclable soit implantée dans le domaine privé de Paris-Jardins.

CE16

J'habite à Paris-Jardins, et je vois qu'une piste cyclable est apparue sur les plans du PLU et notifiée "aménagement en cours".

Cet aménagement est impossible car il est sur une propriété privée. Le plan doit donc être refait et passer par une voie publique.

Commentaire ou réponse de la mairie

[note du commissaire enquêteur : la mairie reconduit la réponse apportée au § 9.1]

Appréciation du commissaire enquêteur

La réponse de la mairie apportée au §9.1 semble répondre également, dans un sens favorable, aux observations du §9.3

10 Règlement en zone UK

CE10

Nous constatons avec une très vive inquiétude que le projet de modification prévoit la suppression (texte barré) de la phrase suivante au chapitre 3. *Équipements et Réseaux* de la zone UK :

« *Les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles.* »

La suppression de cette clause de sécurité est inacceptable et incompréhensible.

1. **Régression sécuritaire** : Alors que la Mairie affiche une volonté de développer les mobilités douces, elle supprime paradoxalement l'exigence réglementaire qui garantissait leur sécurité sur les voies d'accès.
2. **Incohérence avec le projet** : Cette suppression apparaît comme une manœuvre pour permettre la validation de projets d'aménagement (comme celui du Chemin des Écoliers) qui seraient techniquement impossibles à réaliser si l'obligation de "garantir la sécurité" était maintenue.

Nous demandons formellement le rétablissement de cette phrase dans le règlement de la zone UK. La sécurité des piétons et des cycles ne doit faire l'objet d'aucune concession réglementaire.

CE16

Vous avez retiré de la zone UK la phrase suivante "les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles".

Je ne comprends pas ce retrait du PLU et demande que la phrase soit maintenue pour la sécurité de tous.

Question du commissaire enquêteur :

D'une façon générale, pourquoi la notion de sécurité des piétons et des cycles a été supprimée dans toutes les zones ?

Commentaire ou réponse de la mairie sur les observations CE10 et CE16 et à la question du commissaire enquêteur :

La formulation de l'article a été modifiée en toutes zones, couplée avec une définition nouvelle de « accès et chemin d'accès » ainsi que de « voies » qui inclut, le cas échéant, la partie de la chaussée ouverte à la circulation des véhicules motorisés, les itinéraires cyclables, les trottoirs ou itinéraires piétonniers, les accotements et les fossés et talus la bordant. La règle modifiée est effectivement plus générale mais permet tout autant de garantir la sécurité. Ainsi, cette notion revient à deux reprises :

- « Les caractéristiques des chemins d'accès et des voiries doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité [...] »
- « Ils doivent être adaptés aux normes techniques de raccordement à la voirie et respecter les critères de sécurité d'insertion sur la voie publique. Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir. »

L'objectif de cette nouvelle rédaction est avant tout de garantir davantage de sécurité pour tous les utilisateurs de ces voies, incluant de fait les piétons et les cycles.

La phrase « les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles » sera néanmoins réintégrée au règlement de chaque zone.

Appréciation du commissaire enquêteur

Dans le règlement modifié, la formulation :

- « *Les caractéristiques des chemins d'accès et des voiries doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité [...]* »
- « *Ils doivent être adaptés... aux opérations qu'elles doivent desservir.* »

a été introduite pour toutes les zones, sauf la zone UK.

La réintégration de la phrase « les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles » pour toutes les zones apparaît satisfaisante, et même indispensable pour la zone UK.

11 Nuisances sonores

CE10 [courrier du Conseil d'Administration de la SAC PARIS-JARDINS]

La pièce n°11 de l'enquête publique, relative au bruit, met en évidence des niveaux sonores très élevés le long du boulevard du Général de Gaulle et de l'avenue Henri Barbusse.

Les mesures indiquent en journée :

- Entre 70 et 75 dB(A) sur l'avenue Henri Barbusse,
- Et plus de 75 dB(A) sur le boulevard du Général de Gaulle.

Or, selon le Code de l'environnement (articles R. 572-1 à R. 572-11) et la directive européenne 2002/49/CE, les seuils d'alerte pour les zones denses sont de 68 dB(A) pour les périodes diurnes.

Le **PPBE 2024-2029 de Val d'Yerres Val de Seine** cite spécifiquement le Boulevard Charles de Gaulle comme axes nécessitant des « actions de réduction des nuisances sonores dans les secteurs bruyants ».

La **cartographie croisée Airparif&Bruitparif de mai 2024** classe le boulevard et les zones riveraines comme étant "altéré" pour la qualité de l'air et "très dégradé" pour le niveau sonore, ce qui constitue le niveau d'évaluation le plus élevé.

Ces valeurs observées dépassent donc significativement les seuils recommandés, et nécessitent la mise en œuvre de mesures correctrices ou compensatoires dans le PLU révisé.

CP2 [Le présent courrier n'engage que ses signataires, et non le Conseil d'Administration de la société coopérative de PARIS-JARDINS]

La pièce n°11 de l'enquête publique, relative au bruit, met en évidence des niveaux sonores très élevés le long du boulevard du Général de Gaulle et de l'avenue Henri Barbusse. Les mesures indiquent en journée : entre 70 et 75 dB(A) sur l'avenue Henri Barbusse et plus de 75 dB(A) sur le boulevard du Général de Gaulle. Or, selon le Code de l'environnement (articles R. 572-1 à R. 572-11) et la directive européenne 2002/49/CE, les seuils d'alerte pour les zones denses sont de 68 dB(A) pour les périodes diurnes.

Ces valeurs observées dépassent donc significativement les seuils recommandés, et nécessitent la mise en œuvre de mesures correctrices ou compensatoires dans le PLU révisé.

Commentaire ou réponse de la mairie

Il est à noter tout d'abord que le Boulevard du Général de Gaulle est bordé d'un haut mur en pierre tout le long de Paris-Jardins permettant d'isoler ce quartier des nuisances routières.

Les aménagements prévus sur cet axe pour permettre la création d'une piste cyclable double sens permettra de neutraliser une voie routière, et ainsi réduire la vitesse des véhicules par des aménagements de sécurité complémentaires. Aussi, la vitesse moyenne sera réduite, réduisant parallèlement les niveaux sonores et les émissions.

Enfin, le développement progressif des véhicules électriques tend à réduire le niveau sonore moyen routier sur l'ensemble des axes de la ville.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le projet de la mairie sur le Boulevard du Général de Gaulle doit permettre une amélioration de la situation vis-à-vis des nuisances sonores.

12 Densification – production de logements

La Direction Départementale des Territoires de la Préfecture de l'Essonne a formulé une observation.

Certaines dispositions vont à l'encontre d'une densification douce à travers le diffus, pouvant ainsi s'opposer aux grands objectifs de production de logements du Schéma Directeur de la Région Île de France ou encore du Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement. Aussi, il est nécessaire de démontrer au sein de votre rapport de présentation la bonne compatibilité avec ces derniers.

Observations du public :

CE7-2

En durcissant les règles de division parcellaire, en imposant des bandes constructibles limitées à 25 mètres en zone UH, en abaissant les hauteurs autorisées, et en restreignant la possibilité de densification maîtrisée dans les zones UA et UB, la Ville prend le risque de **bloquer toute production significative de logements** sur son territoire.

Ce choix n'est pas sans conséquence : il limite la capacité de Draveil à répondre aux besoins des habitants d'aujourd'hui et de demain — jeunes ménages qui souhaitent s'installer, familles en croissance, personnes âgées qui aimeraient rester dans leur commune. En figeant trop strictement certaines zones, on empêche les quartiers de s'adapter naturellement aux évolutions de la société, aux modes de vie et aux besoins en logement.

Il ne s'agit pas de bouleverser l'équilibre des quartiers pavillonnaires ni d'en modifier le caractère, mais d'accompagner leur évolution avec discernement. Un urbanisme intelligent doit permettre de **préserver l'identité résidentielle** tout en **offrant davantage de souplesse** pour favoriser la transmission, la rénovation, la transformation des logements existants et l'accueil de nouvelles générations dans de bonnes conditions.

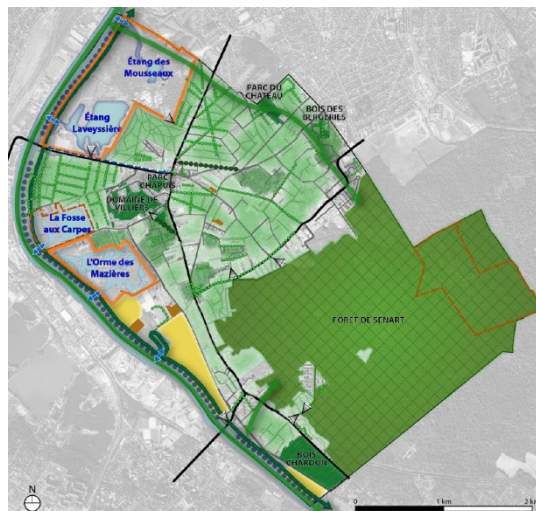
Refuser toute possibilité d'évolution, c'est risquer à terme une ville figée, vieillissante et déséquilibrée. À l'inverse, une politique du logement cohérente peut renforcer la vitalité de Draveil, maintenir les familles sur place, encourager les jeunes à y revenir, et permettre à chacun de trouver un logement adapté à ses besoins sans quitter son quartier.

Une telle approche n'a rien de menaçant pour les secteurs pavillonnaires : elle les valorise en les intégrant dans un projet de ville équilibré et vivant. Elle s'inscrit dans les principes de **mixité sociale et**

générationnelle rappelés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) et par le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), qui encouragent une urbanisation maîtrisée, respectueuse du cadre de vie et solidaire entre les territoires.

Commentaire ou réponse de la mairie

Draveil est une ville francilienne très spécifique. Une large partie de son territoire est couverte par la forêt de Sénart, des zones naturelles du Port aux cerises, et une trame bleue omniprésente à l'ouest structurée par la Seine, les vastes plans d'eau et leurs abords présentant une biodiversité exceptionnelle. Parallèlement, la trame bleue est génératrice de zones à risques d'inondation encadrées par le PPRI de la Seine, rendant inconstructibles de nombreux quartiers à l'image de la Villa. L'histoire de Draveil lui confère un patrimoine bâti et paysager exceptionnel : de nombreux bâtiments protégés à l'image de plusieurs châteaux et leurs parcs, et des quartiers conçus comme des cités jardins, à l'image de Paris-Jardins. Par ailleurs, Draveil est une ville dont les zones urbaines sont totalement urbanisées, sans réserve foncière, et sans aucune capacité d'extension de l'urbanisation. Enfin, Draveil ne dispose pas de gare, ni de projet de voie en site propre, et aucune possibilité n'est identifiée. Les deux ponts sur la Seine, et la seule voie pénétrante au sud de la forêt de Sénart concentre les flux de manière particulièrement importante sur les deux départementales : De Gaulle / Barbusse, entraînant des problématiques quotidiennes de circulation. Aussi, évoquer la densification à Draveil revêt d'un caractère très complexe tant d'un point de vue foncier qu'en matière d'acceptation des habitants.



La modification du PLU vise à assurer l'application de la Loi Climat et résilience afin de garantir la qualité de vie à Draveil, et de préserver la santé des habitants, en préparant la ville aux changements climatiques. La modification agit ainsi sur plusieurs leviers qualitatifs :

- Renforcer les normes de protection de la pleine terre ;
- Préserver les formes urbaines et les caractéristiques architecturales et paysagères ;
- Retravailler la règle d'accès aux terrains ;
- Privilégier la plantation d'arbres de qualité ;
- Identifier et protéger les arbres remarquables et alignements d'arbres : Espaces publics et privés ;
- Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces publics ;
- Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces privés ;
- Renforcer la dimension patrimoniale : Protéger davantage les bâtis remarquables ;
- Rendre opposable certaines dispositions de la charte de la construction ;
- Valoriser les berges de la Seine ;
- Renforcer la trame noire du territoire ;
- Faciliter les déplacements de la faune par rapport aux clôtures ;
- Affirmer le caractère inconstructible de la zone N.

Pour autant, ces ajustements ne sont pas de nature à réduire les droits à construire. Les différentes règles de gabarit et d'implantation dans les différents quartiers, et notamment les zones UA et UB, permettent d'accueillir de futurs projets dans le respect des règles d'emprise au sol et de hauteur autorisées, inchangées dans cette modification de PLU.

Par ailleurs, il est à noter que le projet de reconversion sur le site Joffre, dont la procédure de mise en compatibilité du PLU est menée parallèlement à la présente modification du PLU, permettra de générer la production de logements diversifiés et d'une résidence pour personnes âgées dans des conditions très qualitatives afin de répondre à des besoins diversifiés des habitants dans leur parcours résidentiel.

Par ailleurs, la ville engagera par la suite une révision générale de son PLU pour prendre en compte le SDRIF-e et les autres documents supra-communaux récemment approuvés.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

13 Patrimoine bâti

13.1 210 avenue Henri Barbusse

CE3&CP3

Nous sommes propriétaire d'un terrain situé 210 avenue Henri Barbusse, cadastré AEn°724P. Ce terrain comporte une série de batteries de garages, sans intérêt architectural ou patrimonial qui sont destinés à être démolis.

Ce terrain est concerné par une servitude particulière d'urbanisme édicté au titre de l'article 151-19 du code de l'urbanisme ainsi que le précise la légende (hachures).

En violet le règlement du PLU fait apparaître le patrimoine bâti qui fait l'objet d'une protection au titre de l'article 151-19 du code de l'urbanisme *[à l'extérieur de la zone de garages – note du commissaire enquêteur]*.

A l'examen du règlement graphique, nous en concluons que cette servitude ne s'applique pas aux garages existants, même si ce n'est pas explicitement exprimé.

Observation CE3-1 & CP3-1

Préciser, dans le règlement modifié que les interdictions de démolir ne concernent que les immeubles repérés au titre du « patrimoine bâti » en violet sur le zonage avec un complément sur le règlement écrit.

Observation CE3-2 & CP3-2

Préciser qu'il ne s'agit en aucune manière d'une interdiction générale de démolir, faculté que d'ailleurs le PLU ne dispose pas dans ses pouvoirs d'habilitation.

Commentaire ou réponse de la mairie sur les observations CE3-1 et CE3-2

L'interdiction de démolir ne s'applique évidemment que sur les bâtiments patrimoniaux repérés sur le plan de zonage au titre de l'article L151-19 du code de l'urbanisme, comme inscrit dans le règlement pour toutes les zones :

« Les sites, secteurs et bâtiments repérés (Patrimoine bâti au titre des dispositions l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme) : Au titre de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme, la démolition de ces bâtiments sont interdites [...] »

Afin de clarifier et éviter toute interprétation, il est proposé d'apporter le complément suivant au règlement :

Le plan de zonage identifie des sites, secteurs et bâtiments repérés (Patrimoine bâti au titre des dispositions l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme) : Au titre de l'article L 151-19 du code de l'urbanisme, la démolition de ces bâtiments sont interdites [...]

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

13.2 56 avenue de Bellevue

CE15-1

Je suis propriétaire via une SCI, de la parcelle cadastrée BH n°365 située au 56 avenue de Bellevue à DRAVEIL. Une maison existe sur la propriété ainsi qu'un arbre à haute tige (type épicéa).

En lisant cette procédure de modification du PLU, je suis fort étonné et même choqué, que du jour au lendemain, sans prévenir, sans concertation, la municipalité décide de bafouer notre droit de propriété, droit le plus sacré dans le code civil (article 544 du C.C.).

En effet, d'une maison avec du potentiel d'agrandissement, je passe à une maison classée « Patrimoine bâti » où il sera impossible de la démolir et quasi-impossible de faire des travaux car ce « patrimoine bâti ne peut faire l'objet de travaux de transformation substantielle ou de dénaturation ». Une phrase subjective permettant à l'administration de refuser tout type de projet.

Question du Commissaire enquêteur :

Comment les propriétaires assujettis, par la modification du PLU, à la servitude de « patrimoine bâti » ont-ils été informés ?

Réponse de la mairie

La protection du patrimoine bâti est au cœur de cette procédure. La transmission de l'héritage patrimonial a toujours été une priorité à Draveil. La commune de Draveil comprend un patrimoine bâti important. À ce titre, l'architecte des bâtiments de France intervient dans le périmètre des monuments historiques garantissant une protection autour des monuments historiques et dans le secteur du SPR de Paris-Jardins ainsi qu'en Rives de Seine.

Plusieurs nouveaux éléments de patrimoine bâti sont ajoutés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme aux éléments déjà identifiés par le PLU actuel. Des constructions remarquables issues d'un inventaire régional du patrimoine, ont fait l'objet **d'une expertise par des spécialistes de l'architecture et du patrimoine pour compléter les protections**. Les bâtiments listés sont ceux établis par l'architecte du patrimoine, Madame Brigitte Blanc, l'ensemble étant inscrit à l'inventaire général régional,

<https://inventaire.iledefrance.fr/recherche/globale?texte=draveil&option=tous>

La protection de ces derniers, notamment dans le cadre de travaux ou de démolition **relève d'un intérêt général** lié à l'identité architecturale et paysagère communale.

La règle est ainsi modifiée pour empêcher la dénaturation du patrimoine de Draveil et ainsi conserver ces bâtiments constitutifs de l'identité et représentatifs de l'histoire de la commune.

Les propriétaires sont souvent conscients de l'intérêt architecturale de leur maison/immeuble et sont reconnaissant de ce repérage par des experts en patrimoine, et de cette identification au titre du PLU. Il est vrai que le repérage patrimonial, qu'il s'agisse d'un bâti identifié (L151-19), d'arbres remarquables ou de cœurs d'îlots au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme peuvent être vécus comme une forme d'atteinte au droit de propriété, mais il s'agit pour une ville de définir des règles dans l'intérêt général. Fixer des règles constructibles, donc rédiger un PLU d'une manière générale, constitue également une forme d'atteinte aux droits de propriété. Certaines parcelles ayant des droits à construire importants, et d'autres, classées en zone N ou A disposent d'aucune possibilité de construire. Chaque propriétaire ne peut être

prévenu individuellement du changement de règle qui intervient sur sa propriété à l'occasion de chaque procédure d'urbanisme. Il n'y a aucune obligation légale de le faire.

Les propriétaires ont eu néanmoins l'occasion de s'informer de ce classement lors de l'enquête publique et de s'exprimer quant à la pertinence de ce classement. Sur 130 bâtiments complémentaires identifiés au titre de l'article L151-19 du Code de l'urbanisme, un seul propriétaire semble s'opposer à ce classement, au 56 avenue de Bellevue. Il s'agit d'une demeure remarquable (cf. photo ci-dessous) qui mérite un classement au titre des bâtiments à protéger. Par ailleurs, ce site est concerné par une servitude d'utilité publique au titre du PPRI de la Seine.



Pour mémoire, l'article L151-19 du Code de l'urbanisme stipule :

« Le règlement peut identifier et localiser les éléments de paysage et identifier, localiser et délimiter les quartiers, îlots, immeubles bâtis ou non bâtis, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à conserver, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur préservation leur conservation ou leur restauration. »

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend bonne note de la réponse. Il confirme que le bâtiment du 56 avenue de Bellevue figure à l'inventaire régional du patrimoine d'Île de France.

CE15-2

Ce classement et ces restrictions drastiques telles que la démolition interdite ne sont pas mentionnés au P.A.D.D.. Ce P.A.D.D. doit définir les orientations générales en matière de politique d'aménagement et cette nouvelle définition du « patrimoine bâti » venant restreindre les droits des propriétaires doit y figurer. Compte tenu de l'importance de ce classement, une modification du P.A.D.D. doit avoir lieu.

Commentaire ou réponse de la mairie

Le PADD fixe une ambition en matière de protection du patrimoine bâti, en établissant une liste non exhaustive mentionnant le terme « etc » :

« Identifier et mettre en valeur le patrimoine urbain de la commune

➤ Préserver les éléments bâtis et les ensembles urbains et patrimoniaux remarquables tels que:

- Le Château de Paris-Jardins
- Le Château de Villiers (Hôtel de Ville)
- L'Eglise Saint-Rémy
- La chapelle Sainte-Hélène
- Paris-Jardins

- Le centre-ville
- Le parc du Château
- Etc. »

Il n'y a pas lieu de cibler un à un les éléments identifiés dans le PADD. Aucune modification du PADD s'impose. De nombreuses communes ont ainsi complété leur protection patrimoniale à l'occasion de modification de leur PLU (sans aucun changement de PADD).

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

CE15-3

Le plan de zonage montre un arbre à protéger sur la propriété.

Les branches commencent à pousser progressivement le pignon de la construction et le système racinaire doit notamment impacter les fondations.

Un élagage est indispensable pour protéger le pignon ainsi que la faïence située sur celui-ci, mais cela reviendrait à raboter tout un côté du sapin, le rendant moins « remarquable ».

A ce titre, je demande la suppression de cette mention d'arbre à protéger dans la modification du PLU.

Commentaire ou réponse de la mairie

Il existe effectivement un épicéa à grand développement entre la construction et le mur de propriété. Au vu de sa proximité au bâtiment patrimonial repéré, de la proximité du mur de clôture et de la voirie, il est proposé de supprimer la protection pour cet épicéa.



Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur souscrit à une issue concertée pour cette situation.

Question du Commissaire enquêteur :

Dans l'hypothèse théorique où un arbre remarquable menace de dégrader fortement, voire de ruiner un bâti remarquable, à quoi donne-t-on la priorité de protection, l'arbre ou le bâti ?

Commentaire ou réponse de la mairie

D'une manière générale, les arbres repérés sont implantés à une distance suffisante du bâti pour éviter sa dégradation.

Dans le cas contraire, le règlement modifié indique clairement les possibilités d'évolution afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Il n'y pas de notion de priorité entre l'arbre et le bâti : « Sont cependant admis les élagages, coupes et abattages d'arbres pour des **motifs sanitaires ou de sécurité des biens et des personnes** dûment justifiés par un diagnostic sanitaire réalisé par un organisme indépendant, qui ne sauraient être traités autrement que par l'élagage ou l'abattage de l'arbre, et qui sont obligatoirement suivis par une replantation équivalente, dont le choix sera soumis à validation des services de la Ville.

Il est **interdit d'impacter le houppier ou le système racinaire de l'arbre ni de nuire à terme à son développement**. Sont cependant admis les élagages justifiés pour des motifs sanitaires ou de sécurité des biens et des personnes, dans le strict respect des règles de la profession, sans altération de la pérennité de l'arbre et de son développement futur. »

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend bonne note de la réponse.

CE15-4

Je demande à ce qu'à titre personnel :

- ma construction ne soit pas mentionnée comme « patrimoine bâti » au titre du L151-19 du code de l'urbanisme,
- que le sapin pouvant porter atteinte à la stabilité et à l'intégralité de la construction soit retiré du plan de zonage en tant qu'arbre à protéger.

A titre professionnel en vue de protéger les intérêts des personnes lésées :

- qu'à défaut d'informations préalables et de concertations individuelles afin que les propriétaires particuliers aient conscience de cette nouvelle servitude d'utilité publique, que les 130 constructions environ, soient retirées du « patrimoine bâti »

Commentaire ou réponse de la mairie

Les protections sont maintenues, à l'exception de l'épicéa.
Cf. réponses précédentes.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend bonne note de la réponse.

13.3 Autres cas

CE13-1

Je suis concerné par l'extension du périmètre des bâtiments remarquables inscrits au titre des dispositions de l'article L. 151-19 du Code de l'urbanisme.

Est-ce que ce dispositif permet d'avoir accès à des financements/subventions particulières pour la rénovation du bâti concerné ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Il s'agit d'un classement au titre du PLU seulement. À ce jour, ce classement n'a pas de conséquence en matière de subventions ou de fiscalité.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

CE13-2

Pourriez-vous justifier pourquoi la station-service du 70 boulevard Henri Barbusse (parcelle AP441) doit faire l'objet d'une inscription sur cette liste ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Cette station-service est l'une des dernières encore existantes conçues par l'architecte Jean Prouvé. Elle présente un intérêt architectural certain.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend note de cette information culturelle.

14 Modifications du secteur « îlot garages du centre-ville »

Le courrier CP1 se réfère au site identifié « Garages en centre-ville » en page 69 du document « Diagnostic et état initial de l'environnement » du PLU en vigueur.

CP1-1

Disparition de l'îlot « garages du Centre-Ville »

Le PLU de 2019 identifiait la rue Neuve comme un accès essentiel à un cœur d'îlot de 3000 m² où :

- La réalisation de logements était envisagée,
- L'enjeu de centralité urbaine était affirmé,
- Les accès par le boulevard Henri Barbusse étaient considérés comme étroits et dangereux.

Or, dans la modification n°1 du PLU soumise à enquête publique :

- L'îlot Garages du Centre-ville a disparu des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),
- Aucune justification explicite n'est donnée,
- La rue Neuve est devenue une voie privée fermée à la circulation publique,

Questions :

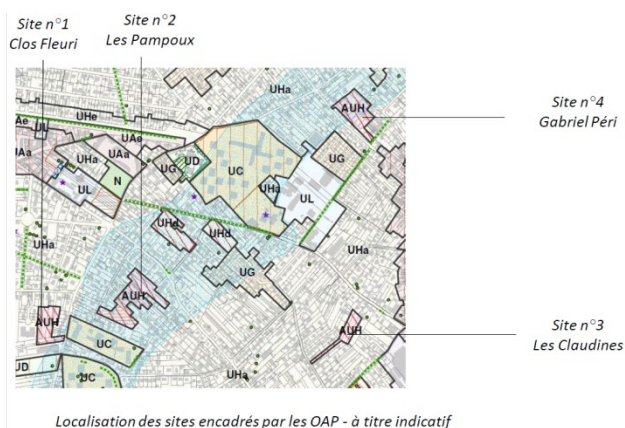
Que devient l'îlot Garages du Centre-Ville ?

Que dit l'analyse environnementale ?

Commentaire ou réponse de la mairie

Cet îlot n'a jamais fait l'objet d'une OAP dans le PLU, et n'est pas ciblé directement par l'actuelle procédure de modification du PLU.

Aucune évolution n'étant apporté sur ce secteur, il n'y a pas lieu de justifier l'absence de changement.



Délimitation des 4 OAP dans le PLU actuellement opposable.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur confirme que l'« îlot garages du centre ville » ne fait pas l'objet d'une OAP dans le PLU en vigueur (PLU de 2019), et qu'il n'a donc pas disparu par le fait de la modification n°1.

CP1-2

Fermeture de la rue Neuve devenue voie privée fermée à la circulation publique

- Quel est le statut réel de la rue Neuve ?
- L'existence éventuelle d'un acte de fermeture ?
- Est-ce que l'autorité environnementale a été avertie ?
- Quel est le résultat de l'évaluation environnementale de cette fermeture ?
- Que devient la bouche d'incendie située sur le domaine privé ?
- La responsabilité communale ?

Commentaire ou réponse de la mairie

La voie a toujours été privée, et comme toute voie privée, elle peut être clôturée (Code civil). Le statut de la voie ne relève pas du PLU et ne fait pas l'objet de la modification du PLU.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

15 Alignements d'arbres et arbres remarquables

CP1

Rue Neuve : Gestion des arbres et interventions des particuliers

Des élagages importants ont été réalisés récemment par certains riverains. Or :

- Ces arbres ont été plantés et entretenus par la commune depuis des décennies,
- Ils pourraient relever du patrimoine arboré public,
- Leur gestion doit répondre à des règles de sécurité et d'entretien adaptées.

Il serait nécessaire de préciser :

- Si ces travaux étaient autorisés,

- Si la commune considère ces arbres comme relevant désormais de propriétaires privés, et quel sera leur statut à l'avenir.

Commentaire ou réponse de la mairie

Oui, ces arbres font partie de la propriété privée.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

16 Espace Boisé Classé

CE7

Protection du parc du Gros Buisson

La révision du PLU devrait intégrer le parc du Gros Buisson. Il constitue un maillon essentiel de la trame verte reliant la forêt de Sénart aux bords de Seine. Sa partie draveilloise, en continuité directe avec celle de Vigneux-sur-Seine, présente les mêmes caractéristiques paysagères et écologiques que le secteur classé en « espace boisé classé » (EBC) sur la commune voisine.

Afin d'assurer la cohérence écologique de cet ensemble et de prévenir toute artificialisation future — qu'il s'agisse de constructions, d'installations techniques ou de projets d'antennes-relais — il convient que la partie du parc du Gros Buisson située sur le territoire de Draveil soit également classée en espace boisé classé au PLU, conformément aux dispositions des articles L.113-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Ce classement permettrait de garantir la pérennité du couvert arboré, de préserver les continuités écologiques intercommunales comme dans le PLU de Vigneux-sur-Seine, et de protéger un patrimoine paysager de grande valeur au cœur de la ville. Il s'agit d'un choix cohérent avec les objectifs de sobriété foncière et de prévention des risques, et d'un signal fort en faveur d'une politique locale de préservation du vivant et de refus de toute implantation d'infrastructure incompatible avec la vocation naturelle du site.

Commentaire ou réponse de la mairie



L'ensemble est classé en zone N du PLU, c'est-à-dire inconstructible, donc protégé.

Le classement au titre des EBC n'est pas toujours des plus appropriés pour un parc enherbé et arboré, dans la mesure où des évolutions sont parfois souhaitables, ne serait-ce que pour aménager des allées, ce qu'il ne serait pas possible avec l'apposition d'une trame EBC. L'EBC est privilégié pour protéger un couvert forestier.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur prend bonne note de l'argumentation.

17 Autres thèmes

CE12

Il ne sert à rien de modifier le PLU si ceux qui ne le respectent pas ne sont pas inquiétés, et par conséquent, il est inutile de croire qu'il va être respecté par quiconque pouvant constater l'impunité dont bénéficient certains propriétaires.

En effet, les propriétaires du terrain non constructible BH259 ont multiplié les infractions au PLU depuis qu'ils ont commencé des travaux de démolition, d'artificialisation totale, [etc...]

Commentaire ou réponse de la mairie

La ville de Draveil est dotée d'agents assermentés pour mener à bien les vérifications nécessaires et faire appliquer le règlement du PLU de bon droit. Des astreintes financières journalières sont mises en place en fonction des infractions.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

CE17-1

Méthode de calcul des surfaces perméables / imperméabilisées : une démonstration manquante

La présentation de la modification comme « écologiquement vertueuse » qui consiste à reporter l'espace perméable en espace imperméable n'est pas satisfaisant : aucune démonstration chiffrée n'est fournie, Sans aucun chiffre pour montrer que l'opération ne se traduit pas, in fine, par plus de béton. Il faut vous croire sur parole.

Commentaire ou réponse de la mairie

Chaque instruction de demande d'autorisation du droit du sol est effectué par un agent qualifié et compétent et se traduit par des calculs permettant de s'assurer que les normes fixées par le PLU sont respectées, que ce soit en matière de pourcentage de pleine terre, ou d'emprise au sol maximum, de hauteur, d'implantations des constructions, etc. La ville de Draveil s'est également dotée d'agents assermentés pour mener à bien les vérifications nécessaires sur site, et faire appliquer le règlement du PLU.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

CE17-2

Zones rendues constructibles : un choix écologique discutable

Tout en prônant l'écologie dans cette révision du PLU, vous ouvrez soudain à la constructibilité un ensemble de secteurs. Or si jusqu'à présent certaines de ces zones n'étaient pas urbanisées, je suppose qu'il y avait il des raisons ?

=> Rue des Sources, dont le nom évoque clairement la nature du sous-sol (sources, argile). Comment est-il prévu de traiter ces contraintes géologiques dans les constructions ? Des bâtiments chers, exposés à des remontées d'humidité, reliés à des pompes de relevage, rejetant l'eau dans des bassins d'infiltration creusés à même l'argile... qui n'infiltrer pas ? Des cours d'eau souterrains alimentant la Seine altérés, potentiellement pollués, et non gérés par la puissance publique.

Plusieurs habitants dans le "haut de Draveil" font déjà face à des difficultés pourquoi s'obstiner ?
Je ne connais pas les autres zones dans le détail mais permettre la construction de centaines de logements sans développement d'infrastructures adéquates et d'un plan environnemental réfléchi m'inquiète beaucoup.

Commentaire ou réponse de la mairie

La remarque est erronée.

Aucune nouvelle zone n'est ouverte à l'urbanisation dans le PLU modifié.

La part de pleine terre imposée est augmentée afin de renforcer la perméabilité des sols.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur n'a pas relevé d'ouverture de secteurs constructibles dans la modification n°1.

CE17-3

Alignements sur les grands axes

L'obstination à coller les constructions en limite du boulevard et des avenues est aberrante. Cela crée des corridors oppressants pour les piétons, une insécurité majeure lorsque les trottoirs sont trop étroits, et une esthétique dégradée.

Ayant vécu sur le boulevard du Général de Gaulle, je peux en témoigner : pollution en façade, bruit permanent, vibrations du bâti, insalubrité visuelle.

Il est temps de rompre avec des règles d'urbanisme héritées des années 60. Un simple retrait de quelques mètres :

- améliore la qualité paysagère,
- donne de l'air aux trottoirs,
- permet d'installer des alignements de plantations sur les trottoirs apportant ombrage en été,
- réduit le bruit et la pollution à hauteur d'homme,
- crée enfin des logements vivables et durables.

Il faut arrêter de construire des murailles grises le long des grands axes.

Commentaire ou réponse de la mairie

L'implantation par rapport à la rue reste inchangée : alignement ou retrait de 2 m minimum. En effet, ces parcelles ne sont pas très profondes, et imposer un retrait revient à les rendre pour la plupart inconstructibles.

Pour autant, deux modifications importantes permettent d'éviter une densification trop imposante dans la zone UB :

- Tout d'abord, une marge de transition par rapport aux autres zones, en imposant un retrait de 10 m (à la place de 5m/8m en cas de vue) ;

- La règle du traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis n'était pas favorable à la végétalisation. Elle évoquait une règle peu exigeante, dans la mesure où elle imposait uniquement des espaces perméables, et son périmètre d'application se limitait aux espaces libres de toute construction. Aussi, désormais, après application de la modification du PLU, la règle sera calculée au regard de la superficie de la parcelle, et imposera de la pleine terre.

Par exemple, une parcelle de 1000 m² avec une règle d'emprise au sol de 50 % permet de bâtir sur 500 m².

Le PLU opposable avant modification imposait 50 % d'espace perméable des espaces libres des constructions, c'est-à-dire 250 m² d'espaces perméables.

Désormais, le PLU modifié permettra d'imposer 30 % de pleine terre calculée par rapport à la superficie de la parcelle, soit 300 m² de pleine terre.

→ La règle du PLU modifié est bien plus vertueuse sur le plan environnemental, notamment en ce qui concerne l'intégration urbaine et paysagère de nouveaux projets et leur transition avec les zones riveraines.

Appréciation du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur confirme que les modifications favorisent la végétalisation.

CE18

Dans le cadre de la modification du Plan Local d'Urbanisme, je souhaite proposer d'intégrer, pour l'ensemble des aménagements privés comme publics, des indications relatives à la préservation du niveau des collets des arbres conservés.

En effet, lorsque des arbres existants sont maintenus, il est important de préserver leur collet, qui ne doit être ni enterré ni déchaussé. Cette zone joue un rôle essentiel dans les échanges gazeux et la stabilité mécanique du sujet. Un enterrement excessif peut favoriser le pourrissement, tandis qu'un déchaussement peut fragiliser l'ancrage.

Les tolérances en matière de remblai varient selon l'âge et le développement de l'arbre :

- **Arbres très jeunes (circonférence 20 à 50 cm)** : pas d'enterrement du collet.
- **Jeunes arbres (circonférence 50 à 80 cm)** : enterrement possible jusqu'à 5 cm.
- **Arbres adultes (circonférence 80 à 150 cm)** : enterrement possible jusqu'à 20 cm.
- **Arbres adultes avancés ou matures (circonférence > 150 cm)** : enterrement possible jusqu'à 30 cm.

Des décaissements limités à 10 cm peuvent être envisagés pour des sujets de plus de dix ans, à l'exception des sophoras, ptérocaryas, cedrelas et peupliers.

Il existe par ailleurs de nombreuses solutions techniques permettant de modifier le niveau du terrain sans enterrer le collet. La mairie pourrait également proposer ou encourager certains types d'aménagements allant dans ce sens, comme l'illustrent les documents joints.

Je vous remercie pour l'attention portée à cette contribution, formulée dans un esprit d'amélioration et de valorisation du patrimoine arboré présent sur le territoire.

Commentaire ou réponse de la mairie

La remarque est technique, néanmoins intéressante et sera prise en compte dans le cadre de l'ajustement du dossier avant approbation. Il est proposé d'ajouter la phrase suivante au règlement après le paragraphe suivant, en toutes zones « Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens » :

Le collet des arbres existants ne doit être ni enterré ni déchaussé.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

18 Suspension de la procédure

Une observation demande la suspension de la procédure de modification et une révision complète du PLU.

CE7

Nous demandons :

1. La suspension de la procédure de modification jusqu'à la tenue des élections municipales de mars 2026, afin que la prochaine majorité, issue du suffrage universel, puisse engager une réflexion de fond avec les habitants.
2. L'ouverture d'une véritable concertation publique, avec des ateliers citoyens, des réunions de quartier et la participation active des associations locales, pour co-construire un projet de ville partagé et lisible.
3. La révision complète du PLU à l'échelle intercommunale, en lien avec la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, afin d'assurer enfin la cohérence entre habitat, emploi, transports, environnement et équipements publics.

Commentaire ou réponse de la mairie

La modification du PLU ira à son terme dans la mesure où elle permet de prendre en compte de la loi Climat et résilience et de la faire appliquer aux futures demandes d'autorisation. Cette modification permet donc de préserver la qualité du cadre de vie de la ville.

Appréciation du commissaire enquêteur

Pas de commentaire.

19 Hors contexte de l'enquête publique

Les observations suivantes sortent du cadre de l'enquête publique.

CP1

Entretien d'une voie privée fermée à la circulation publique

Si la commune considère désormais la rue Neuve comme une voie privée fermée, se posent alors plusieurs questions :

La commune peut-elle continuer à financer :

- L'éclairage public ?
- L'entretien des candélabres ?
- La légalité des dépenses d'entretien en cours ?
- Ces dépenses respectent-elles l'article L. 2321-2 du CGCT, qui exige un intérêt public communal ?

GLOSSAIRE

CE	Courrier Electronique
CP	Courrier Papier
OAP	Orientations d'Aménagement et de Programmation
PADD	Projet d'aménagement et de développement durables
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPA	Personne Publique Associée
TA	Tribunal Administratif



PLAN LOCAL D'URBANISME MODIFICATION N°1

ENQUETE PUBLIQUE
31/10/2025 – 20/11/2025

CONCLUSIONS MOTIVEES



Pierre LALANDE
Commissaire enquêteur

CONCLUSIONS MOTIVEES

1 Objet de l'enquête publique

Selon l'arrêté du maire, n° URBA 25-07-195 du 10/07/2025, la modification n°1 du PLU a pour objet de :

1- Modifier des dispositions réglementaires pour répondre aux objectifs de la Loi Climat et résilience :

- Renforcer les normes de protection de la pleine terre
- Préserver les formes urbaines et les caractéristiques architecturales et paysagères
- Retravailler la règle d'accès aux terrains
- Privilégier la plantation d'arbres de qualité
- Identifier et protéger les arbres remarquables et alignements d'arbres : Espaces publics et privés
- Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces publics
- Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces privés
- Renforcer la dimension patrimoniale : Protéger davantage les bâtis remarquables
- Rendre opposable certaines dispositions de la charte de la construction
- Valoriser les berges de la Seine
- Renforcer la trame noire du territoire
- Faciliter les déplacements de la faune par rapport aux clôtures
- Affirmer le caractère inconstructible de la zone N

2- Ajuster des pièces du PLU lié à des modifications diverses et des corrections d'erreur matérielles

2 Déroulement de l'enquête

2.1 Arrêté d'ouverture de l'enquête

L'enquête a été ouverte et organisée par un arrêté du maire de Draveil, arrêté n° URBA 25-10-281 du 13 octobre 2025. La période de l'enquête est fixée par cet arrêté du vendredi 31 octobre 2025 à 9h00 au jeudi 20 novembre 2025 à 17h00, soit 21 jours consécutifs.

2.2 Réunion

Une présentation du dossier a eu lieu le 10 octobre 2025 au service urbanisme de la mairie de Draveil. La présentation a été conduite par la Directrice Générale Adjointe à l'Urbanisme.

2.3 Information du public

Les mesures de publicité légales :

- L'avis d'enquête a été publié quatre fois, deux fois dans le Parisien et deux fois dans le Républicain, les jeudis 16 octobre et 6 novembre 2025.

Les publications sont jointes au dossier.

- L'avis d'enquête a été posé sur les panneaux d'affichage prévus à cet effet.

Un certificat d'affichage, avec photos, a été établi par la mairie de Draveil.

Les mesures complémentaires :

- l'avis d'enquête publique a été publié sur le site internet de la mairie de Draveil.
Le commissaire enquêteur a constaté que l'annonce était bien en évidence sur la page d'accueil de la mairie.
- L'information était également présente sur la page facebook et le compte instagram de la ville.

2.4 Composition du dossier

Le dossier d'enquête comportait les pièces suivantes:

- Pièces administratives
 - Arrêté URBA 25-07-195
 - DCM 25-10-095 MODIF PLU
 - Arrêté URBA 25-10-281 Modif PLU
 - Note de présentation de l'enquête publique
- Rapport de présentation
- Orientations d'Aménagement et de Programmation modifié
- Règlement
 - Règlement modifié
 - Cahier de Recommandations Architecturales Urbaines et Paysagères
- Plan de zonage
- Avis conforme MRAE
- Avis des personnes publiques associées
 - Avis Chambre Agricole
 - Avis Etat
- Annexes
 - Cartes stratégiques du bruit
 - Charte de la construction
 - Plan itinéraires cyclables 2024
 - Règlement assainissement collectif (SyAGE)
 - Règlement assainissement non collectif (SyAGE)
 - Presse : LE PARISIEN + LE PARISIEN 2
 - Presse : LE REPUBLICAIN + LE REPUBLICAIN 2

2.5 Les permanences réalisées

Les trois permanences du commissaire enquêteur se sont tenues, comme indiqué dans l'arrêté, à l'hôtel de ville, 3 avenue de Villiers, 91210 Draveil.

Date	Nombre de personnes reçues	Remise de courrier
lundi 3 novembre 2025 de 9h00 à 12h00	1	
samedi 15 novembre 2025 de 9h00 à 12h00	6	1
jeudi 20 novembre 2025 de 14h00 à 17h00	6	2
TOTAL	13	

2.6 La clôture de l'enquête et le PV de synthèse

Le registre a été clos par le commissaire enquêteur à la fin de la permanence du jeudi 20 novembre à 17h00.

Le procès verbal de synthèse a été transmis par courrier électronique le 25 novembre 2025.

Il a été présenté et commenté le 26 novembre 2025, en présence de

- Mme la Maire Adjointe Chargée de l'Urbanisme et de la Politique foncière, de l'Aménagement durable et de la Conservation du patrimoine communal ;
- Mme la Directrice Générale des Services
- Mme la Directrice Générale Adjointe à l'Urbanisme,

La mairie a répondu par un mémoire en réponse transmis par courrier électronique le 11 décembre 2025.

2.7 La participation du public

22 observations ont été déposées, 19 reçues par courriel (CE) et 3 remises en main propre lors des permanences. Il n'y a pas eu d'observation sur le registre papier mis à disposition dans la mairie.

Une observation a été communiquée à la fois par courrier électronique et par remise contre signature lors de la dernière permanence.

En pratique, on dénombre 21 observations.

2.8 Les apports de l'expression du public

Une pièce en annexe du dossier a cristallisé l'attention. Il s'agit du plan des itinéraires cyclables. Il a fait l'objet de 15 contributions, dont 13 sur le sujet particulier du passage d'un itinéraire cyclable sur le domaine privé de la cité Paris-Jardins. Ce point sera examiné au § 4.2.

3 observations sont relatives aux bâtis remarquables et aux servitudes induites.

Les autres observations traitent de sujets divers.

Parmi celles-ci, il est fait mention d'un manque de concertation et d'un manque d'ambitions dans le projet de modification. Sur ce point il semble que les attentes relèvent d'une procédure de révision du PLU, et dépassent le cadre d'une procédure de modification, objet de l'enquête.

3 Synthèse du déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté d'organisation de l'enquête.

La mairie a répondu point par point, de façon argumentée, au procès-verbal de synthèse.

Les relations avec la mairie ont été courtoises.

4 Conclusions sur le projet

4.1 Modification de dispositions réglementaires

Les objectifs affichés par la mairie, en vue de répondre aux objectifs de la Loi Climat et résilience, sont décrits ci-dessous.

a) Renforcer les normes de protection de la pleine terre.

Outre des précisions dans la définition des espaces de pleine terre, le règlement augmente la superficie qui doit être conservé en pleine terre, passant de 30% de la superficie du terrain dans le règlement en vigueur, à 40% voire 55% selon les secteurs en zone UH (habitats individuels). L'augmentation des surfaces de pleines terres vise également les zones urbaines (UA, UB et UC).

Mon analyse : cette évolution est favorable à la limitation de l'imperméabilisation des sols. En zones urbaines, cela contribue également à réduire les îlots de chaleurs urbains.

b) Préserver les formes urbaines et les caractéristiques architecturales et paysagères.

La modification impose, en zones urbaines, des marges de retraits des constructions de 10m minimum par rapport aux limites séparatives. En habitats individuels (zones UH), la modification limite la hauteur des constructions au-delà de 25m des limites de voies.

Mon analyse :

En zone urbaine la modification permet d'augmenter les espaces verts.

En zones UH, elle limite les possibilités de constructions en fond de parcelle. C'est un compromis raisonnable. Cela permet de contenir une densification anarchique des zones résidentielles, sans toutefois interdire totalement la possibilité de construction.

c) Retravailler la règle d'accès aux terrains

Cette modification concerne les définitions et réglementations des voies d'accès.

Parmi les évolutions, la phrase suivante a été supprimée : « les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles ».

Mon analyse :

La suppression de la phrase précitée a suscité, à juste titre, des observations de la part des habitants de la cité Paris-Jardins. Dans son mémoire en réponse, la mairie s'engage à réintroduire cette phrase.

Je souscris entièrement à cette réintroduction, que je demanderai explicitement pour la zone UK.

d) Privilégier la plantation d'arbres de qualité

Il s'agit de définitions sur les arbres et arbres remarquables.

Sans commentaire de ma part.

e) Identifier et protéger les arbres remarquables et alignements d'arbres : Espaces publics et privés

La modification édicte de nouvelles règles de protection, notamment en termes de constructibilité autour d'un arbre remarquable.

Mon analyse :

La modification précise les règles relatives aux arbres remarquables et alignements d'arbres, qui vont vers une meilleure protection de ces derniers.

Toutefois, à plusieurs endroits dans le plan de zonage, des arbres remarquables sont accolés à des bâtis remarquables, ce qui peut conduire à des conflits en termes de protection. En effet, un arbre remarquable peut être une menace pour une construction qui y est accolée.

Je prends note que pour le cas du « 56 avenue de Bellevue », la mairie s'engage à retirer la protection de l'épicea.

f) Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces publics

La modification décrit des principes de désimperméabilisation.

Sans commentaire de ma part.

g) Intégrer un principe de désimperméabilisation des espaces privés

La modification prescrit les conditions d'implantation des arbres.

Sans commentaire de ma part.

h) Renforcer la dimension patrimoniale : Protéger davantage les bâtis remarquables

Il s'agit de l'intégration à la liste des bâtiments remarquables de la commune de Draveil de 130 bâtiments identifiés par la Région Île de France. Cette intégration est assortie d'un durcissement des servitudes associées à ces bâtiments.

Mon analyse :

Dans la mesure où les bâtiments sont identifiés dans « l'inventaire général du Patrimoine Culturel », leur intégration à la liste des bâtiments remarquables de la commune de Draveil apparaît justifiée.

i) Rendre opposable certaines dispositions de la charte de la construction

Sans commentaire de ma part.

j) Valoriser les berges de la Seine

Les modifications concernent les bâtiments de la société nautique (reclassement du zonage et classement en bâtiment remarquable), et la base de loisirs port aux Cerises (reclassement du zonage assorti d'un nouveau règlement confortant la vocation exclusivement sportive de la base de loisirs).

Sans commentaire de ma part.

k) Renforcer la trame noire du territoire

Il s'agit de dispositions générales permettant de limiter la pollution lumineuse.

Sans commentaire de ma part.

l) Faciliter les déplacements de la faune par rapport aux clôtures

Mon analyse :

Faciliter la circulation de la petite faune en milieu urbain contribue à la préservation d'espèces menacées.

m) Affirmer le caractère inconstructible de la zone N

Il s'agit en particulier de mentionner l'article L151-11 du code de l'urbanisme dans le règlement.

Sans commentaire de ma part.

4.2 Ajustement des pièces du PLU

Il s'agit de modifications diverses, et de corrections matérielles décrites ci-dessous.

a) Ajuster la règles relatives aux logements sociaux.

La modification consiste à relâcher la taille des projets pour lesquels le pourcentage de 30% de logements sociaux s'applique. La règle s'applique pour des projets d'au moins 15 logements, au lieu de 7 auparavant.

Commentaire :

Dans la mesure où la commune de Draveil dispose d'un parc de plus de 25% de logements sociaux depuis 2020, cette modification apparaît justifiée.

b) Eviter les cours communes

La modification consiste à préciser les règles relatives aux cours communes, de façon à éviter des interprétations inadéquates en ce qui concerne les possibilités de construction.

Pas de commentaire

c) Préciser la réglementation relative aux panneaux solaires

Les règles issues du « cahier de recommandations architecturales, urbaines et paysagères » (CRAUP), qui sont actuellement des recommandations, deviennent des prescriptions.

Commentaire :

Cette modification permet le développement de l'implantation de panneaux solaires tout en gardant une qualité architecturale.

d) Mettre à jour les annexes du PLU

Il s'agit de la mise à jour du règlement d'assainissement du SYAGE, des cartes stratégiques du bruit et du plan des pistes cyclables de Draveil.

Commentaire :

Le plan des pistes cyclables a suscité plus des 2/3 des observations, dont une majorité à propos du tracé d'une piste cyclable sur le terrain privé du chemin des écoliers.

Ayant parcouru le chemin des écoliers, je confirme ce qui est écrit dans les observations CE10 et CP2 :

« Le chemin des Ecoliers présente les caractéristiques suivantes :

- *Voie étroite et sinueuse ;*
- *Visibilité limitée ;*
- *Déclivité importante ;*
- *Accès privés multiples ; »*

Cette situation est incompatible avec une activité cyclable soutenue.



La mairie a répondu aux observations par une proposition d'aménagement d'une piste cyclable sécurisée sur le Boulevard du Général de Gaulle.

Je souscris à ce projet, qui conduira également à réduire la vitesse des véhicules sur la voie montante, ce qui améliorera la sécurité aux abords de l'école Jules Ferry, et réduira les nuisances sonores.

e) Mettre à jour d'autres pièces du PLU

Il s'agit de

- préciser la réglementation sur les piscines
- corriger des erreurs sur le plan de zonage au sujet des zones inondables
- actualiser le plan de zonage vis-à-vis des OAP réalisées ou à réaliser.
- actualiser le plan de zonage vis-à-vis d'une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.
- réglementer la hauteur des constructions en zone UL et UG.
- préciser les règles d'implantation des antennes.

Pas de commentaires sur ces modifications.

5 Synthèse des conclusions

Le déroulement de l'enquête a été conforme à l'arrêté d'organisation.

La participation du public a été active, avec la communication d'observations argumentées.

Concernant les modifications de dispositions réglementaires, la mairie affirme vouloir répondre aux objectifs de la Loi Climat et résilience. En ce sens, les projets de modifications sont recevables.

Toutefois, deux sujets présentés dans le dossier mis à l'enquête méritent l'attention.

- **Le tracé d'une piste cyclable chemin des écoliers**

Indépendamment du statut privé du chemin des écoliers, je considère qu'il n'est pas adapté à une circulation cyclable soutenue. Cela serait dangereux à la fois pour les piétons, pour les cyclistes, et pour les riverains pour qui ce chemin est un accès voiture.

Réserve n°1 : retirer le tracé d'une piste cyclable sur le Chemin des Ecoliers qui n'est pas adapté à cet usage.

La réponse de la mairie aux observations sur ce sujet, qui consiste à aménager une piste cyclable sur le Boulevard du Général de Gaulle devrait recueillir un accueil favorable du public concerné.
Ce projet a ma préférence.

Recommandation n°1 : Le projet alternatif proposé par la mairie d'un tracé de piste cyclable sur le Boulevard Charles de Gaulle présente de nombreux avantages et devrait être privilégié.

- **Le règlement sur la sécurité en zone UK**

La phrase suivante : "les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles" a été retirée du règlement, pour toutes les zones. Pour toutes les zones, sauf la zone UK, elle a été remplacée par une clause plus générale, donc moins ciblée sur les piétons et les cyclistes.

Il est nécessaire de réintroduire, dans la zone UK qui ne bénéficie pas d'une clause de remplacement, la phrase : "les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles".

Réserve n°2 : réintroduire, dans le règlement de la zone UK la phrase : "les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles".

La mairie, dans son mémoire en réponse, annonce réintroduire cette phrase dans toutes les zones. Cela me semble préférable.

Recommandation n°2 : l'annonce par la mairie de la réintroduction au règlement de toutes les zones de la phrase : "les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles » apparaît appropriée.

6 Avis

En conclusion, je donne un

AVIS FAVORABLE

au projet de modification n°1 du PLU de Draveil.

AVEC DEUX RESERVES

Réserve n°1 : retirer le tracé d'une piste cyclable sur le Chemin des Ecoliers qui n'est pas adapté à cet usage.

Réserve n°2 : réintroduire, dans le règlement de la zone UK la phrase : "les chemins d'accès doivent être conçus et aménagés de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles".