

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL

Grand Orly Seine Bièvre

ZAC DES BORDS DE SEINE AVAL - ATHIS MONS

DOSSIER D'ENQUETE CONJOINTE PREALABLE A

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET PARCELLAIRE

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

NOTICE DE PRESENTATION

AMENAGEUR

Essonne Aménagement

9 Cours Blaise Pascal

91 034 Evry Cedex

URBANISTE

Atelier 234

234 rue du Faubourg Saint Antoine

75 012 Paris

ATHIS-MONS – ZAC Bords de Seine Aval

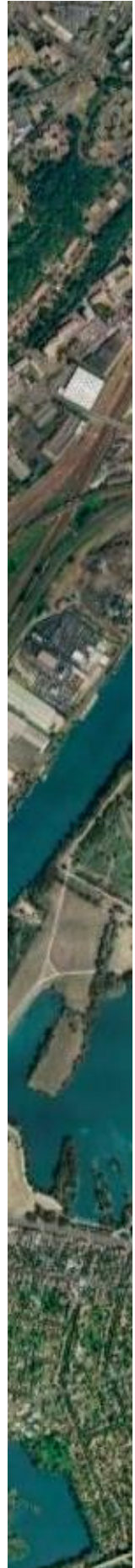


TABLE DES MATIERES

1. PRESENTATION DE LA COMMUNE	7
A. Situation géographique, physique et environnementale	7
1. Situation géographique.....	7
2. Déplacements	10
3. Etat initial, sols et sous-sols	14
4. Les espaces naturels	14
5. Le paysage urbain	15
B. Le cadre urbain.....	16
1. Démographie	16
2. Le parc de logements.....	17
3. Le Programme local de l'habitat de la Communauté d'agglomération.....	18
4. Les équipements publics.....	18
C. Le cadre économique	19
2. PRESENTATION DU PROJET	21
A. Le choix du projet.....	21
B. Le parti d'aménagement.....	22
C. Les objectifs des ZAC Bords de Seine Amont et Aval	25
D. Les orientations d'aménagement des ZAC Bords de Seine Amont et Aval.....	26
E. Le programme prévisionnel des constructions et des équipements.....	26
1. ZAC Bords de Seine Amont :	27
2. ZAC Bords de Seine Aval :	29
F. Plan du périmètre de la DUP et objet de l'enquête parcellaire.....	30
3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE	32
A. Localisation.....	32
B. Accessibilité	33
C. Topographie et hydrologie.....	34
1. Milieu physique (relief, sol et sous-sol)	34
2. Climat.....	35
3. Eau	35
4. Air et santé.....	35
D. Analyse paysagère et occupation du site.....	35
1. Patrimoine.....	35
2. Paysage	36

3.	Ressources	36
4.	Occupation du site	37
E.	Les réseaux	37
1.	Le réseau d'eau potable	37
2.	Le réseau des eaux usées	37
3.	Le réseau des eaux pluviales	38
4.	Les télécommunications	38
5.	Les déchets	38
4.	CONTEXTE REGLEMENTAIRE	39
A.	Les documents d'urbanisme	39
1.	Le schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) de 1994	39
2.	Le schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) de 2008	41
3.	Le schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) de 2013	43
4.	Schéma communautaire des circulations douces :	45
5.	Le plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur	46
B.	Contraintes et servitudes	47
1.	SDAGE et SAGE	47
2.	PPRI Seine en Essonne	48
3.	Soumission à diverses servitudes :	49
5.	INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT	51
A.	Insertion réglementaire et compatibilité avec les documents d'urbanisme	51
B.	Conception du projet et relations avec son environnement	51
1.	Conception du tissu urbain et de l'accroche sur l'existant	51
2.	L'optimisation de l'espace inconstructible du PPRI	52
3.	Une programmation diversifiée	53
4.	Des espaces publics paysagers de qualité	53
5.	La composition des îlots de construction	54
6.	IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES COMPENSATOIRES	56
1.	Adapter les aménagements et les constructions aux particularités géotechniques et à la sensibilité à l'eau des terrains superficiels	57
2.	Prendre en compte l'environnement dans la phase chantier	57
3.	Assurer la dépollution du site	57
4.	Respecter les servitudes	57
5.	Assurer la connexion aux réseaux des nouveaux bâtiments de l'opération	57
6.	Prendre en compte le patrimoine culturel et archéologique	58
7.	Adapter le système de collecte des déchets	58
8.	Assurer l'intégration dans le grand paysage	58
9.	Adopter une gestion alternative des eaux pluviales	58
10.	Implanter les constructions et les voiries en fonction de la topographie, de l'exposition aux vents et de l'occupation des sols	58

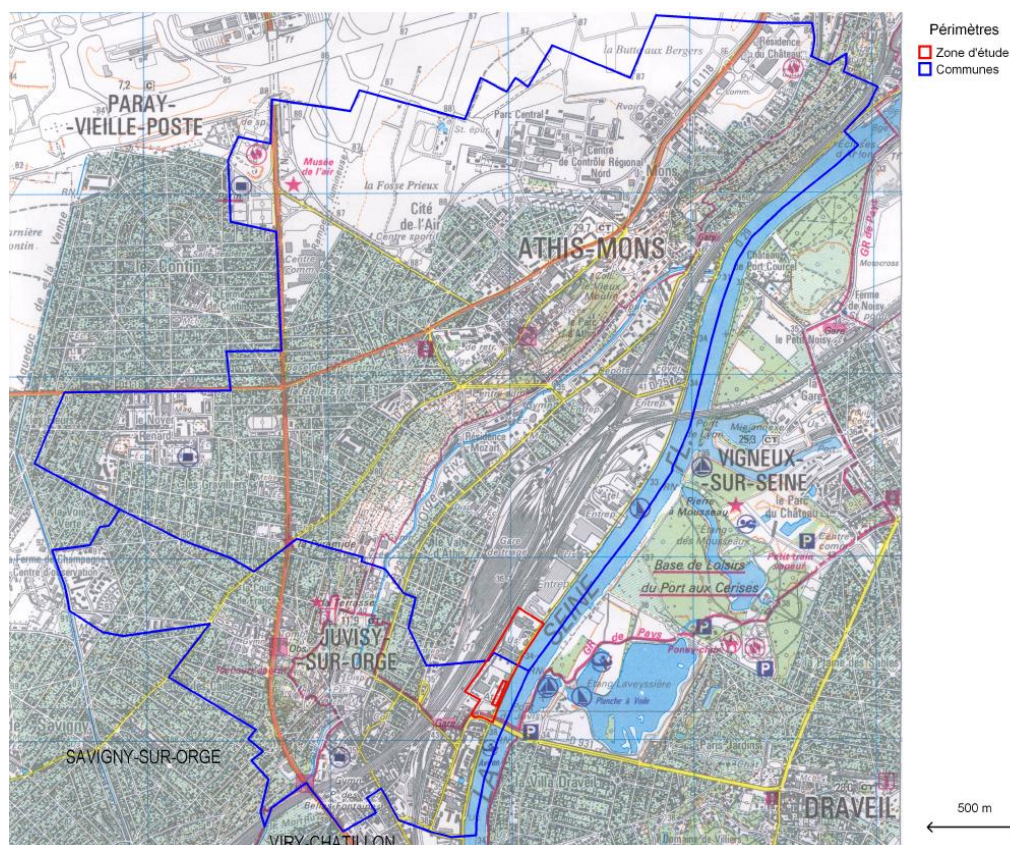
11. Réaliser des aménagements et des constructions performantes d'un point de vue environnemental et sanitaire	58
12. Organiser et sécuriser la circulation automobile et piétonne au sein et autour du projet.	59
13. Accueillir les enfants de la ZAC	59
14. Vérifier le relogement des habitants du site et le déplacement des activités présentes en amont de l'opération.....	59
15. Créer une offre de commerces de proximité, nouvelle ou basée sur l'existant.....	59
16. Adapter le Plan Local de l'Urbanisme	59
17. Optimiser les mouvements de terre	59
18. Limiter l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques	59
19. Restaurer un sol au fonctionnement naturel dans les espaces verts en bordure de Seine	60
20. Mettre en œuvre une Trame Verte et Bleue	60
21. Creusement de déblais compensatoires.....	60
7. INCONVENIENTS ET AVANTAGES.....	61
A. Inconvénients.....	61
B. Avantages.....	61
8. DEMANDE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	63

INTRODUCTION

Les communes de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons ont souhaité valoriser les friches industrielles des bords de Seine entre le pont de la première armée française sur Juvisy-sur-Orge et le n°13 quai de l'industrie sur Athis-Mons. Ce site, en continuité géographique sur les deux communes, doit faire l'objet d'un aménagement d'ensemble, réalisé en cohérence et en complémentarité.

En mars 2005, la Communauté de Communes Les Portes de l'Essonne a confié au bureau d'études Formules Economiques Locales une mission d'exploration et de faisabilité d'une opération de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur ce site. Cette mission comportait une analyse environnementale et des études de programmation urbaine, d'ingénierie de l'immobilier et d'économie de l'aménagement.

Les résultats de ces études ont confirmé l'attractivité du site et ont permis d'envisager le développement d'une programmation à dominante habitat et la valorisation urbaine de ces friches industrielles. Les communes de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons ont initié le projet d'aménagement sous forme de deux ZAC réunies à l'intérieur d'un même périmètre d'étude. Le programme de travaux porte sur environ 7.4 hectares compris entre les voies ferrées et les bords de Seine. Le périmètre des deux ZAC de 8.1 ha environ, intègre les quais de Seine.



La collectivité a approuvé les dossiers et les périmètres de création de la ZAC Bords de Seine Amont à Juvisy-sur-Orge et de la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons par délibérations communautaires en

date du 4 décembre 2006. Elle en a confié l'aménagement à Essonne Aménagement le 28 juin 2007. La concession d'aménagement de la ZAC Bords de Seine Amont (Juvisy-sur-Orge) a été signée le 20 juillet 2009 et celle de la ZAC Bords de Seine Aval (Athis-Mons) le 4 avril 2011.

Le dossier de réalisation de la ZAC Bords de Seine Amont à Juvisy-sur-Orge a été approuvé par le conseil communautaire du 25 juin 2009 et celui de la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons, par conseil communautaire du 31 mars 2011. Les dossiers modificatifs de réalisation des ZAC ont été approuvés par la collectivité concédante.

A ce jour, la ZAC Bords de Seine Amont est réalisée et a permis la construction de 545 logements, de 3 commerces et d'un groupe scolaire. Quant à la ZAC Bords de Seine Aval, deux programmes de logements ont été livrés, il reste environ 400 logements à construire et un parc paysager à aménager.

Le présent dossier relatif à la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique porte sur la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons.

1. PRESENTATION DE LA COMMUNE

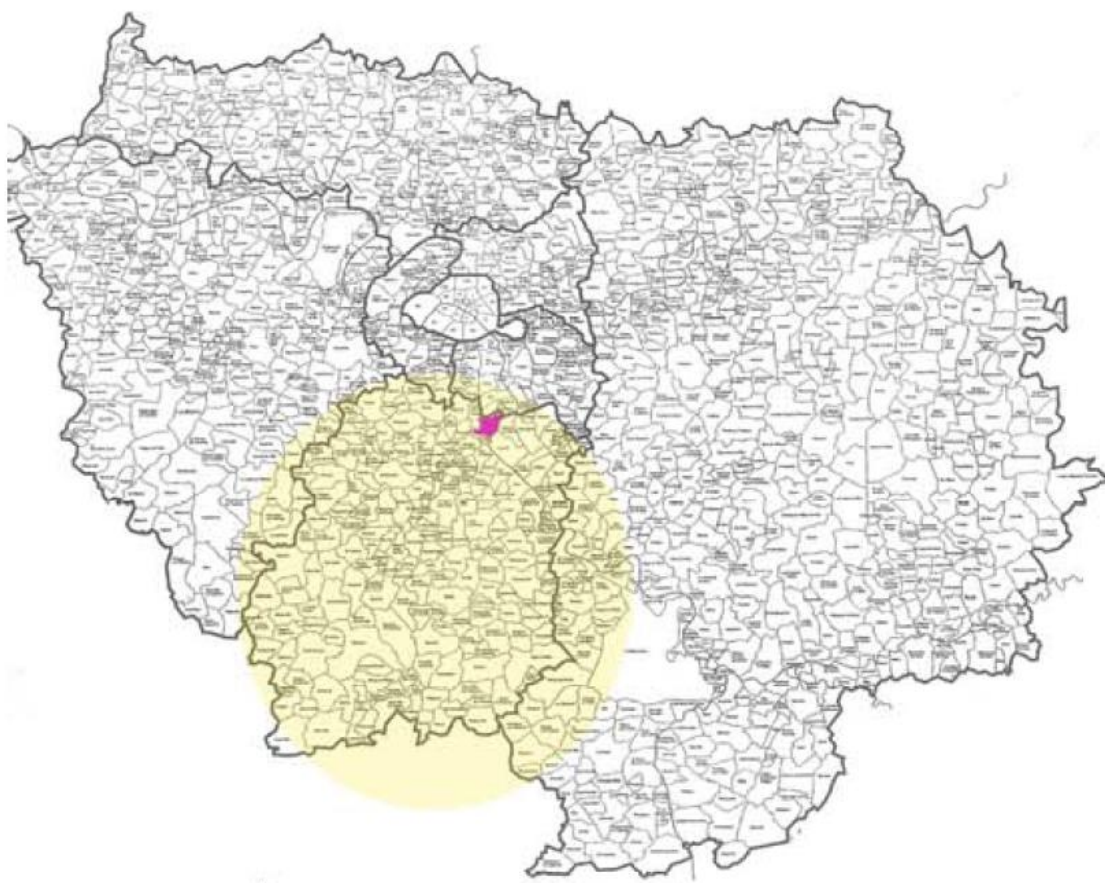
A. SITUATION GEOGRAPHIQUE, PHYSIQUE ET ENVIRONNEMENTALE

1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

La région Ile de France compte 12 027 565 habitants en 2014, dont 1 268 228 habitants sur le Département de l'Essonne.

Situation intercommunale et métropolitaine

CARTE ADMINISTRATIVE DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

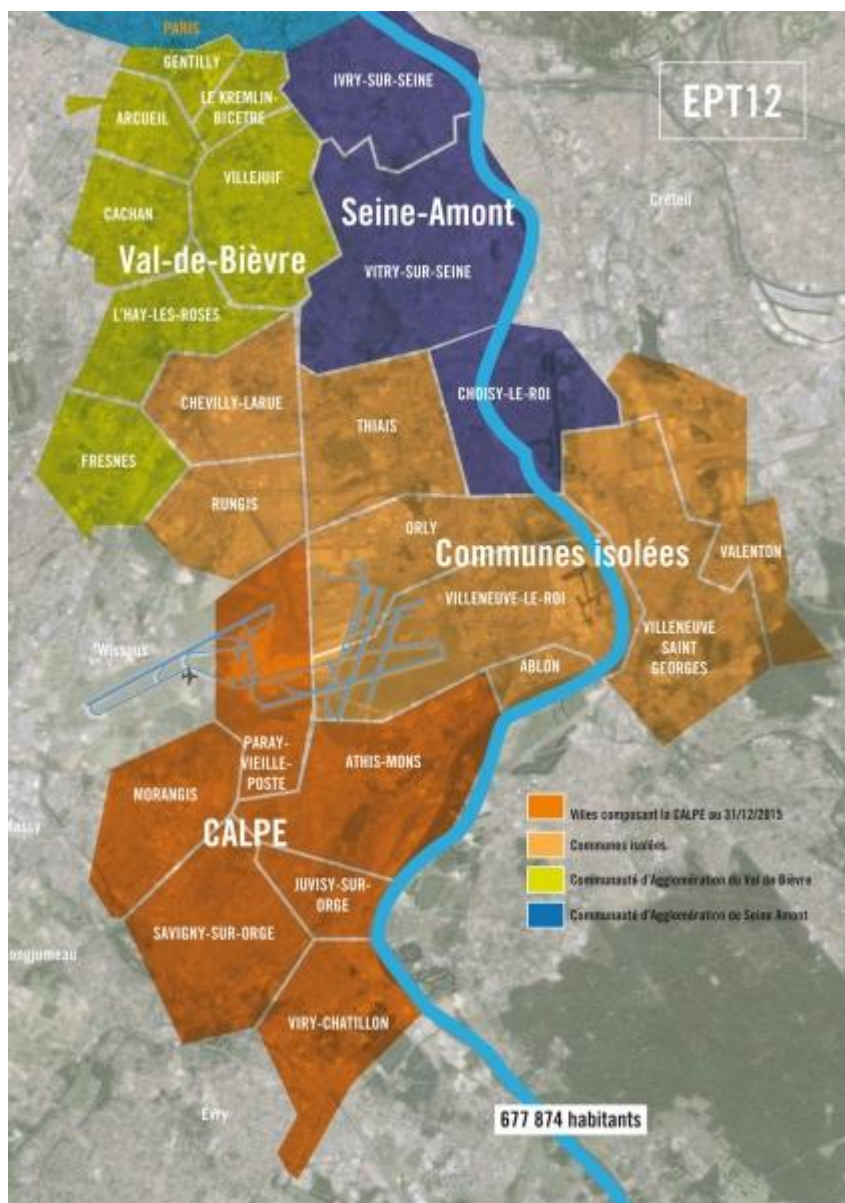


Source : Schéma Régional de 1994

La Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne (CALPE) a été créée le 22 Novembre 2000 par regroupement des villes d'Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge et Paray-Vieille-Poste, auxquelles se sont adjointes les communes de Morangis, Savigny-sur-Orge et dernièrement, la commune de Viry-Châtillon.

Située au nord du département de l'Essonne, elle compte 102 766 habitants. Le territoire, situé entre les pôles de développement du centre Essonne et d'Orly/Rungis au sud du Val-de-Marne, est desservi par l'autoroute A6, la route nationale 7, les lignes C et D du RER et le T7.

Depuis le 1er janvier 2016, la Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne a rejoint l'Etablissement Public Territorial 12 Grand-Orly Seine Bièvre.



Périmètre de l'EPT Grand Orly Seine Bièvre

Le périmètre de l'intercommunalité compte 24 communes et plus de 670 000 habitants, et regroupe 3 communautés d'agglomération ainsi que 8 communes isolées qui n'appartenaient à aucune intercommunalité. L'EPT Grand Orly Seine Bièvre sera ainsi le territoire le plus peuplé de la petite couronne formant la Métropole du Grand Paris.

Outre la CALPE, l'EPT Grand Orly Seine Bièvre est constitué des villes des agglomérations du Val-de-Bièvre (Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, Kremlin-Bicêtre, L'Hay-les-Roses, Villejuif) et de Seine-Amont (Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine). Situées autour de l'aéroport d'Orly,

8 communes isolées ont également intégré l'EPT : Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges.

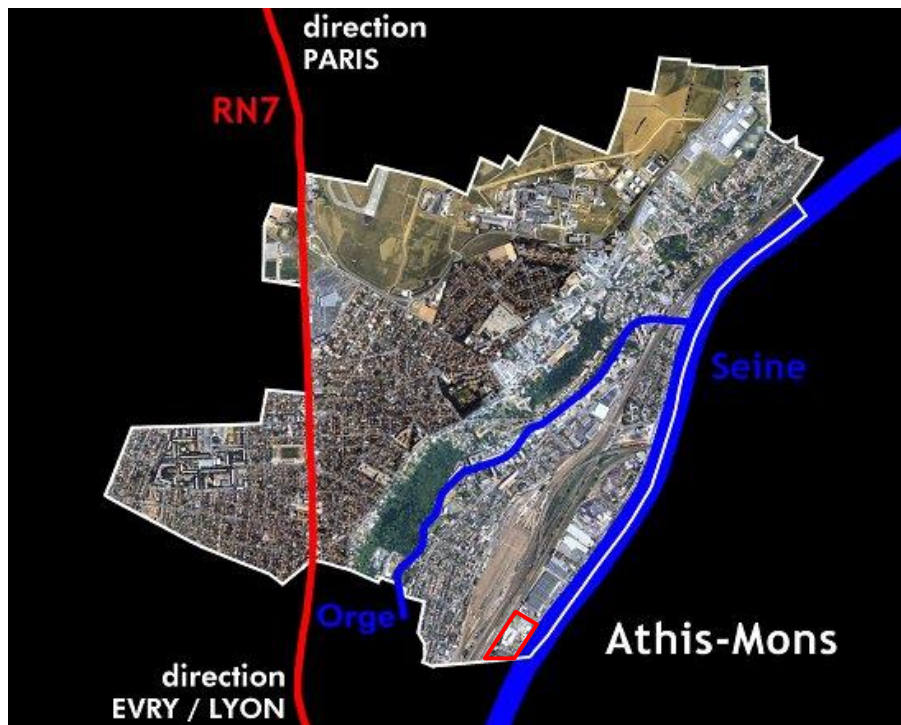
Quant à la ville de Viry-Châtillon, qui faisait partie de la Communauté d'Agglomération des Lacs de l'Essonne (CALE), elle a intégré de manière concomitante au 1^{er} janvier 2016 la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Essonne et l'EPT GRAND ORLY SEINE BIÈVRE de la Métropole du Grand Paris.


Situation communale

La Commune d'Athis-Mons est située en bord de Seine sur la rive gauche à environ 20 km au Sud de Paris. La commune d'Athis-Mons s'étend sur 8,6 km².

Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons sont entourées par les communes de :

- Villeneuve-le-Roi au Nord,
- Ablon-sur-Seine au Nord-est,
- Vigneux-sur-Seine et Draveil à l'Est,
- Viry-Châtillon au Sud,
- Savigny-sur-Orge au Sud-ouest,
- Morangis et Paray-Vieille-Poste à l'Ouest.



 Périmètre de la
ZAC Bords de Seine
Aval à Athis-Mons

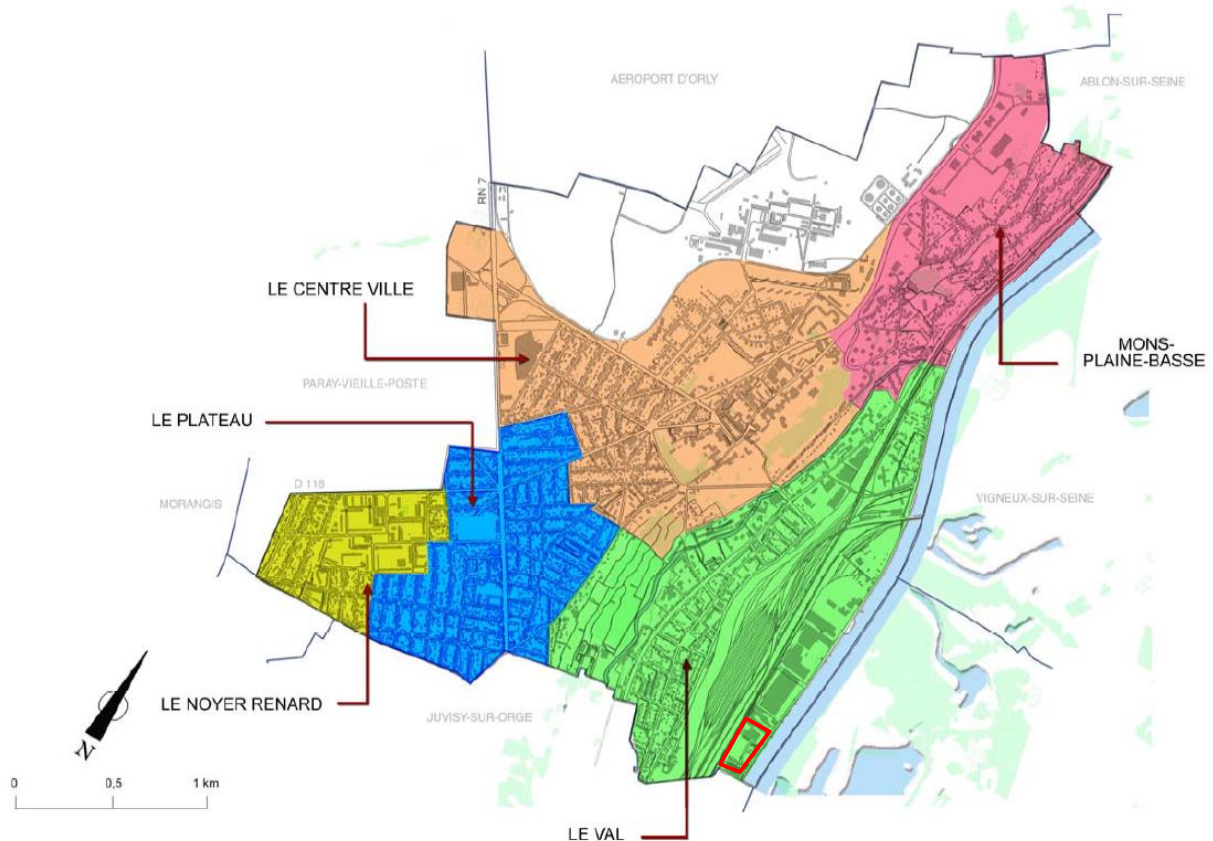
Situation du quartier :

La ville d'Athis-Mons est composée de 5 quartiers :

- le Noyer-Renard, essentiellement constitué d'habitations collectives ;
- le Plateau, quartier relativement homogène, essentiellement pavillonnaire avec un I.O.S (Indice d'Occupation des Sols) moyen de 0,25 ;
- le Centre-Ville, particularisé par un noyau dense et commercial présente un I.O.S moyen de 0,75 ;
- le Val, quartier mixte d'habitat collectif et pavillonnaire avec un I.O.S moyen de 0,25 ;
- et Mons plaine basse, quartier pavillonnaire de coteau.



Périmètre de la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons



Source : PLU 2005

2. DEPLACEMENTS

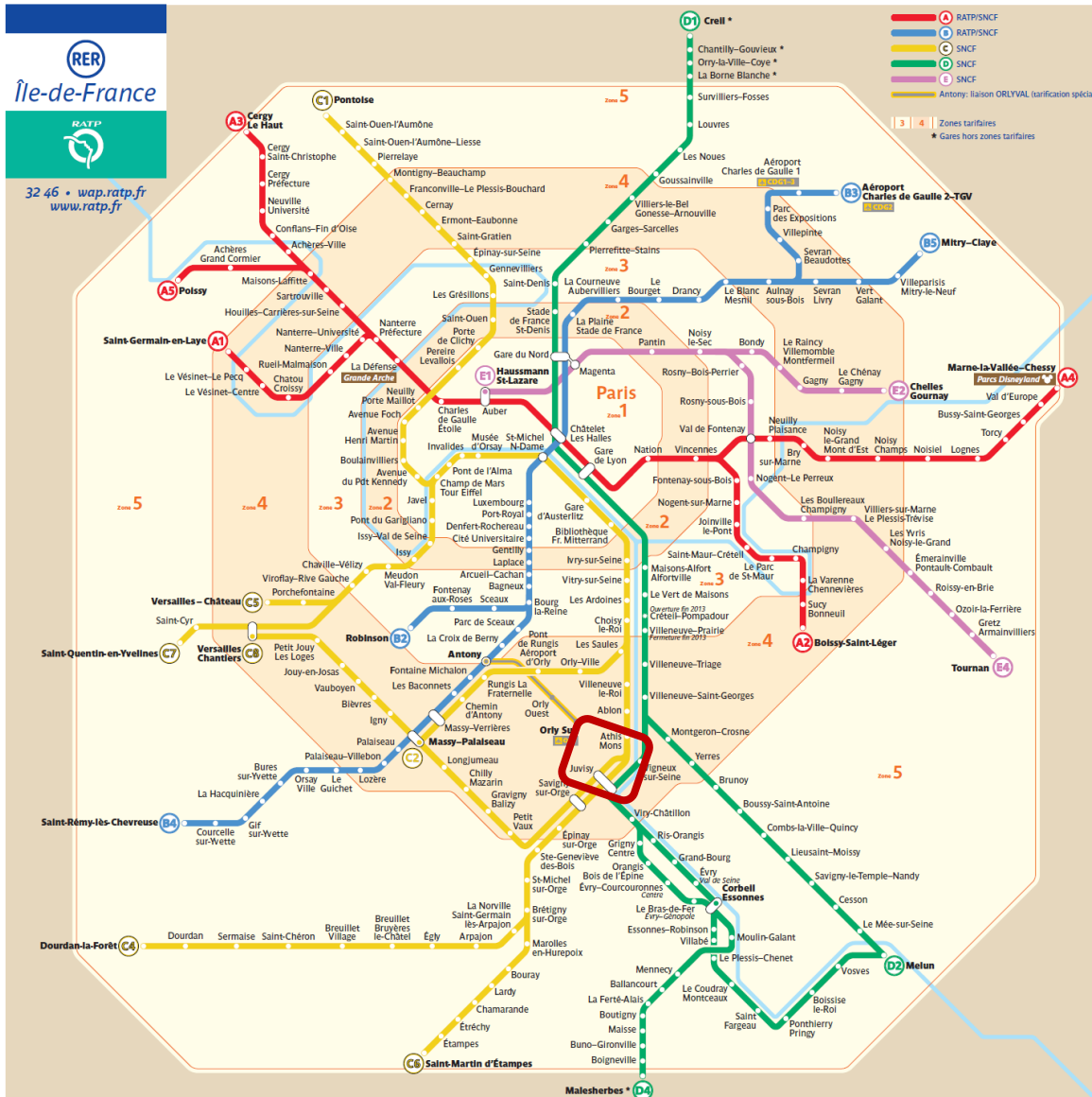
La situation géographique de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons en fait l'un des principaux points de passage entre le Sud de l'Essonne, le pôle d'emplois Orly-Rungis et Paris.

Les différents réseaux de transport permettent une desserte satisfaisante de ces communes mais créent des coupures sur le territoire (voies ferrées, N7) et apportent d'importantes nuisances liées au

trafic. Le franchissement des coteaux, de l'Orge et surtout de la Seine concourent à l'enclavement de certaines zones géographiques et notamment de la ZAC Bords de Seine qui est cependant située à proximité du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge, en cours de restructuration.

Les réseaux de transport

La gare d'Athis-Mons est desservie par le RER lignes C et D, et par le tramway T7.



 Gares RER de Juvisy et d'Athis-Mons

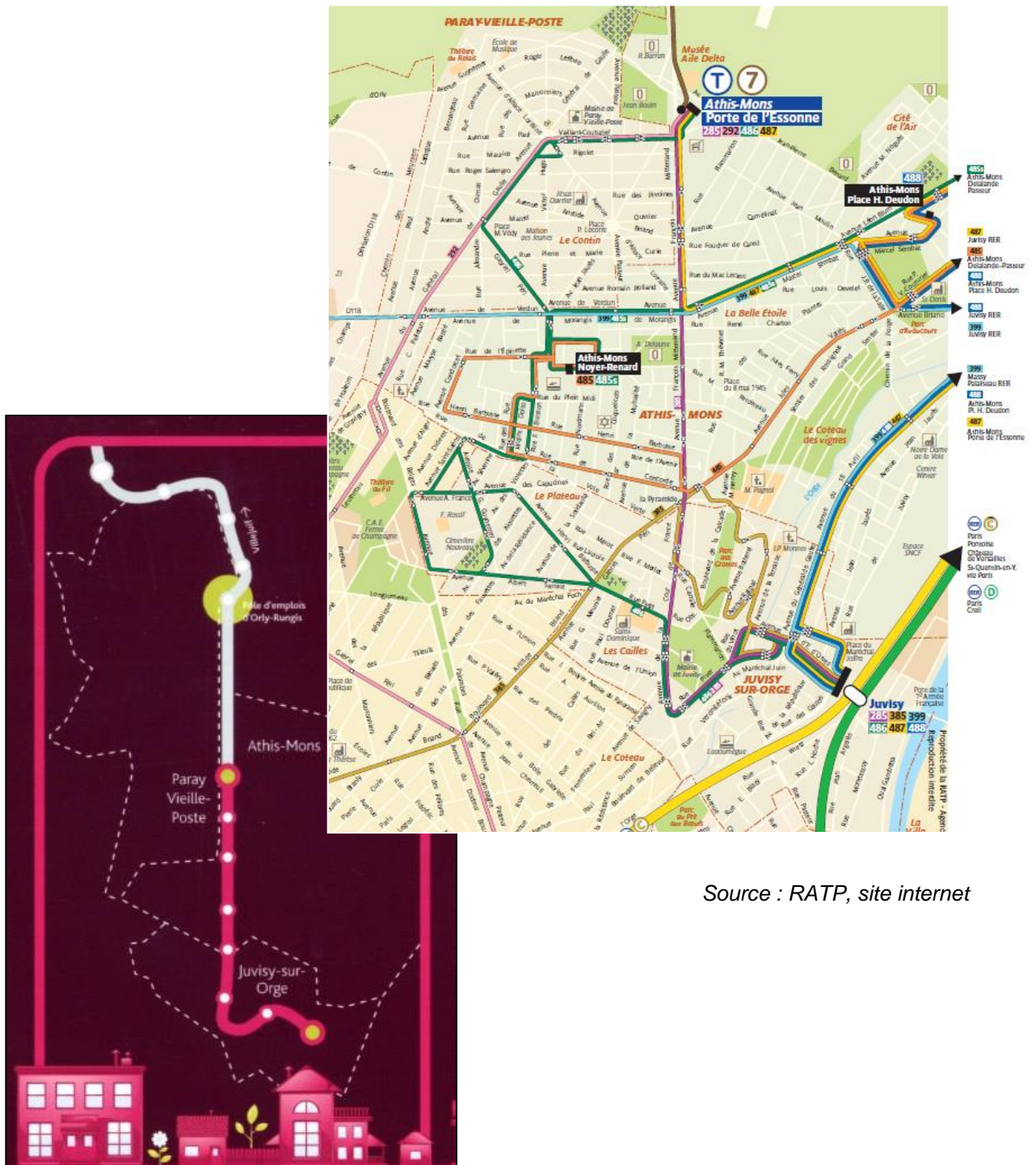
Source : RATP site internet

Le relief de la ville et sa superficie impliquent la nécessité de disposer d'un réseau de bus performant qui permet de relier les différents quartiers de la ville entre eux et de joindre facilement les deux gares RER et le T7.

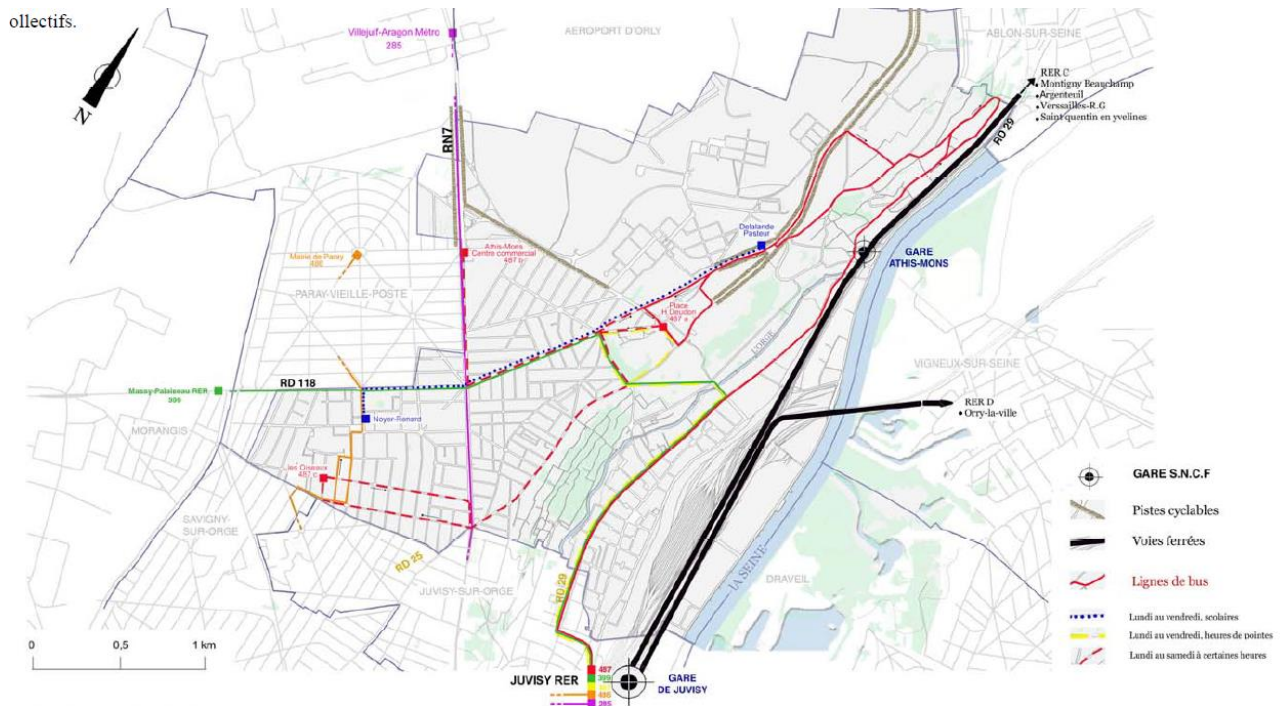
Un réseau de transport en bus important permet de joindre de n'importe quel point de la ville les gares d'Athis et de Juvisy.

Le Grand Pôle Intermodal de la gare de Juvisy est en cours d'aménagement, ce qui permettra une desserte des ZAC d'autant plus facilitée.

Les opérations d'aménagements se situent à 10 minutes à pied de la gare Juvisy-sur-Orge.



Source : RATP, site internet



SOURCE : Éléments issus du Cahier et de la RUP
TRANSPORTS COLLECTIFS ET PISTES CYCLABLES

Source : PLU 2005

Infrastructures routières

Réseau principal

Le réseau viare principal est composé par :

- l'A6 : Elle se trouve à environ 5 km à l'Ouest des communes de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons,
- la N7 : Elle relie selon un axe Nord/Sud Paris à Evry en passant sous la plateforme aéroportuaire d'Orly. Elle compte un trafic très important de l'ordre de 45 000 véhicules/jour sur Juvisy et de 62 700 véhicules/jour sur Athis-Mons. Son franchissement est difficile et des difficultés sont à signaler aux principaux carrefours de la N7.


Réseau secondaire

Les principaux éléments structurants sur le territoire sont :

- le pont de la première armée française qui permet de franchir la Seine et qui relie le centre de Juvisy à Draveil. Il compte un trafic de l'ordre de 38 000 véhicules/jour.
- la D118 : Elle relie Chilly-Mazarin à Athis-Mons et constitue la principale liaison Est/Ouest. Elle compte un trafic de l'ordre de 16 250 véhicules/jour à l'Ouest de la N7 et de 12 650 véhicules/jour à l'Est de la N7.
- la D25 : Elle suit un axe Sud-ouest/Nord-est. Elle compte un trafic de l'ordre de 11 000 véhicules/jour à l'Ouest de la N7 et de 5 600 véhicules/jour à l'Est de la N7.

- la D29 : Elle traverse Juvisy entre l'Orge et la Seine avant de rejoindre le bord de Seine sur Athis-Mons. Elle compte un trafic de l'ordre de 11 000 véhicules/jour au Nord de la gare d'Athis-Mons.



 Périmètre de la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons

Source : Google maps

3. ETAT INITIAL, SOLS ET SOUS-SOLS

La description de l'état initial concernant la nature du sol, du sous-sol, de l'hydrologie et de l'hydrogéologie, du milieu naturel, de la faune, de la flore, du climat, de la qualité de l'air et du bruit, les risques naturels et technologiques sont exposés dans l'étude d'impact jointe au présent dossier.

4. LES ESPACES NATURELS

Malgré une urbanisation développée, la ville compte une couverture végétale variée constituée d'espaces de tailles et de natures complémentaires :

- Les espaces privés (jardins de l'habitat individuel, espaces engazonnés, potagers, parterres ornementaux)
- Les espaces verts privés dans l'habitat collectif (ex du quartier du Noyer Renard)
- La végétation dans les terrains dédiés à l'activité économique (Aéroport De Paris, SNCF)
- Quelques cas particuliers :
 - Les terrains « naturels » (Coteau des Vignes)
 - La zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique
 Il existe une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 sur le Coteau des Vignes et de type 2 sur la vallée de la Seine de Corbeil-Essonnes à Villeneuve-Saint-Georges ainsi qu'un arrêté préfectoral de protection du biotope du Coteau des Vignes.
 1. Les espaces publics végétalisés (les espaces d'ornementation, les ronds-points fleuris, les squares, les alignements d'arbres ou d'arbustes, les parcs : Avaucourt et Ozonville, les espaces interstitiels, le petit bois du clos Perrault, les Berges de

l'Orge et de la Seine, les Jardins familiaux, les terrains sportifs: stades et centre tennistique de la zone des Guyards.

2. La Cité de l'air : La Cité de l'Air est un lotissement locatif de 180 pavillons, construit selon un plan d'ensemble qui fait la part belle aux espaces verts. Une Charte de l'Environnement a été réalisée par la ville et les bailleurs en Mai 1995 afin d'impulser une politique d'amélioration de ce quartier.

5. LE PAYSAGE URBAIN

Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne

Occupation des sols en 2008 :

Type d'occupation	Pourcentage	Superficie (ha)
Espace urbain construit	72,3%	1 225,45
Espace urbain non construit	7,6%	129,34
Espace rural	20%	339,63

Athis-Mons

Occupation des sols en 2008 :

Type d'occupation	Pourcentage	Superficie (ha) (2008)
Espace urbain construit	69,1%	592,71
Espace urbain non construit	10,6%	90,65
Espace rural	20,3%	174,50

Différentes zones se distinguent dans la ville :

- Au nord de la commune, de vastes terrains occupés par l'aéroport d'Orly,
- Sur une grande partie de la ville, essentiellement sur le plateau, de l'habitat individuel de tous âges et qualités,
- Deux noyaux de centre-ville:
 - Athis au centre, le plus important et le plus dynamique en termes d'équipements culturels et commerciaux,
 - et Mons, ancien bourg dont aujourd'hui on ne trouve plus qu'une trace dans le parcellaire et la densité du bâti,
- Un important linéaire d'équipements (scolaires surtout) au centre d'Athis ainsi qu'à l'ouest de l'aéroport et le long de la RN 7 (stade Barran et Delaune),
- Un habitat collectif concentré dans le quartier du Noyer-Renard, au centre du Coteau ainsi que sur les limites supérieures,
- Une concentration d'activités sur 3 secteurs :

- la zone industrielle des Bords de Seine, au Nord et Sud de l'emprise de la SNCF dans la vallée
- la zone des Guyards
- les abords de la RN7, au Nord-Est de la commune
- La RN7, avec une forte présence de commerces et activités liés à la voiture,
- La zone du Coteau des Vignes, espace vert non construit et protégé de l'urbanisation et dont la continuité est presque assurée par le parc de St Charles et les jardins des maisons individuelles du coteau de Mons,
- Les emprises SNCF dans le Val, (environ 20 hectares) de la gare de triage de Juvisy. Cette emprise est une barrière urbaine supplémentaire dans un secteur déjà très enclavé.

L'habitat individuel occupe 41,7% de l'espace (287,49 ha). L'habitat dans son ensemble, occupe 49,6% du foncier, alors que les surfaces commerciales représentent 1%, les bureaux 0,2%, les activités 9,9%, les équipements 6,2% et les transports 18%.

B. LE CADRE URBAIN

1. DEMOGRAPHIE

Communauté d'Agglomération Les Portes de l'Essonne

Le territoire regroupant les communes de Juvisy-sur-Orge, Athis-Mons et Paray-Vieille- Poste, connaît une relative stabilité démographique qui s'accompagne d'un net vieillissement de la population et d'une majorité de petits ménages. Cette dynamique démographique s'observe également à l'échelle de la commune d'Athis-Mons.

Athis-Mons

En 2014, la commune comptait 31 434 habitants avec une densité moyenne de 3 672 hab/km².

La population est assez stable. Après une légère phase de recul à partir de 1975, la population athégienne a une faible tendance à l'augmentation. On assiste à la fois à une progression des naissances et à un vieillissement de la population. Le taux de variation de la population entre 2009 et 2014 est de +0.5%. Il s'explique par un solde naturel positif (+1.1%), contrasté par un solde migratoire négatif (-0.6%). Malgré la croissance démographique, la commune témoigne d'un déficit migratoire, dont l'explication principale est le départ des jeunes adultes en âge de quitter le foyer familial. En effet, la population des 15-29 ans connaît une baisse depuis 2009 (-8.6%). L'objectif poursuivi par la ville d'Athis-Mons est de construire de nouveaux logements pour ne pas perdre d'habitants et ainsi inverser la courbe du solde migratoire, notamment en proposant des logements pour les jeunes et les étudiants et plus globalement des logements pour tous afin d'assurer le parcours résidentiel complet à l'échelle d'Athis-Mons. La programmation de logements prévue sur la ZAC Bords de Seine Aval s'inscrit donc dans cet objectif en proposant une majorité de logements de typologie T2 et T3, mais également des grands logements pour accueillir des familles (T4 et T5).

Concernant le nombre de ménages, il s'élève à 11 856 en 2009 et évolue à 12 715 en 2014 (Sources : INSEE). Cette hausse des ménages s'explique en grande partie par une hausse des ménages seuls et

des familles monoparentale, car à l'inverse le nombre de couple avec ou sans enfants baisse. La taille moyenne des ménages est de 2,5 (2008), ce qui correspond environ à la moyenne départementale. Ces données démographiques ont donc été prises en compte dans la définition de la programmation pour proposer des logements en lien avec les besoins sur la commune.

2. LE PARC DE LOGEMENTS

Athis-Mons

En 2009, la ville d'Athis-Mons compte 12 537 logements dont 11 854 résidences principales (Sources INSEE). En 2014, la ville d'Athis-Mons compte 13 574 logements dont 93.7% de résidences principales, 0.5% de résidences secondaires et 5.8% de logements vacants. 46.4% des ménages sont propriétaires de leur résidence.

En 2014, on observe peu de petits et de grands logements sur la commune. On compte 20,2% de logements de 5 pièces et plus alors qu'on en dénombre 33.8% sur le département. D'autre part, 46.5% des logements sont des 2 et 3 pièces alors que 68.5% des ménages sont composés de 1 à 2 personnes. A l'échelle de la commune d'Athis-Mons, il existe donc un déficit de logement de 2 à 3 pièces pour accueillir les petits ménages (1 à 2 personnes).

Le parc de logements est assez ancien et 61,5% des constructions ont été effectuées entre 1949 et 1974. Il existe donc un besoin de rénovation et de renouvellement du parc de logements.

Au niveau de la zone d'étude (ZAC Bords de Seine Amont et Aval), l'habitat est disparate :

Sur Juvisy, une bande de maisons de ville en bord de Seine est exclue du périmètre d'étude et sera conservée. Elles forment un ensemble cohérent et soigné et constituent le seul élément de patrimoine bâti de la zone d'étude.



Sur Athis-Mons, on compte plusieurs petits immeubles et maisons d'habitation donnant Rue Nouvelle ou Quai de l'industrie. Ces éléments ne possèdent pas de valeur architecturale et certains sont dans un état vétuste, notamment une ancienne entreprise en friche industrielle. De plus, ces logements se situent en zone inondable de la Seine et plus particulièrement en zone rouge du PPRI (Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation). Il est ainsi interdit de construire de nouveaux logements dans cette zone qui sert à l'écoulement et à l'expansion des crues de la Seine. Au regard de l'état de vétusté du bâti, du risque inondation et de l'objectif poursuivi de la ZAC Bords de Seine

Aval de reconquérir les berges de la Seine, il est prévu de requalifier ces espaces par la création d'un parc paysager.



3. LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

Un Programme Local de l'Habitat a été approuvé sur Juvisy-sur-Orge pour la période 1995-2000 et sur Athis-Mons pour la période 1999-2004. Un PLH à l'échelle communautaire a été élaboré pour la période 2008-2013 (validité fin d'année 2015).

Les objectifs retenus par les élus sont les suivants :

- développer l'offre de logements nécessaire aux familles
- améliorer la qualité du parc de logements existant
- agir en faveur des populations spécifiques
- innover dans les logements, notamment en termes d'économie d'énergie et de développement durable

4. LES EQUIPEMENTS PUBLICS

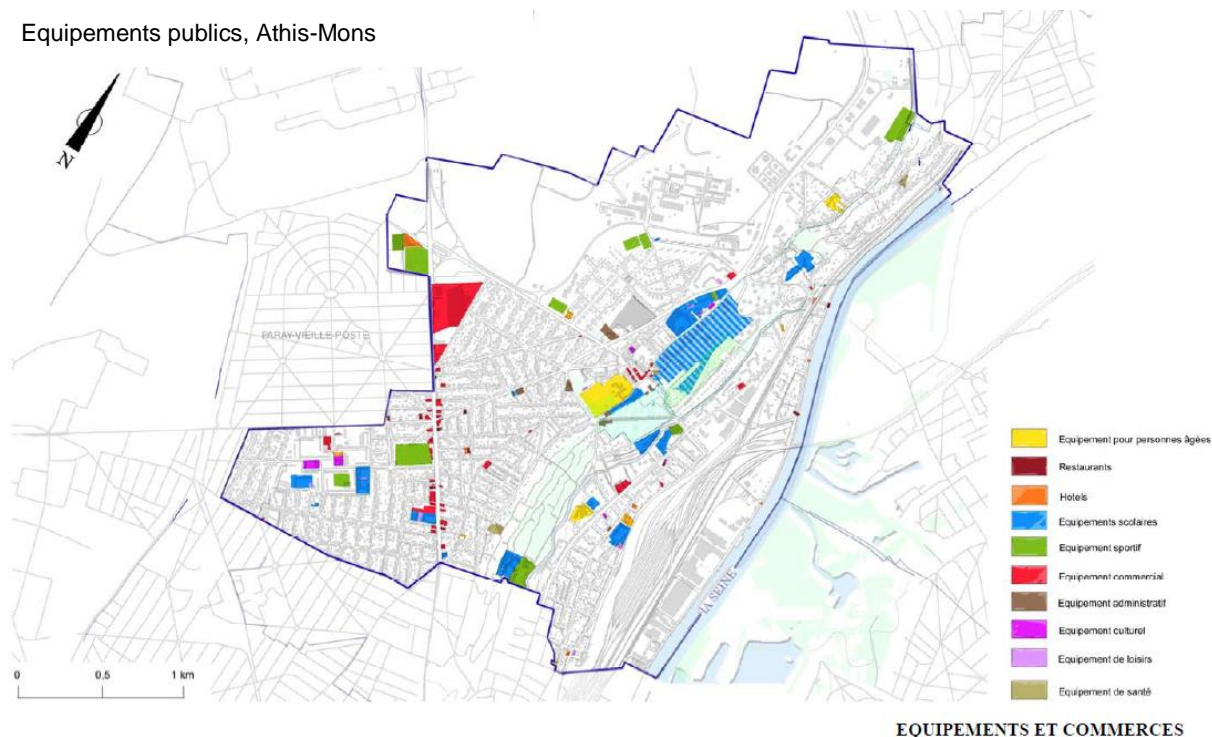
Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons bénéficient de nombreux équipements publics qui attirent une clientèle large et bien souvent extérieure à ces deux communes.

Sur Juvisy, les équipements sont majoritairement regroupés dans le centre-ville et participent à son attractivité. Sur Athis-Mons, les équipements sont majoritairement répartis autour de deux pôles : le centre-ville et la N7.

Le niveau d'équipement de ces communes est élevé. Néanmoins, il est constaté une difficulté à répondre à l'ensemble des besoins grandissants pour la petite enfance malgré l'existence de structures d'accueil. Quant aux effectifs des équipements scolaires, ils sont proches de la saturation, une situation qui perdure depuis plusieurs années.

L'étude d'impact relative aux opérations Bords de Seine Amont et Aval recense l'ensemble des équipements publics sur les villes de Juvisy-sur-Orge et d'Athis-Mons.

Equipements publics, Athis-Mons



Source : PLU 2005

Le secteur des ZAC Bords de Seine dépend :

- de l'école maternelle La Fontaine. Les locaux existants ne peuvent pas accueillir de nouvelles classes.
- de l'école primaire Michelet.

La zone d'étude étant située à proximité du centre-ville de Juvisy-sur-Orge et étant relativement distante de la ville d'Athis-Mons, les futurs habitants utiliseront majoritairement les services et équipements de la ville de Juvisy. L'accueil des enfants des ZAC s'effectuera principalement sur le territoire de Juvisy-sur-Orge selon une coopération intercommunale.

C. LE CADRE ECONOMIQUE

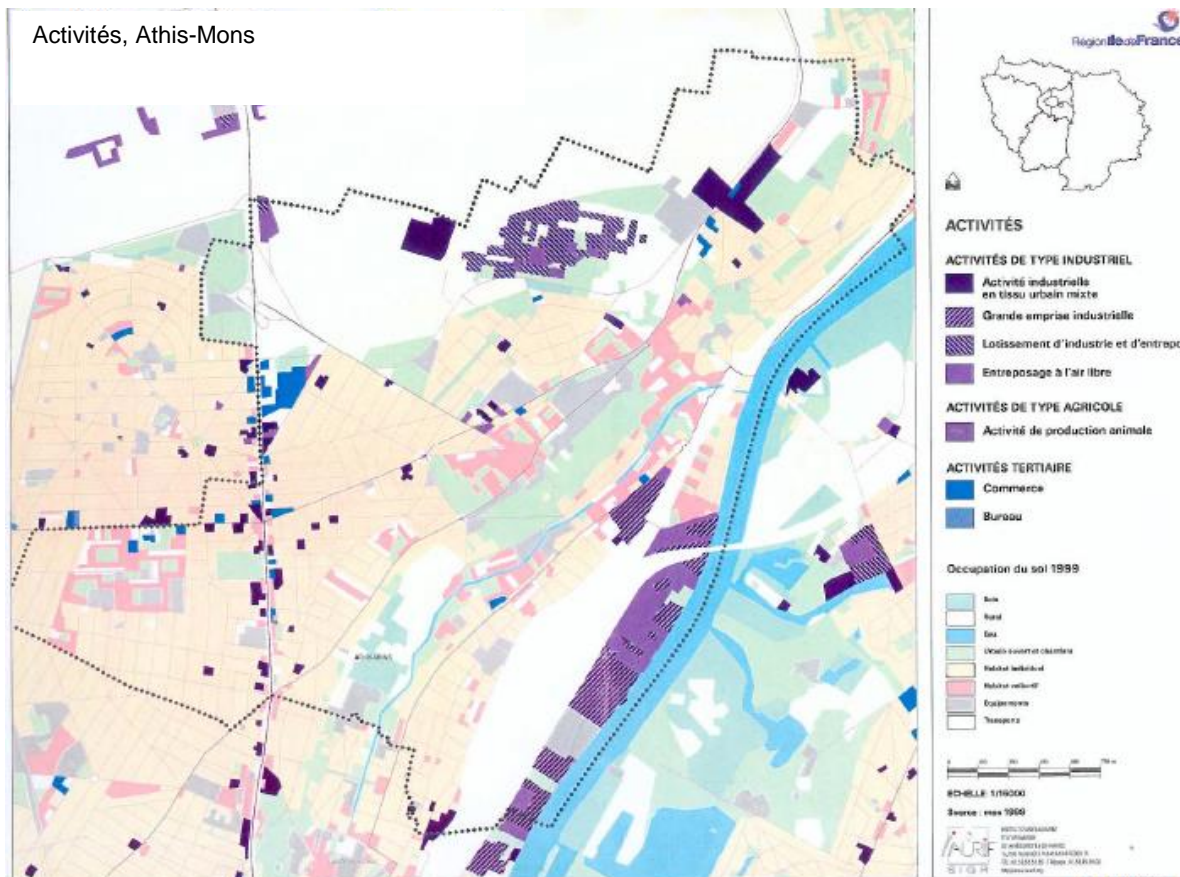
Il y a 15 081 d'actifs à Athis-Mons et le taux de chômage s'élève à 11,7%.

La commune compte 8 937 emplois dont environ 87% concerne le secteur tertiaire. Un glissement des emplois de l'industrie vers le tertiaire s'observe.

Sur le millier d'entreprises recensé sur la commune, une grande majorité correspond au secteur artisanal. Les entreprises sont concentrées dans trois secteurs géographiques :

- la zone industrielle des Bords de Seine. C'est une zone d'activités de fait, assez ancienne et qui abrite de nombreuses friches industrielles (Danone, Lu,...)

- la zone des Guyards. Cette zone d'activités prend de plus en plus d'importance, au fur et à mesure de l'installation de nouvelles activités, généralement liées à l'activité de l'aéroport (Sodapi, Fenestria)
- les abords de la RN7, plus tournés vers le commerce mais qui n'en demeure pas moins porteur (Carrefour, Lidl, Besson,...)



La zone des ZAC Bords de Seine Amont et Aval était autrefois dédiée aux activités industrielles. A partir de 1950, différentes activités ont été pratiquées sur la zone et notamment le travail des métaux, la transformation de papier, la fabrication d'acétylène, le concassage de produits minéraux, la fabrication de béton... Aujourd'hui, la plupart des bâtiments industriels ont été démolis et la zone d'étude constitue aujourd'hui une friche à requalifier.

La zone d'étude compte également quelques maisons et immeubles d'habitations ainsi que trois petites ou moyennes entreprises qui sont encore en activité dans la zone d'étude.

Il existe un manque de commerces de proximité au niveau de la zone.

2. PRESENTATION DU PROJET

A. LE CHOIX DU PROJET

Le projet est décliné en deux ZAC, la ZAC Bords de Seine Amont à Juvisy-sur-Orge et la ZAC bords de Seine Aval à Athis-Mons.

Il vise un triple équilibre entre données écologiques, économiques et sociales qui se traduit par les objectifs suivants :

- prendre en compte les atouts et les contraintes environnementales du site,
- veiller au maintien des équilibres économiques locaux,
- respecter les attentes sociales des populations actuelles et anticiper les besoins des populations futures.

Un critère important de la définition du parti d'aménagement est l'inondabilité du site. La partie Est du site étant inconstructible (zone rouge au PPRI), il a été acté pour cet espace un aménagement en espace vert d'agrément. De plus, cette partie correspond approximativement aux terrains inscrits en ZNIEFF, ce qui confirme l'intérêt d'un traitement en espace naturel.

Les emprises foncières permettant une urbanisation à proximité de la gare de Juvisy sont rares. Il a donc été choisi d'optimiser les possibilités d'aménagement offertes par la zone verte du PPRI, c'est pourquoi le périmètre a été urbanisé comme tel (cf. plan d'aménagement suivant).

La question de l'affectation entre des usages d'activités, d'équipements ou de logements s'est ensuite posée.

Compte-tenu du passé industriel des terrains, les premières réflexions ont porté sur la réalisation d'une zone d'activité nouvelle génération sur l'ensemble de la zone.

Concernant l'occupation des sols, le premier réflexe a été d'imaginer un positionnement des activités en bande le long de la voie de chemin de fer, afin de constituer un obstacle phonique pour les autres usages. Ce principe a posé un problème de desserte des activités, notamment en considération du positionnement de la gare. Il induisait également une surface importante d'activités au regard du potentiel de commercialisation de ce site. Enfin, il induisait des nuisances de trafic utilitaire sur toute la longueur de la zone.

Il a donc été étudié un positionnement de l'activité au contact du quartier de la gare, permettant l'implantation d'une activité plus orientée vers le tertiaire et moins génératrice de trafic et de nuisances.

La faisabilité économique, l'existence d'une forte concurrence et une situation de desserte routière peu favorable ont conduit à limiter les surfaces consacrées à l'activité en services de proximités et à proposer une offre de logements diversifiés. Cette solution permet de répondre à la problématique de logement autour de la gare de Juvisy (offre rare) qui représente un pôle d'échange majeur pour les transports en commun en Ile-de-France.

La construction de logements représente également une opportunité pour le dynamisme démographique et la diversification du parc de logement à l'échelle de la ville d'Athis-Mons. En effet, en 2012, la ville d'Athis-Mons compte 12 717 logements dont 93.8% de résidences principales, 0.5% de résidences secondaires et 5.8% de logements vacants. 48.4% des ménages sont propriétaires de leur résidence.

En 2008, on observe peu de petits et de grands logements sur la commune. On compte 21,8% de logements de 5 pièces et plus alors qu'on en dénombre 30% sur le département. D'autre part, 58% des logements sont des 3 et 4 pièces alors que 56% des ménages sont composés de 1 à 2 personnes.

Le parc de logements est assez ancien et 61,5% des constructions ont été effectuées entre 1949 et 1974.

L'objectif de construction de logements des ZAC Bords de Seine répond également aux orientations du PLH intercommunal des communes de Juvisy, Athis et Paray-Vieille-Poste :

- développer l'offre de logements nécessaire aux familles
- améliorer la qualité du parc de logements existant
- agir en faveur des populations spécifiques
- innover dans les logements, notamment en termes d'économie d'énergie et de développement durable

Les opérations d'aménagement sont ainsi prioritairement dédiées à l'habitat, aux espaces verts et services de proximité.

L'exposition aux nuisances sonores de la voie ferrée est prise en compte. Afin de limiter l'exposition au bruit pour les populations futures, il a été choisi de réaliser la desserte principale du quartier par une voie parallèle à la voie ferrée et positionnée au plus près de celle-ci. Ce schéma d'aménagement permet de grouper les nuisances et d'éloigner les immeubles des voies ferrées ; ces derniers devant intégrer des modes d'isolations phoniques adaptés.

Par ailleurs, l'organisation des îlots bâtis a été étudiée pour permettre une ouverture maximale sur les paysages qualitatifs de la Seine. Un équipement scolaire a également été implanté dans ce secteur opérationnel et plus particulièrement au sein de la ZAC Bords de Seine Amont, pour être en relation directe avec le centre-ville et permettre l'accueil d'enfants d'autres quartiers (ZAC Montessuy, programme de logements rue Danaux, élèves de l'école la Fontaine).

B. LE PARTI D'AMENAGEMENT

Les choix de parti d'aménagement tiennent compte de quelques caractéristiques importantes du site :

- Situation exceptionnelle en bord de Seine.
- Présence d'une station de RER (lignes C et D) à proximité.
- Risque d'inondations.
- Situation quasiment en impasse sur une frange de terrain entre le fleuve et le faisceau ferré.
- Aménagement d'une voie départementale depuis le pont de Juvisy-sur-Orge vers les quais.

- Création d'un futur pont TCSP permettant de franchir les voies ferrées dans le cadre de la création du Grand Pôle Intermodal autour de la gare RER.

Le schéma d'aménagement

La forme longiligne du site des ZAC implique de déterminer un système de desserte principale dans la longueur du site permettant d'ancrer les terrains à l'existant côté Juvisy en prolongeant l'axe urbain structurant que constitue la rue Danaux. Dès les premières études, la volonté a été de proposer un schéma d'aménagement permettant de se prolonger vers le Nord - les parcelles occupant la frange vers Athis-Mons sont des activités qui sont, semble-t-il, mutables à moyen ou long terme. Il apparaît donc essentiel de prendre en compte cette évolutivité future pour ne pas empêcher le prolongement de ce nouveau morceau de ville. Cette solution a l'avantage de créer un recul par rapport aux voies ferrées et donc de minimiser l'exposition du bâti aux nuisances sonores provenant des circulations de trains.

Pour le site, la position de la départementale depuis le pont de Juvisy-sur-Orge implique de déterminer une autre entrée pour les ZAC afin de ne pas compter seulement sur cet axe pour les entrées et sorties et de répartir les déplacements pendulaires Domicile-Travail. C'est pourquoi, le parti d'aménagement propose un second accès par la rue Danton sans pour autant le rendre exclusif.

Deux entrées-sorties de ZAC s'accrochent à la voirie départementale pour rejoindre le prolongement de la rue Danton vers Athis-Mons. Ces principes d'accroche à l'existant permettent de garantir une réelle continuité urbaine entre Juvisy et les ZAC Bords de Seine Amont et Aval.

Ce principe de desserte linéaire a pour conséquence de régulariser les espaces et d'éviter de façonner la ZAC selon la ligne du PPRI, limite sans réalité géographique et spatiale. Cette ligne permet cependant d'envisager un nouveau parc sur les zones inconstructibles d'une surface d'environ 8 400 m².

Les espaces paysagés

Cette linéarité permet de régulariser la géométrie générale du plan. La forme du parc n'est donc plus un espace courbe centré sur la ZAC mais devient un espace rectiligne permettant de développer une façade le long de la Seine pouvant se prolonger naturellement vers le Nord. Cette géométrie simple et lisible dans l'espace dégage des zones bien identifiables accueillant des fonctions distinctes dont principalement un espace central d'environ 150 m de long par 60 m de profondeur pour 9 000 m². Cette organisation permet d'éviter une privatisation du parc au seul profit des logements sur la Seine avec une meilleure accessibilité. Le principe développé organise des circulations piétonnes facilitant l'accessibilité au cœur de ZAC et aux berges de la Seine.

L'organisation des îlots

Cette organisation offre la possibilité d'aménager les îlots selon un principe perméable en périphérie (îlots dits « ouverts ») et une occupation dans la profondeur de la parcelle par un retournement rythmé des bâtiments. Ce principe dégage des vues sur le parc et le fleuve depuis les voies ferrées et pour les logements en seconde ligne.

Ce schéma permet aussi de créer des liaisons visuelles entre les différents lots en cœur d'îlots. Les circulations ainsi aménagées sont transversales et latérales à travers les îlots pour libérer cet espace central.

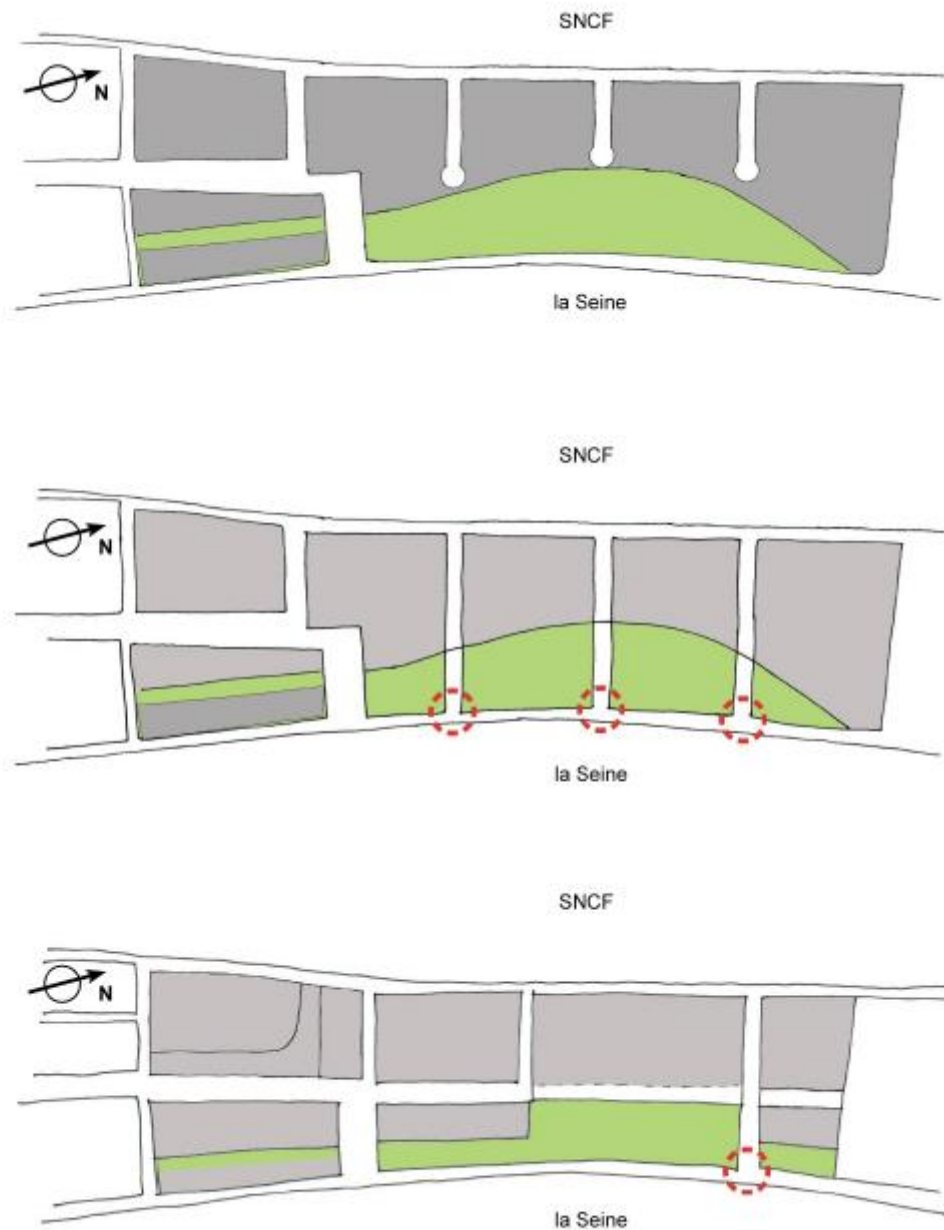


Figure 4 : Evolution du schéma de voirie et de la forme du parc (source Faubourg 234)

Extraits de l'étude d'impact

(Compléments au dossier de réalisation de la ZAC Bords de Seine Aval)

Les épannelages

En complément, l'épannelage permet de multiplier les logements bénéficiant de la vue sur le fleuve tout en proposant des petites typologies à proximité des zones de nuisances sonores le long des voies ferrées. En effet, les nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires ont ainsi moins d'impact sur ces typologies plus résidentielles. Ce principe d'épannelage permet de valoriser la constructibilité en front de Seine, à la fois à distance des voies ferrées mais aussi à distance de la Départementale avec le parc comme zone tampon.

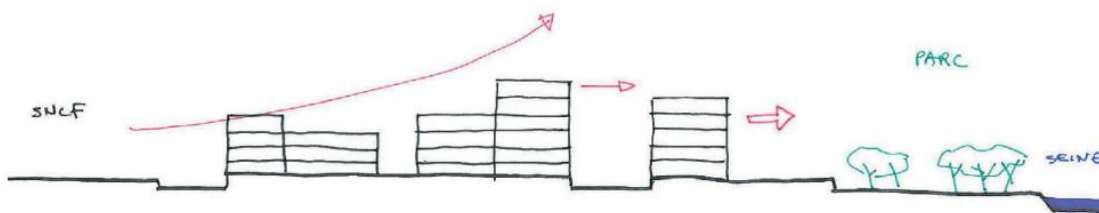


Figure 6 : Principe d'épannelage (source Faubourg 234)

Extraits de l'étude d'impact

(Compléments au dossier de réalisation de la ZAC Bords de Seine Aval)

C. LES OBJECTIFS DES ZAC BORDS DE SEINE AMONT ET AVAL

Les objectifs poursuivis pour ces opérations sont de :

- répondre à des enjeux de mixité urbaine, sociale et de développement durable notamment en intégrant les contraintes du Plan de Prévision des Risques d'Inondation,
- réaliser un aménagement à dominante habitat avec une proportion entre 20 et 30% de logements locatifs sociaux afin d'accueillir notamment des jeunes ménages et des étudiants,
- intégrer les dispositions du projet de restructuration du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge dont le schéma de principe a été approuvé par le Syndicat des Transports Ile de France et les collectivités en mai 2005,
- intégrer les dispositions du projet de liaison départementale des bords de Seine étudié et réalisé par le Conseil Départemental de l'Essonne,
- mettre en valeur la présence de la Seine et de ses rives notamment dans la conception des nouveaux espaces publics d'agrément et par la promotion de circulations douces et piétonnes,
- traiter l'interface avec les emprises ferrées et notamment les contraintes de nuisances sonores vis-à-vis des nouvelles constructions en favorisant les orientations Est et Sud,

- rechercher des améliorations de liaisons piétonnes entre ce site et le quartier existant de Juvisy-sur-Orge vers lequel sera nécessairement tournée la vie des habitants et actifs de ce site.

D. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DES ZAC BORDS DE SEINE AMONT ET AVAL

Sur la base des objectifs environnementaux, les principes d'aménagement ont été affinés, notamment en ce qui concerne la hauteur des bâtiments, le paysage et les déplacements. La hauteur moyenne des constructions sera de l'ordre de R+4/R+5. Le principe de traitement paysager est de s'orienter vers la façade noble de l'opération, la Seine, en opposition aux voies ferrées. Dans cet esprit, un parc paysager est aménagé le long des quais et chaque bâtiment devrait bénéficier de vues sur la Seine.

Trois accès principaux sont organisés pour desservir le quartier :

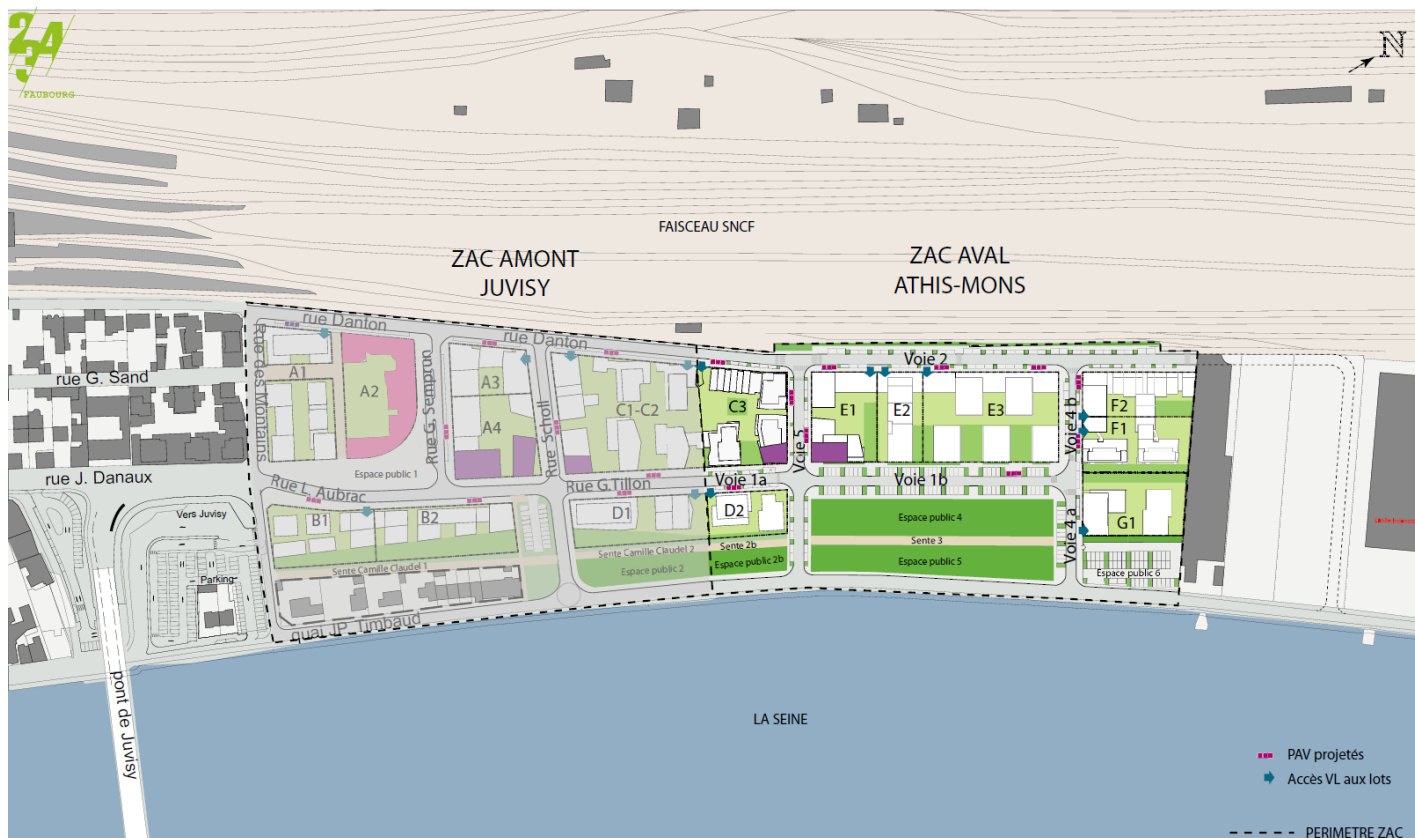
- depuis la gare de Juvisy (par la rue Danton),
- depuis le pont de Juvisy par la nouvelle liaison départementale (dans le prolongement de la rue Danaux),
- depuis Athis-Mons par le quai de l'Industrie.

Des voies de desserte interne permettent aux voitures d'accéder aux habitations et aux parcs de stationnement (parkings semi-enterrés). Une circulation piétonne dédiée à la promenade traverse le quartier et dessert l'ensemble des îlots et le parc public en bords de Seine.

E. LE PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS ET DES EQUIPEMENTS

Les ZAC Bords de Seine Amont et Aval prévoient la réalisation :

- d'environ 967 logements, dont 454 logements ont été réalisés sur la ZAC Bords de Seine Amont et 513 sont programmés sur la ZAC Bords de Seine Aval,
- d'un groupe scolaire de 14 classes, réalisé au sein de la ZAC Bords de Seine Amont, dont 11 classes répondent aux besoins des nouveaux logements,
- d'un parc paysager de 0.84 hectares,
- de petites surfaces d'activités de proximité.



Etablissement Public Territorial 12
 Essonne Aménagement
 ZAC DES BORDS DE SEINE AVAL à Athis-Mons

Plan masse

- PAV projetés
- Accès VL aux lots
- PERIMETRE ZAC
- Logements
- Equipement scolaire
- Activités

1. ZAC BORDS DE SEINE AMONT :

Programme des constructions

Le projet de programme des constructions inscrit au dossier de réalisation de ZAC a été approuvé le 25 juin 2009. Il a été modifié et approuvé par la collectivité concédante le 31 mars 2011.

- Il est composé de 33 915 m² de Surface de Plancher répartis comme suit:
- 30 159 m² de Surface de Plancher de logements
- 432 m² de Surface de Plancher d'activités
- 3 324 m² de Surface de Plancher d'équipement public : groupe scolaire de 14 classes intégrant des locaux d'accueil péri et post scolaires.

Le programme de logements est réparti comme suit :

- 21 052 m² de Surface de Plancher de logements en accession libre représentant 285 logements (70%)

- 9 107 m² de Surface de Plancher de logements locatifs à caractère social (30%). Le programme de logements sociaux intègre la reconstitution de 64 logements (58 PLUS et 6 PLAI) prévus dans le cadre du projet ANRU du Noyer Renard à Athis Mons.

En 2016, le groupe scolaire et la totalité des logements ont été réalisés. Le programme des constructions de 30 159 m² de Surface de Plancher se traduit par la réalisation d'environ 450 logements.

Programme des équipements publics

Le projet de programme des équipements publics inscrit au dossier de réalisation de ZAC a été approuvé le 25 juin 2009. Il a été modifié et approuvé par la collectivité concédante le 31 mars 2011, puis le 3 novembre 2011, le 20 décembre 2012 et le 17 décembre 2015.

Il est constitué par :

- La voie départementale RD 29 sur 300 mètres linéaires environ et 15 mètres de large, composée d'une chaussée bidirectionnelle de 6 mètres de large, bordée de part et d'autre par des stationnements longitudinaux arborés et des trottoirs avec la création d'un carrefour entre la nouvelle voie et le quai Jean Pierre Timbaud ;
- L'ensemble des voies de desserte de la ZAC, trottoirs et stationnements (*repérées voie 1a, voie 2, voie 6, voie 8 partielle, sur le plan d'aménagement*) ;
- L'ensemble des réseaux publics nécessaires à la viabilisation des terrains :
 - adduction d'eau potable et incendie,
 - assainissement des eaux usées,
 - assainissement et régulation des eaux pluviales,
 - gaz,
 - électricité moyenne et basse tension,
 - éclairage public.
- Les espaces verts (repérés espace public 1 et espace public 2 sur le plan d'aménagement) comprenant 0.17 ha environ de parc public ;
- Les voies piétonnes (repérées sente 1 et sente 2 sur le plan d'aménagement) ;
- Un groupe scolaire de 11 classes (2 660 m²) financé par chacune des ZAC de Bords de Seine Amont et ZAC de Bords de Seine Aval au prorata des besoins propres de chacune des ZAC. Au sein du groupe scolaire, la réalisation de 3 classes complémentaires et de locaux péri et postsecondaires (6 655 m²) financés par la commune de Juvisy-sur-Orge pour répondre à des besoins extérieurs aux deux ZAC.
- 10 points d'apport volontaire constitués chacun de 3 bornes de tri sélectif (Ordures ménagères/emballage/verre).

Par ailleurs, il faut préciser que la rue Lucie Aubrac, initialement prévue voie départementale, sera intégrée au domaine public communautaire à l'achèvement des travaux, suivant un accord intervenu entre le Conseil Départemental de l'Essonne et la CALPE.

La réalisation d'un giratoire entre la rue Lucie Aubrac et le quai Jean-Pierre Timbaud est également remise en question au vu notamment du report des travaux de la tête de pont (pont de la première armée française). Un espace d'agrément-tampon des eaux pluviales, ainsi qu'une poche de stationnement seront finalement créés pour faciliter l'accès aux commerces et services de proximité.

2. ZAC BORDS DE SEINE AVAL :

Programme des constructions

Le projet de programme des constructions inscrit au dossier de réalisation de ZAC a été approuvé le 31 mars 2011.

Il est composé de 34 117 m² de Surface de Plancher répartis comme suit :

- 33 675 m² de Surface de Plancher de logements, soit environ 513 logements
- 442 m² de Surface de Plancher d'activités, soit 2 commerces

Le programme de logements est réparti comme suit :

- 23 395 m² de Surface de Plancher (environ 69%) de logements en accession libre soit environ 361 logements
- 3 762 m² de Surface de Plancher (environ 11 %) de logements en accession libre à prix maîtrisé soit environ 52 logements
- 6 518 m² de Surface de Plancher (environ 20 %) de logements sociaux soit environ 100 logements dont :
 - 52 logements en PLS (Prêt Locatif Social)
 - 41 logements en PLUS (Prêt Locatif à Usage Social)
 - 7 logements en PLAI (Prêt Locatif Aidé d'Intégration)

Programme des équipements publics

Le projet de programme des équipements publics inscrit au dossier de réalisation de ZAC a été approuvé le 31 mars 2011. Il a été modifié et approuvé par la collectivité concédante le 17 décembre 2015.

Le programme des équipements publics de la ZAC Bords de Seine Aval sur Athis Mons est constitué par :

- La voie départementale RD 29 sur 300 m environ et 15 m de large, composée d'une chaussée bi-directionnelle de 6 m de large (*Quai de l'Industrie, hors réalisation ZAC*)
- L'ensemble des voies de desserte de la ZAC, trottoirs et stationnements (*repéré voie 1a, 1b, 2, 4a, 4b, 5 sur le plan d'aménagement*) ;
- Les voies piétonnes (*repérées sentes 2b et 3 sur le plan d'aménagement*) ;
- Un parc public d'environ 0.67 ha (*repéré espace public 2b, 3, 4, 5 sur le plan d'aménagement*)

- L'ensemble des réseaux publics nécessaires à la viabilisation des terrains :
 - adduction d'eau potable et incendie,
 - assainissement des eaux usées,
 - assainissement et régulation des eaux pluviales,
 - gaz,
 - électricité moyenne et basse tension,
 - éclairage public

Les modifications relatives à la consistance des aménagements de voirie ont été apportées au programme des équipements publics :

- Aménagement de 173 places complémentaires de stationnement public, pour un total de 216 places publiques ;
- Aménagement de l'allée piétonne/pompier du parc en voie circulée à sens unique pour distribuer des places de stationnements ;
- Prolongement de la voie 5 pour boucler la circulation de la ZAC de Aval sur la partie des quais Timbaud et de l'Industrie qui resteront circulés à long terme ;
- Mise à sens unique des tronçons des rues G. Tillion et Danton sur la partie Athégienne (de l'amont vers l'aval) pour éviter le report de la circulation sur la ZAC Amont ;
- Prolongement de la voie 2 vers le Nord de la ZAC au droit de la réserve foncière de ZAC qui était prévue à cet effet ;
- Mise à sens unique de la voie 4b (vers le quai) ;
- Renforcement de structure de chaussée de type TC 2 pour usage de type voie urbaine des voies 2 et 5, nécessaire pour cette voie devenant structurante lors de la fermeture des quais à terme (*projet hors ZAC*) ;
- Réduction du périmètre du parc lié à l'aménagement de places de stationnement complémentaire et aux schémas de circulation de ZAC.

A l'extérieur de la ZAC, sur la ZAC Bords de Seine Amont :

- Participation de la ZAC Bords de Seine Aval, en réponse à ses besoins propres, à une partie de la construction d'un groupe scolaire de 14 classes:
 - Un groupe scolaire de 11 classes sur l'îlot A2 (2 660 m² SHON) financé par chacune des ZAC Bords de Seine Amont et ZAC Bords de Seine Aval au prorata des besoins propres de chacune des ZAC
 - Au sein du groupe scolaire, la réalisation de 3 classes complémentaires et locaux péri et post scolaires (665 m² SHON) financés par la commune de Juvisy-sur-Orge

F. PLAN DU PERIMETRE DE LA DUP ET OBJET DE L'ENQUETE PARCELLAIRE

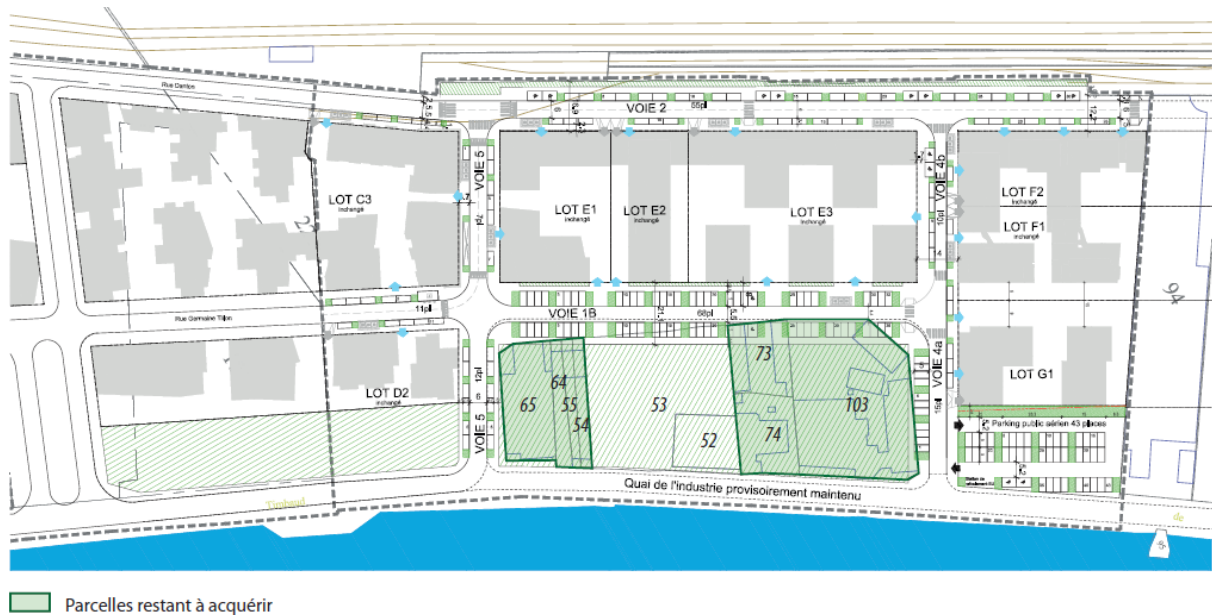
Le périmètre de la DUP correspond au périmètre de la ZAC Bords de Seine Aval. Les terrains à maîtriser objet du présent dossier sont constitués de propriétés privées qui sont de trois ordres :

- une friche industrielle sur deux parcelles d'une superficie totale de 2 620 m² ;
- un local commercial en activité d'une superficie de 692 m² avec un logement de 100 m² ;

- quatre parcelles d’habitats dont trois de maisons individuelles et une d’un immeuble de 12 logements.

Le reste du foncier de la ZAC Bords de Seine Aval est maîtrisé soit par l’aménageur (espaces publics et lots à céder), soit par les constructeurs (promoteurs immobiliers). Seules certaines emprises nécessaires à la réalisation du parc paysager restent à acquérir. A ce jour, 35% des emprises du parc paysager sont maîtrisées par l’aménageur. Il reste ainsi 7 parcelles à acquérir appartenant à 6 propriétaires. Ces parcelles font l’objet de l’enquête parcellaire dans la mesure où la maîtrise de ce foncier est nécessaire pour réaliser le parc paysager. C’est pourquoi il s’est avéré nécessaire de solliciter une déclaration d’utilité publique.

PLAN DU FONCIER A ACQUERIR



La maîtrise de ce foncier est primordiale pour réaliser le parc paysager dans sa globalité. Le choix de réalisation du parc paysager vise à répondre aux objectifs communautaires suivants :

- Répondre à des enjeux de mixité urbaine, sociale et de développement durable, notamment en intégrant les contraintes du Plan de Prévention des Risques Inondation,
- Mettre en valeur la présence de la Seine et de ses rives notamment dans la conception des nouveaux espaces publics d’agrément par la promotion de circulations douces et piétonnes,
- Rechercher des améliorations de liaisons piétonnes entre ce site et le quartier existant de Juvisy-sur-Orge vers le quel sera nécessairement tournée la vie des habitants et actifs de ce site.

Le principe de traitement paysager de l’opération est de s’orienter vers la façade noble de l’opération : la Seine, en opposition aux voies ferrées. C’est dans cet esprit que le parc paysager a été imaginé le long des quais pour que chaque bâtiment puissent bénéficier d’une vue sur le parc. Ce parc a également été conçu en fonction du caractère inondable du site. En effet, dans la mesure où la

zone rouge du PPRI étant inconstructible, il a été acté pour cet espace de le transformer en espace vert d'agrément. Les objectifs du parc sont les suivants :

- Requalifier les friches urbaines ;
- Aménager les terrains inconstructibles situés en zone rouge du PPRI ;
- Offrir aux habitants un espace vert d'agrément favorisant les circulations douces ;
- Maintenir les espèces à valeur patrimoniale identifiées sur le site ou à défaut optimiser le développement d'une biodiversité de substitution ;
- Améliorer la zone d'expansion des crues de la Seine.

Afin de poursuivre ces objectifs, l'acquisition du foncier s'avère nécessaire pour réaliser les travaux du parc.

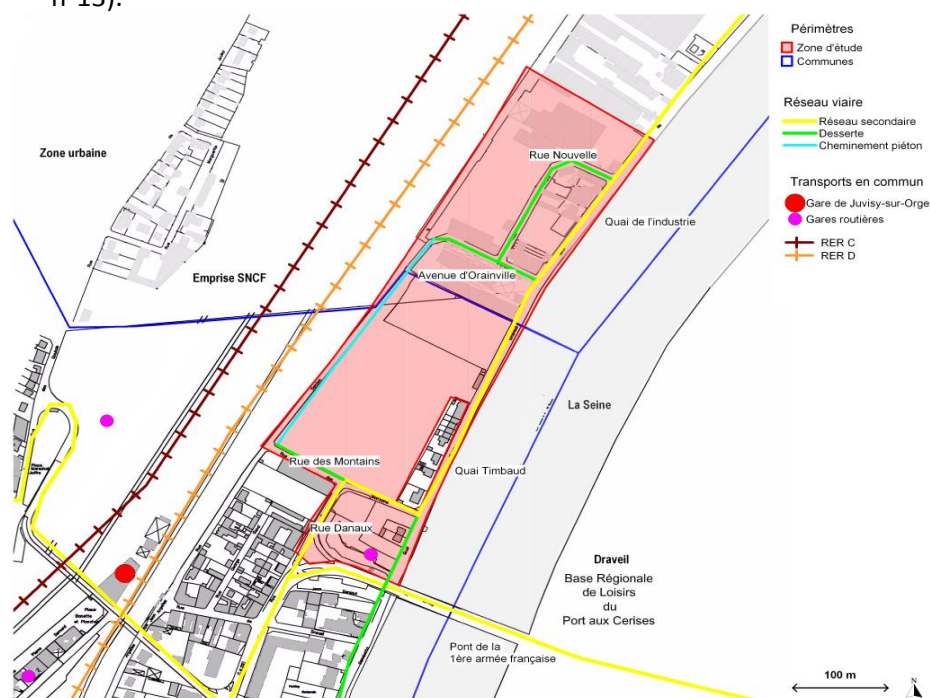
3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE

A. LOCALISATION

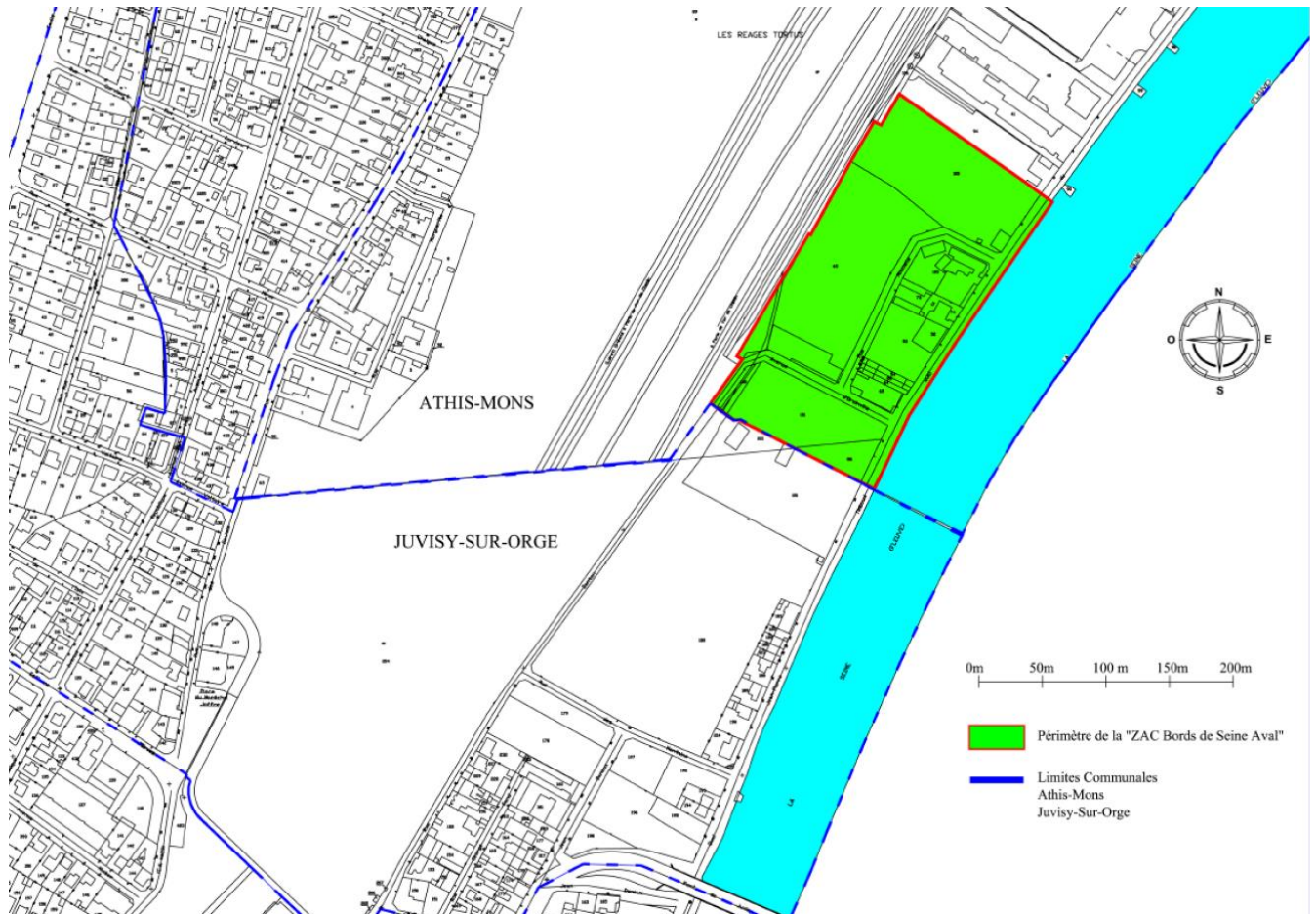
Le site du projet est compris entre le faisceau ferré et la Seine, de part et d'autre de la limite communale entre Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons. Il est principalement constitué de friches industrielles.

Il s'inscrit globalement entre :

- la rue Danaux,
- la rue des Montains,
- les voies SNCF,
- les quais Jean-Pierre Timbaud à Juvisy-sur-Orge et de l'Industrie à Athis-Mons (jusqu'au n°13).



Périmètre de la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons :



B. ACCESSIBILITE

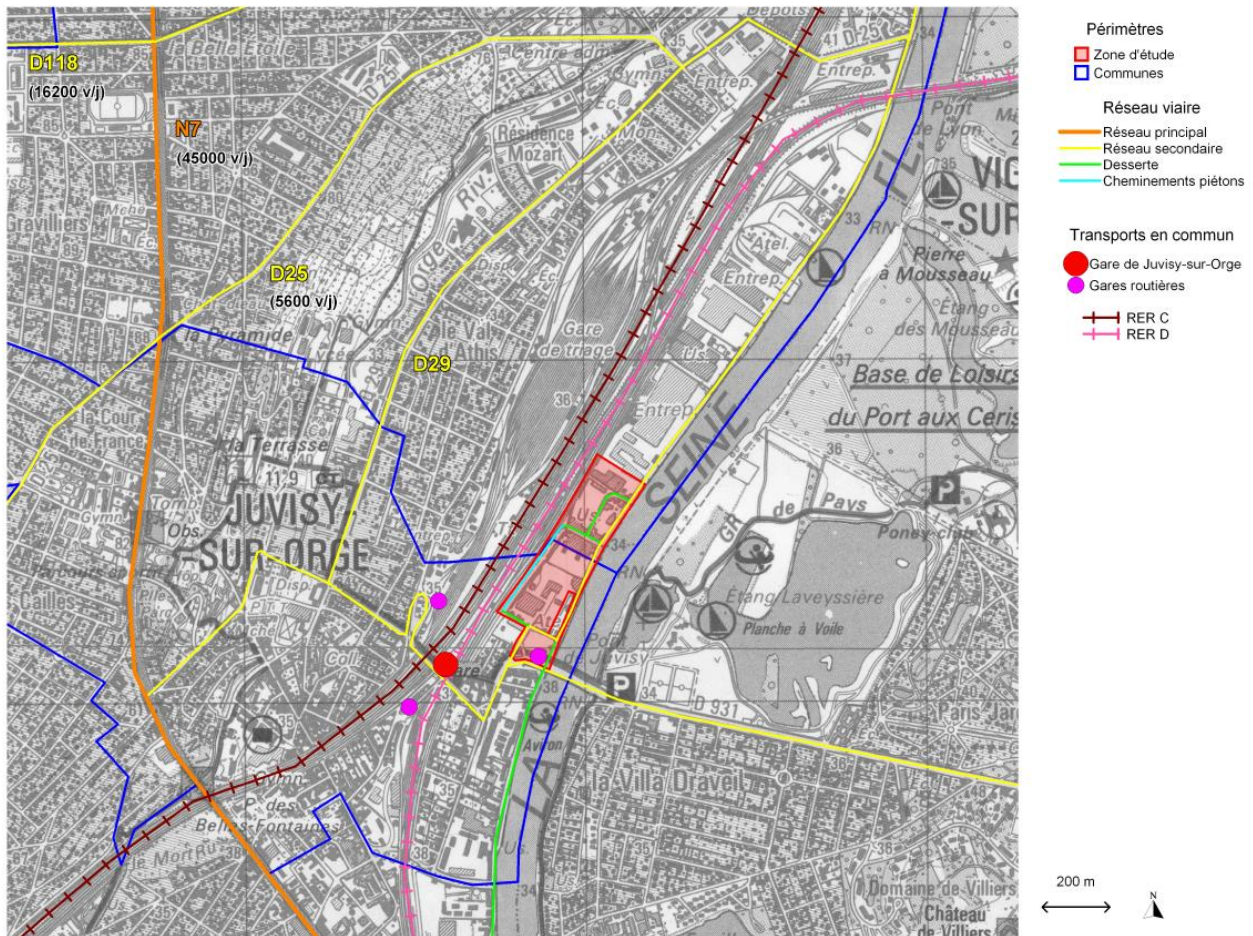
Infrastructures routières :

Le réseau de desserte de la zone d'étude est principalement composé par :

- le quai Jean-Pierre Timbaud sur Juvisy et le quai de l'Industrie sur Athis-Mons. Cette voie compte un trafic dense aux heures de pointe.
- la rue des Montains et la rue d'Orainville : Elles constituent de petits axes perpendiculaires aux quais et aux voies ferrées.
- la rue Nouvelle.

Réseaux de transport en commun :

La zone est desservie par un réseau de bus important et par les RER C et D, à la gare de Juvisy.



C. TOPOGRAPHIE ET HYDROLOGIE

1. MILIEU PHYSIQUE (RELIEF, SOL ET SOUS-SOL)

Le terrain est plat et est situé dans le Val de Seine à environ 34 m d'altitude.

Des roches plus ou moins perméables à l'origine de nappes aquifères se succèdent. Il y a des risques de mouvements de terrains liés au retrait-gonflement des sols argileux (niveau d'aléa faible) ainsi que des formations superficielles anthropiques de type remblais et formations superficielles de type alluvions favorisant l'infiltration des eaux pluviales. C'est un terrain inapte aux fondations superficielles dû aux alluvions présentant des caractéristiques géotechniques médiocres, substratum marno-calcaire présent à 15 m de profondeur constituant une bonne assise pour les fondations profondes.

2. CLIMAT

Le climat est tempéré océanique de transition. Les précipitations annuelles sont d'environ 625 mm et l'ensoleillement annuel d'environ 1750 h. Les vents en provenance du Sud-ouest et du Nord-est sont dominants. La zone d'étude est assez exposée aux vents dominants.

3. EAU

La zone d'étude est située en bordure de Seine, dans le bassin versant direct de la Seine. Elle est intégrée dans le SAGE des bassins de l'Orge et de l'Yvette et gérée par le SIVOA (Syndicat Mixte de la Vallée de l'Orge Aval).

Deux nappes d'eau souterraines sont présentes : la nappe des alluvions présente à environ 3 m de profondeur, la nappe des calcaires de Champigny. De plus, les nappes aquifères sont vulnérables du fait de la relative perméabilité des sous-sols.

La zone d'étude est située hors périmètre de protection de captage mais présente des captages à l'aval conférant au site une sensibilité importante vis-à-vis des risques de pollution.

Elle est aussi inondable du fait de son intégration dans le PPRI de la Vallée de la Seine en zone d'aléa fort et très fort (cf. *B. Contraintes et servitudes, 2. PPRI*).

4. AIR ET SANTE

La qualité de l'air est bonne 83% du temps. Des espaces verts et une base de loisirs (à Draveil) pour la pratique de sports de plein air sont situés à proximité de la zone d'étude.

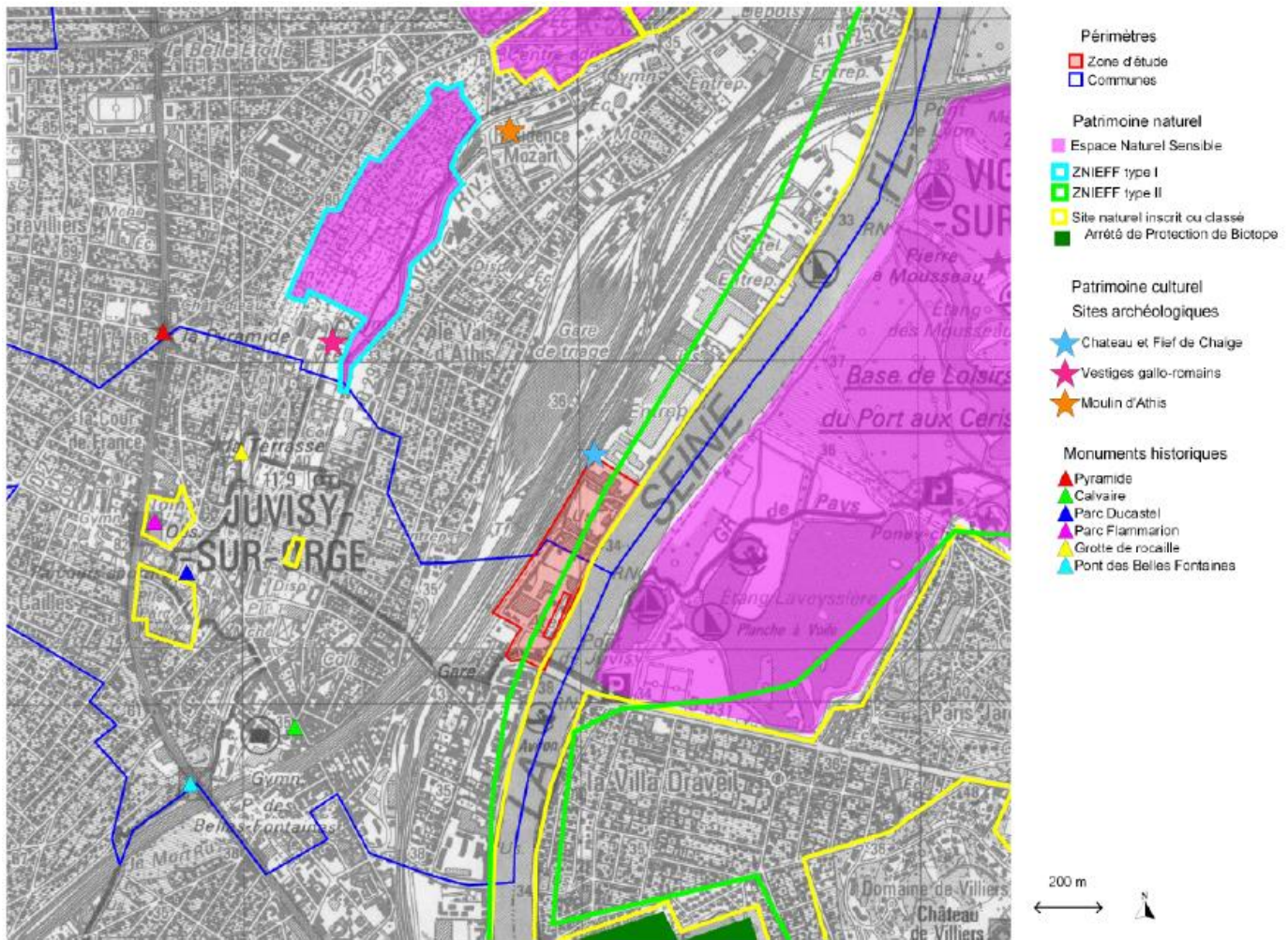
D. ANALYSE PAYSAGERE ET OCCUPATION DU SITE

1. PATRIMOINE

L'intérêt est concentré sur les berges de Seine. La zone d'étude accueille un faible nombre d'espèces végétales et des espèces animales à valeur patrimoniale. Elle se situe en limite du site inscrit « Rives de la Seine dans le département de l'Essonne ».

La partie Est du site est comprise dans la ZNIEFF de type II « Vallée de Seine de Corbeil Essonne à Villeneuve-Saint-Georges » - mince ruban de 50 à 100 m de largeur en bordure de Seine.

Elle est hors périmètre de protection des monuments historiques. Cependant, son extrémité Nord-ouest est comprise dans le périmètre du site archéologique du Château et fief de Chaige (enjeux limités du fait des précédents remaniements des terrains).



2. PAYSAGE

Le grand paysage (vue du site depuis le pont de la 1ère armée française, la base de loisirs et la voie ferrée) est à prendre en compte dans l'aménagement du site. De plus, le long de la Seine, la présence des péniches crée un paysage agréable malgré l'environnement industriel. L'alignement de maisons de ville sur le quai Jean-Pierre Timbaud forme un ensemble cohérent et soigné. La zone qui longe la Seine bénéficie d'un panorama remarquable avec des vues sur la Seine et sur la base de loisirs du Port aux Cerises.

D'autre part, elle présente un paysage dégradé au niveau des anciens sites industriels et des nuisances visuelles sont créées par les voies ferrées et le réseau de câbles aériens.

3. RESSOURCES

La présence de captages d'eau à l'aval confère au site une sensibilité importante vis-à-vis des risques de pollution. Aucune ressource naturelle n'est exploitée sur la zone d'étude (pas d'agriculture, de sylviculture, de carrière ou de captage d'eau).

4. OCCUPATION DU SITE

La zone des ZAC Bords de Seine Amont et Aval était autrefois dédiée aux activités industrielles. A partir de 1950, différentes activités ont été pratiquées sur la zone et notamment le travail des métaux, la transformation de papier, la fabrication d'acétylène, le concassage de produits minéraux, la fabrication de béton... Aujourd'hui, la plupart des bâtiments industriels ont été démolis et la zone d'étude constitue aujourd'hui une friche à requalifier. On compte également quelques maisons et immeubles d'habitations ainsi que quelques petites entreprises.

E. LES RESEAUX

Il existe une proximité des réseaux eau potable, eau usée, eau pluviale, gaz, électricité.

1. LE RESEAU D'EAU POTABLE

La production et la distribution d'eau potable pour les communes de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons est gérée par le Syndicat des Eaux d'Ile-de-France (SEDIF) qui regroupe 144 communes.

La zone de distribution de ces deux communes est exploitée par la Générale des Eaux (Véolia Environnement).

L'eau distribuée provient de la nappe des calcaires de Champigny. Elle est puisée et traitée par l'usine d'Arvigny en Seine-et-Marne.

Sur Juvisy-sur-Orge et dans les quartiers Bords de Seine d'Athis-Mons qui comprennent la zone d'étude, la distribution de l'eau se fait directement depuis l'usine d'Arvigny. Pour les quartiers les plus élevés d'Athis-Mons, la distribution d'eau se fait via une usine de surpression au niveau du château d'eau d'Athis-Mons (carrefour N7, rue Jules Vallès). Les abords de la zone d'étude sont desservis par des canalisations passant au niveau des voies suivantes :

- quai Jean-Pierre Timbaud et quai de l'Industrie,
- rue Jean Danaux,
- rue Danton,
- rue des Montains,
- avenue d'Orainville et rue Nouvelle.

2. LE RESEAU DES EAUX USEES

L'assainissement est géré par le SIVOA (Syndicat mixte de la Vallée de l'Orge Aval). Le règlement d'assainissement en cours est compatible avec le SAGE des bassins de l'Orge et de l'Yvette.

Le réseau d'assainissement de la commune d'Athis-Mons est constitué de réseaux séparatifs et unitaires. Des travaux de mise en conformité avec le règlement d'assainissement du SIVOA visent à supprimer progressivement tous les réseaux unitaires.

Le transport et le traitement des eaux usées sont confiés au SIAAP (Syndicat Intercommunal d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne). Il est assuré via un collecteur appartenant au

Syndicat Intercommunal de la Vallée de l'Orge. Les effluents sont dirigés vers la station d'épuration de Valenton dont la capacité d'accueil de nouveaux effluents est importante.

Les eaux épurées sont ensuite rejetées en Seine au niveau d'Alfortville.

Les réseaux aux abords de la zone d'étude sont situés au niveau des voies suivantes :

- quai Jean-Pierre Timbaud et quai de l'Industrie,
- rue Jean Danaux,
- rue Danton,
- rue des Montains (moitié Sud).

3. LE RESEAU DES EAUX PLUVIALES

Le règlement d'assainissement pluvial est défini par le SIVOA et repose sur les principes suivants :

- Les eaux pluviales collectées à l'échelle des parcelles privées ne sont pas admises directement dans le réseau d'assainissement. Elles doivent être infiltrées, régulées ou traitées suivant les cas.
- La recherche de solutions permettant l'absence de rejet d'eaux pluviales sera la règle générale (Notion de « zéro rejet »).

Une étude d'impact hydraulique a été réalisée sur l'ensemble des deux ZAC par le bureau d'études Burgeap et traite de l'impact du projet sur les zones d'extension des crues par rapport à l'état initial.

Les eaux pluviales des toitures et les eaux de drainage sont infiltrées directement dans les terrains ou régulées avant rejet dans le réseau public.

Le projet prévoit une régulation puis un rejet en Seine avec un débit de fuite fixé avec l'Administration. Ainsi, le stockage et les ouvrages de régulation et d'infiltration, sont dimensionnés de façon à limiter le débit de fuite à 1 l/s par hectare de terrain aménagé, soit 550 mètres cubes à stocker pour 1 hectare imperméabilisé.

Au niveau de la zone d'étude, différents collecteurs acheminent les eaux pluviales jusqu'à la Seine.

4. LES TELECOMMUNICATIONS

L'ensemble des zones urbanisées alentours est desservi par des réseaux Télécoms.

5. LES DECHETS

Actuellement, une collecte sélective s'effectue en porte à porte et les unités de traitement des déchets sont largement dimensionnées. De plus, des dépôts d'ordures sont présents sur la zone d'étude.

Le mode de collecte des déchets par points d'apports volontaires est retenu sur la ZAC Bords de Seine Amont et la ZAC Bords de Seine Aval.

4. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

A. LES DOCUMENTS D'URBANISME

1. LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF) DE 1994

Le schéma directeur de la région Ile de France, approuvé le 26 avril 1994 par décret pris en Conseil d'État, définit les grandes orientations d'aménagement et de développement de la région Ile de France.

Il propose d'encourager « le développement du pôle urbain de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons par la mise en œuvre de projets sur des lieux en mutation et par l'amélioration de la desserte transversale ».

Le territoire de ces communes appartient au zonage espace urbanisé pour lequel 5 grands objectifs sont définis :

- Créer les conditions d'évolution de ce tissu de façon à permettre la recherche d'un meilleur confort, le remplacement du patrimoine vétuste ou obsolète et l'accueil d'une partie de la population et des emplois nouveaux.
- Tirer parti de cet objectif ambitieux de construction pour élaborer et mettre en œuvre un projet urbain de reconquête des secteurs dégradés ou en voie de dégradation et d'amélioration des autres secteurs.
- Assurer un meilleur équilibre entre les habitants et les emplois, particulièrement dans les zones où le déséquilibre est le plus marqué.
- Assurer en tous lieux une qualité de vie aussi bonne que possible, laisser ou rétablir toute leur place aux commerces et aux activités économiques de proximité, favoriser l'amélioration des services collectifs, sociaux, culturels, éducatifs et de transport.
- Veiller au maintien ou au développement d'une offre de logements diversifiée et notamment éviter tout phénomène d'exclusion dans le cadre de la réhabilitation du tissu urbain.

D'autre part, les orientations thématiques du SDRIF à signaler dans le secteur sont :

Concernant les transports :

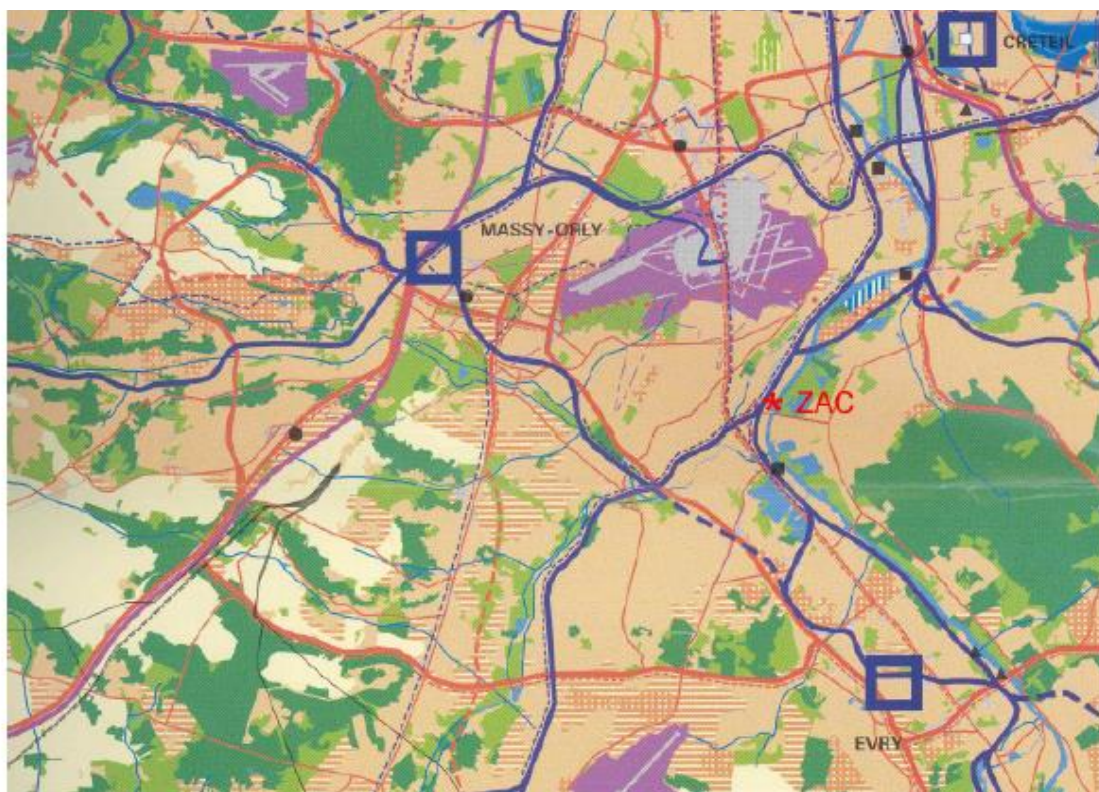
- Améliorer la modernisation et l'augmentation des capacités des lignes B, C et D du RER.
- Réaliser la liaison de tramway depuis Villejuif jusqu'à Juvisy le long de la N7.
- Mettre en place un maillage routier cohérent de desserte locale comprenant l'aménagement de la N7.
















Concernant l'habitat :

- Renforcer les pôles existants et favoriser l'ouverture à l'urbanisation autour des gares de transport en commun et des centres d'équipements et de services.

Concernant l'environnement et le paysage :

- Créer de nouveaux espaces naturels notamment le long des berges de la Seine et de l'Orge.
- Favoriser l'intégration d'infrastructures nouvelles en améliorant leur insertion dans le site et en luttant contre les bruits.



URBANISATION	ENVIRONNEMENT
 Paris / Pôle important de proche couronne	 Bois ou forêt
 Pôle d'intérêt régional	 Espace paysager ou espace vert
 Ville trait d'union	 Espace vert à créer
 Espace urbanisé	 Espace agricole
 Espace urbanisable	 Réseau hydrographique
 Espace partiellement urbanisable	 Centre de production d'eau potable existant
	 Centre de traitement des eaux usées existant
	 Centre de traitement des déchets existant
	 Périmètre d'exposition au bruit des aéroports

2. LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF) DE 2008

La région a engagé la révision du SDRIF par délibération du 25 juin 2004. Le projet de SDRIF a été soumis aux huit départements et au Conseil économique et social de la Région Île-de-France, avant une vaste enquête publique à l'automne 2007. Il a ensuite été adopté par les élus régionaux le 25 septembre 2008. Il a été validé par l'Assemblée nationale le 31 mai 2011.

Conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF sera mis en révision à l'automne de la même année pour y intégrer notamment les projets du schéma de transport du Grand Paris Express.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France précise, en 2006, dans les orientations territoriales :

« encourager le développement de pôles urbains tels que Athis-Mons et Juvisy par la mise en œuvre de projets sur des lieux de mutation et par l'amélioration de leur desserte transversale ». Le site concerné par le projet peut être considéré comme un de ces lieux de mutation.



ZAC Amont et ZAC Aval

Vocation urbaine

espace urbanisé à optimiser	
secteur de densification préférentielle	
secteur d'urbanisation préférentielle	
secteur d'urbanisation conditionnelle	
pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale	
front urbain d'intérêt régional	

Vocation naturelle

espace agricole	
espace boisé ou naturel	
espace de loisirs	
espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public	
continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir	
continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer	

Infrastructures de transport

Réseau routier :

existant	
tracé	
principe de liaison	
principe de liaison long terme (préservation de faisabilité)	
nouveau franchissement	

Fleuve et espaces en eau



Aéroport - aérodrome



Limite de commune



Transport collectif :

	Existant	Tracé	Principe de liaison
LGV			
liaison vers aéroport			
RER			
réseau ferroviaire voyageur			
Arc Express (fuseau d'étude)			
métro			
tram - train et train léger			
transport collectif en site propre sur voirie			



Source : IAU IdF
© IAU IdF 2008



île de France

La ZAC est située en « espace urbanisé à optimiser », les orientations sont : Le renforcement et la hiérarchisation des centralités doivent favoriser la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants.

Il convient de renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, espaces publics, etc.) et d'organiser un système cohérent des centralités aux différentes échelles, des centres de villes aux centres de quartiers.

Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent permettre, notamment dans les centres urbains et secteurs bien desservis, d'accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé communal (et, le cas échéant, de celui du groupement de communes) en matière d'habitat et d'emploi entre 2005 et 2030:

- en augmentant et diversifiant l'offre de logements afin de répondre aux besoins du territoire concerné et contribuer à l'effort de construction régional ;
- en renforçant la mixité des fonctions, notamment le maintien et l'accueil d'une économie de proximité (services, PME-PMI, artisanat).

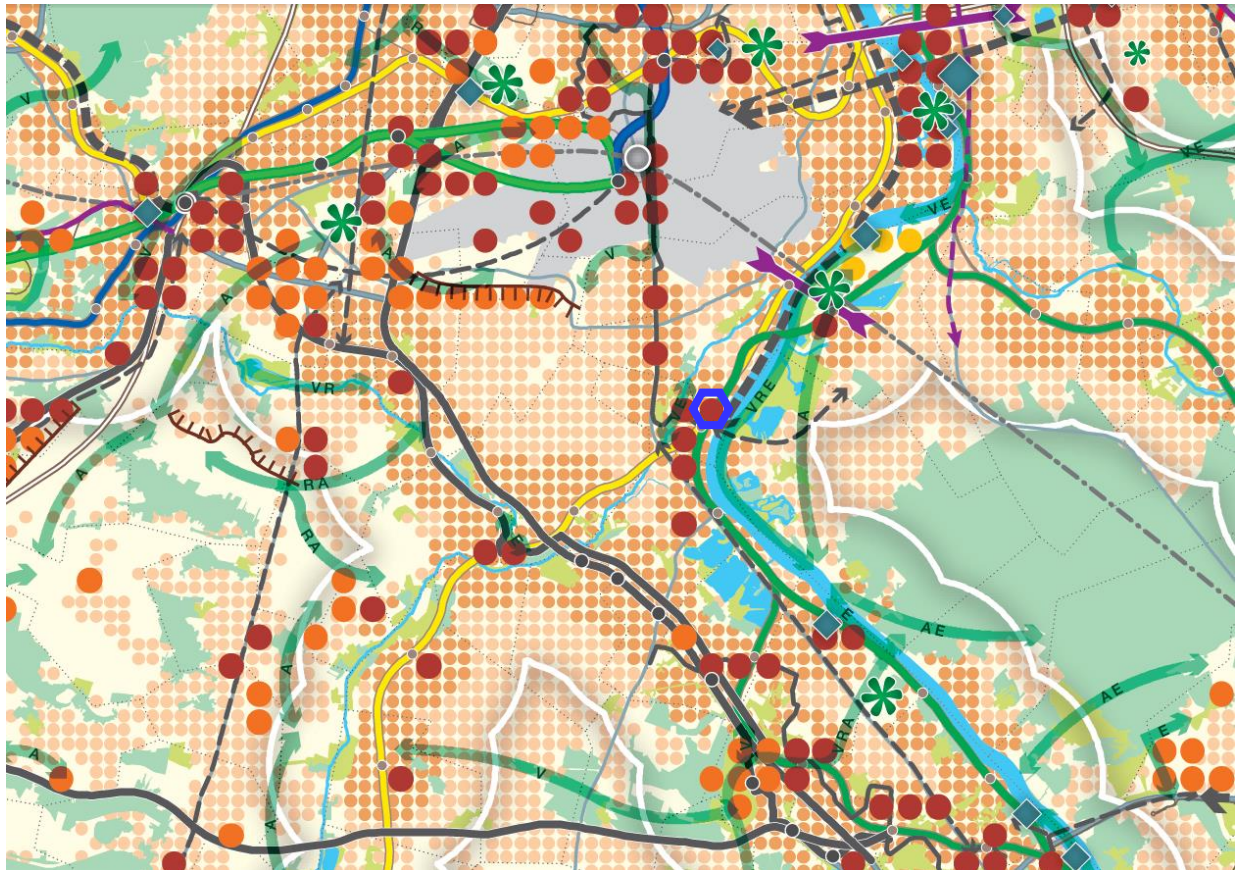
Les quartiers de gare doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir. Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser des densités plus importantes que celles existantes dans les quartiers définis par un rayon de l'ordre de 1 000 m autour d'une gare ferroviaire ou une station de métro ou de l'ordre de 500 m d'une station de transport collectif en site propre.

Le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine. Dans cet esprit, un effort particulier doit être fait dans l'agglomération pour renforcer la trame verte et l'intégrer dans la ville, en lien également avec l'objectif de compacité et de densification.















Les limites de l'urbanisation existante doivent être aménagées afin de constituer un front cohérent, espace de transition et de valorisation réciproque entre ville et nature.

3. LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF) DE 2013

Le SDRIF de 2013 confirme d'autant plus l'attractivité de la ZAC Bords de Seine Aval, puisque le site est identifié en « secteur à fort potentiel de densification ». Ces secteurs sont des espaces urbanisés comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation. En effet, les espaces en friche de la ZAC Bords de Seine Aval ont une capacité à répondre aux objectifs de densification fixés par le SDRIF à l'horizon 2030.

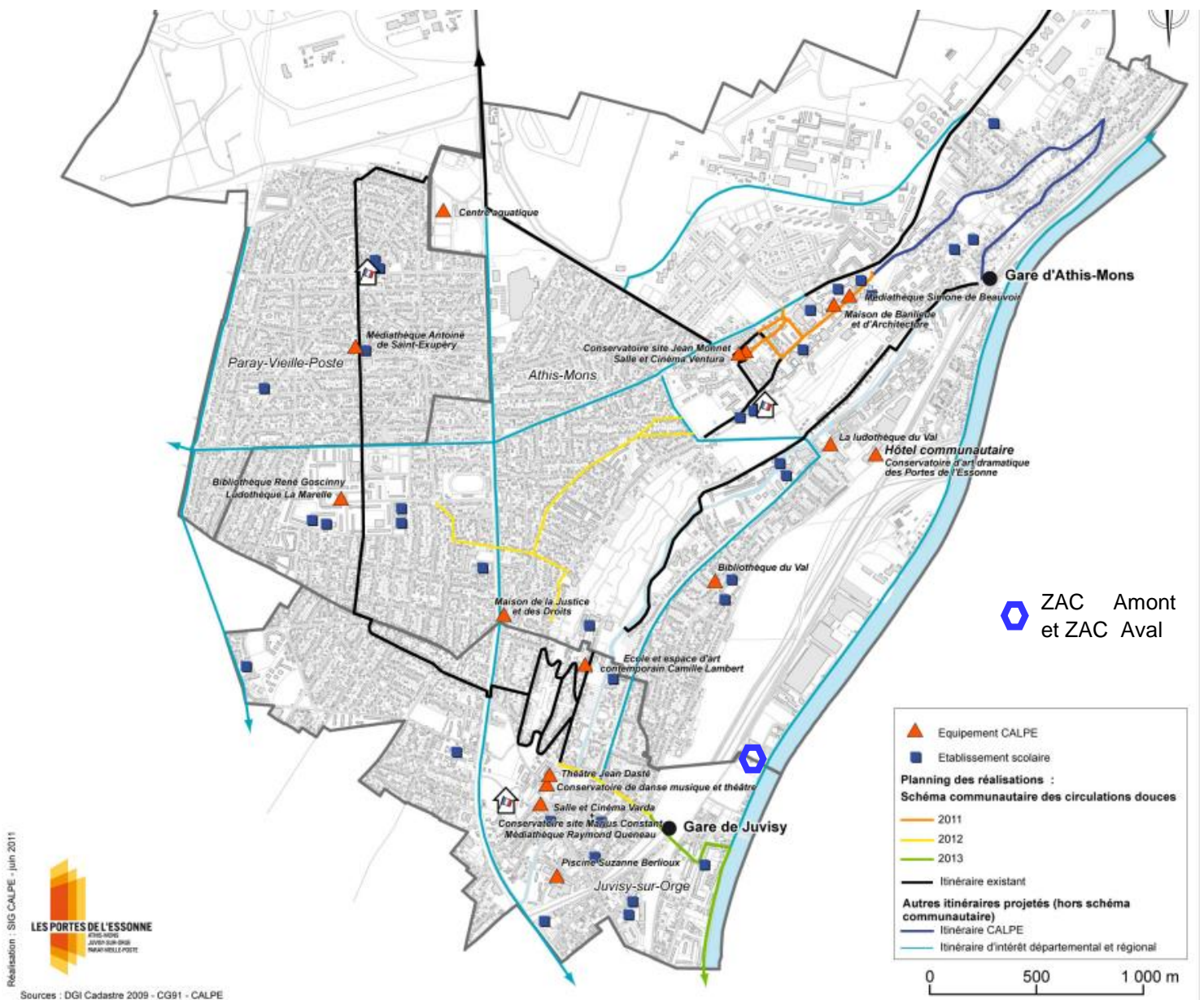


ZAC Amont et ZAC Aval

Polariser et équilibrer	Préserver et valoriser
<p>Les espaces urbanisés</p> <ul style="list-style-type: none">  Espace urbanisé à optimiser  Quartier à densifier à proximité d'une gare  Secteur à fort potentiel de densification <p>Les nouveaux espaces d'urbanisation</p> <ul style="list-style-type: none">  Secteur d'urbanisation préférentielle  Secteur d'urbanisation conditionnelle <p> Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares</p> <p> Pôle de centralité à conforter</p>	<ul style="list-style-type: none">  Les fronts urbains d'intérêt régional  Les espaces agricoles  Les espaces boisés et les espaces naturels  Les espaces verts et les espaces de loisirs  Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer Les continuités  Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)  Le fleuve et les espaces en eau

Sources : SDRIF 2013 à horizon 2030.

4. SCHEMA COMMUNAUTAIRE DES CIRCULATIONS DOUCES :



Source : Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre.

5. LE PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU) EN VIGUEUR

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est l'un des instruments de l'Urbanisme de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

Ce document « stratégique » synthétise les enjeux du territoire communal et définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par les élus.

Le PLU de la ville d'Athis-Mons a été approuvé en décembre 2005. Le règlement a été modifié en juin 2011, notamment au droit de la ZAC Bords de Seine Aval et a fait l'objet d'une révision simplifiée en 2013.

L'opération de la ZAC Bords de Seine Aval est située en zone AU. Il s'agit d'une zone d'urbanisation comprenant un programme mixte avec, entre autres, un parc et des logements. Il n'est pas défini de coefficient d'occupation des sols. Les orientations concernant l'environnement sont :

- Le maintien et le développement des composantes paysagères
- La protection des éléments naturels et urbains intéressants
- La prise en compte des risques et des nuisances, la pollution de l'air et de l'eau

PADD :

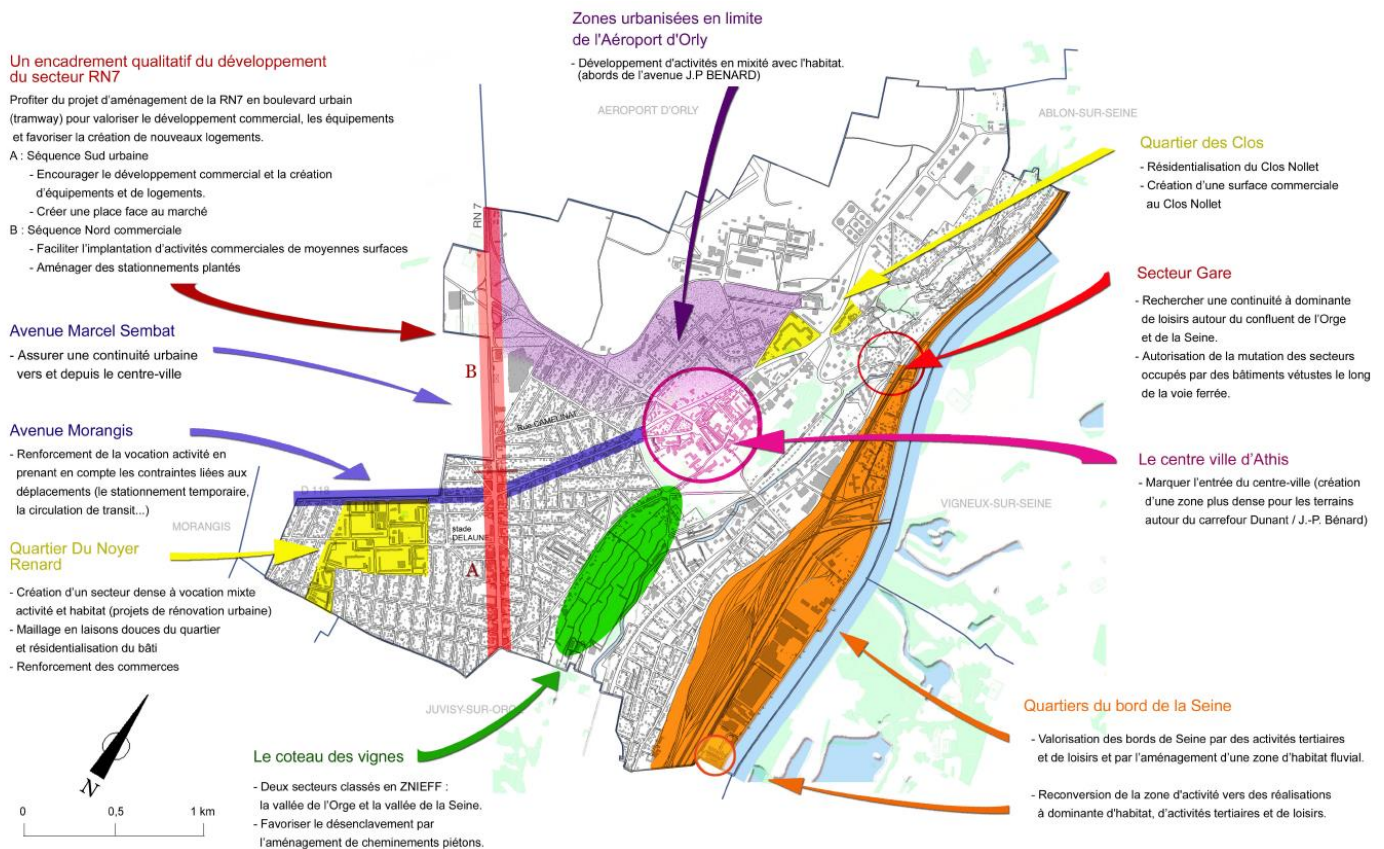
L'objectif principal du projet d'aménagement et de développement durable est de permettre une évolution dans le respect d'un équilibre entre urbanisation, maintien des espaces naturels et exploitation des espaces agricoles.

Les grandes lignes d'orientation sont les suivantes :

- Préserver l'échelle de la ville et des quartiers dans leurs diversités
- Conforter l'identité et le rôle du centre-ville
- Engager la mutation de la RN7 en boulevard urbain liant l'Est et l'Ouest de la ville.
- Renforcer la mixité sociale
- Atténuer les problèmes de circulation existants sur la RN7 et dans le centre-ville
- Maintenir les espaces verts et l'ambiance des quartiers pavillonnaires
- Soutenir les commerces et services de proximité
- Renforcer la place de l'emploi

Concernant les quartiers du bord de Seine dont fait partie la ZAC, il est préconisé :

- La valorisation des bords de Seine par des activités tertiaires et de loisirs et par l'aménagement d'une zone d'habitat fluvial.
- La reconversion de la zone d'activité vers des réalisations à dominante d'habitat, d'activités tertiaires et de loisirs.



B. CONTRAINTES ET SERVITUDES

1. SDAGE ET SAGE

Pour ce qui concerne la gestion de l'eau à une échelle globale ou locale, les communes de Juvisy-sur-Orge et Athis-Mons sont intégrées dans :

- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie, côtiers normands 2016-2021 est entré en vigueur le 1er janvier 2016.
- La zone d'étude est concernée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Les enjeux majeurs du SDAGE sont la gestion et la protection des milieux aquatiques et la gestion qualitative et quantitative de la ressource (prévention des risques, inondations et étiages).
- le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) des bassins de l'Orge et de l'Yvette a été approuvé le 29 octobre 2009 avec pour enjeux la restauration et l'entretien des milieux naturels liés à l'eau, la maîtrise des sources de pollution, la gestion du risque inondation et l'alimentation en eau potable.

- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés, qui est en cours d'élaboration. Les enjeux identifiés sont la gestion quantitative et qualitative de la ressource, la prévention et la gestion des risques de ruissellement et d'inondation et la protection des milieux naturels.

Le projet s'inscrit dans une démarche compatible avec les enjeux qui le concernent.

2. PPRI SEINE EN ESSONNE

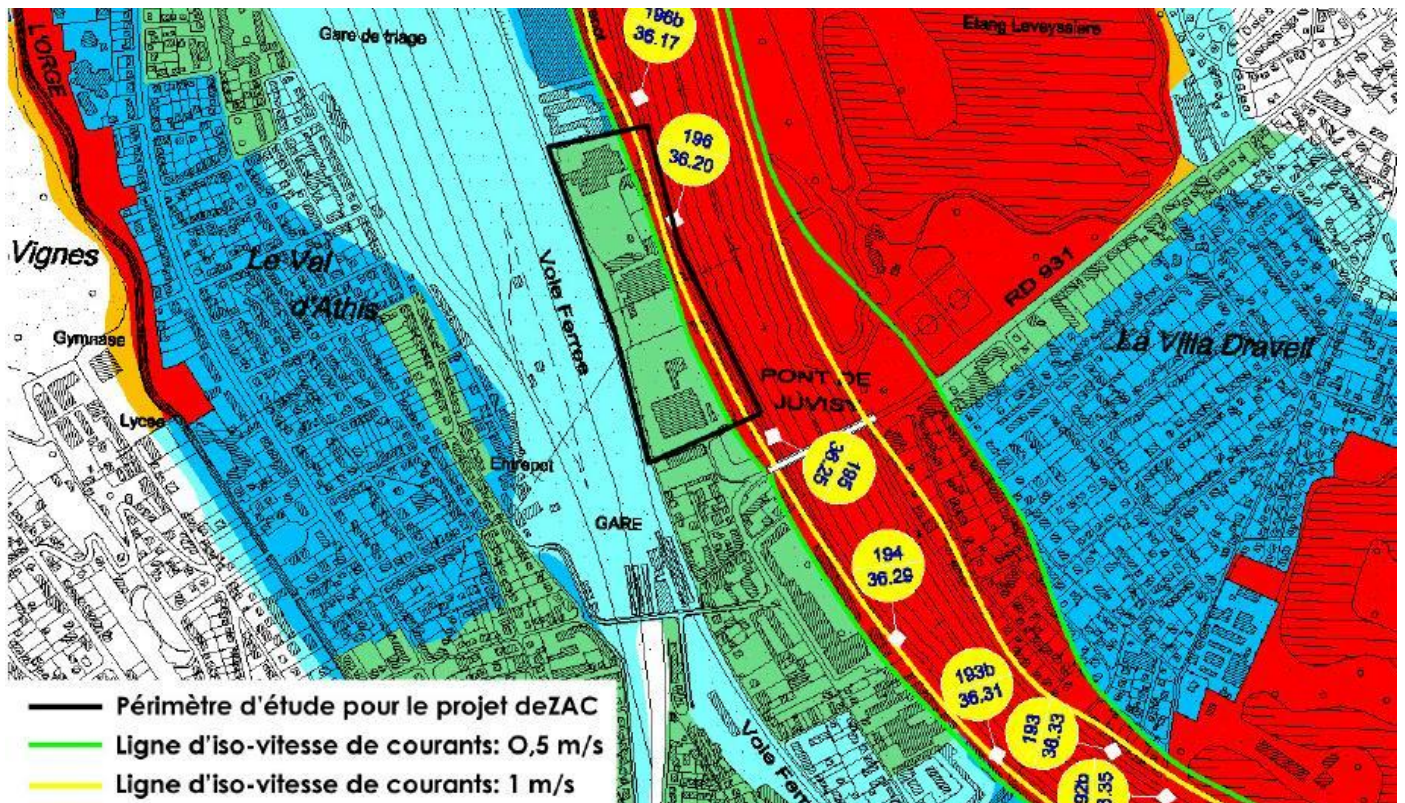
L'ensemble de la zone d'étude est situé dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques d'Inondation PPRI de la Vallée de la Seine dans le département de l'Essonne.

Ce document a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 20 octobre 2003. Il a valeur de servitude et est annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme. Son objectif est de prévenir le risque en réglementant l'occupation et l'utilisation du sol. Le plan repose sur la définition de trois niveaux d'aléas: aléas très forts, aléas forts et aléas moyens.

Le plan repose également sur la définition de trois types d'enjeux liés à des zones d'occupation des sols différentes : les zones non urbanisées (zones d'expansion des crues à préserver), les zones urbanisées autres que centres urbains et les zones appelées « centre urbain ». Le croisement des aléas et des enjeux conduit à la définition des zones réglementaires précisant les mesures d'interdiction et les prescriptions qui y sont applicables.

Les ZAC Bords de Seine Amont et Bords de Seine Aval sont situées dans les zones rouges (zones d'écoulement et d'expansion des crues d'aléas forts à très forts) et vertes (zones de centre urbain d'aléas moyens à forts) du PPRI.

Un quart environ des emprises de ZAC est classé en zone rouge, à l'intérieur de la bande de vitesses de courants importantes. Toute construction nouvelle y est interdite et il n'est donc possible d'y réaliser que des infrastructures et liaisons douces, des espaces verts et paysagers ne gênant pas l'écoulement des eaux. Le reste des emprises est inscrit en zone verte où l'urbanisation est possible selon les conditions indiquées au règlement du PPRI.



3. SOUSSION A DIVERSES SERVITUDES :

Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques (perturbations électromagnétiques)

Il s'agit d'une interdiction de produire ou de propager des perturbations radioélectriques susceptibles de nuire à l'aéroport d'Orly et au commissariat d'Athis-Mons.

Servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Orly

Les constructions ne doivent pas dépasser la cote 120 NGF.

Servitudes de halage et de marchepied

Les bords de Seine sont concernés par une servitude de halage de 7,80 m à compter de la crête de la berge et par une interdiction de planter des arbres ou de clore par haie jusqu'à 9,75 m.

Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz

Il s'agit d'une restriction au droit d'utilisation des sols qui concerne la canalisation de gaz haute pression en service le long des quais.

Servitudes relatives à la construction et à l'exploitation de pipelines

Il s'agit d'une restriction au droit d'utilisation des sols qui concerne le pipeline d'hydrocarbures liquides TRAPIL présent le long des quais. De plus, cela entraîne un périmètre de 80 m de large autour du pipeline dans lequel s'applique un règlement de sécurité.

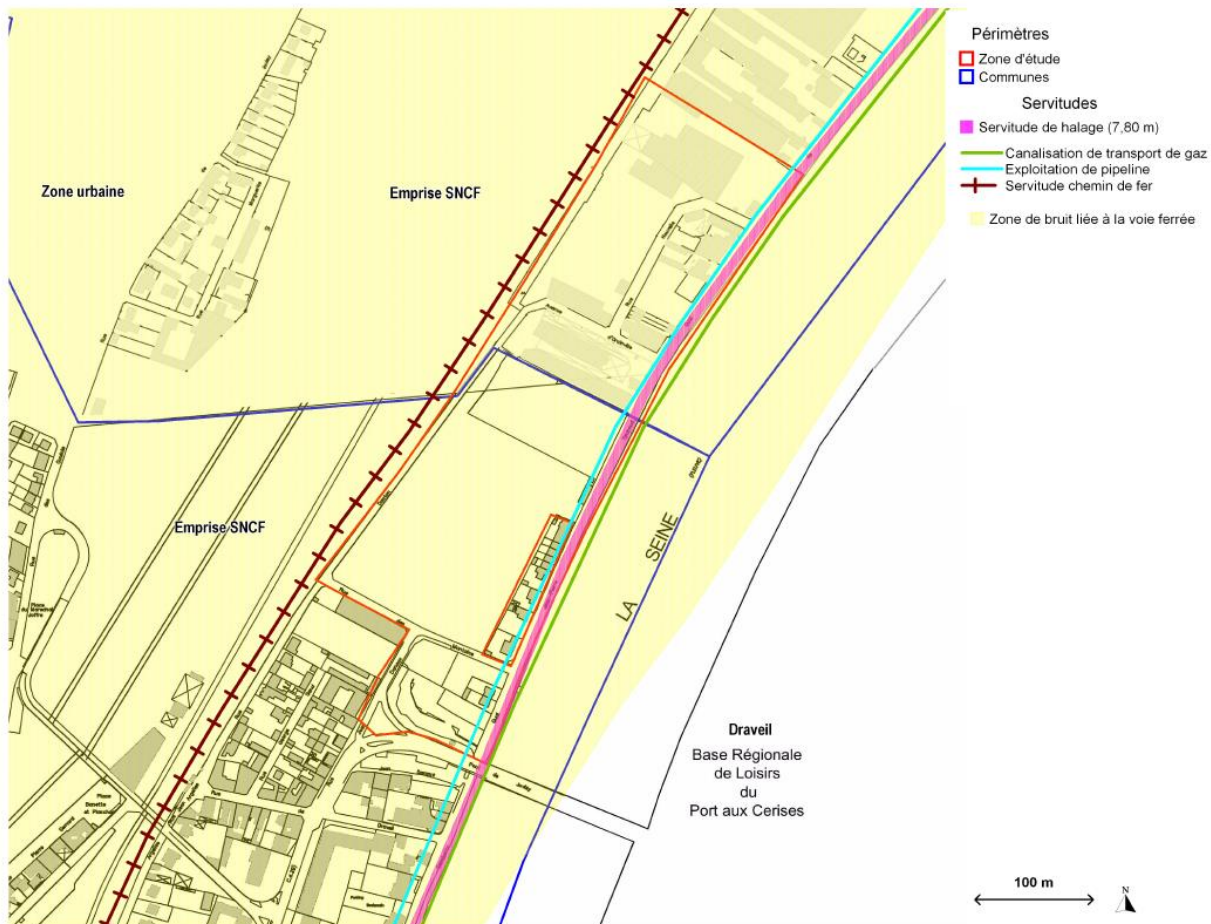
Servitudes liées aux chemins de fer

Il s'agit d'une restriction du droit d'utilisation des sols en limite de chemins de fer (alignement, occupation temporaire des terrains en cas de réparation, distance à observer pour les plantations et l'élagage).

Servitudes liées aux infrastructures de transports et à l'isolation acoustique des bâtiments

L'article 13 de la loi sur le bruit et l'arrêté du 30 mai 1996 définissent les classements acoustiques des infrastructures de transport terrestre et les exigences concernant l'isolation des façades des bâtiments construits dans les zones de bruit. Aux abords de la zone d'étude, les voies ferrées sont classées en catégorie 1 et induisent une zone de bruit de 300 m de largeur de part et d'autre des voies.

Toute la zone d'étude est comprise dans cette zone de bruit et une isolation minimale de 45 dB(A) est à prévoir.



5. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

Le site des ZAC Bords de Seine bénéficie de deux atouts majeurs :

- La situation exceptionnelle en bord de Seine.
- La présence du Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge (dont les lignes de RER C et D) à proximité du site.

A ces opportunités se superposent deux contraintes importantes que sont le risque d'inondations et la situation foncière longitudinale entre le fleuve et le faisceau ferré. Ce terrain est situé en zone inondable (crue de la Seine) et doit à ce titre respecter les dispositions du PPRI Seine en Essonne (plan de protection des risques d'inondations).

A. INSERTION REGLEMENTAIRE ET COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

Le projet d'aménagement de la ZAC est compatible avec l'ensemble des documents d'urbanisme visés au chapitre « IV » et les objectifs de la ZAC s'inscrivent pleinement dans ceux du SDRIF et du PLU.

B. CONCEPTION DU PROJET ET RELATIONS AVEC SON ENVIRONNEMENT

1. CONCEPTION DU TISSU URBAIN ET DE L'ACCROCHE SUR L'EXISTANT

La situation foncière longitudinale des ZAC implique de déterminer un système de desserte principale dans la longueur du site permettant d'ancrer les terrains à l'existant côté Juvisy en prolongeant l'axe urbain structurant que constitue la rue Danaux.

Le parti d'aménagement propose un second accès pour les entrées et sorties des ZAC par la rue Danton afin de ne pas compter seulement sur l'axe de la rue Danaux et de répartir les déplacements pendulaires Domicile-Travail. Ces principes d'accroche à l'existant permettent de garantir une réelle continuité urbaine entre Juvisy et la ZAC.

La trame urbaine réserve au programme des équipements publics, un espace vert au Nord-Est de la ZAC permettant une continuité de la rue Danton dans le cadre d'une reconversion urbaine future du site voisin. La modification du programme des équipements publics a acté l'aménagement viaire et paysager de cette réserve foncière, pour assurer la continuité de cette desserte avec la reconversion du site voisin envisagée à court ou moyen terme.

Le maillage permet de créer des îlots de tailles opérationnelles et de proposer un linéaire de voirie moins important que dans le plan masse indicatif des dossiers de création des ZAC. La modification du programme des équipements a complété ce maillage viaire afin de prendre en compte la suppression de la circulation envisagée sur le quai de l'Industrie à terme (projet hors ZAC).

Le principe de desserte linéaire a pour conséquence de régulariser les espaces et d'éviter de façonner les ZAC selon la ligne du PPRI, limite sans réalité géographique et spatiale. Elle permet

cependant d'envisager un nouveau parc sur les zones inconstructibles d'une surface d'environ 8 400 m² (surface globale ZAC Amont et ZAC Aval).

Un maillage de circulations douces permettra aussi de lier le projet à l'existant.

Le schéma d'aménagement intègre l'aménagement d'une voie départementale depuis le pont de Juvisy-sur-Orge vers les quais. Cet aménagement détermine un giratoire ovale permettant le raccordement des accès à la ZAC. Cet aménagement a été adapté par modification du programme des équipements publics de la ZAC Amont (cf. chapitre II, E) Programme des équipements publics de la ZAC Amont).

2. L'OPTIMISATION DE L'ESPACE INCONSTRUCTIBLE DU PPRI

La contrainte d'inconstructibilité liée au PPRI laisse l'opportunité de traiter ces espaces en parc d'agrément, constituant un atout social, environnemental et paysager pour le quartier.

Les rives de la Seine seront valorisées par un grand espace public paysager dont la partie centrale se développe vers le front bâti dans la profondeur des ZAC.

Le parc, d'une surface d'environ 8 400 m² est inscrit en zone rouge et en zone verte du PPRI. Il proposera des circulations piétonnes internes au quartier. Ce schéma valorisera l'usage du parc en favorisant son accessibilité depuis d'autres quartiers.

Les prescriptions du PPRI ont de plus été intégrées dans les projets de construction (niveau de rez-de-chaussée au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues, parkings semi-enterrés inondables).



3. UNE PROGRAMMATION DIVERSIFIEE

La position du site par rapport aux transports en commun, au centre-ville, aux commerces et aux pôles d'activité lui permet une bonne intégration dans son territoire.

Le projet d'aménagement des ZAC Bords de Seine prévoit l'implantation de fonctions urbaines diversifiées en terme d'équipements et de services, nécessaires à la composition d'un tissu urbain vivant et tenant compte de la position stratégique du site à proximité du Grand Pôle Intermodal de Juvisy.

La ZAC Bords de Seine Aval accueille un programme de logements aux typologies diversifiées et répondant à la charte de qualité environnementale définie pour ce projet, avec des commerces ou services de proximité en rez-de-chaussée et un parc public paysager. La ZAC participe en outre à la construction, sur la ZAC Bords de Seine Amont d'un groupe scolaire pour les besoins de la ZAC.

Le programme de logement de type accession prévoit une partie du programme réalisée en accession à prix maîtrisés. Il est également prévu la réalisation de logements sociaux et de logements locatifs institutionnels.

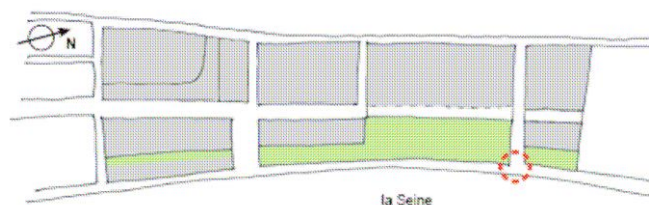
4. DES ESPACES PUBLICS PAYSAGERS DE QUALITE

La question de l'accessibilité piétonne et motorisée paraît déterminante pour proposer un aménagement urbain destiné prioritairement à l'habitat et positionner le nouveau quartier au sein du grand territoire (Portes de l'Essonne et EPT GRAND ORLY SEINE BIÈVRE).

L'objectif est notamment d'assurer une bonne liaison avec le centre-ville de Juvisy qui doit permettre de renforcer son attractivité tout en améliorant les déplacements quotidiens de proximité.

D'autre part, la présence de la Seine et de ses rives doit être mise en valeur, notamment dans la promotion de circulations douces et piétonnes. Le projet prévoit ainsi la création d'un espace vert public d'environ 0.84 ha en bords de Seine, des espaces verts d'agrément aux circulations piétonnes et des espaces verts privés, tel que prescrit par le PLU.

Le schéma d'aménagement s'insère dans le contexte linéaire du quartier, notamment dans un souci de meilleure accroche à l'existant et de meilleure appropriation des espaces publics par la population.



Orientations d'aménagement des ZAC Bords de Seine Amont et Aval

La linéarité du site permet de régulariser la géométrie générale du plan. La forme du parc n'est donc plus un espace courbe centré sur la ZAC mais devient un espace rectiligne permettant de développer une façade le long de la Seine pouvant se prolonger naturellement vers le nord.

Le principe développé organise des circulations piétonnes facilitant l'accessibilité au cœur de la ZAC et aux berges de la Seine. Cette organisation permet d'éviter l'utilisation du parc aux seuls habitants de la ZAC avec une meilleure accessibilité.

Un plan d'éclairage établi en collaboration avec le service technique compétent prévoit des systèmes économes en énergie et adaptés aux besoins seront privilégiés.

Enfin, la préoccupation de la qualité environnementale et de l'économie d'entretien a été intégrée dès la conception. Sur les espaces verts, les espèces végétales nécessitant peu d'arrosage et peu d'entretien seront privilégiées tout en intégrant des objectifs de biodiversité. Les techniques dites alternatives sont privilégiées pour la gestion des eaux pluviales.

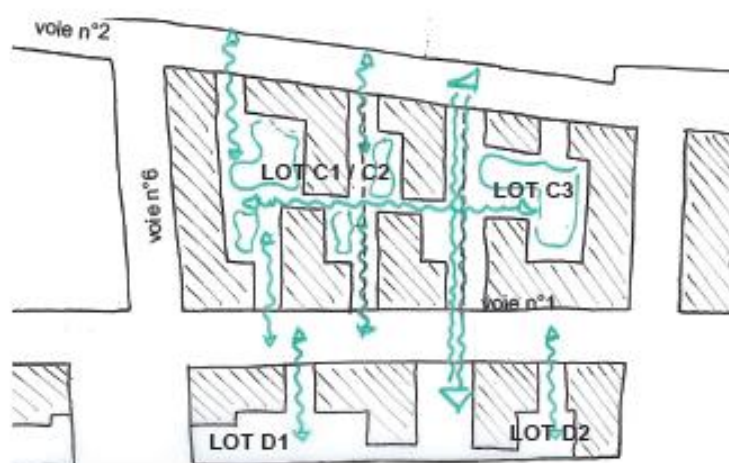
5. LA COMPOSITION DES ILOTS DE CONSTRUCTION

L'organisation des constructions offre la possibilité d'aménager les îlots selon un principe perméable en périphérie (îlots dits « ouverts ») et une occupation dans la profondeur de la parcelle par un retournement rythmé des bâtiments.

Ce principe dégage des vues sur le parc et le fleuve depuis les voies ferrées et pour les logements en seconde ligne. La densité des programmes est moins élevée le long de la voie ferrée.

Des circulations transversales et latérales à travers les îlots sont prévues pour libérer l'espace central. Les vues mettent en relation l'espace public et les cœurs d'îlots.

Ce schéma permet également d'envisager des liaisons entre les différents lots en cœur d'îlots et pour permettre une continuité spatiale et visuelle de leurs jardins.



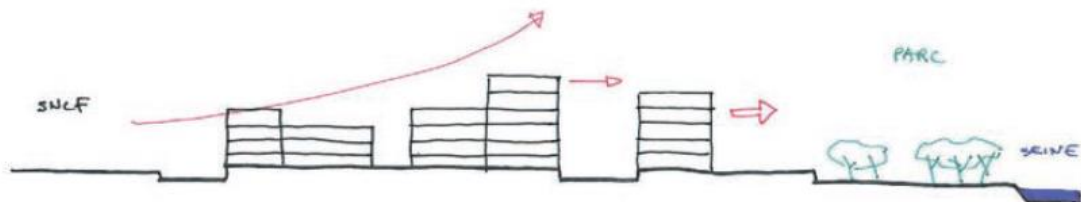
Les percées visuelles assurent la perception transversale des coteaux vers la Seine. Elles mettent aussi en relation les cœurs d'îlot et les espaces publics.

En complément, l'épannelage (répartition des hauteurs) et le positionnement des constructions, permet de multiplier les logements bénéficiant de la vue sur le fleuve tout en proposant des petites typologies à proximité des zones de nuisances sonores le long des voies ferrées.

En effet, les nuisances sonores générées par les circulations ferroviaires ont ainsi moins d'impact sur ces typologies plus résidentielles.

Ce principe d'épannelage permet de valoriser la constructibilité en front de Seine, à la fois à distance des voies ferrées mais aussi à distance des quais circulés avec le parc comme zone tampon. Cette composition permet de valoriser au mieux l'occupation du sol.

L'épannelage tient compte des nuisances sonores provenant de l'emprise SNCF, il permet aussi de multiplier les vues sur le parc et la Seine depuis la profondeur du site.



6. IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES COMPENSATOIRES

Les deux ZAC font partie du même programme de travaux au sens du car la conception urbaine du quartier fait que la ZAC des Bords de Seine aval ne se conçoit pas sans la ZAC des Bords de Seine amont. Le programme est décliné dans le dossier de réalisation de chacune des ZAC.

Les deux opérations constituent un programme de travaux à l'échelle locale. Qualitativement, les impacts de la ZAC Bords de Seine Amont sont proches de ceux de la ZAC Bords de Seine Aval.

La ZAC Amont permet, avec la réalisation du groupe scolaire, de créer un équipement intercommunal important.

L'objectif du maillage viaire créé permet :

- L'allègement de la circulation dans l'agglomération de Juvisy-sur-Orge en orientant le trafic de transit le long de la Seine.
- Le développement d'une nouvelle forme d'urbanisation dans le cadre de la valorisation d'une friche industrielle. Elles permettent la desserte qualitative du quartier dans le respect des capacités viaires du maillage routier existant.

Le programme n'entraîne aucune consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers.

La création de ces routes entraîne des coûts liés à la pollution de l'air, à l'effet de serre, à l'entretien...

Les principaux avantages du projet sont :

- Le désengorgement du centre-ville de Juvisy-sur-Orge et du quartier du Val d'Athis à Athis-Mons, l'amélioration de la sécurité et la facilitation des déplacements des riverains des quartiers précités.
- L'amélioration du service de transport en commun empruntant le Pont de la Première Armée Française, grâce à la création d'une voie en site propre (à Juvisy-sur-Orge).
- Le développement des circulations douces et une meilleure accessibilité au Grand Pôle Intermodal Juvisy-sur-Orge.
- Le développement qualitatif et la valorisation de l'urbanisation des Bords de Seine.

Des mesures sont proposées pour assurer une protection contre les nuisances sonores liées notamment aux infrastructures de transport.

L'analyse des effets du projet permet d'identifier que certaines de ses composantes sont à l'origine d'impacts négatifs sur l'environnement ou la santé.

Ces composantes font l'objet de mesures correctives qui doivent :

- Éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités.
- Compenser les effets négatifs notables qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits.

Dans l'étude d'impact, chaque mesure fait l'objet d'une fiche détaillée précisant notamment :

- Le lieu et le moment d'application de ces mesures.
- Les intervenants concernés.
- Les principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets.
- Une estimation des dépenses correspondantes.
- Les effets attendus à l'égard des impacts du projet.

Une vision synthétique des mesures est donnée ci-après.

1. ADAPTER LES AMENAGEMENTS ET LES CONSTRUCTIONS AUX PARTICULARITES GEOTECHNIQUES ET A LA SENSIBILITE A L'EAU DES TERRAINS SUPERFICIELS

Il s'agit de mettre en œuvre des règles de construction adaptées au contexte géologique et hydrographique. Une étude géotechnique identifie les caractéristiques du milieu et définit ces règles.

2. PRENDRE EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT DANS LA PHASE CHANTIER

Cette mesure regroupe un ensemble d'actions très ciblées destinées à réduire les nuisances générées par le chantier tout en assurant son déroulement de façon optimale dans une démarche de type « chantier propre ». Cela comprend notamment la gestion des eaux, la gestion des déchets, la gestion de la terre végétale, la gestion du bruit, la prise en compte des aléas éventuels, la préservation des éléments sensibles (espaces remarquables, faune), la préservation et la tranquillité des riverains et usagers.

3. ASSURER LA DEPOLLUTION DU SITE

La dépollution des sols est nécessaire pour rendre le sol et le sous-sol compatibles avec les usages envisagés. Cette mesure implique de prendre des dispositions pour l'évacuation éventuelle des matériaux contaminés tout en limitant les impacts pour les ouvriers et les futurs usagers.

4. RESPECTER LES SERVITUDES

Il s'agit de prendre en compte les servitudes en vigueur sur le périmètre opérationnel et notamment les prescriptions réglementaires concernant les distances à respecter au regard du réseau de transport de gaz.

Pour le bon fonctionnement du site, la sécurité et le confort de tous, le respect de ces servitudes est indispensable, au-delà même de l'enjeu réglementaire.

5. ASSURER LA CONNEXION AUX RESEAUX DES NOUVEAUX BATIMENTS DE L'OPERATION

Cette mesure assure la faisabilité et la qualité sanitaire de l'opération.

Des réseaux sont existants sur et à proximité du site. Un bouclage du réseau d'eau potable est prévu afin d'assurer la défense incendie et l'alimentation en eau potable.

6. PRENDRE EN COMPTE LE PATRIMOINE CULTUREL ET ARCHEOLOGIQUE

La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) a été sollicitée le 2 octobre 2008 afin de vérifier si l'opération était susceptible de donner lieu à des prescriptions de diagnostic archéologique.

Aucune prescription d'archéologie préventive n'a été formulée dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

7. ADAPTER LE SYSTEME DE COLLECTE DES DECHETS

La gestion des déchets est un enjeu important pour la ZAC. Il s'agit de prévoir les infrastructures et toute la logistique nécessaires au bon fonctionnement de ce service : installations de stockage intégrées au paysage et à l'architecture, locaux ou points d'apport volontaire suffisamment dimensionnés pour le tri, sensibilisation des habitants et des usagers.

8. ASSURER L'INTEGRATION DANS LE GRAND PAYSAGE

En bord de Seine, le projet fait l'objet d'enjeux paysagers forts. Un travail est conduit sur l'insertion du projet au niveau du paysage local notamment pour la façade donnant sur la Seine.

9. ADOPTER UNE GESTION ALTERNATIVE DES EAUX PLUVIALES

Le projet améliore le régime hydraulique du site. Des solutions dites alternatives sont apportées : noues, bassins.

Ces éléments participent à la composition paysagère du projet. La gestion des eaux pluviales fait l'objet d'une autorisation au titre de la « loi sur l'eau ». La mesure proposée vise à concevoir un système de gestion des eaux pluviales correctement dimensionné et efficace pour le fonctionnement du projet. En phase chantier, l'objectif principal est d'éviter les pollutions accidentelles.

10. IMPLANTER LES CONSTRUCTIONS ET LES VOIRIES EN FONCTION DE LA TOPOGRAPHIE, DE L'EXPOSITION AUX VENTS ET DE L'OCCUPATION DES SOLS

Cette mesure vise à éviter une mauvaise intégration du projet quant à l'environnement existant. Il s'agit de conserver les vues, un ensoleillement optimal et de garantir un confort d'utilisation (pas de caisse de résonance, pas de zone trop exposée au vent...).

11. REALISER DES AMENAGEMENTS ET DES CONSTRUCTIONS PERFORMANTES D'UN POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL ET SANITAIRE

Cette mesure vise à limiter la consommation de ressources naturelles engendrées par le projet (énergie, eau potable) et à assurer un environnement confortable et sain pour les habitants et usagers.

Elle se traduit par la construction de bâtiments peu énergivores. Les énergies renouvelables et locales sont valorisées. Les contraintes environnementales du site sont intégrées (topographie, vents,

masques solaires). Les espèces végétales choisies limitent le potentiel allergène des espaces paysagers.

12. ORGANISER ET SECURISER LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET PIETONNE AU SEIN ET AUTOUR DU PROJET

Un maillage de circulations douces est mis en place à l'intérieur du site.

Le quartier doit être accessible à tous et permettre aux personnes handicapées de se déplacer avec la plus grande autonomie possible, en toute sécurité.

13. ACCUEILLIR LES ENFANTS DE LA ZAC

Il est nécessaire de prévoir une capacité d'accueil suffisante pour les enfants de la ZAC. Un groupe scolaire est construit dans cet objectif dans la ZAC Bords de Seine Amont.

14. VERIFIER LE RELOGEMENT DES HABITANTS DU SITE ET LE DEPLACEMENT DES ACTIVITES PRESENTES EN AMONT DE L'OPERATION

Cette mesure vise à garantir une continuité de logement et d'activité pour les occupants actuels.

15. CREER UNE OFFRE DE COMMERCES DE PROXIMITE, NOUVELLE OU BASEE SUR L'EXISTANT

Le parti retenu est de renforcer les commerces existants au niveau du pôle gare de Juvisy-sur-Orge. L'implantation de commerces ou services dans les opérations d'aménagement est prévue de manière ponctuelle en rez-de-chaussée des bâtiments. Une étude de programmation commerciale pour les deux ZAC a été réalisée en avril 2012.

16. ADAPTER LE PLAN LOCAL DE L'URBANISME

Le PLU d'Athis-Mons a été adapté à l'occasion de sa révision en 2011.

17. OPTIMISER LES MOUVEMENTS DE TERRE

Afin de limiter les nuisances, les risques de pollution de l'eau et de l'air, et les mouvements de véhicules lourds, il faut penser au mieux la planification des travaux et rechercher un équilibre entre les déblais et les remblais.

18. LIMITER L'EXPOSITION AUX NUISANCES SONORES ET AUX POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES

L'implantation du bâti doit être pensée pour limiter l'exposition aux nuisances sonores des infrastructures routières et ferroviaires. Les solutions techniques mises en œuvre doivent assurer une exposition au bruit compatible avec un usage d'habitat.

Les espèces végétales choisies limitent le potentiel allergène lié aux espaces paysagers.

19. RESTAURER UN SOL AU FONCTIONNEMENT NATUREL DANS LES ESPACES VERTS EN BORDURE DE SEINE

Il s'agit de restaurer la capacité des sols à infiltrer les eaux de pluies et à servir de support au fonctionnement biologique nécessaire au maintien de la biodiversité au sein du parc public.

20. METTRE EN ŒUVRE UNE TRAME VERTE ET BLEUE

L'état initial a révélé l'enjeu écologique d'un site pourtant fortement artificialisé. La création d'une Trame Verte et Bleue permet de répondre aux enjeux qualitatifs, environnementaux et réglementaires que cela implique. L'objectif est ainsi le maintien sur site des espèces protégées identifiées et l'accueil d'une biodiversité nouvelle. Le cœur du dispositif est la création d'un parc à vocation écologique et paysagère de 0.84 ha environ à proximité immédiate de la Seine.

21. CREUSEMENT DE DEBLAIS COMPENSATOIRES

Dans la mesure où le projet se trouve en zone inondable, le bilan déblais/remblais doit permettre de conserver la même capacité de gestion des eaux. Les solutions techniques retenues pour le stationnement semi-enterré y contribuent.

Les impacts du projet sur l'environnement et la santé ainsi que les mesures compensatoires spécifiques à la ZAC des Bords de Seine Aval ont été analysés par le bureau d'études TRANSFAIRE dans l'étude d'impact, ci-jointe au dossier d'enquête publique préalable à la DUP et à l'enquête parcellaire.

7. INCONVENIENTS ET AVANTAGES

Le projet d'aménagement de la ZAC Bords de Seine Aval aura pour conséquences :

A. INCONVENIENTS

L'un des principaux impacts négatifs du projet concerne l'expropriation éventuellement mise en œuvre en cas de désaccords amiables. En cas d'expropriation, elle sera compensée par l'indemnisation des biens et la proposition de relogement dans le cadre de la procédure d'expropriation menée conjointement à la présente déclaration d'utilité publique.

Outre l'expropriation, le second inconvénient réside dans l'éviction d'activités commerciales, et principalement le showroom de carrelage dont une solution de relogement est recherchée au sein de la ZAC Bords de Seine Aval ou bien au sein du territoire intercommunal.

Comme tout projet d'aménagement, la période de chantier occasionne des nuisances transitoires (sonores, vibrations, visuelles et de circulation). Ces impacts seront autant que cela est possible, réduits, atténués voire compensés.

Le projet ne présente pas d'impact négatif sur la santé humaine.

B. AVANTAGES

Au-delà des inconvénients, le projet présente surtout des impacts positifs sur le site, notamment sur la problématique de résorption et de valorisation des friches industrielles. La ZAC Bords de Seine Aval permet ainsi d'accompagner la mutation des territoires et répond au besoin de renouvellement urbain afin de limiter l'étalement urbain.

Grâce à la création de logements, le projet va permettre d'enrayer la tendance au déclin démographique observée ces dernières années et le vieillissement de la population d'Athis-Mons.

De plus, par la construction d'environ 500 logements, la ZAC permet de participer à l'objectif du Programme Local de l'Habitat de la communauté d'agglomération de construction de 1 371 logements et également à l'objectif de 70 000 logements par an fixés par le Préfet de région dans le cadre du SDRIF.

Le projet veille particulièrement à développer une offre de logements pour attirer ou retenir des familles (proportion importante de T4 et plus dans la programmation).

Le choix est aussi de diversifier le parc de logements pour répondre aux attentes de la population locale. Le projet d'aménagement permet de renforcer la mixité sociale avec un ratio de 20 à 30 % de logements sociaux afin d'accueillir notamment des jeunes ménages et des étudiants.

La création de logements sur ce site répond aux objectifs régionaux en matière de densification, et plus particulièrement à proximité d'un pôle gare. L'objectif est de favoriser les liaisons domicile/travail en transports en communs.

Concernant les équipements publics, les ZAC Bords de Seine Amont et Aval ont pour but de conforter le niveau d'équipement public à l'échelle communale et communautaire, notamment en matière scolaire avec la construction d'un groupe scolaire sur la commune de Juvisy, en limite de la ZAC.

L'offre commerciale et de services de proximité est quant à elle renforcée par la création de cases commerciales en rez-de-chaussée d'immeubles.

La ZAC Bords de Seine Aval met en avant les espaces publics, notamment en valorisant les espaces verts ou de détente en lien avec ceux qui existent à proximité du site. Un parc paysager de 8 400 m² en bord de Seine est programmé, dont 6 700 m² sont situés sur la ZAC Bords de Seine Aval.

Dans le schéma d'aménagement de l'opération, une attention particulière a été accordée aux flux automobiles afin de les réorganiser et de les réguler. La mise en place d'un maillage de circulations douces et d'espaces publics permettant de relier le secteur de la ZAC aux équipements, aux pôles structurants et au RER a également été pensé. Ces différents aménagements permettent d'améliorer la desserte routière et les liaisons douces du secteur.

8. DEMANDE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Pour parvenir à la réalisation des travaux d'aménagement de la ZAC Bords de Seine Aval à Athis-Mons, dans le respect des orientations des documents d'urbanisme, il est nécessaire que l'aménageur concessionnaire de l'Etablissement Territorial Grand Orly Seine Bièvre puisse maîtriser, à l'amiable ou par voie d'expropriation, l'ensemble des terrains restant à acquérir à l'intérieur de cette ZAC, d'une superficie d'environ 4 hectares.

A l'intérieur de cette ZAC, la commune d'Athis-Mons et le concessionnaire de l'opération d'aménagement sont déjà propriétaires d'un certain nombre de terrains. Le périmètre comporte en outre une ancienne voirie communale déclassée.

Il est donc demandé que soit déclarée d'utilité publique, au profit d'Essonne Aménagement, concessionnaire de la ZAC, l'opération d'aménagement de la ZAC Bords de Seine Aval, avec les acquisitions nécessaires à la réalisation de ces travaux.