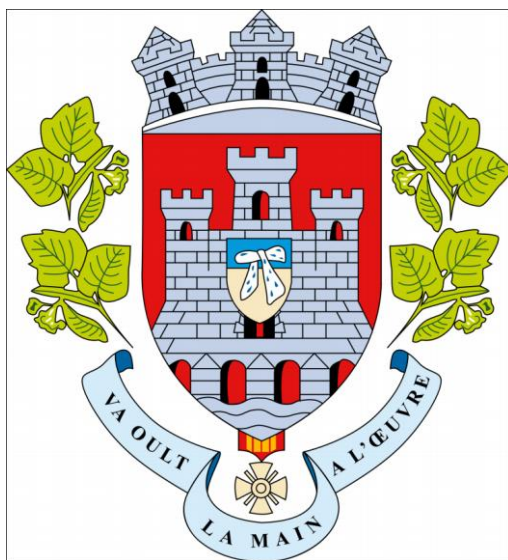




VILLE DE L'ISLE-ADAM

PLAN LOCAL D'URBANISME DE L'ISLE-ADAM

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES




Pour le Maire, par délégation
Philippe LEBALLEUR
Adjoint Urbanisme et Grands Projets



Identification du document

Élément	
Titre du document	PADD
Nom du fichier	2-PADD_arret_aout2018
Version	29/10/2018 14:43:00
Rédacteur	CEH
Vérificateur	EVC
Chef d'agence	EVC



Sommaire

Préambule.....	4
1 - Encadrer le développement des quartiers.....	6
2 - Développer les centralités et favoriser le développement économique	7
3 - Préserver l'environnement	9
4 - Retravailler les axes de déplacement et l'armature générale de la ville	10



PRÉAMBULE

Le **Projet d'aménagement et de développement durables** (PADD) est un document obligatoire, institué par la loi Solidarité et renouvellement urbains (dite loi SRU) du 13 décembre 2000 et complémentaire du règlement et du rapport de présentation du Plan local d'urbanisme (PLU) qui définit :

1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Son contenu précise : « Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) les populations résidant dans les zones urbaines et rurales,
- b) le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux,
- c) une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles, forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels,
- d) la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables,
- e) les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publique ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels prévisibles, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de ressources renouvelables. »

Le PADD expose l'expression politique de la volonté municipale d'aménagement et d'urbanisme pour les années à venir, s'efforçant d'apporter des réponses aux enjeux soulevés dans le diagnostic et l'analyse de l'état initial de l'environnement de la commune et constituant la base des pièces



règlementaires (documents graphiques, règlement et orientations d'aménagement et de programmation).

Un développement de la ville maîtrisé et encadré

L'objectif de la municipalité de L'Isle-Adam est de voir la croissance de la population adamoise **avoisiner les 15 000 habitants** au terme du PLU. Bien qu'il soit nécessaire qu'un certain renouvellement s'opère pour maintenir le poids global de population et le niveau d'équilibre des équipements, la municipalité ne souhaite pas faire évoluer la population de manière significative. Aujourd'hui la ville a atteint une certaine maturité. Bien que le tissu urbain soit globalement constitué, il existe de nombreux secteurs de la ville pouvant encore évoluer et où le renouvellement est possible. L'Isle-Adam va donc pouvoir continuer à se développer géographiquement mais de manière très mesurée afin de parvenir progressivement à ce chiffre maximum sans pour autant densifier tous les secteurs existants.

A l'horizon 2030, la ville de L'Isle-Adam fait le choix d'une croissance modérée :

- en assumant une croissance de la population de l'ordre de **1 % par an**,
- en accueillant environ **3 500 habitants supplémentaires** à l'horizon 2030, soit un total d'environ 15 300 habitants,
- en prévoyant la **création d'environ 800 nouveaux logements** sur la commune dont **près de 450 dans l'enveloppe urbaine**.

Cette hypothèse de croissance nécessite **une extension de la commune d'environ 12 ha**.

Le Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF) permet une extension de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé dans un rayon de 2 000 mètres autour des gares.

L'emprise de l'espace urbanisé de la commune étant de 360 hectares, **une extension de 12 hectares** est inférieure au maximum autorisé de 18 hectares.

Ainsi, plus de 35 hectares seront rendus aux terres agricoles et naturelles.

Le SDRIF impose également une augmentation de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat d'au moins 10 % dans les espaces urbanisés.

Suivant cette hypothèse de croissance, **la densité humaine en 2030 serait de 56 personnes par hectare, soit une augmentation de 18 % par rapport à 2013.**

De la même manière, **la densité moyenne des espaces d'habitat en 2030 serait de 25,8 logements par hectares, soit une augmentation de 18 % par rapport à 2013.**



1 - ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT DES QUARTIERS

1. Préserver le caractère des quartiers d'habitations individuelles

Le Plan Local d'Urbanisme fait le choix d'un équilibre entre la nécessité évidente de permettre au tissu de maisons de se renouveler et la volonté de préserver un caractère, des ambiances et une qualité de vie au sein de ces quartiers.

- Permettre la densification des secteurs traditionnels de maison tout en préservant leur caractère spécifique.
- Maîtriser les divisions parcellaires et l'urbanisation partielle des cœurs d'îlots.
- Encadrer la densification des secteurs les plus sensibles.

2. Favoriser le renouvellement des secteurs de l'avenue Michel Poniatowski et de la rue de Pontoise

Dans ces secteurs, la mixité existe déjà et le tissu se prête bien à des opérations de recomposition des tissus.

- Redonner forme, par un renouvellement encadré, à ces secteurs qui constituent un élément de l'armature générale de la ville mais ne présentent pas de caractère suffisamment affirmé.
- Affirmer clairement la structure même des quartiers et renforcer l'idée de centralité par ces deux grands axes.
- Assurer la préservation et la cohérence du bâti du centre-ville sans toutefois en freiner le nécessaire renouvellement.

3. Ouvrir à l'urbanisation de nouveaux secteurs situés en limite de ville et assurer leur lien avec les tissus constitués

Il s'agit du bas de la rue Saint-Lazare au sud de la commune, d'une partie des terrains situés aux abords des rues de Mériel, de Villiers-Adam et de l'avenue Piedallu et d'une partie de la zone comprise entre l'Oise et l'avenue Paul Thureau au contact du nouveau port, au nord du territoire.

Ces secteurs situés en continuité des tissus constitués doivent permettre de continuer la ville sur des zones dont le caractère le permet.

- Encadrer ces extensions afin qu'elles s'opèrent d'une manière mesurée.
- Respecter les paysages naturels. Le lien avec la forêt devra être particulièrement étudié ainsi que l'impact de ces quartiers sur le paysage des rives de l'Oise.

4. Assurer la diversité des espaces d'habitat et la mixité sociale

Afin d'assurer une part de 25 % de logements sociaux dans le parc de résidences principales, une part minimale d'environ 37 % de logements sociaux sera imposée dans les zones d'extension.



2 - DÉVELOPPER LES CENTRALITÉS ET FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

1. Affirmer la place du commerce de centre-ville et favoriser l'élargissement de l'offre commerciale

L'attrait du centre-ville provient pour partie de sa vitalité commerciale, incarnée tant par le petit commerce que par le marché. Aujourd'hui la ville choisit de pérenniser cet état de fait.

- Encourager l'implantation de commerces en rez-de-chaussée d'immeubles en centre-ville mais également sur l'avenue de Paris et dans le quartier de Nogent, voir le long de l'avenue Michel Poniatowski et de la rue de Pontoise.
- Proposer une norme réaliste pour le stationnement en centre-ville.
- Permettre l'accueil de moyennes surfaces, dont l'effet d'entraînement est indéniable, sur ces mêmes secteurs mais de manière encadrée afin d'inscrire ces opérations au mieux dans les tissus constitués.
- Favoriser le commerce et les services existants dans le quartier de la Garenne, place Hubert Jolivet par le biais d'opérations volontaires visant à leur maintien.

2. Permettre aux activités de se maintenir et de s'implanter sur le territoire communal

- Permettre aux activités de se maintenir dans de bonnes conditions dans les tissus constitués dans la mesure où elles respectent l'environnement humain et bâti.
- Permettre à de nouvelles activités de s'implanter sur le territoire communal dans des conditions attrayantes de desserte et d'environnement.

3. Favoriser une meilleure accroche du quartier de la Garenne avec les secteurs plus anciens du centre-ville, de l'avenue Michel Poniatowski et de la rue de Nogent

Certains secteurs du nord de la commune, urbanisés, plus tardivement peuvent souffrir d'une impression d'isolement vis-à-vis du centre-ville, encore renforcée par une morphologie bâtie très différente du reste de la ville.

- Tisser de nouveaux liens entre ces quartiers et le centre-ville, mais également avec le secteur de l'avenue Michel Poniatowski dont le renouvellement va s'accélérer.
- Ces liens nouveaux pourront en particulier prendre la forme de cheminements verts s'articulant avec les grands espaces plantés de la commune.
- Renforcer l'ouverture de ces quartiers vers l'Oise, en particulier au travers des nouveaux aménagements et actions touristiques prévues en rive de l'Oise. Le nouveau port fluvial prévu sur le secteur de « la petite plaine », doit devenir un élément structurant pour le quartier de la Garenne, en affirmant son ouverture vers le fleuve et en favorisant son lien avec le centre-ville.



4. Développer des actions touristiques et environnementales sur les berges de l'Oise

Les rives de l'Oise sont un patrimoine commun aujourd'hui en partie seulement mis en valeur même si particulièrement bien aménagées sur le tronçon de la place du Pâtis à la plage. Alors que la présence de l'Oise est peu sensible sur la commune, si ce n'est en centre-ville, la ville a choisi d'opérer un élargissement de l'aménagement des berges afin d'en renforcer l'impact.

- Redynamiser le nord du territoire communal. Orientation amorcée par la création du port de plaisance, élément important du redéploiement de l'offre touristique, qui répond à ce besoin de requalification et d'embellissement de cette partie de la ville et s'inscrit à la fois dans la perspective de désenclavement des quartiers nord et de renforcement de l'offre touristique.
- Engager une politique de traitement des berges permettant à la ville de s'ouvrir plus largement sur son fleuve.
- Intégrer des modes de déplacement adaptés et s'inscrire dans une optique paysagère territoriale globale.
- Elargir l'offre hôtelière en permettant à des équipements hôteliers de s'implanter au sein des tissus dans le respect des caractéristiques de ceux-ci.



3 - PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT

1. Préserver un environnement exceptionnel, patrimoine commun et élément de l'identité de la ville.

L'ouverture des nouveaux secteurs d'urbanisation devra s'opérer dans le respect des paysages naturels.

- Préservation des paysages depuis les hauteurs de la ville et en particulier la protection de certaines vues particulièrement intéressantes vers le coteau de Parmain.
- Préserver le caractère particulier des entrées de ville et particulièrement de l'entrée sud depuis Pontoise.
- Poursuivre le réaménagement des espaces plantés au cœur des tissus, de manière à affirmer le réseau vert qui irrigue la ville.

2. Assurer la protection des lisières de forêt et affirmer son rôle de lieu de détente

- Protéger les lisières de la forêt, en particulier dans le cadre de l'ouverture à l'urbanisation du secteur sud.

3. Mettre en valeur les berges de l'Oise et favoriser l'ouverture de la ville sur son fleuve

- Aménager les berges de l'Oise, depuis la « petite plaine », jusqu'à Stors, avec la réappropriation de la zone inondable du Vivray où de nouveaux étangs pourraient être réalisés.

4. Préserver la biodiversité

A l'instar de l'aménagement en cours de la zone de la rosière (12 hectares situés au nord de la commune comportant un plan d'eau, une frayère à brochets, des vergers), la ville s'est engagée dans une dynamique forte de préservation de la biodiversité. Des actions similaires sont appelées à être renouvelées sur d'autres sites.

5. Sauvegarder et protéger le patrimoine architectural de la ville

Le centre-ville, mais aussi de nombreux quartiers bénéficient d'un patrimoine architectural domestique considérable, encore aujourd'hui souvent préservé et considéré par les habitants comme élément de l'identité de la ville. Il complète le patrimoine architectural monumental déjà connu et protégé.

- Préserver ce patrimoine quotidien sans pour autant apporter des contraintes exagérées.
- Encadrer tout particulièrement l'évolution du quartier de Stors afin de lui conserver son caractère bien particulier.
- Apporter un soin particulier aux traitements des façades commerciales. Celles-ci devront s'inscrire harmonieusement dans l'ensemble urbain particulièrement homogène que forment les secteurs centraux.

Toujours dans cette continuité de démarche de préservation, le Règlement Local de Publicité fait l'objet d'une révision profonde.



4 - RETRAVAILLER LES AXES DE DÉPLACEMENT ET L'ARMATURE GÉNÉRALE DE LA VILLE

1. Recomposer les espaces publics et renforcer la structure de la ville afin de favoriser l'articulation des quartiers entre eux

Les espaces publics des secteurs centraux n'assurent pas toujours le rôle d'éléments structurants qu'ils devraient jouer. La présence de l'automobile y est forte et leur lecture parfois difficile.

- Requalifier fortement, dans le cadre de l'évolution et du renouvellement des quartiers centraux et en particulier des secteurs de l'avenue Michel Poniatowski et de la rue de Pontoise, les espaces urbains afin de leur rendre un confort, un agrément et une lisibilité qu'ils ont perdue.
- Faire de l'avenue Michel Poniatowski et de la rue de Pontoise, qui sont des espaces aujourd'hui purement circulatoires, de véritables espaces urbains structurants pour le tissu.
- Faire évoluer la qualité des traitements et la place du stationnement et de manière plus générale le partage de l'espace public dans le centre-ville.

2. Un stationnement automobile pratique mais discret

Aujourd'hui, l'offre en stationnement en centre-ville est abondante mais quelquefois envahissante, tant sur le plan du paysage que sur le plan du partage de l'espace public.

- Privilégier des parkings de petites dimensions, mieux intégrés au tissu, à des ensembles parfois trop vastes et consommant trop l'espace public.
- Elargir l'offre de stationnement dans les secteurs périphériques au centre-ville de manière à desserrer la pression exercée sur celui-ci, encore une fois tout en préservant l'ambiance des quartiers et l'environnement végétal.

3. Repenser à un partage plus équilibré des espaces publics

4. Requalifier des axes de circulation importants, dans une perspective à la fois d'efficience et de qualité

La taille des voies et leur profil font que les vitesses atteintes aujourd'hui sur une grande partie du réseau sont souvent trop élevées et rendent les déplacements parfois dangereux ou du moins peu confortables.

- Maîtriser la circulation de transit et en réduire l'impact sur les tissus et sur la qualité de vie ressentie par les habitants.
- Faciliter les relations entre les quartiers par des liaisons plus pratiques et plus confortables.
- Favoriser les modes de déplacement alternatifs.
- Faciliter l'accessibilité au centre-ville depuis les quartiers périphériques.
- Développer des réseaux piétonniers et cyclistes à partir de points de concentration tels que la gare, les écoles, les pôles commerciaux... et les inscrire dans des échelles plus vastes intercommunales et régionales.

Un schéma directeur des circulations douces a été établi pour la commune depuis 2017. Il se déclinera par un ensemble d'actions au cours des dix prochaines années. L'objectif est de répondre aux nécessités intra-muros et ensuite de faire le lien avec les communes limitrophes et le département. Les actions seront de plusieurs ordres : voies cyclables, voies partagées, signalétique et mobilier urbain, actions de communication et pédagogiques...

