



Le Plessis-Pâté

Conseil Municipal du 2 octobre 2019

Objet : Opération Charcoix – Bilan de la concertation au titre du code de l'environnement

Service : service urbanisme

La présente note se rapporte à la mise en œuvre de la concertation en application de la délibération n°037 du 17 juin 2019 du Conseil municipal.

I. DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le public a été informé des modalités et de la durée de la concertation par un avis de concertation, mis en ligne le 21 juin 2019 sur le site Internet de la commune et affiché le même jour sur les différents panneaux administratifs de la commune de la Mairie du Plessis-Pâté : avenue Gilbert Fergant, avenue des Tourelles, route de Liers, avenue du Parc et dans le hall de la Mairie. Une attestation d'affichage a été signée par le Maire le 25 juin 2019.

L'avis de concertation a été également affiché sur le site de l'opération des Charcoix en trois points différents :

Implantation des avis de concertation sur le site sur le site des Charcoix le 21 juin 2019



● Avis de concertation

Le dossier de concertation a été mis à disposition du public à la Mairie de la commune du Plessis-Pâté et sur le site Internet de la commune pendant toute la durée de la concertation, du lundi 8 juillet 2019 au vendredi 6 septembre 2019, soit 61 jours.

Le dossier mis à la disposition du public comportait les pièces suivantes :

- Une présentation des caractéristiques générales du projet,
- Une copie du formulaire adressé à l'autorité environnementale afin de lui demander, dans le cadre de la procédure dite « au cas par cas », sur le fondement de l'article R.104-8 du code de l'urbanisme, si le projet est soumis à évaluation environnementale,
- Un dossier de mise en compatibilité du PLU y compris le règlement en vigueur avec les propositions de modifications,
- L'étude d'impact environnemental du projet accompagnée d'une étude d'entrée de ville.

L'avis de concertation a informé le public des différentes modalités selon lesquelles il pouvait présenter des observations et propositions pendant toute la durée de la concertation :

- Par le biais d'un registre disponible en Mairie ;
- Par le biais d'une adresse mail spécifique (concertation@leplessispate.fr) ;
- Par le biais du formulaire dématérialisé accessible sur le site Internet de la commune du Plessis-Pâté : <http://www.leplessispate.fr/> (Rubrique : Cadre de vie/Urbanisme/Projet Charcoix/Concertation préalable) ;
- Par courrier postal adressé à l'adresse suivante : Hôtel de ville – Concertation préalable opération Charcoix - Place du 8 mai 1945, 91220 Le Plessis-Pâté.

Trois personnes ont formulé des observations.

II. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS OU PROPOSITIONS ET RÉPONSES DE LA COMMUNE

Charcoix - concertation code de l'environnement (L.121-16) du 8 juillet au 6 septembre 2019			
Date	Nom de la personne	Commentaires/remarques	Réponses
Étude entrée de ville / zone Aedificandi			
12-juil	Jacques Humbertclaude	« [...] je trouve anormal de faire une étude d'entrée de ville (ce qui n'est pas le cas ici) pour justifier de s'affranchir de la loi sur les voies à grandes circulation (sécurité, bruit, pollution atmosphérique) pour et réduire la zone non constructible de 75 à 50m (par rapport à l'axe de la route) ».	L'entrée de ville désigne communément l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès de la ville. Une étude d'entrée de ville ne s'affranchit pas de la loi sur les voies à grande circulation, mais est une disposition de la loi, comme le montre l'articulation des articles L.111-6 et L.111-8 du code de l'urbanisme, dont des extraits sont fournis ci-après. La RD19 est un axe classé route à grande circulation. L'article L.111-6 du code de l'urbanisme indique : « <i>En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande [...] de 75 mètres de part et d'autre des axes des routes classées à grande circulation</i> ». Mais l'article L.111-8 du code de l'urbanisme indique en complément : « <i>Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.</i> » Ces dispositions ont pour but d'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes principalement dans les entrées de ville. C'est dans cet esprit que l'étude d'entrée de ville a été réalisée.
12-juil	Jacques Humbertclaude	« Cette bande d'inconstructibilité, y compris derrière les talus antibruit a été maintenue et respectée sur la commune de Brétigny et aurait dû l'être à Plessis-Pâté [...] ».	Étonnement sur Brétigny-sur-Orge : la bande de 75 m depuis l'axe de la voirie n'a pas été respectée pour 5 maisons.
12-juil	Jacques Humbertclaude	« Je suis totalement opposé à cette étude d'entrée de ville ».	On comprend que l'opposition porte sur le principe de la réalisation d'une étude mais pas sur ses conclusions.

05-août	Jacques Humbertclaude	<i>"Le document parle de maîtrise des nuisances (p7). Cette étude va augmenter les nuisances sur une bande de 25m et pour environ 60 à 70 habitants. Dommage que dans cette étude, on n'indique pas le nombre de logements et la population concernée"</i>	Une quarantaine de maisons seront construites dans la limite comprise entre 50m et 75m. La création d'un merlon en bordure Sud du projet permet de limiter efficacement les niveaux sonores en bordure de la RD19. Une hauteur de 5 m permet d'assurer des niveaux sonores Lden inférieurs à 65 dB(A) en façade des logements les plus proches de la RD19.
PLU de 2012 - 240 logements			
12-juil	Jacques Humbertclaude	« [...] le PLU de 2012 on ne prévoyait que 240 logements et maintenant 500 ».	Il est important de rappeler que plusieurs documents plans programmes (SDRIF, SCOT,...) se sont succédé et que la réalisation du projet s'attache à la cohérence de ceux-ci. En effet, le PLU de 2012 ne prévoyait que 240 logements (p.19 du document 2.b justifications et impacts sur l'environnement). Survient en 2013, l'approbation du SDRIF révisé qui fixe la priorité au logement avec une exigence de densité minimale de 35 logements/ha. Précisément le document rappelle que « <i>Les processus d'exclusion [sont les] effets d'une urbanisation marquée et mal maîtrisée qui renforce la ségrégation et les difficultés quotidiennes des Franciliens les plus modestes, ampleur de la crise du logement, effets « d'entre soi » des populations, processus de discrimination</i> » (p.22 de la partie Défis, projet spatial régional et objectifs) et stipule en réponse « <i>Viser la construction de 70 000 logements par an pour répondre aux besoins actuels de logements des ménages et anticiper leurs demandes futures est une urgence absolue, sociale et économique. C'est l'objectif premier du schéma directeur</i> » (p.84, ibid.). Nonobstant que l'opération nécessite la mobilisation de l'ensemble du foncier, le financement du merlon et des équipements publics, un équilibre d'opération doit être trouvé notamment en termes financier mais surtout du point de vue urbain et technique, d'où un nombre de logements réévalué.

Étude qualité de l'air

12-juil	Jacques Humbertclaude	« [...] ces mesures aient été faites la première quinzaine de février 2018, une période où il a plu tous les jours et même avec deux épisodes neigeux (exceptionnelles) dans cette période et où les vents sont plutôt orientés au nord (voir page 11 et 13). Ces mesures ne sont absolument pas représentatives ».	En effet, aucune période de mesures de deux semaines ne peut être représentative d'une situation annuelle. La période de mesure est représentative d'une situation particulière, correspondant ici à des conditions hivernales et pluvieuses. La comparaison des données météorologiques enregistrées pendant la campagne aux normales permet de le confirmer (paragraphe III.2 du rapport). Pour évaluer en quoi les conditions de pollution pendant cette période diffèrent de la situation annuelle, une comparaison est effectuée d'après les données Airparif enregistrées sur la station d'Evry entre la moyenne de la concentration en polluant pendant la campagne et la moyenne de la concentration en polluant à l'échelle annuelle (paragraphe III.3 du rapport). Cette comparaison indique que les concentrations de fond en NO2 pendant la campagne sont de l'ordre de 30% supérieures à la moyenne annuelle. Cet écart est pris en compte dans la comparaison des résultats aux valeurs réglementaires (paragraphe III.5 du rapport).
12-juil	Jacques Humbertclaude	«Et pas un mot sur l'évolution du trafic induit par les plateformes logistiques Amazon, Parcolog, la Tremblaie et autres sites East Balt,...qui ne sont pas encore en activité et augmenteront le trafic principalement poids lourds ».	L'étude circulation prise en compte est citée dans le paragraphe I.2 : il s'agit de l'étude de circulation réalisée par Ingetec et qui prend en compte les projets environnants de l'étude de CDVIA de 2016 (prenant en compte les futurs aménagements de la BA 217). C'est bien la même étude qui a été prise en compte dans l'étude acoustique et dans l'étude qualité de l'air.
Etude acoustique			
12-juil	Jacques Humbertclaude	« Quand ont été faites les mesures de bruit sur quelle durée? On cite des documents de 2004, mais la circulation a bien changé depuis ».	La méthodologie associée à l'étude acoustique est fournie dans le document étude acoustique juin 2018 à la page 69. Nous en rappelons quelques éléments clé ci-dessous. La campagne de mesure s'est déroulée le 13 mars 2018, entre 9h et minuit, de manière à obtenir des données pour la période de référence jour (6h-22h) et nuit (22h-6h) conformément aux exigences réglementaires pour ce type d'étude. Ces créneaux, situés hors période de vacances scolaires et en pleine semaine, sont représentatifs du bruit généré sur le secteur (trafic et fonctionnement des activités habituelles). Les mesures ont été réalisées conformément à la norme NFS 31-130, relative à la cartographie du bruit en milieu extérieur. Les mesures permettent de caler un modèle en ne tenant compte que des valeurs représentatives du site et en supprimant les valeurs incohérentes. Une fois le modèle calé, les modélisations sont réalisées à partir des données de trafic à l'heure de pointe matin et soir.

		11 stations de mesures au total ont été décrites dans l'étude acoustique (cumul des stations de jour et de nuit). Le choix des stations de jour et de nuit a été réalisé de manière judicieuse afin de recueillir les données permettant de caler au mieux le modèle (notamment les points proches de la RD19 de jour). Les conditions météorologiques relevées au cours des mesures étaient les suivantes : - Nuageux. - Vent moyen provenant du nord-ouest (< 5 m/s) (sauf pour le point M5 qui n'a pas été retenu dans le calage du modèle de ce fait). Les données de trafic nécessaires à la modélisation acoustique sont issues de l'étude de mobilité Ingetec datant de mai 2018. Plusieurs scénarios sont modélisés : - Horizon 2018 (correspondant à l'état actuel). - Horizon 2025 - scénario au fil de l'eau (sans projet mais prenant en compte les projets développés à proximité). - Horizon 2025 - trois scénarios avec projet selon les scénarios de mobilité : - o Scénario S1 : desserte en U du quartier, en double sens. - o Scénario S2 : desserte en U du quartier en sens unique avec sortie du côté du giratoire. - o Scénario S3 : desserte en U du quartier en sens unique avec accès depuis le giratoire et sortie au sud. Par ailleurs, l'étude fait référence à la réglementation en vigueur en France sur la qualité de l'air et renvoie notamment, en page 29, à une directive européenne (Directive n°2004/107/CE du 15 décembre 2004 concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les hydrocarbures aromatiques polycycliques dans l'air ambiant) et un arrêté ministériel du 22 juillet 2004 relatif aux indices de la qualité de l'air. Aucun lien n'est donc à faire entre la date des mesures de bruit (2018) et les dates sur la réglementation (2004). Il n'y a donc pas d'ambiguïté à avoir sur la prise en compte de la circulation actuelle puisque les mesures ont bien été faites en 2018.
--	--	---

12-juil	Jacques Humbertclaude	« Quelles seront les exigences sur le plan acoustique des constructions des Charcoix ».	L'équipe de maîtrise d'oeuvre a réalisé un cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales (CPAUPE) présenté lors de l'Atelier Citoyen n°6 du 21 novembre 2018. Ce CPAUPE qui sera imposé aux constructeurs précise que : « <i>Le confort acoustique au sein des locaux est garanti via une isolation acoustique des façades, un affaiblissement aux bruits de chocs, aux bruits des équipements et le traitement des parties communes. La RD19 et la RD117 font l'objet d'un classement acoustique.</i> <i>L'ensemble du projet est concerné par les couloirs de bruit de ses infrastructures. L'ensemble des constructions devra se conformer à l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013, qui fixe les niveaux d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation requis (DnT,A,tr) en fonction de la catégorie de la voie. Le niveau minimal d'isolement requis étant DnT,A,tr ≥ 30 dB ».</i>
Densification et stationnement			
12-juil	Jacques Humbertclaude	« Le projet qui était au départ constitué de maisons avec un immeuble, une école et un équipement sportif est composé aujourd'hui de nombreux petits immeubles et des maisons bien serrées qui me semble éloigné du projet initial ».	Le Plessis-Pâté a retenu le plan masse du projet dans le cadre d'une procédure de concertation élargie. En effet, dans le cadre d'une procédure concurrentielle avec négociation pour retenir une équipe de maîtrise d'oeuvre, les 4 projets retenus à l'issue de la phase candidature ont été présentés aux habitants du Plessis-Pâté lors d'un Atelier Citoyen n°2 initié par la Commune en juin 2017. Les différentes remarques et observations des habitants ont été intégrées dans l'analyse de l'aménageur et communiquées aux équipes de concepteurs. Une série de questions ont donc été transmises aux quatre candidats afin de faire évoluer les projets tant sur l'aspect urbain que sur les conditions économiques. Ces questions émanaient de l'analyse de la SORGEM, des auditions et de l'Atelier Citoyen. Après réception des nouveaux éléments et une nouvelle audition permettant aux candidats d'expliquer les nouveaux éléments, l'Atelier Citoyen n°3 a permis de présenter l'analyse complète de la SORGEM et une proposition de classement des 4 candidats. La désignation du groupement de maîtrise d'œuvre est intervenue en fin d'année 2017 au terme d'une Commission d'appel d'offres de l'aménageur, au cours de laquelle les contributions et les remarques des Ateliers Citoyens ont été exposés. Le plan masse de l'équipe de maîtrise d'oeuvre de TGTFP présente depuis le début la même programmation, c'est-à-dire celui du modèle de la cour de ferme et une mixité des typologies (collectifs, intermédiaires, maisons de ville, terrain à bâtir,...) et répond au cahier des charges de la ville présenté lors de l'Atelier Citoyen n°1 du 24 mars 2017.

12-juil	Jacques Humbertclaude	<i>« Je crains que cette population de 1250 personnes n'ait quelques difficultés pour se garer. Ce problème de stationnement a été évoqué dès le début des ateliers citoyens, mais n'est pas résolu pour autant ».</i>	Le projet initial de TGTFP prévoyait 164 places visiteurs (en phase concours). Le stationnement public et privé a été présenté lors de l'atelier citoyen n°4 du 25 juin 2018 (environ 170 places en phase Esquisse). Aujourd'hui, le projet a pris en compte les remarques des ateliers citoyens et propose désormais 185 places de stationnement public + 11 dépose minute soit 196 emplacements (en phase AVP). Pour chaque équipement public, une réflexion est menée sur les accès, le stationnement pour avoir une gestion dynamique et croisée avec le quartier. C'est pourquoi des places de stationnement seront également prévues à l'intérieur des parcelles des équipements et viendront en complément des places visiteurs des espaces publics.
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>"Quid du stationnement sauvage actuel? [...] Préciser combien de place de parking privatives et combien de places publiques."</i>	Concernant les places privées, le PLU prévoit 1 place par logement pour les T1, 2 places par logement à partir du T2. En application de l'article L.123-1-13 du code de l'urbanisme pour la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, il ne sera pas demandé plus d'une place par logement.
Etude circulation			
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>Trafic RD19 38 014 TMJA (14Mv/an) dont 10% de PL (p15). Date et durée de ces mesures?</i>	L'étude circulation exploite les données de l'étude réalisée par CD-VIA (rapport d'étude de mai 2016).
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>P41 ces flux vont augmenter de +12% (page 64) en raison des autres projets. Valeur à la louche ou justifiée? +30% avec l'effet Charcoix. Soit une augmentation de 50% soit un flux de 7300 v/j</i>	L'augmentation du trafic de 12 % sur la RD 117 liée à d'autres projets est issue de modélisations réalisées par CDVIA dans le cadre de l'étude du Schéma Directeur Mobilité et Voirie de l'ex base aérienne 217 (rapport d'étude de mai 2016). Par rapport à l'état initial (5514 véh/j), l'augmentation est donc de 614 véh/j. L'augmentation liée au projet des Charcoix est de 1534 véh/j (+ 30 % par rapport à 5114 véh/j). L'augmentation du trafic totale est donc de + 2148 véh.j (+42 %), soit un trafic futur de 7262 véh/j sur la RD 117.

02-sept	Gilbert Paris	Trafic (p 62/63)=> Pour le futur, il est indiqué que la circulation sur la RD 117 compte tenu du projet augmentera de 61 % mais n'impactera pas la RD19. Il semble que c'est inexact car les usagers du projet Charcoix devront emprunter, pour sortir ou entrer dans la commune soit la partie sud soit la partie nord de la RD117 qui aboutit à la RD 19. Les 1835 futurs usagers avec leurs voitures nécessitent de revoir le gabarit de la voie principale c'est-à-dire la RD117 et les accès possibles. Par ailleurs, Il n'est pas intégré le cabotage croissant du flux extérieur pour échapper à la Francilienne aux heures de pointe.	La mention en page 63 " la RD 19 sera la moins impactée par le nouveau trafic", concerne la section de la RD 19 au droit du projet des Charcoix. Malgré l'augmentation du trafic attendue sur la RD 117, l'évaluation du fonctionnement futur des carrefours met en évidence que le gabarit à 2x1 voies de la RD 117 reste suffisant pour assurer l'écoulement du futur trafic. Les flux d'évitement de la Francilienne sont intégrés dans l'augmentation "générale" du trafic sur la RD 117 (non liée au projet des Charcoix), issue des modélisations de trafic réalisée par CDVIA dans l'étude du Schéma Directeur Mobilité et Voirie de l'ex base aérienne 217 (rapport d'étude de mai 2016)
Bâtiment/normes environnementales			
12-juil	Jacques Humbertclaude	« Ce projet était vendu HQE. Mais dans les faits, se contente-t-on de la RT 2012 ou prévoit-on d'utiliser la RT 2020? ou des normes intermédiaires? ».	La certification HQE ne concerne pas uniquement les références à la réglementation thermique. Plusieurs autres dispositions vont dans le sens de la recherche de performance environnementale. C'est dans ce sens, qu'à l'Atelier Citoyen n°1 de mars 2017, 17 cibles HQE ont été retenues sur l'ensemble du projet. Fort de son retour d'expérience et en partageant sa connaissance du coût incompressible de la mise en œuvre de cette démarche HQE (environ 75 000 €), il a été jugé raisonnable de conserver l'esprit et donc les objectifs HQE à travers les documents présentés en Atelier Citoyen (charte chantier vert, charte développement durable, CPAUPE) sans toutefois concourir à la labellisation.
05-sept	ADEMUB	Pour un projet qui se dit "écologique", quelle sera la norme appliquée en matière de construction : RT 2012 ou RT 2020, applicable au 1er janvier 2021?	La conception des bâtiments répondra à des performances énergétiques anticipant la réglementation thermique 2020. Le niveau de consommation énergétique visé à minima est fixé à RT2012 -30%.

02-sept	Gilbert Paris	<i>La consommation E+C =>(p58) :Il est indiqué l'anticipation de la RT 2020 en visant la RT2012 -30% mais qui relève toujours du BBC. Or la RT 2020 vise le BEPOS dont l'application s'observera à partir des projets déposés après le 1 janvier 2021. D'après le calendrier retenu, il semble que les premiers projets se réaliseront vers 2023/24 ; il paraît donc utile de s'appuyer sur les critères des bâtiments à énergie positive conforme aux intentions de cadrage de l'opération « Charcoix »</i>	A ce jour, le niveau de performance visé par la future RE2020 n'est pas connu. L'expérimentation E+C- est destinée à permettre un retour d'expérience suffisant pour pouvoir calibrer cette nouvelle réglementation. Cependant, il paraît aujourd'hui peu probable que la RE2020 ne vise un niveau plus performant que E2 (ce qui correspond à une consommation comprise entre RT-20% et RT-30% pour les logements collectifs et RT-10% pour les logements individuels). La valeur de RT2012 -30% est donc considérée comme étant pertinente pour anticiper la RE2020.
05-sept	ADEMUB	<i>L'étude environnementale présente de très nombreux scénarios et définit des recommandations, mais n'impose rien en termes de constructions.</i>	Des Cahiers des Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) seront imposés aux différents promoteurs/constructeurs des projets. L'objet du cahier des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères est de présenter le projet d'aménagement Les Charcoix et ses ambitions. Il permet d'appréhender le contexte de l'opération, les intentions ainsi que les exigences qualitatives du projet. Ainsi, le cahier des prescriptions a été présenté lors de l'atelier citoyen n°6 de novembre 2018 et se décompose en cinq parties : • Le projet urbain qui rappelle le parti pris général, l'ambition environnementale basée sur la Charte de Développement durable, la variété des formes urbaines choisies et les espaces publics ; • Les prescriptions urbaines qui expliquent la programmation des îlots (où se situeront les logements et les équipements), les hauteurs du bâti, l'alignement et le retrait sur rue, le stationnement privé, le choix des matériaux et la gamme chromatique ; • Les prescriptions architecturales, paysagères et environnementales : on parle ici plus spécifiquement du traitement des façades et des toitures (matériaux), de la qualité des espaces communs et des logements et enfin des aménagements des espaces extérieurs et du traitement des limites ; • La performance énergétique ; • Le suivi de projet et accompagnement. Cette partie fondamentale explique comment TGTFP va suivre et accompagner tout au long de la conception.

Pistes cyclables/mode doux/ Transports en commun

12-juil	Jacques Humbertclaude	« <i>Aucun raccordement envisagé en dehors du projet des Charcoix. Pas pratique pour travailler en dehors des Charcoix. (enclavé entre RD 19, RD 117) ».</i>	Le projet est bordé par des routes départementales. La commune n'a pas de pouvoir sur les aménagements appartenant au Département. En revanche, tout le projet est bâti et anticipe l'ensemble des liaisons douces et transformations des mobilités (zone 30). En effet, le projet prévoit un aménagement cyclable tout le long de la RD 117 pour rejoindre le centre-ville.
05-sept	ADEMUB	<i>Que sera-t-il prévu pour la liaison entre le quartier et les stations de bus, notamment l'arrêt "Castors" du 91-04 pour les piétons et les cyclistes?</i>	
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>Mode doux (p16): pas de continuité hors des Charcoix = pas d'intérêt</i>	Comme pour les transports en commun, un travail sur le maillage cyclable hors périmètre projet est actuellement engagé avec Cœur d'Essonne Agglomération, compétent en termes de mobilités douces. Cette démarche est également à poursuivre avec le Conseil Départemental de l'Essonne, gestionnaire de la route de Corbeil. L'objectif est évidemment de créer un continuum avec d'une part, les circulations douces sur Val Vert – Croix Blanche et d'autre part, de déboucher en centre-ville, précision faite que l'ensemble du Plessis-Pâté est en zone 30.
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>Plan transport en commun et accessibilité mode doux (p17). Rien d'envisagé dans la zone? 691-04 arrêt?</i>	La commune du Plessis-Pâté est traversée par plusieurs lignes de bus, deux lignes urbaines (202 et 227) et deux lignes interurbaines (18.05 et 91.04). La ligne 91.04 a une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et permet de rejoindre la gare de Brétigny-sur-Orge situé à 2 km (soit moins de 10 minutes en vélo et 30 minutes à pied). Le site du quartier des Charcoix est accessible par les lignes 91.04 et 227.03 avec comme station la plus proche, la station « Les Castors ». Le développement du quartier des Charcoix et l'arrivée de nouveaux habitants conduira à de nouveaux besoins de transports en commun. Il y a donc un intérêt à faire évoluer les parcours voire à recadencer la fréquence des bus pour anticiper les futurs besoins de ces nouveaux habitants. Aussi, depuis le début des études et notamment les études de circulations, un travail a été engagé avec Cœur d'Essonne et Ile-de-France Mobilité. Ce travail consiste à renforcer le réseau de bus existant utilisé comme rabattement vers la gare RER C de Brétigny-sur-Orge. Il est ainsi étudié la possibilité de déplacer l'arrêt actuel des Castors ou d'en créer un nouveau au droit du projet des Charcoix mais aussi d'étudier la possibilité de faire circuler la ligne 227.03 dans le futur quartier.

05-sept	ADEMUB	<i>Nous constatons une carence en matière de raccordements sur la périphérie de cet important quartier. Ainsi comment se fera la liaison avec les voies RD 117 et RD 19 et la traversée vers la rue des Capettes?</i>	La continuité piétonne et cyclable avec le reste de la ville se fait par l'aménagement des carrefours et rond-point connectés sur la route de Corbeil. En effet, un grand carrefour sera créé entre la rue des Capettes et la nouvelle voie le long de la mare. Il s'agit de créer un lien avec le centre-ville par une traversée visible et sûre et de sécuriser les traversées tout en assurant le trafic. L'aménagement du carrefour prendra la forme d'un plateau piéton surélevé allant de la rue de la mare à la rue des Capettes. Ce plateau sera de couleur contrastée pour renforcer la visibilité, par exemple de l'enrobé rouge comme en centre-ville. Les études de carrefours menées dans le cadre de l'AVP des espaces publics préconisent de réaliser un carrefour à feu sans voie spécifique de tourne-à-gauche. Cette configuration permet d'assurer des traversées piétonnes sécurisées et de ne pas trop empiéter sur la mare existante. Ces aménagements avaient été présentés lors de l'atelier citoyen n°5 d'octobre 2018.
05-sept	ADEMUB	<i>Est-il prévu un parc de stationnement pour les vélos à la station de bus "Castors"? Et, dans le quartier, tous les aménagements prévus par la réglementation, en faveur des déplacements cyclistes devront être intégralement mis en œuvre.</i>	Selon le retour de l'étude menée avec Cœur d'Essonne Agglomération et Ile-de-France Mobilité, l'arrêt actuel des Castors pourrait être soit déplacé, soit un nouvel arrêt pourrait être créé au droit du projet des Charcoix ou le bus de la ligne 227.03 pourrait circuler dans le futur quartier. Aussi, si l'arrêt de bus venait à être maintenu ou même déplacé, nous soumettons cette proposition d'un parc de stationnement vélo pour faciliter les déplacements à Cœur d'Essonne Agglomération et IDF Mobilité. Par ailleurs, le projet prévoit une offre de stationnement vélo qui couvre l'ensemble du projet. Le projet prévoit ainsi les emplacements des futurs arceaux vélo aux entrées du parc, sur les parvis des équipements publics (école et équipement sportif) et proches de l'aire de sport.
05-sept	ADEMUB	<i>Il convient de prévoir, en bordure de la RD 117, un trottoir pour les piétons, respectant toutes les règles en matière d'accessibilités PMR-handicapés, et au niveau de la chaussée une bande cyclables de 1,50m (à voir avec les services communautaires et départementaux). [...] En conclusion, l'ADEMUB, correspondant local de la FUB, de la FCDE et de "60 millions de piétons" revendique une place au sein des instances qui travailleront sur l'élaboration de ces aménagements de voirie.</i>	Depuis 2017, la commune accompagnée de la SORGEM, tient des Ateliers Citoyens, auquel chaque citoyen est invité à s'inscrire pour y participer. A ce jour, sept ateliers citoyens se sont déjà tenus, présentant ainsi l'avancée du projet et notamment les aménagements de voirie. Aussi, lors des Ateliers Citoyens n°4 et 5 de juin et octobre 2018, ces aménagements ont été présentés et validés. L'ADEMUB est bien évidemment invitée à participer à ces Ateliers dans le cadre d'une procédure de concertation élargie.

Réseaux			
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>[...] Les réseaux d'eau, eau pluviale et assainissement sur lesquels le projet doit se raccorder ont-ils une capacité suffisante?</i> <i>[...] Si c'est non, cout des travaux et quand?</i>	Le projet favorise une gestion alternative des eaux pluviales en préconisant une infiltration à la parcelle notamment pour les parcelles des lots à bâtir. Le but est d'éviter au maximum les rejets d'eaux pluviales au réseau. Les débits de fuite des différents dispositifs seront raccordés aux espaces publics (noues, canalisations, bassins) ou bien directement au réseau d'assainissement de la commune. Les eaux ruisselées sur les espaces collectifs (surfaces imperméabilisées et espaces verts) seront collectées et tamponnées dans des ouvrages publics. Le recours à des canalisations de collecte a été réduit au strict nécessaire afin de ne pas approfondir le fil d'eau et ainsi favoriser des ouvrages de gestion des eaux pluviales moins profonds. Ainsi, les dispositifs de collecte mis en place seront des ouvrages superficiels de type caniveaux et noues enherbées, qui rejoindront l'ouvrage de rétention au centre du quartier situé dans le parc. Afin d'assurer la continuité hydraulique aux traversées des voiries, des canalisations enterrées seront mises en place pour relier les linéaires de noues. Ces noues occuperont un maximum d'espaces verts, assurant ainsi une collecte et une infiltration des premières eaux de pluie. Les quelques caniveaux seront installés sur le secteur Nord-Est en position centrale des voies rue des Charcoix et au niveau du passage de Corbeil. Dans la même logique, les eaux pluviales seront ensuite stockées temporairement dans trois ouvrages de rétentions creusés au cœur du parc tout en minimisant la profondeur du bassin. À l'aval, le bassin sera muni d'un régulateur de débit permettant de rejeter les eaux dans le réseau d'assainissement communal, par le biais d'une canalisation de refoulement empruntant la rue des Capettes, et raccordé à une canalisation Ø 400 mm, au croisement avec la route de Liers. Ces ouvrages assureront une régulation des eaux pluviales vers le réseau communal à hauteur de 14L/s. Le coût de ces travaux sera porté par l'opération d'aménagement et ces travaux démarreront dès que l'aménageur sera pleinement propriétaire de l'ensemble des terrains. Un réseau de drainage couvrant près de 75 ha est en place sur le secteur des Charcoix et au-delà. Au droit du projet, le réseau de canalisations ramifiées draine 11 ha de la parcelle et dirige les eaux vers un collecteur principal Ø300 mm. Ce dernier traverse l'emprise du Sud vers le Nord pour rejoindre son exutoire au Nord constitué par la Fosse de la Rogère. Le collecteur principal sera dévoyé pour lui faire emprunter les futurs espaces publics. La continuité hydraulique entre l'amont et l'aval sera maintenue. Il est également précisé que le réseau d'eaux pluviales sera déconnecté des drains agricoles.

05-sept	ADEMUB	<i>Gestion des eaux pluviales et rejets, nappe phréatique/immeuble avec sous-sol.</i>	Pour la gestion des eaux pluviales et des rejets, se référer à la réponse précédente. Concernant la nappe phréatique, un suivi piézométrique sur une année est en cours de réalisation et devra déterminer la fluctuation de la nappe phréatique. Aussi, depuis le début du projet, aucun parking en sous-sol n'est prévu pour les logements et les équipements, hormis la résidence intergénérationnelle qui doit accueillir le stationnement pour la crèche, le local de professionnels de santé et le groupe scolaire. Aussi, des préconisations seront imposées aux constructeurs, par exemple un cuvelage pour les parkings en sous-sol. Il est également précisé qu'aucun rabattement de nappe n'est envisagé.
Modification du PLU			
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>je constate que la seule modification introduite dans le PLU est la réduction de la zone Non Aedificandi. Aucune autre modification du règlement de la zone AU2 n'est introduit.</i>	Les modifications apportées à la zone AU2 du PLU sont présentes dans la pièce n°3 de la présente concertation intitulée "03-Règlement en vigueur avec propositions modifications" de la page 86 à la page 94.
Promoteurs			
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>le constructeur et le promoteur immobilier ont-ils été choisis à ce jour? Si oui, par qui? Si non, par quelle procédure le sera-t-il?</i>	A ce jour, aucun promoteur immobilier n'a été choisi. Ce choix n'est pas soumis au code des marchés publics et un concours pourrait être organisé afin de sélectionner les équipes d'architectes/promoteurs.
Logements sociaux			
05-août	Jacques Humbertclaude	<i>Pourrait-on avoir pour la commune, un tableau année par année (à partir de 2012 et jusqu'en 2025) avec le nombre de logements sociaux déjà opérationnels, le nombre de logements sociaux lancés (lieux et dates), le nombre en dessous duquel on payera un "malus" et le montant réellement payé pour ce "malus"</i>	La loi SRU impose un taux de logements sociaux de 25% en 2025. En plus de cette obligation, la commune doit tenir des objectifs triennaux. Pour la période triennale 2011-2013 : - 11 rue du 11 novembre : 21 logements - 11-13 rue du 11 novembre : 9 logements - 14 rue du 11 novembre : 5 logements La commune avait pu remplir ses obligations. Pour la période triennale 2014-2016 : - 9 rue du 11 novembre : 1 logement - Route de Leudeville : 34 logements La commune devait réaliser 49 logements sociaux. La Préfecture a rédigé un arrêté de carence pour les 14 logements sociaux non réalisés pendant la période 2014-2016. Pour la période triennale 2017-2019 : - 1-3 rue du 11 novembre : 35 logements sociaux (PC délivré)

			- Route des Bordes : 24 logements sociaux (travaux en cours) Ces logements sont comptabilisés par la Préfecture pour la période triennale 2017-2019. La commune doit réaliser 71 logements d'ici le 31 décembre 2019. A ce jour, il manque 12 logements sociaux pour répondre aux obligations de la période triennale 2017-2019. Suite au non-respect des obligations pendant la période triennale 2014-2017, la commune a été sanctionnée en 2018 de 679,32 € / logements sociaux manquants, soit 143 337 € pour 212 logements manquant d'ici 2025. En 2019, la commune a été sanctionnée de 679,48 € / logements sociaux manquants, soit 117 550 € pour 173 logements sociaux manquants à l'horizon 2025.
Autres sujets			
05-sept	ADEMUB	<i>Nos villes doivent devenir plus vertes, plus fraîches (présence de point d'eau), plus blanches (effet albédo) pour résister à des températures telles que celles que nous avons connues cette année-ci et qui deviendront encore plus fréquentes à l'avenir.</i>	Le projet des Charcoix s'inscrit parfaitement dans cette démarche environnementale et écologique à travers, notamment une gestion des eaux pluviales pour créer une sous-trame humide. Le projet vise également à appliquer les principes de l'agroécologie, ce qui se traduit par l'aménagement d'éléments paysagers comme des haies, arbres isolés, des prairies. Ces aménagements de nature variée favorisent la biodiversité car ils offrent une diversité d'habitats à la faune et à la flore et confortent les processus biologiques. Par ailleurs, le quartier des Charcoix s'inscrit également dans une démarche de préservation des ressources avec la promotion de constructions à structure bois. L'utilisation du bois est imposée pour la structure et la charpente des constructions.
05-sept	ADEMUB	<i>Voitures électriques : combien de prises prévues (bâtiments collectifs, intermédiaires, lots individuels, espace public)?</i>	Chaque projet de construction devra être conforme à l'article R.111-14-2 du code de la construction concernant la réglementation en termes de recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable. Sur les espaces publics, le projet prévoit deux bornes de recharge pour voitures électriques sur la voirie principale, proche de la place de la mare et des deux équipements publics.

III. CONCLUSION

Les modalités de concertation prévues par la délibération n°037 du 17 juin 2019 du Conseil municipal ont été respectées.

Les observations formulées par le public comportent des critiques sur la méthodologie utilisée pour la conception des études figurant dans le dossier ou sur le principe même de l'opération. Une partie d'entre elles consiste en des demandes de précisions.

Des réponses ont pu être apportées sur l'ensemble des points soulevés. Il n'en ressort pas qu'il y ait lieu de remettre en cause le bien-fondé de l'opération Charcoix.

Au regard de ce qui précède, il est proposé que le Conseil municipal :

APPROUVE le bilan de la concertation tel qu'il apparait dans la présente note.

AUTORISE le Maire ou un Adjoint ayant reçu délégation à mettre en œuvre toutes les mesures et formalités nécessaires à l'exécution de la présente délibération.