

## REMARQUES A INSCRIRE AU REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

### MODIFICATION N°6 du POS / QUARTIER DE LA GARE

9 Novembre 2007

#### Cohérence avec le Projet d'Agglomération

Le projet d'agglomération du Val d'Yerres de 2003 incite les communes à « œuvrer à une meilleure structuration du tissu urbain par le renforcement des centralités et des axes structurants » (2003). Le projet de la gare pourrait sembler répondre à ces objectifs. Mais il convient de s'interroger sur certains points.

La structuration d'axes importants est bien réalisée par l'aménagement des abords de la rue de Concy. Mais la problématique de « centralités » est bien plus difficile à mettre en œuvre.

La question est : Quelle(s) Centralité ou Centralités somme nous capables d'assumer pour une ville de 29000 habitants ?

Le centre ville actuel est porteur d'une vraie centralité morphologique, d'usages et de fonctions (équipements culturels, scolaires, sportifs, culturels, commerces, marché, mixité de logements, densité, espaces publics...). Il vit tout au long de l'année et est le support de nombre de manifestations et d'animations. Les autres centres des quartiers de Yerres mènent leur vie avec autonomie et mixité de fonction qu'il faut s'attacher sans cesse à maintenir et à développer.

Le quartier de la gare est un lieu qui porte un trafic de voyageurs transiliens conséquent (plus de 9000 entrants par jour). Donc par nature, le commerce, l'hôtel, les logements et les services publics seront alimentés et feront vivre ce lieu. Mais pourquoi doit-on proposer un espace public majeur, de 3900 m<sup>2</sup> de place, qui peut créer une confusion dans la hiérarchie des **Centralités** dans la ville ? En comparaison, la place du centre ville qui s'étend de l'église au parking de la poste jusqu'en bas de l'escalier mesure environ 1300 m<sup>2</sup>. Nous ne devons être vigilants à ne pas sacrifier le centre ville et les centres de quartiers déjà existants.

De plus cet espace public coûtera non seulement cher à sa réalisation (coût supporté par les programmes privés), mais surtout cher en entretien et en animation et là le coût sera supporté par la collectivité.

#### Cohérence avec le SDRIF

Vous reprenez à votre compte dans le dossier d'enquête publique, le fait que le Schéma Directeur de la Région Ile de France préconise que « les quartiers de gare doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en terme d'offre d'habitat que d'emploi, afin d'améliorer la mobilité des franciliens et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir » et que vous y avez répondu.

Or densifier c'est augmenter la densité de quelque chose (Larousse). Le quartier de la gare se trouve en zone UEd du POS avec un Coefficient d'Occupation du sol (COS) de 0,8. La ZAC du quartier de la gare a une superficie de 2,3 ha soit 23000m<sup>2</sup>. En prenant l'hypothèse classique que 25% de la surface est en espace public il reste donc 17250 m<sup>2</sup> urbanisable.

Avec un COS de 0,8 conservé cela fait 13800 m<sup>2</sup> de SHON privée (les équipements publics ne sont pas soumis au COS). Hors le projet, avec les informations présentées dans le dossier d'enquête publique, comprends environ 9000 m<sup>2</sup> de SHON (2000m<sup>2</sup> supermarché (vente et réserves) + 400m<sup>2</sup> commerces + 5000m<sup>2</sup> logements + 1000m<sup>2</sup> bureaux + 700m<sup>2</sup> hôtel) et 10000 m<sup>2</sup> dans une hypothèse plus haute (6000 m<sup>2</sup> de logements). Ce chiffre ne permet pas d'atteindre les 13800 m<sup>2</sup> que prévoit le COS de 0,8 et encore moins de le dépasser pour densifier.

En conclusion, **le projet de la gare ne répond pas à la volonté du SDRIF de densification** des secteurs autour des gares.

Et cette densification peut très bien se faire avec des petits immeubles ne dépassants pas les 5 niveaux prévus par le projet, voire même en les diminuant et en les répartissant sur l'ensemble du site, autour d'aménagements d'espaces publics de qualités à l'échelle de la ville.

### **Norme de Parking**

Les normes du règlement du POS sur la création de parking dans le quartier de la gare sont modifiées. Il est exigé 1 parking au lieu de 1,5 parking auparavant. Cette norme de 1 pk n'est pas réaliste dans le cadre du projet envisagé.

Même si l'argumentaire de la proximité de la gare permettrait de diminuer la norme, c'est le plus souvent pour passer de 2,5 pk à 1,5 pk ou 1 dans le cas des hyper centres.

Or, nous ne sommes pas dans un hyper centre et il est précisé dans le dossier d'enquête publique que les logements envisagés sont pour des familles avec enfants. Cela ne justifie pas, bien au contraire, la modification de la norme de stationnement. 1 parking par logement en accession est insuffisant et risque de provoquer la colonisation des places de surfaces le long des voiries par les futurs habitants et donc pénaliser le commerce, l'accès aux services publics, le stationnement de la gare et la vie du quartier.

Il faut maintenir la norme de 1,5 place de parking par logement.

### **Polygone d'implantation du bâti**

Le plan du polygone d'implantation du bâti est joint au dossier d'enquête publique. La forme informatisée est extrêmement précise avec une succession de lignes brisées compliquées qui semblent correspondre parfaitement au plan de masse joint au dossier.

Or, un polygone d'implantation du bâti est par essence une forme qui peut permettre à la collectivité locale de pouvoir maîtriser l'urbanisation tout en laissant la marge possible d'évolution même minime du projet.

La forme choisie laisse, à ce stade, très peu de marge de manœuvre pour l'évolution du projet pendant sa phase d'étude préalable au permis de construire et de mise en œuvre opérationnelle.

Cela peut conduire la collectivité à se retrouver prisonnier de cette forme et cas extrême, peut provoquer des surcoûts liés à des contraintes qui s'ajoutent au fur et à mesure que l'on rentre dans le détail du projet.

Ne peut-on pas plus schématiser ce polygone pour imposer des contraintes tout en laissant la marge de manœuvre nécessaire à ce stade du projet, dans l'enquête publique ?

### **Politique globale de stationnement public**

Le Parking de Stationnement de 400 places de la gare RER doit être incitatif par rapport au stationnement périphérique sur voirie et sur les autres parking. Sans cette politique cohérente, l'effet de saturation du stationnement périphérique et donc les nuisances pour les riverains seraient fortement augmentées.

Sur quelle politique globale précise de gestion du stationnement dans le quartier de la gare la Commune s'engage-t-elle dans le cadre de l'aménagement de cette ZAC ?

### **Implantation d'un supermarché dans le secteur de la gare**

L'implantation d'une surface commerciale de 1800m<sup>2</sup> de surface de vente est prévue dans le projet du secteur de la gare. A Yerres et dans les communes les plus proches, il manque d'une surface commerciale dédiée au bricolage. Il faut faire de grandes distances pour s'approvisionner convenablement.

Cela peut-être une piste de recherche, dans le domaine du Bricolage, d'un éventuel preneur commercial sur ce secteur.

### **Concertation sur le projet / consultation des promoteurs**

Une large et longue concertation a été menée par la Commune depuis l'année 2003 : référendum, exposition, réunion(s) de concertation, réunion publique, conseils de quartier, parution(s) dans le journal de Yerres...

Cette enquête publique est un moment officiel et réglementaire de prise en compte de l'avis des habitants. Donc logiquement, nous sommes censés penser que ces remarques peuvent éventuellement, si elles se révèlent justifiées, être prise en compte dans l'élaboration future du projet. A ce jour, le projet ne doit pas être figé totalement.

Or il s'avère que 12 promoteurs nationaux ont été pré sélectionnés depuis le printemps avec le lancement d'une consultation pour choisir le(s) futur(s) constructeur(s) du quartier de la Gare. Une réunion de présentation du projet a eu lieu mi-septembre et un cahier des charges précis et contraignant a été remis aux concurrents.

J'ai demandé, lors du Conseil du Quartier Bellevue -Centre ville du 11 octobre, à Monsieur le Maire d'informer les habitants et de mettre à disposition ce cahier des charges de consultation pour avoir des précisions sur le projet envisagé. En effet, un cahier de consultation de promoteurs est fait pour donner toutes les informations aux promoteurs dans le but d'obtenir un bilan financier du projet et une offre financière fiable et réaliste.

Après plusieurs demandes téléphoniques et une relance par courrier à la Mairie, je n'ai pas eu, à ce jour, connaissance du cahier des charges. Les Yerrois ne peuvent que regretter ce manque de transparence sur ce projet au stade avancé où il se trouve.

Le projet n'est-il par ailleurs, pas trop avancé, par rapport au processus de consultation de la population qu'est l'Enquête Publique ?

Daphné RACT-MADOUX  
3 rue René Coty 91330 Yerres

Architecte - Urbaniste