

D.A.D.T/Service Développement des Territoires
45, rue du Général de Gaulle - 77010 MELUN

Date : 29/09/2020

Lieu : **Direction de l'Eau, de l'Environnement et de l'Agriculture**

Rédacteur : Claire PAIN

ETAIENT PRÉSENT-E-S :

- Commune : Jonathan ZERDOUN, 1^{er} adjoint en charge de l'Urbanisme, de l'Environnement, des Grands projets, des Travaux et des Quartiers ; Christophe LEBAUD, responsable de l'urbanisme.
- Département :
 - Direction de l'Eau, de l'Environnement et de l'Agriculture : Marylène VERGNOL, référente Trame Verte et Bleue.
 - Direction des Routes : Sylvie JORT, référente Aménagement et Urbanisme Agence Routière Départementale Melun Vert Saint Denis ; Bruno FORIEN, responsable du centre routier de Tournan.
 - Direction de l'Education : Sandrine CLESSE, chargée d'études sectorisation et prospective ; Claire THOMAS, chargée d'études sectorisation et prospective.
 - Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires : Claire PAIN, chargée de mission développement territorial.
- Nexity : Jean Cédric LOUSTALOT, directeur général adjoint Villes & Projets
- Concertation préalable : Roland DE PHILY, garant de la concertation.

Excusés : Ludovic MILIC, chef du service de l'observatoire départemental ; GUGUIN Vanina, cheffe de bureau de la prospective démographique de la Direction de l'Education ; Audrey TOURNIER, chargée d'études transports et mobilité de la direction des transports ; Patrick NORYNBERG, garant de la concertation.

OBJET : Réunion d'échange sur le projet Plein Sud à Roissy-en-Brie

I. Présentation de la concertation préalable

La concertation préalable intervient avant l'enquête publique, réalisée lors d'une procédure d'urbanisme. La concertation préalable est un dispositif de la démocratie participative, dont l'objectif est de recueillir l'ensemble des avis des parties prenantes et du grand public sur un projet, avant que la décision ne soit prise.

La Commune de Roissy-en-Brie a donc souhaité faire appel à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), afin d'engager une concertation préalable sur le projet Plein Sud. Cette concertation doit permettre de bâtir le projet, en prenant en compte les éléments de toutes les personnes concernées et d'engager un dialogue avec elles. Afin de mener cette concertation, deux garants ont été nommés et font preuve d'impartialité.

Calendrier de la concertation :

- lundi 12 octobre 2020 : réunion publique de lancement
- mercredi 4 novembre 2020 : visite du site du projet
- jeudi 5 novembre 2020 : atelier n°1 : justification du site du projet
- jeudi 19 novembre 2020 : atelier n°2 : fonctionnalités du projet
- mercredi 2 décembre 2020 : atelier n°3 : l'insertion environnementale du projet
- lundi 14 décembre 2020 : réunion publique de clôture

A la fin de la concertation, les garants établiront le rapport de la concertation. La Commune s'en emparera ensuite et engagera une déclaration de projet.

II. Présentation du site et des principes d'aménagement

1. Historique du projet

Pour rappel, Plein Sud est un secteur de 40 ha, qui a fait l'objet de plusieurs projets depuis 2008, portés par la Communauté d'agglomération de la Brie Francilienne, par la Communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne, puis par la Commune de Roissy-en-Brie. En 2017, un nouveau projet est engagé par la société Kaufman & Broad, qui dépose une déclaration de projet. Cette déclaration emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU). Les permis de construire sont délivrés mais le risque d'un recours au Tribunal Administratif oblige Kaufmann & Broad à retirer l'ensemble des dossiers début 2019. A partir de cette date, la Commune souhaite engager un nouveau projet, plus concerté, et fait appel à la CNDP. En parallèle, Nexity, via son entité Villes & Projets, est retenu par la Commune pour travailler sur l'élaboration du nouveau projet.

2. Les composantes du site

Villes & Projets a recensé les contraintes et les atouts du site, à savoir :

a) Les composantes naturelles

Il a été recensé plusieurs composantes naturelles sur le site. D'une part, des **zones humides** sont présentes, à la frange Nord et Ouest du périmètre. Ensuite, **deux rus, le Morbras et la Longuiolle**, passent à proximité et possèdent leur bassin versant sur le terrain. D'autre part, des **alignements d'arbres classés** bordent le site à l'Ouest et au Nord, à l'interface avec la RD21. Enfin, Plein Sud est inscrit comme **site de grand paysage**. En effet, à l'origine, la construction de la ville s'est faite sur des espaces boisés et forestiers. Cela explique la présence, encore aujourd'hui, de **corridors écologiques**, recensés dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Par ailleurs, le terrain est composé de **sols limoneux-argileux**, dont la perméabilité est faible. L'écoulement des eaux se fait alors principalement vers les zones humides et **des drains**, du XIXème siècle, permettent de les canaliser en partie. Il est à noter que le sol ne présente **pas de pollution**.

Au Sud du ru de la Longuiolle, il existe un site de **dépôt de déchets inertes**, de 23 ha. Ce remblai est actuellement traité par ECT, générant une augmentation du trafic poids lourd.

b) L'accès au site

Le secteur Plein Sud est situé en entrée de ville, au sud de l'entité urbaine. Il bénéficie d'une desserte routière structurée, avec la **Francilienne** à proximité et une **route départementale, la RD21**, qui le borde à l'Ouest et au Nord. A l'origine, il avait été proposé une desserte via une quatrième branche réalisée sur le carrefour giratoire existant, face au centre commercial. Afin de préserver les zones humides, il a été décidé de déplacer **l'accès au niveau de l'intersection avec le chemin des Vieilles Vignes**, à l'Ouest.

Par ailleurs, le futur quartier pourra bénéficier des **aménagements cyclables existants**, devant être prolongés en bordure de la RD21.

c) Les autres contraintes

Des **lignes Réseau de Transport d'Electricité (RTE)** traversent le secteur du Nord au Sud, et se raccordent au poste électrique du Morbras. Ces lignes impliquent une servitude d'inconstructibilité pour des bâtiments à usage d'habitation, des établissements recevant du public et des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le site est traversé par une **conduite de gaz**, qui devra être maintenue.

La proximité de la RD21 implique une **exposition au bruit** du futur quartier. Il est prévu d'en tenir compte et d'éviter la création d'établissements scolaires dans les zones concernées.

3. Les principes d'aménagement

Depuis l'origine du projet, des réunions de concertation ont permis de recenser un certain nombre de prérogatives, et en particulier, les points suivants ont été soulevés :

- le patrimoine naturel du site et la cohérence, la connectivité et la fonctionnalité de la trame verte et bleue sont à prendre en compte, notamment par la recréation d'une continuité écologique,
- les zones humides sont à maintenir ou, dans le cas contraire, elles devront être compensées par la création de nouvelles zones humides tout aussi efficaces,
- le ru de la Longuiolle, en partie busé, pourrait être ouvert entre la route de Monthéty et la troisième avenue,
- les crues du ru de la Longuiolle sont à prendre en compte dans la volumétrie des rejets d'eaux pluviales,
- des études sont nécessaires sur la capacité des réseaux existants d'eaux usées,
- l'histoire du site et la structure paysagère devront être prises en compte et plus particulièrement les vues sur le grand paysage,
- les continuités urbaines, les circulations douces et la trame viaire sont également des éléments à intégrer au futur projet,
- les circulations douces sont à prévoir dans la zone, pour favoriser l'accès au centre-ville et à la gare,
- la vitesse au cœur du quartier sera à limiter et la problématique du stationnement est à anticiper,
- le projet devra présenter une densité suffisante,
- le remblaiement d'ECT devra être pris en compte.

A partir des composantes du site et des avis des concertations préalables, Villes & Projets a dessiné les grandes lignes directrices du projet, selon les domaines suivants : environnement, agriculture, eau et

assainissement, voirie et circulation, aménagement, architecture.

a) *Environnement*

En plus de conserver les éléments naturels du site (zones humides, ru, alignements d'arbres, etc.), il est proposé de **recréer le corridor écologique** le long du ru de la Longuiolle.

b) *Agriculture*

La fonctionnalité actuelle du site est essentiellement agricole. Il est alors proposé de **maintenir 7 ha**, sur les 40 ha initiaux, et de les vouer à l'agriculture, en privilégiant de **l'agriculture de qualité**, de type agriculture urbaine. Le bureau d'études Ceresco a mené une étude sur les modèles d'agriculture possibles, à partir d'un état des lieux de l'existant. Plusieurs idées en ressortent : maraîchage en circuit court, micro-ferme pédagogique ou d'insertion, vergers, éco pâturage, etc. Les choix devront ensuite être retranscrits dans le règlement du PLU.

c) *Eau et assainissement*

En matière d'**assainissement**, il est prévu que les nouvelles constructions se raccordent à la station d'épuration existante, sans pompe de relevage, mais uniquement en gravitaire. La **gestion des eaux de pluie**, notamment les pluies décennales, a déjà été intégrée au projet. Celui-ci devra également intégrer les pluies vingtenales et centennales, en prévoyant des espaces dédiés (parcs, zones humides) et en évitant de créer de nouveaux ouvrages.

d) *Voirie et circulation*

Il est prévu de différencier les flux. Le maillage viaire et la hiérarchisation des voies devront **éviter d'avoir du trafic de transit** dans le futur quartier et des éventuelles déviations vers Ozoir-la-Ferrière. Il est prévu **deux accès** (face au chemin des vieilles Vignes et un au Nord). Le raccordement aux rues existantes, à l'Est, se fera uniquement pour les modes actifs, évitant ainsi du trafic de transit, mais des emprises larges seront prévues pour anticiper des évolutions possibles et garantir une fluidité de la circulation.

Une réflexion devra être menée, sur la pertinence de la création d'un nouveau giratoire, à proximité de celui déjà existant, garantissant la fluidité du trafic. Une étude de trafic devra être fournie indiquant le trafic actuel et un prévisionnel une fois l'opération terminée. Il a également été abordé la nécessité de mener une réflexion sur la mise en place d'un schéma de circulation garantissant le maillage avec le reste de la ville.

e) *Aménagement*

L'aménageur a insisté sur la volonté d'éviter l'effet « zoning » et souhaite privilégier de la **mixité fonctionnelle**. Il est alors proposé de s'appuyer sur les éléments naturels et agricoles du site, avec le paysage comme fil conducteur, et de définir ensuite les espaces d'habitat et d'équipement. Il est aussi essentiel, pour l'aménageur, de **créer un cœur de quartier**, lieu de rencontres et d'activités (économiques, services, commerces, etc.). L'arrivée de nouveaux habitants induit la nécessité de construire de nouveaux équipements, tels qu'un **groupe scolaire**. Un **pôle des sports** à rayonnement intercommunal est prévu, en complément des gymnases existants à proximité.

En termes d'habitat, il est prévu une **densité maximale théorique de 40 logements par hectares**. 30% devront être consacrés à du **logement social**, en garantissant une mixité. Toutefois, il faut déduire de la surface constructible, la préservation des espaces naturels (zones humides), la création d'espaces agricoles, les nouveaux axes de circulations internes au quartier, les équipements publics et les zones d'activités. L'ensemble du quartier sera construit par phases, **sur une période de 8 à 10 ans**.

f) *Architecture*

L'habitat et les équipements publics suivront des **formes urbaines progressives**. Ainsi, les logements individuels seront privilégiés en entrée de ville au Sud, puis des petits collectifs en cœur du quartier, et des bâtiments plus denses au Nord de la zone et en bordure de la RD21, afin de créer un front de rue.

Il sera imposé aux aménageurs de recourir à des **matériaux et des végétaux éco-sourcés** et d'avoir au minimum de **30% de bâtiments en structure bois**.

III. Remarques et observations des participants

- **Direction de l'Eau, de l'Environnement et de l'Agriculture (DEEA) : le débusage du ru de la Longuiolle** était prévu à l'origine.

→ **Villes & Projets (V&P) : oui**, il sera prévu lors du traitement paysager du site, en travaillant avec l'association du Renard. La réouverture du ru est bien prévue.

- **DEEA : il est à noter que le SRCE est beaucoup mieux pris en compte** que dans les projets antérieurs. Concernant les accès au site, il est prévu la **réalisation d'un carrefour giratoire**, face au chemin des Vieilles Vignes. Ce giratoire devra être conçu en tenant compte de l'écoulement des eaux et de la petite faune

(amphibiens, micro mammifères, ...).

→ **V&P** : un travail important est réalisé sur le fonctionnement écologique du site, pendant plus d'un an. La création du giratoire est intégrée à l'étude.

- **DEEA** : il existe actuellement un point noir sur le ru de la Longuiolle, au droit de l'étang du Coq, qui crée une **discontinuité écologique vers le Bois des Berchères** (circulation de batraciens). Ce point noir pourrait-il être résolu via ce projet ?

→ **V&P** : aujourd'hui, la plaine agricole est identifiée comme une cassure des continuités écologiques. La volonté du projet est aussi d'améliorer ces continuités écologiques.

- **Direction de l'Education (DE)** : Roissy-en-Brie accueille actuellement **deux collèges** : le collège Eugène Delacroix et le collège Anceau de Garlan. La création de ce quartier induirait l'arrivée de 200 collégiens environ (fourchette haute). Cette hypothèse sera à affiner selon le type de logements.

→ **V&P** : une **étude de programmation sera faite sur les capacités scolaires** quand le projet sera plus avancé. Pour le moment, les collèges ne sont pas saturés.

- **DE** : les deux collèges ont, en effet, la possibilité d'accueillir de nouveaux collégiens. Il faudra voir les résultats de l'étude de programmation et se rapprocher de la direction de l'architecture, des bâtiments et des collèges (DABC) du Département, afin d'**anticiper les besoins d'extension des collèges**.

→ **Commune** : sera-t-il également possible de prévoir une **nouvelle sectorisation**, au besoin ?

- **DE** : oui, une nouvelle sectorisation sera possible.

- **Direction des Routes (DR)** : le projet a nettement été amélioré. Il faudra être vigilant sur le **maillage projeté**, selon l'existant et après analyse de l'étude de trafic à fournir. Ce maillage pourrait générer des modifications sur les carrefours existants sur la RD 21. De plus, la DR sera attentive à la **création du giratoire sur la RD21** (face au chemin des Vieilles Vignes et à proximité du giratoire existant). Celui-ci devra bien intégrer tous les usagers (cyclistes, piétons, automobilistes). Des acquisitions foncières seront nécessaires selon les emprises du giratoire. Dans ce cas, il faudra faire un **dossier de prise en considération**, étant donné l'augmentation du domaine public départemental. Ce dossier sera à présenter à la DR et sera instruit par le Département.

→ **V&P** : ces paramètres seront bien pris en compte. Le giratoire sera également configuré selon le nivellement du site.

- **DR** : dans le permis d'aménager, il faudra prévoir les **emprises nécessaires aux trottoirs, aménagements cyclables et un gabarit de la chaussée** suffisamment larges pour le passage des poids-lourds (bus, camions de ramassage des ordures ménagères, etc.). Les aires de présentation des ordures ménagères devront être étudiées, afin de maintenir la circulation routière sur l'ensemble des voiries.

→ **V&P** : une **étude de trafic** de CDVIA est en cours. Il est prévu de dessiner le maillage viaire selon la hiérarchie du réseau routier voulue. L'idée est également de **redessiner la limite communale et de travailler sur l'entrée de ville**. La concertation va probablement porter sur les points de contacts, c'est-à-dire les entrées du quartier.

- **DR** : justement, il faudra être attentif à **prévoir suffisamment d'accès au quartier**, selon le trafic projeté. Par ailleurs, le PLU devra prévoir suffisamment de **stationnement dans les parties privatives**, afin de ne pas générer de report sur le domaine public

→ **V&P** : le stationnement est un sujet très complexe. Le parti pris de V&P est de préconiser du stationnement à niveau, et non en sous-sol. Cela permet d'éviter des coûts supplémentaires, de mieux gérer l'écoulement des eaux et d'éviter un usage détourné des garages.

- **DR** : Le **stationnement résidentiel** soulève, en effet, beaucoup d'enjeux. Il sera nécessaire de régler ces stationnements, ainsi que ceux pour les équipements et pour les visiteurs, dans l'article 12 du PLU.

→ **Commune** : la Commune a prévu de prendre des décisions en ce sens.

- **DR** : **l'intersection de la RD21 avec l'entrée de la zone industrielle**, au Nord, est à revoir. Elle pourrait constituer une porte d'entrée du futur quartier.

→ **V&P** : une étude porte sur les connexions des voies. Ce carrefour sera à retravailler.

→ **Commune** : une régulation du foncier de la zone industrielle est en cours, en parallèle du projet Plein Sud.

- **Direction des Transports (DT)** : actuellement, **trois lignes de bus** passent à proximité (ligne D, ligne E et ligne 502). Une des lignes pourraient probablement être « dévoyée » pour desservir le futur quartier. Dans ce cas, le projet devra prévoir des **emprises suffisamment larges**.

→ **V&P** : le projet intègre bien le passage d'une des lignes de transports en commun, notamment pour relier la gare.

- **DT** : concernant **la gare**, environ 5 700 voyageurs/jour y passent. La capacité va être augmentée par les travaux sur le prolongement de la ligne du RER E+. **Le stationnement autour de la gare** est assez problématique et une saturation est régulièrement constatée. Cela vient en partie de la gratuité pratiquée.

→ **Commune** : avant le confinement, le parking était en effet saturé. Actuellement, il est utilisé qu'à moitié, du fait du télétravail. La saturation s'explique, effectivement, par la gratuité, alors que les gares alentours ont des parkings payants. La Commune prévoit de mettre en place un **système de parking payant**.

→ **V&P** : par ailleurs, les habitants du futur quartier Plein Sud seront incités à se déplacer **à vélo et en transports en commun**. V&P souhaite, par exemple, doter tous les futurs ménages d'un vélo électrique.

- **Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires (DADT)** : de la même manière que le développement de l'usage du vélo et que la création de stationnements voitures, il faudra aussi prévoir du **stationnement pour les vélos**, autant dans les parties privées (article 12 du PLU), que sur l'espace public et les équipements publics.

→ **V&P** : le stationnement pour les vélos est bien intégré au projet.

- **DADT** : sur le reste du projet, plusieurs préconisations peuvent être faites :

- le maraîchage de proximité pourrait être orienté vers la **cantine scolaire**, comme à Moussy-le-Neuf (voir coordonnées ci-dessous).
- le cœur de quartier prévu pourrait prévoir des **espaces de coworking**, bénéficiant ainsi de la proximité de la gare et de la Francilienne.
- un gymnase existe rue de Pontault. Quelle plus-value aura le **pôle des sports** ?
→ **V&P** : Le gymnase existant sert essentiellement aux établissements scolaires. Le pôle des sports serait nécessaire pour l'accueil de compétitions sportives, notamment en handball.
- des aménagements cyclables ne sont pas seulement des pistes ou des bandes. La hiérarchisation du réseau routier pourra aboutir à la création de **zones 30 ou de zones de rencontre**, tout aussi favorables aux cyclables et moins consommatrices d'espace.

→ **V&P** : ces préconisations seront prises en compte, dans la mesure du possible.

SUITES A DONNER

- La concertation préalable se déroulera du 12/10/20 au 14/12/2020, selon le calendrier précisé ci-dessus.
- La Commune de Moussy-le-Neuf a développé le maraîchage pour approvisionner son restaurant scolaire. Contacts : Bernard RIGAULT, Maire - bernard.rigault@moussyleneuf.fr ; Claude BREL, Maire adjoint en chargé du développement durable, des projets structurants et des travaux - claud.brel@moussyleneuf.fr – 0160034238.
- Une réunion similaire, sera organisée en janvier 2021 avec les directions du Département. Elle permettra de faire un point d'étape et d'échanger sur l'avancement du projet Plein Sud.
- Le présent compte rendu est transmis aux garants de la concertation, afin de le joindre au cahier d'acteurs de la concertation préalable, ce qui vaudra contribution du Département.