PROJET
DU CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DES BOUCLES DE MARNE

ENQUETE PUBLIQUE
DU 29 SEPTEMBRE AU 30 OCTOBRE 2014

RAPPORT

ET

AVIS

DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

MME MARIE-FRANCOISE BLANCHET (PRESIDENTE)
MME SYLVIE HELYNCK
M. JEAN-PIERRE MARJOLET

3 DECEMBRE 2014

SOMMAIRE

A - Contexte et généralités				**5**
A	1		Préambule et historique	**5**
	2		Objet de l'enquête	**5**
	3		Cadre juridique de l'enquête	**6**
	4		Nature et caractéristique principale du projet	**6**
	5		Composition du dossier	**7**
	5	1	Dossier mis à l'enquête	**7**
	5	2	Compléments demandés à l'enquête	**8**
B - Organisation et déroulement de l'enquête publique				**8**
B	1		Désignation de la commission d' enquête	**8**
	2		Modalités d'organisation de l'enquête publique	**9**
	3		Préparation de l'enquête	**9**
	3	1	Visite des sites	**10**
	3	2	Rencontre des Maires et du Président de la Communauté d'agglomération	**11**
	3	3	Organisation des permanences	**11**
	3	4	Réunion publique	**12**
	4		Information du public	**12**
	4	1	Affichage et informations de la mise en enquête publique	**12**
	5		Concertation préalable	**15**
	6		Climat général de l'enquête publique et éléments particuliers	**16**
	7		Dénombrement des observations	**17**
C - Analyse des observations				**18**
C	1		Présentation des observations formulées par le public	**18**
			Synthèse des remarques et observations sur le registre : -Concertation et communication -Transports -Construction -Environnement -Développement économique -Patrimoine -Satisfaction -Autres observations -Observations hors sujet -Observations émanant des associations	 **19** **22** **27** **30** **36** **38** **40** **40** **41** **41**
	2		Observations émanant de la concertation	**42**
	3		Avis de l'autorité environnementale	**43**
	4		Avis des personnes publiques associées	**44**
	5		Avis des personnes publiques consultées	**44**
	6		Avis de la DRIEA, des Maires et du Président de la communauté d'agglomération	**45**
	7		Formalités de l'enquête	**48**
	7	1	Clôture du registre	**48**
	7	2	Notification des observations au Responsable du Projet et mémoire en réponse	**48**
	7	3	Transmission du rapport	**49**

D - Observations de la commission d'enquête				**49**
D	1		Examen du dossier	**49**
	2		Remarques de la commission d'enquête sur le dossier	**50**
	3		Utilité publique du projet	**50**
	3	1	Gain pour la collectivité	**50**
	3	2	Cadre de vie et Protection de l'environnement	**51**
	4		Inconvénients	**53**
E - Conclusion générale motivée				**54**
			1 Motivation de l'avis	**57**
			2 Avis de la commission d'enquête	**59**
F - Annexes				**61**
			PV des observations	**62**
			Tableau des observations élémentaires	**63**
			Classement des observations élémentaires par thème	**150**
			Note du Maire de Champigny sur Marne	**152**
			Mémoire en réponse du responsable projet	**153**

RAPPORT

A-CONTEXTE ET GENERALITES

A-1 Préambule et historique

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, dans son article 21, précise que les contrats de développement territoriaux (CDT) définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ainsi que les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

Ces contrats s'appuient sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

L'objectif du contrat de développement territorial des Boucles de Marne est de contribuer au développement de la Région Capitale en répondant aux besoins des habitants.
Il s'agit principalement dans ce cadre de tendre vers un équilibre entre l'emploi et l'habitat (en 2008 : 2 actifs résidents pour 1 emploi).

Le CDT est défini et réalisé conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements.

A ce titre, un accord-cadre a été signé le 21 mars 2012 entre l'Etat représenté par le Préfet de Région, le Président du Conseil Général du Val de Marne, la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne et les quatre maires de Bry sur Marne, Champigny sur Marne, Chennevières sur Marne et Villiers sur Marne.

A-2 Objet de l'enquête

Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été produits et validés par le comité de pilotage dans sa réunion du 17 décembre 2013.

Il comprend cinq volets : transport, logement, développement économique, environnement et culture.

L'enquête publique a pour objet de recueillir les avis et les observations formulées par le public.

A l'issue de l'enquête, le projet pourra être éventuellement modifié pour tenir compte de ces avis et observations du public.

L'avis de la commission d'enquête porte sur l'opportunité du projet et son intérêt public.

A-3 Cadre juridique de l'enquête

Cette enquête publique est régie par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

Le champ d'application et l'objet de l'enquête sont définies par les articles L. 123-1 à L. 123-2 et R. 123-1 du Code de l'environnement.

La procédure et le déroulement de l'enquête sont définies par les articles L. 123-3 à L 123-19 et R. 123-2 à R. 123-27

Conformément au décret n°2011-724 du 24 juin 2011, l'enquête publique est organisée par le Préfet de Région.

Trois mois après transmission des conclusions de l'enquête publique et nouvelle rédaction si nécessaire, le CDT sera signé par le Préfet de Région, les maires et Président de la Communauté d'agglomération.

L'avis de signature et le CDT seront alors rendus publics.

A-4 Nature et caractéristiques principales du projet

Le dossier soumis à l'enquête publique traduit à l'échelle de ce territoire les projets en lien avec le réseau de transport du Grand Paris.

Le CDT prévoit cinq volets :

1/ Volet transport

- 2 gares du Grand Paris Express (ligne 15) dont la mise en service est prévue en 2020 : Bry-Villiers-Champigny et Champigny Centre
- nouveau franchissement de l'A4 dans les délais de mise en service de la gare de Bry-Villiers-Champigny
- requalification du pont de Nogent pour réduire les coupures du territoire et surtout améliorer les conditions de circulation sur le territoire, prévue entre 2016 et 2018

2/ Volet logement

- développement d'une offre de logements mixte
- 4100 logements soit environ 270 logements par an sur la période couverte par le CDT soit 15 ans

3/ Volet développement économique

- conforter la présence des grandes entreprises par le réaménagement de la ZAC des bords de Marne et la restructuration de la ZAC des Fontaines Giroux
- valoriser la filière éco-mobilité avec le site de maintenance et de remisage et du poste central de commandement de la ligne 15 à Champigny sur Marne
- orienter le secteur du BTP vers la construction durable et la filière d'éco construction avec l'installation d'un centre de formation

- favoriser la filière tourisme avec de nouvelles structures d'hébergement touristique
- relancer une activité agricole en ville à Chennevières afin de favoriser les circuits courts

4/ Volet environnement
- accroître le taux d'espaces verts
- réduire significativement le bruit
- développement des énergies renouvelables

5/ Volet culturel
- équipement hôtelier pouvant accueillir des évènements professionnels à Villiers sur Marne

Il précise :
-le nombre de logements prévus, dont le pourcentage de logements sociaux
-le nombre d'emplois
-la coordination entre les logements et l'emploi
-la liste des ZAD (Zones d'Aménagement Différé) avec les bénéficiaires des droits de préemption
-un calendrier prévisionnel des opérations d'aménagement
-les conditions générales de financement
-le bilan prévisionnel, avec les dépenses d'acquisition et les dépenses de travaux.

A-5 Composition du dossier

A-5-1 Dossier mis à l'enquête

Les éléments constitutifs du dossier sont :

-L'arrêté d'enquête publique
-Une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête et les caractéristiques les plus importantes du contrat de développement territorial
-Le projet de contrat validé par les parties
-Le plan du territoire couvert par le contrat,
-Le rapport environnemental et l'avis de l'autorité environnementale,
-Les délibérations et avis recueillis en application de l'art. 11 du décret, soit Les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)
-La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure relative aux contrats de développement territorial
-Les mesures de publicité
-Le bilan de la concertation

A-5-2 Compléments demandés à l'enquête

La commission d'enquête a demandé au Responsable du projet (la Préfecture de Région) des documents utiles à la bonne information du public, soit :

- Un lexique des principaux sigles employés dans le dossier
- Une carte en format A2 des TCSP

Le Responsable du projet a fourni un glossaire reprenant un certain nombre de sigles mais pas la totalité.

De même, il nous a proposé une carte en format A3 ne mentionnant pas le tracé (souterrain) de la ligne 15.

Nota : Un plan de zonage du PLU daté de mars 2014 a été intégré au dossier de Chennevières et un plan de la ville à Villiers sur Marne afin de mieux situer les projets.

B- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Cette enquête s'est déroulée pendant 32 jours consécutifs (du 29 septembre au 30 octobre inclus) en Mairies de Bry sur Marne, Champigny sur Marne, Chennevières sur Marne et Villiers sur Marne où le dossier a été déposé, afin que le public puisse en prendre connaissance et consigne ses observations éventuelles aux jours et heures d'ouverture de la mairie au public.

B-1 Désignation de la commission d' enquête

Par décision N° E14000040/77 du 17 juin 2014, la Présidente du Tribunal Administratif de Melun a désigné Mme Marie-Françoise BLANCHET comme Présidente et Mme Sylvie HELYNCK comme commissaire enquêteur.

Par décision N° E14000040R du 19 septembre 2014, M. Jean-Pierre MARJOLET est désigné comme commissaire enquêteur suite au désistement de M. Christian HERVY (titulaire) et de Mme Elyane TORRENT(suppléante).

B-2 Modalités d'organisation de l'enquête publique

Le Préfet du Val de Marne a pris le 10 septembre 2014 l'Arrêté préfectoral n° 2014/6762 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, préalable à l'approbation du Contrat de Développement Territorial des Boucles de la Marne et de son évaluation environnementale.

Cet arrêté :

-Désigne les membres de la commission d'enquête

-Indique les dates (du 29 septembre au 30 octobre 2014 inclus), l'objet et les lieux de l'enquête publique

-Précise où seront déposées les pièces du dossier et les registres d'enquête ainsi que les jours et heures d'ouverture au public. Une adresse mail est également à la disposition du public afin de recueillir ses observations.

-Fixe le siège de l'enquête en Préfecture du Val de Marne

-Indique les dates et heures des permanences des commissaires-enquêteurs

-Précise les modalités d'information du public par voie de presse et d'affichage dans les communes

-Indique que cet avis sera également mis en ligne sur les sites internet des villes et sur le site de la Préfecture du Val de Marne

-Définit les modalités de clôture de l'enquête

- Précise l'identité des autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation.

- Indique l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées

B-3 Préparation de l'enquête

Un premier contact avec le Porteur du projet, a eu lieu le 28 août 2014 à la Préfecture du Val de Marne pour la présentation du projet. Cette réunion a permis de lister les pièces permettant d'assurer la parfaite compréhension du dossier par le public.
A cette occasion, la commission d'enquête a fait observer qu'un certain nombre de documents manquaient dans le dossier envoyé, et présenté ce jour, notamment la notice explicative et la réponse du porteur de projet aux observations de l'Autorité Environnementale, et que les cartes contenues dans le contrat étaient illisibles et trop petites.
Le porteur de projet s'est engagé à fournir ces documents pour la réunion suivante.

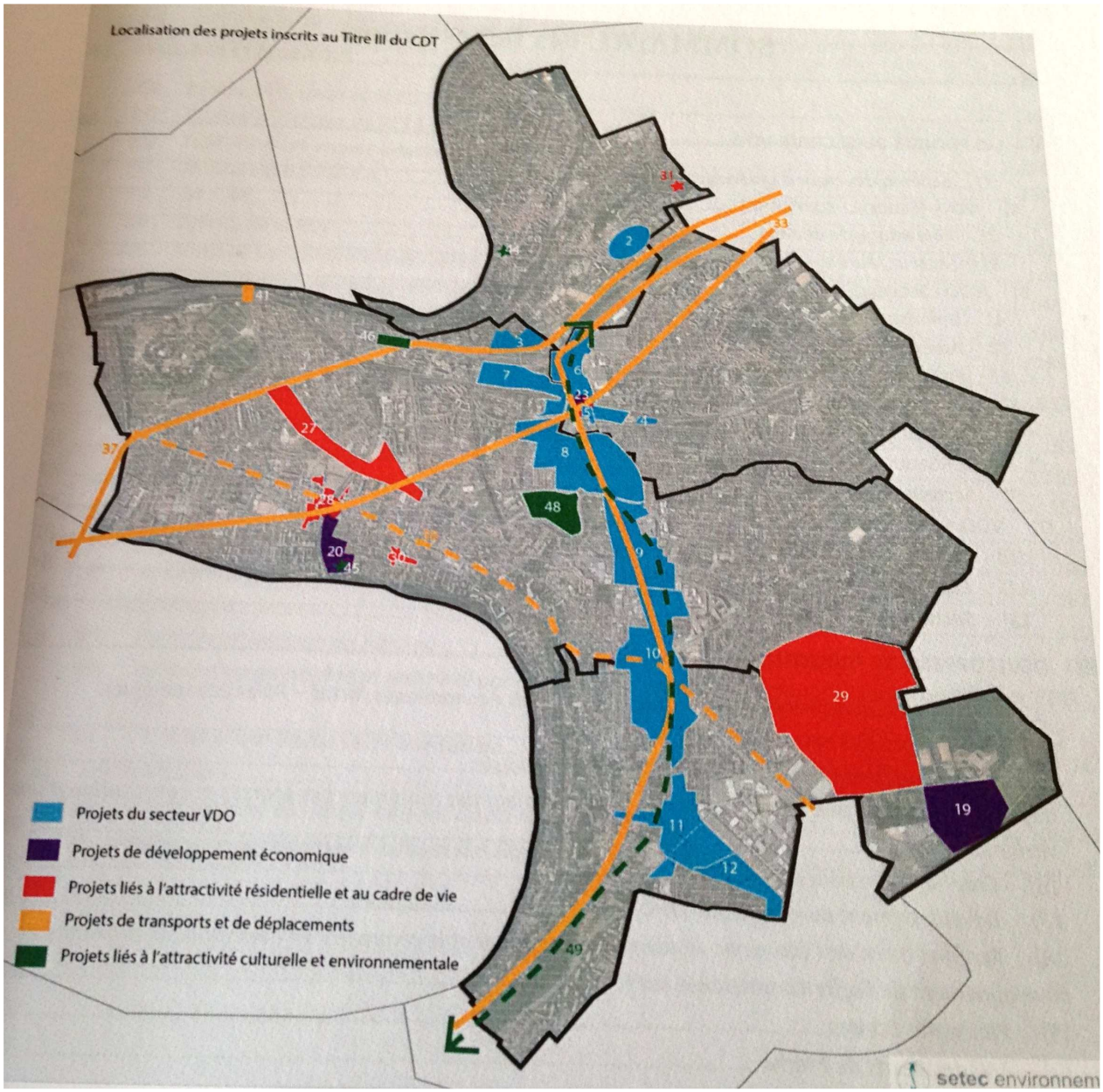
Une seconde réunion s'est tenue en préfecture du Val de Marne le 23 septembre 2014 pour vérifier la complétude du dossier technique.

La commission a pris acte de la fourniture de la notice technique et des éléments de réponse à l'autorité environnementale, faisant observer que ces documents, conçus

pour être imprimés au format A3, et remis au format A4 étaient illisibles compte tenu de la réduction de 141% dû au changement de format.
Le porteur de projet s'était engagé à faire parvenir ces documents au format A3 à la préfecture pour les ajouter aux dossiers déjà envoyés dans les mairies, et y ajouter une carte du territoire au format A3 indiquant de plus le tracé (souterrain) de la ligne 15.

B-3-1 Visite des sites

Une visite des sites (principalement autour de l'ex VDO) a été organisée par le porteur de projet au profit de la commission d'enquête, en compagnie des représentants de l'Etat, du Conseil Général et de représentants chacune des communes le 22 septembre 2014.



(Carte extraite du Contrat de CDT, page 60 *Les n° renvoient aux fiches-action*)

B-3-2 Rencontre des Maires et du Président de la Communauté

d'Agglomération du Haut Val de Marne

Afin de connaître le positionnement de chacun des Elus sur le projet, puis de vérifier les modalités de concertation et de publicité de l'enquête, la commission a organisé une rencontre avec chacun des 4 maires et le président de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne

A Chennevières sur Marne, le maire nous a remis deux documents qu'il souhaitait ajouter au dossier.
Le premier est la délibération du 9 juillet 2014 où les nouveaux élus ont souhaité clarifier leur positionnement à propos du CDT.
Le second document est une étude réalisée par le cabinet spécialisé en développement durable des territoires, Nomadéis, commandée par la municipalité de Chennevières, étude qui a alimenté la réflexion des élus de cette ville.

- Ces documents n'ont pas été intégrés au dossier d'enquête par souci de neutralité et d'équité à l'égard des autres communes.

Toutefois, nous avons étudié ces documents, mis à notre disposition, et avons retranscris les observations émanant des élus de l'ensemble des communes rencontrés ainsi que celles du Président de la communauté d'agglomération dans le chapitre « analyse des observations ».

B-3-3 Organisation des permanences

Afin que le public soit à même de délivrer ses observations, 3 permanences ont été organisées dans chacune des villes et chacun des commissaires-enquêteurs a effectué 1 permanence dans chacune des villes.
La commission d'enquête a pu ainsi se faire une idée précise de la situation dans chacune d'elles.

Les jours de permanence ont été répartis au début, en milieu et en fin d'enquête, en prévoyant deux samedis et une soirée.

Bry sur Marne :

-le lundi 29 septembre 2014 de 9 h à 12 h
-le mercredi 15 octobre 2014 de 14 h à 17 h
-le jeudi 30 octobre 2014 de 14 h 30 à 17 h30

Champigny sur Marne :

-le lundi 29 septembre 2014 de 8 h 30 à 11 h 30
-le mercredi 15 octobre 2014 de 16 h à 19 h
-le jeudi 30 octobre 2014 de 15 h à 18 h.

Chennevières sur Marne :

-le lundi 29 septembre 2014 de 9 h à 12 h
-le samedi 18 octobre 2014 de 9 h à 12h
-le jeudi 30 octobre 2014 de 14 h à 17 h.

Villiers sur Marne :

-le lundi 29 septembre 2014 de 14 h à 17 h
-le samedi 11 octobre 2014 de 8 h 45 à 11h45
-le jeudi 30 octobre 2014 de 8 h 45 à 11 h45.

B-3-4 Réunion publique

- Il ne nous a pas semblé opportun d'organiser une réunion publique en accord avec le responsable du projet, compte tenu du contexte politique.
  En effet, l'annulation des résultats du second tour des élections municipales à Chennevières a conduit le maire de cette commune à faire appel de cette décision.

B-4 Information du public

B-4-1 Affichage et informations de la mise en enquête publique

L'avis d'enquête publique a été publié à deux reprises :

-1ère parution : le 11 septembre 2014 dans le Parisien (édition Val de Marne) et les Echos
-2ème parution : le 30 septembre 2014 dans le Parisien (édition Val de Marne) et les Echos.

Les publications de l'avis d'enquête publique, quinze jours avant le début de celle-ci, et dans les huit premiers jours de son déroulement, ont donc bien été observées et l'on peut considérer que l'enquête publique a fait l'objet d'une publicité satisfaisante.

Le magazine du Conseil Général n°316 d'octobre 2014 a aussi fait mention de l'enquête publique.

Par ailleurs, chaque ville a mis en place l'ensemble des moyens dont elle disposait pour multiplier les moyens de publicité (magazine de la Ville, affichage lumineux, notices d'information spécifiques, site internet de la ville…).

Le site internet indépendant « 94-Citoyens » a également publié sur son site le contrat de CDT et annoncé l'enquête publique.

Plusieurs articles relatifs à l'enquête publique sont également parus dans Le Parisien.

Bry sur Marne :

L'affichage sur les panneaux municipaux a eu lieu :

-en Mairie principale et dans son annexe
-sur 10 points d'affichage répartis sur l'ensemble du territoire communal

De plus, l'arrêté d'organisation de l'enquête et le dossier ont été publiés sur le site internet de la ville.

Des panneaux lumineux de la ville ont aussi informé la population.

Enfin, la lettre du Maire, de septembre 2014 et le journal municipal « La vie à Bry », d'octobre 2014, ont été distribués dans les boîtes aux lettres, mentionnant les dates de l'enquête publique.
Un article sur le CDT était paru aussi dans le journal municipal de janvier 2014.

Champigny sur Marne :

L'affichage sur les panneaux municipaux a eu lieu :

-en Mairie principale (panneau extérieur)
-sur 20 points d'affichage répartis sur l'ensemble du territoire communal

De plus, l'arrêté d'organisation de l'enquête et le dossier ont été publiés sur le site internet de la ville.

Des panneaux lumineux de la ville ont aussi informé la population.

Enfin, le journal municipal « Champigny notre ville », de septembre 2014, distribué dans les boîtes aux lettres, a mentionné les dates de l'enquête publique.
Un article avait paru aussi dans le journal municipal de juin 2014.

A l'initiative de la mairie de Champigny sur Marne, une exposition sur le CDT a été mise en place dans le hall de l'hôtel de ville et dans cinq autres équipements publics de la ville. Des plaquettes ont été mises à disposition et distribuées dans les boîtes aux lettres.

- Nous avons informé la population des autres villes de l'existence de cette exposition lors de nos permanences.

Villiers sur Marne :

L'affichage sur les panneaux municipaux a eu lieu :

-en Mairie principale (à l'extérieur et à l'intérieur de l'hôtel de ville)
-sur 10 points d'affichage répartis sur l'ensemble du territoire communal

De plus, l'arrêté d'organisation de l'enquête et le dossier ont été publiés sur le site internet de la ville.

Des panneaux lumineux de la ville ont aussi informé la population.

Enfin, le journal municipal « Villiers infos », n°91, de septembre-octobre 2014, distribué dans les boîtes aux lettres, a mentionné les dates de l'enquête publique.

Un article était aussi paru dans le journal municipal de novembre –décembre 2012, évoquant l'enquête publique du Grand Paris.

De même, le journal municipal de février-mars 2013 et de septembre-octobre 2013 a informé la population du projet de la ZAC Marne Europe, en amont de sa propre enquête publique.

Chennevières sur Marne :

L'affichage sur les panneaux municipaux a eu lieu :

-en Mairie et à l'entrée du service urbanisme où était déposé le dossier d'enquête
-sur 10 points d'affichage répartis sur l'ensemble du territoire communal

De plus, l'arrêté d'organisation de l'enquête et le dossier ont été publiés sur le site internet de la ville.

Des panneaux lumineux de la ville ont aussi informé la population.

Enfin, le journal municipal « L'Echo de Chennevières » n°96 , paru en septembre 2014, distribué dans les boîtes aux lettres, a mentionné les dates de l'enquête publique.

Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne

Bien que n'étant pas un lieu majeur d'accueil du public, le Président de la communauté d'agglomération a souhaité que l'information soit aussi relayée par son site internet.

- Les commissaires enquêteurs ont constaté et vérifié, lors des permanences, que tous les moyens de publicité avaient été mis en œuvre, en particulier l'affichage.

- La commission d'enquête a noté qu'un nombre d'affiches inférieur aux nombre demandé par les communes leur avait été remis. Il s'avère que le coût des affiches était trop élevé pour le responsable de projet.

- Le dossier d'enquête complet, contrairement à ce qui avait été acté lors des réunions préparatoires avec la commission d'enquête, n'a pas été mis en ligne sur les sites internet des Préfectures de la Région et du Val de Marne dès le début de l'enquête.
  Après plusieurs relances de la commission, il a été mis à la disposition du public sur le site de la Préfecture de Région le 20 octobre soit la dernière semaine de l'enquête, ce qui a été jugé préjudiciable à la bonne information du public.

- L'avis d'enquête publique était incomplet : il ne mentionnait pas la décision pouvant être adoptée à l'issue de l'enquête ainsi que les références de l'arrêté organisant l'enquête publique.

- Malgré ces défaillances, nous estimons que la multiplicité des moyens mis en œuvre a contribué à une assez bonne information du public

B-5 Concertation préalable

Les actions de communication et de concertation autour de projet, directement, ou indirectement, à la faveur d'un projet ayant des incidences sur le futur CDT,
ont eu lieu :

à Bry sur Marne

Une réunion publique, réunissant 500 personnes, a informé le public du projet de la gare des trois communes dans le cadre du Grand Paris en 2013, et du projet de CDT.

à Champigny sur Marne

Une réunion d'information portant sur le projet de PLH à Champigny sur Marne, a eu lieu le 8 décembre 2011. Cette démarche de concertation dénommée « consult'action » a rassemblé plus de 600 personnes lors de cette réunion publique.

Les associations locales ont été invitées lors de la signature de l'accord cadre du CDT le 21 mars 2012.

Enfin, le 19 juin 2014, une réunion s'est tenue avec les acteurs économiques et sociaux pour recueillir leurs attentes sur le projet.

A Villiers sur Marne et Bry sur Marne

Nous n'avons pas eu connaissance d'actions visant à informer le public avant le début de l'enquête publique.

- **Nous notons** que le contexte des élections municipales n'a pas permis d'organiser de véritable concertation mais a été l'occasion pour les élus en poste d'informer la population de leur commune.

B-6 Climat général de l'enquête publique et éléments particuliers

L'enquête s'est déroulée avec une participation **forte** du public.

- Nous remarquons que les élus portent ce projet depuis 3 ans et ont utilisé l'enquête publique pour mobiliser la population.

Tout au long de la procédure, nous avons pu observer le contexte politique agité à Chennevières.

Un tract spécial « L'Avenir » a été diffusé par la municipalité dans toutes les boites à lettres afin de mobiliser la population, sans cacher les intentions de l'équipe municipale (plutôt défavorable au projet en l'état), mais sans propos négatifs à l'encontre de l'Etat ou des autres communes.
Et un extrait des délibérations du Conseil Municipal a été déposé dans le registre d'enquête publique de la ville.

Par ailleurs, le dernier jour, plusieurs élus de la majorité de Champigny sur Marne sont venus déposer leurs observations sur le registre.

Si ceux-ci peuvent s'exprimer au même titre que le public, il nous semble que leurs observations ont pu être prises en compte en amont de l'enquête puisqu'ils sont décisionnaires sur ce projet.

Il semblerait qu'il y ait eu une volonté d'interpeller par ce moyen les services de l'Etat, suite aux déclarations du Premier Ministre à Créteil le 13 octobre 2014 (la note du Maire de Champigny, remise au commissaire-enquêteur de permanence, le 30 octobre 2014 , figure en annexe 4).

Nous comprenons davantage l'intervention de conseillers municipaux de l'opposition.

Enfin, nous avons constaté dans les quatre villes l'incomplétude des dossiers d'enquête le premier jour de l'enquête.
Ceux-ci ont été rapidement complétés par la commission d'enquête qui a fourni ses propres documents de travail à photocopier.

Cependant, les documents en format A3 annoncés, (notamment les éléments de réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale et plusieurs cartes du territoire) ne sont jamais parvenus aux mairies, contrairement à ce qui avait été acté lors de la dernière réunion de préparation avec la commission d'enquête.
Les documents fournis au format A4 étaient totalement illisibles.

Nous avons aussi constaté l'incomplétude du document graphique, ne mentionnant pas le tracé (souterrain) de la ligne 15.

Deux associations ont demandé à la commission d'enquête une prolongation, un report ou une interruption de l'enquête en cours.
La commission a considéré que les arguments avancés ne constituaient pas une raison suffisante pour interrompre, reporter, ou prolonger l'enquête publique.

B-7 Dénombrement des observations

Nous dénombrons :

- 18 contributions sur le registre de Bry sur Marne
- 48 contributions sur le registre de Champigny sur Marne
- 149 contributions sur le registre de Chennevières sur Marne
- 15 contributions sur le registre de Villiers sur Marne
- 49 contributions dans la boîte mail

Soit au total 379 contributions identifiées, comportant 643 observations élémentaires.

Dans ces conditions, la commission est en mesure de faire ressortir l'expression du public sur le CDT.

C- ANALYSE DES OBSERVATIONS

C-1 Présentation des observations formulées par le public

Toutes les contributions ont été écrites et motivées (Annexe n°2).

Les observations ont été nombreuses et variées.
Aussi les avons- nous classées par thèmes en vue de leur analyse objective (Annexe n° 3)

Les principaux thèmes rencontrés sont :

1) **Concertation/Communication**
2) **Transports**
3) **Constructions**
4) **Environnement**
5) **Développement économique**
6) **Patrimoine**
7) **Satisfaction**

Des propositions et des contre-propositions ont été aussi formulées.
Par ailleurs, la Commission d'Enquête a créé un **8ème** thème relatif, à la pertinence des investissements et à la gouvernance, qui font l'objet de peu d'interventions mais présentent un intérêt indéniable.
Enfin, nous avons regroupé dans un item n° **9** toutes les observations hors de l'objet du CDT.

Chacun de ces thèmes est examiné ci-après.

Il comprend :

a) une synthèse des observations du public
b) la réponse du porteur de projet transmise dans son mémoire en réponse
c) les appréciations de la commission d'enquête

1 CONCERTATION ET COMMUNICATION

Ces observations concernent la qualité du dossier soumis à l'enquête publique, l'information du public, la concertation sont résumées dans le tableau ci-après

Observations n°
3 209 211 214 216 248 257 263 269 275 276 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 293 294 295 297 298 300 301 303 304 305 306 310 312 314 322 328 329 367 368 369 370 371 385 404 405 410 411 412 414 415 418 431 433 434 435 451 469 486 488 492 494 495 496 498 499 500 514 539 540 541 550 552 563 564 565 577 578 579 581 583 587 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 624 631 632

a) Synthèse des observations du public :

Accès au dossier :

Les contributions expriment la difficulté d'accès au dossier, non disponible sur les sites des Préfectures du 94 et région IDF, la difficulté à obtenir les documents sous forme informatique, engendrant une demande de suspension /prolongation / annulation de l'enquête.
Il est noté que les sites du CG 94 et 94-citoyens.com offrent une vision assez complète des projets (le texte du CDT, mais pas les autres documents du dossier).
De plus, les sites des mairies ne proposent pas de lien vers le site comportant le dossier CDT.
Les contributeurs auraient souhaité avoir la possibilité de télécharger le dossier à partir du site de la mairie afin de rendre la consultation plus directe.
Enfin, la durée de l'enquête a été jugée trop courte, la moitié se situant pendant les vacances scolaires (en réalité 2 semaines sur 5 semaines : nous avons répondu qu'une partie du public est davantage disponible en ces périodes).

Concertation

Le public observe que la concertation préalable a été insuffisante, que le public n'a pas pu se manifester en amont du projet, qu'une réunion publique sur chaque question précise et la formation de commissions intercommunales auraient été nécessaires.

En particulier, pour le projet global de transformation de la ville de Chennevières, il a été demandé d'informer et de concerter avec tous les canavérois, avant d'engager la signature du CDT, l'enquête publique ne pouvant suffire car le document est jugé inachevé.
Est rappelée la délibération du conseil municipal du 9/07/2014 exigeant que l'avis des canavérois soit pris en compte.
Un autre demande une communication transparente sur la vente des terrains liés au futur éco-centre de Chennevières.

Un habitant regrette que l'information des Bryards repose sur la lettre du Maire et le mensuel local, défendant la position du Maire, sans information préalable.

Incomplétude, illisibilité du dossier :

- A propos de la cartographie

Le public estime que toutes les cartes du CDT et celles de l'évaluation environnementale sont jugées peu lisibles car trop petites, de ce fait il est difficile de localiser les projets donc de s'informer.
Sont évoqués spécifiquement : la carte incomplète pour les projets autour de la RD4 et de la place Lénine, le tracé de la ligne 15 absent, le défaut d'indication du tracé boulevard urbain à Chennevières et les circulations futures, les nouveaux franchissements de la Marne, le fonds de carte flou sur le secteur concerné par la ZNIEFF, la carte illisible en p. 6, cadrée trop au sud, où la ville de Bry n'apparaît pas.
Le public estime dont ne pas pouvoir contrôler l'articulation SDRIF/CDT.
Une scorie « carte difficilement lisible » en p. 97 vient attester de l'illisibilité de la carte sans que celle-ci ait été modifiée et semble montrer que le dossier a été construit « à la va-vite et non relu ».

- A propos des textes et fiches-action

D'une façon générale, le public estime que les lignes très générales du CDT ne permettent pas de faire des remarques pertinentes, que les éléments de réponse du Porteur de projet à l'avis de l'Autorité Environnementale est illisible (trop petit) comme les cartes, que les fiches de projet sont indigentes comme la fiche n°23. Il est proposé de la supprimer. « Une allusion dans le titre II du CDT suffirait p. 110 », indique cet habitant.
Les fiches de projet peuvent être aussi imprécises comme les fiches1 à 7 pour la gare GPE ; ou les fiches 48 à 51 pour la VDO.
Enfin, les fiches actions sont jugées trop nombreuses (par exemple les fiches 14 et 52 n'en font qu'une).
Le public s'interroge enfin au sujet des fiches 5 et 25 : s'agit-il d'une même résidence pour étudiants ?
Le public estime que les projets des fiches 21, 22, 23, 24, 26 (soit 10 % des fiches-action) sont annoncés de façon prématurée car le porteur du projet reste à définir ou que le calendrier de réalisation des travaux n'est pas connu.
De même, il observe que les fiches-actions sont incomplètes sur l'évaluation des coûts et les conditions générales de financement pour réaliser le CDT
Il remarque que le document est inachevé, non finalisé, que les données n'ont pas été actualisées (« études de 2008 : 6 ans déjà ! »), et observe que certains projets sont achevés.
Il note que l' inventaire des ZNIEFF est incomplet pp. 69 et 75 (manquent la ZNIEFF du Bois du Plessis St Antoine et la ZNIEFF de type 1 de la plaine des Bordes).
Il relève une erreur dans le texte p. 34 : le quartier des « 4 cités » et « Simonettes » est géographiquement plus près de la gare des 3 communes que de la gare de Champigny-centre.
Il note aussi des informations contradictoires : les perspectives envisagées en page 75 ne respectent pas les indications de la page 34.

De plus, au sujet de la superficie des terrains de l'ex VDO, les informations ne sont pas cohérentes (300 ha sur le site de la Préfecture de région, 100 ha en p 164 du CDT, 62 ha dans la réponse du responsable projet à l'Autorité Environnementale). Ces chiffres ne permettent pas au public de se rendre compte du véritable impact de ce projet sur les terrains non encore urbanisés.

En conclusion, un nombre important de contributeurs souhaite que le document soit revu et complété et un certain nombre souhaite une nouvelle enquête publique.

b) Avis et commentaires techniques du responsable projet

Concertation et communication autour du projet de contrat de développement territorial des Boucles de la Marne

Accès aux documents et lisibilité des annexes

Plusieurs observations portaient sur la difficulté d'accéder au document sur internet (le CDT, son évaluation environnementale et le diagnostic logement). Il est vrai que le document n'a été mis à la disposition des internautes qu'à partir du 20 octobre. Même si le fait que le CDT n'ait pas été mis en ligne dès le début de l'enquête ne constitue pas une irrégularité, il aurait été plus clair de le rendre accessible sur internet dès le début.

Plusieurs contributeurs ont également fait remarquer que les documents en annexe, en particulier ceux qui portaient sur les questions environnementales étaient difficilement lisibles car de trop petit format. Ils ont également exprimé leurs regrets concernant les éléments cartographiques du CDT: les cartes sont trop peu nombreuses, difficiles à lire et sont réalisées à l'échelle du territoire pour la majorité d'entre elles.

Les partenaires du CDT devront, comme pour tout autre projet public, être vigilants quant à la l'accès, la lisibilité et la clarté des documents présentés au public. Un effort devra être fait en ce sens en amont de la signature définitive du document.

Portée du CDT et de l'enquête publique

L'ensemble des observations que nous avons analysées nous incitent également à faire preuve de plus de clarté sur la portée du contrat et ses incidences sur l'évolution des documents d'urbanisme. De nombreuses contributions portaient sur la hauteur des immeubles ou sur la largeur des voies, autant de paramètres qui seront fixées dans le cadre des documents d'urbanisme réalisés par les villes. Le CDT est avant tout un projet stratégique partagé qui fixe le cadre de l'avenir de ce territoire. Ce n'est pas un «document d'urbanisme» à caractère prescriptif. Il exprime une stratégie partagée entre les collectivités et l'Etat pour le développement urbain et économique du territoire.

Précision sur les porteurs de projets

Plusieurs contributions prenaient la forme de questionnements sur la nature des porteurs de certains projets inscrits dans le CDT. Il est vrai que plusieurs projets sont co-portés et ne sont pas attribués à un seul partenaire. C'est dans le cadre de la mise en œuvre et du suivi du CDT que les chefs de file de chaque action seront plus précisément identifiés.

Après la signature du CDT, les différents signataires rédigeront une feuille de route opérationnelle où le rôle de chacun sera nécessairement précisé.

c) Appréciation de la commission d'enquête sur le thème retenu :

La commission estime qu' un certain nombre d'observations émanant du public sont cohérentes, et les reprend à son compte.

Elle prend acte que

- le porteur de projet estime que celui-ci mérite d'être amendé avant d'être présenté à la signature des élus.
- Le porteur de projet n'a pas apporté de réponse sur la surface exacte des terrains de l'ex-VDO .
-

Elle note que :

- la mise en ligne du CDT a été tardive (le 20 octobre 2014), empêchant le public ne pouvant pas se déplacer physiquement aux heures d'ouverture des mairies d'accéder au dossier.

- le processus de concertation a été insuffisant car le public estime n'avoir pas pu prendre connaissance du projet en amont de l'enquête publique.

- les documents mis à disposition étaient pour certains incomplets, illisibles, indéchiffrables, en particulier les documents graphiques. De plus, les erreurs dans le texte et les informations contradictoires ont nui à la bonne compréhension du projet par le public et n'ont pas permis à celui-ci de se positionner en raison de ces failles,

- le calendrier des opérations et leur financement sont imprécis alors que le CDT est un document de programmation.

2) TRANSPORTS

Ces très nombreuses observations portent sur le constat de la situation actuelle, les besoins, les moyens et les infrastructures.

Observations n°

1 9 12 13 14 15 18 19 20 21 22 24 26 27 28 35 39 52 53 54 55 56 68 77 78 103 106 111 121 137 145 158 177 185 187 188 189 193 201 239 244 249 250 251 260 261 268 275 279 304 313 315 317 320 325 326 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 348 349 350 351 352 353 354 373 374 375 377 378 379 384 386 387 393 394 420 422 423 436 439 443 444 447 453 454 455 458 459 464 468 469 471 472 477 480 481 508 509 516 517 518 520 526 532 534 535 536 549 557 558 568 585 586 593 595 598 601 609 621 622 623 626 629 633 634 635 636 637 638 639 642 643

a) synthèse des observations du public

La densification urbaine projetée ne peut pas s'envisager sans des transports adaptés au nombre de personnes supplémentaires qui devront se déplacer pour se rendre à leur travail.
Tous les nouveaux habitants ne travailleront pas sur place. Dans le transport il faut penser qu'il se décline en plusieurs phases depuis le domicile jusqu'au lieu final, marche, vélo, bus, voiture avant le RER ou le métro ligne 15, puis encore une phase marche, vélo ou bus.
Transport urbain : Equilibrer, voiture, bus, piétons, et cyclistes et adapter la voirie en conséquence pour créer de véritables conditions de sécurité(talus, merlons).

Métro ligne 15 du GPE : quel sera son tracé souterrain exact ? Il est demandé des voitures à 2 niveaux. Quelle sera la fréquence des trains et leur amplitude horaire ?

RER **E** : La proximité des 3 gares du RER **E**: Boullereaux, Bry/Villiers/Champigny et Villiers fait craindre au public que la gare de Villiers ou celle des Boullereaux ne soit à terme sacrifiée.
A quel endroit les voies seront-elles élargies ? quel tracé ? la nécessité de l'élargissement des voies a pour conséquence la démolition d'une dizaine de maisons neuves, dans le quartier des Simonettes à Champigny, à peine livrées à leurs propriétaires qui n'ont pu les acquérir que grâce à des prêts sociaux qui ne peuvent être accordés qu'une seule fois, aggravant les conséquences de leur expropriation.

Nouvelles gares (Champigny-centre et Bry/Villiers/Champigny) : y aura-t-il un espace « dépose-minute » ? des parkings ? une gare routière ?

SMR : il manque le tracé des voies d'accès au SMR.

Bus : il faut créer de nouvelles lignes de bus dans les villes pour rejoindre les nouvelles gares et les stations du TCSP Altival, notamment à partir du Bois l'Abbé et du Village Parisien de Coeuilly, ou Chennevières.
Si on veut décourager l'usage de la voiture pour aller à la gare, et réduire les places de parking, il faut un maillage plus serré de bus, mais aussi une grande régularité. Les horaires des bus doivent être coordonnés aux horaires des trains/métro, et aussi aux horaires des collèges et lycées, et il est important qu'ils aient la même amplitude horaire que le métro.
Les arrêts de bus doivent être sécurisés.
Pourquoi à Chennevières devra t'on attendre 2020 pour avoir l'Altival alors de de nouveaux logements vont être construits, donc encore plus d'habitants auront besoin d'aller vers les gares bien avant cette date?
Pourquoi ne pas faire passer Altival par le centre de Chennevières ?
Il est demandé que le TCSP Altival rejoigne à terme les gares RER **A** de Sucy et de Boissy St Léger.
Pourquoi ne pas construire un téléphérique entre les côteaux de Chennevières et la Gare RER A de St Maur-La Varenne ?

Pourquoi ne pas créer un tramway, plus économe et plus écologique en lieu et place du TCSP Altival ?
Proposition : Transformer la Bande d'Arrêt d'Urgence de l'A4 en voie réservée aux taxis et aux bus rapides.

Circulations douces : Créer des voies adaptées aux piétons et aux cyclistes, aussi bien conçues que le maillage routier actuel, et les sécuriser, notamment pour la traversée des voies routières, et bordées de petits talus pour les protéger de la circulation automobile. Il est souhaité que chaque gare dispose de garages à vélos sécurisés.

Boulevard Urbain : conçu pour relier la Francilienne (104) au port de Bonneuil et au MIN de Rungis, en traversant Chennevières, cette voie est qualifiée « d'aspirateur à camions ». Il est rejeté par un nombre important de canavérois et de leurs élus, qui craignent les nuisances sonores et la pollution atmosphérique nuisible à la santé (émission de particules fines et de gaz). De plus, Chennevières souffre déjà de 2 grandes coupures urbaines que sont la RD4 et la ligne de fret SNCF dont l'activité va s'intensifier (trains de 1km de long).
Le public estime que cette 3ème coupure urbaine disloquerait la commune.

Stationnement : la volonté délibérée de construire peu de places de stationnement aux abords des gares constitue une inquiétude pour tous ceux qui ne pourront pas bénéficier de transports en commun pour s'y rendre. Les élus refusent la construction de vastes parkings qui permettraient à des habitants venant de loin en Seine et Marne de rejoindre les gares car cet afflux de véhicules en transit provoqueraient dans leurs villes des embouteillages et de graves nuisances (bruit, pollution atmosphérique dangereuse pour la santé des habitants).

b) réponse du porteur de projet transmise dans son mémoire en réponse

Transports et mobilités

Enjeux associés aux problématiques des stationnements et des rabattements
La question des rabattements automobiles et des modes d'accès à la gare notamment depuis le nord du territoire, soulevée à juste titre par bon nombre d'habitants est au cœur des réflexions initiées par le CDT : il s'agit de mettre en œuvre une *« stratégie concertée d'amélioration de l'accessibilité à la gare depuis la partie nord du territoire, de parkings mutualisés avec les parkings commerciaux existants notamment le long de la RD4, pour structurer le rabattement vers les gares »*. Le dimensionnement et la localisation d'éventuels parkings relais, en prenant en compte l'offre en transports de surface constituent des paramètres essentiels de l'organisation du rabattement automobile. Une étude fine est en cours afin de préciser la faisabilité d'un système de parkings relais ainsi que les enjeux en matière de rabattement vers les gares, en particulier vers le pôle Bry-Villiers-Champigny.
Les habitants ont fait part, lors de l'enquête publique, de leurs souhaits de bénéficier d'une desserte bus améliorée (amplitude horaire, maillage) : le CDT fait état d'un travail conjoint

avec le STIF, la RATP et les collectivités locales ayant pour objectif de préfigurer l'amélioration des transports de surface en termes de fréquences, d'amplitude horaire ou encore d'efficacité. Il s'agit d'anticiper l'arrivée du Grand Paris Express et d'assurer le rabattement vers les gares.
Plusieurs remarques mettent en évidence le souhait que la construction de logement soit conditionnée par l'arrivée des transports et surtout par l'arrivée du Grand Paris.
Il convient de rappeler que les objectifs en matière de construction de logements sont explicités dans les PLH, ces derniers ne sont pas conditionnés par l'arrivée du réseau de transport.
L'accessibilité et la desserte des nouveaux quartiers est néanmoins essentielle : certains projets de transports collectifs permettront à court terme de participer à l'amélioration de la desserte du territoire (ex : TVM Est à l'horizon 2017).

Place et rôle de l'A4 et les nuisances générées par le trafic
Concernant le rôle et la place de l'A4 dans le territoire, le rapport final de l'étude pilotée par l'ACTEP mentionnée dans le CDT évoque différents aménagements parmi lesquels une voie à vitesse garantie (voie réservée et non pas stricto sensu un couloir de bus) positionnée au centre de l'autoroute pour les transports en commun (priorité) mais également pour d'autres modes (co-voiturage, véhicules propres…).
Cet aménagement constitue une proposition innovante et de nature prospective.
A ce titre, la traduction opérationnelle de ce concept nécessite encore d'analyser véritablement sa faisabilité technique et économique à l'échelle des usages qui sont aujourd'hui constatés et de l'évolution qu'il est réaliste de promouvoir par des réalisations concrètes et opératoires, à différentes échelles de temps.
L'A4 fait par ailleurs l'objet de travaux ayant pour objectif de protéger les riverains des nuisances sonores en réalisant plusieurs types d'aménagements (protections acoustiques, nouveaux écrans, isolations de façades).

Enfin, plusieurs contributions expriment la nécessité de créer un nouveau franchissement de l'A4. La réduction des grandes coupures urbaines à l'instar de celle générée par l'A4 est un enjeu de CDT des Boucles de la Marne. Le contrat souligne ainsi la nécessité de poursuivre les réflexions visant à trouver une solution de franchissement efficace de l'autoroute A4 dans les délais d'ouverture de la gare Bry/Villiers/Champigny.

Place du vélo dans le projet :
Nous avons été sensibles aux remarques des habitants portants sur la place des modes doux et en particulier la place des vélos dans le projet de territoire. La volonté de développer les modes doux est affirmée dans le CDT qui fait état de différents dispositifs à mettre en œuvre : aménagements dédiés le long de la RD4 en cours de requalification, stationnement aux abords des gares, développement d'un service de location libre service de vélos.
Néanmoins nous convenons que cette thématique pourrait faire l'objet de développements plus amples. Ce développement pourra faire l'objet d'un travail ultérieur avec les collectivités.

Désenclavement des quartiers
Le CDT comprend un volet rénovation urbaine fixant comme objectif de poursuivre le travail partenarial engagé à l'occasion des projets de rénovation urbaine et d'intégrer pleinement les quartiers et leurs habitants dans les nouvelles dynamiques territoriales et de développement des Boucles de la Marne. La mise en place de la loi de programmation

pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 engendrera des évolutions qui à ce jour ne sont pas arrêtées et qui consisteront à redéfinir la géographie prioritaire et à cadrer les nouveaux contrats de ville. Une première cartographie a été élaborée par le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires. Le nouveau programme national de renouvellement urbain, couvrant la période 2014-2024, permettra de poursuivre l'effort engagé sur le programme actuel (ANRU1) et d'intervenir sur des quartiers en dégradation qui n'auraient connu aucun accompagnement dans le cadre du premier programme.

c) appréciations de la commission d'enquête

La construction de la ligne 15 du GPE et son interconnexion avec les RER A et E, associé à la construction de deux nouvelles gares et des annexes techniques de réparation, remisage et poste de contrôle constituent le point fort du projet de CDT, autour duquel s'articulent les projets en matière de logement et de développement économique. Il est évident que ces projets sont indissociables, pour essayer de fixer sur place un certain nombre d'emplois, afin de sortir de la logique migratoire quotidienne Est-Ouest des salariés. L'ensemble des intervenants souhaite la mise en place de transports en commun de qualité pour amener les habitants à renoncer à prendre leur voiture. Pour atteindre cet objectif il est nécessaire de réétudier l'offre de bus, en termes de maillage, de fréquence, de régularité et d'amplitude horaire et la création de liaisons douces sécurisées.
La contre-proposition de la création d'un tramway au lieu du TCSP Altival mérite d'être étudiée, de même que la desserte du centre-ville de Chennevières, et une date d'arrivée dans cette ville avant 2020.
Le boulevard urbain suivant le tracé du TCSP Altival sur l'ex-VDO, permettant de rejoindre le Port de Bonneuil ou le MIN de Rungis en venant de la Francilienne cause de vives inquiétudes et rassemble de nombreux opposants. Il serait utile d'en réétudier le tracé.
S'agissant de la ligne 15 du GPE, il est regrettable qu'aucune carte du dossier soumis à l'enquête publique n'en indique le tracé souterrain en mentionnant la profondeur des tunnels, ce qui ne manque pas de soulever de vives inquiétudes.
Il aurait aussi été utile de matérialiser sur une carte l'implantation des voies d'accès au SMR, et les emplacements touchés par l'élargissement des voies du RER E, entre la gare des Boullereaux et la nouvelle gare de Bry/Villiers/Champigny.
La commission note que le porteur de projet indique que les objectifs de construction de logements sont explicités dans le PLH, non soumis à l'arrivée du réseau de transport. Outre que toutes les villes ne disposent pas d'un PLH (Bry), la commission fait observer que, s'agissant de la Région Ile de France, la TOL s'impose au PLH, et que la TOL organise la densification autour des nouveaux transports du Grand Paris.
Elle note aussi que le porteur du projet n'apporte pas de réponse à la desserte des nouveaux quartiers.
Enfin la commission regrette que le dossier ne comporte aucun plan de financement.

3) CONSTRUCTION

Ces très nombreuses observations concernent tout ce qui se rapporte au logement ou aux équipements associés et témoignent de la crainte du public de voir leurs villes devenir des villes dortoir paupérisées par un énorme accroissement de la population .

Observations n° 11 17 29 30 31 32 33 57 69 70 98 120 131 133 147 148 161 200 206 208 212 212 215 217 218 222 223 230 231 233 234 235 236 237 238 241 242 243 244 245 247 249 253 256 264 266 267 274 277 291 299 300 303 304 305 306 309 311 316 323 326 330 338 347 355 356 357 359 362 364 381 382 392 395 397 398 407 408 424 425 426 427 428 429 432 441 446 452 456 461 466 467 468 470 473 478 487 492 503 504 507 512 513 517 518 519 523 524 527 528 531 538 542 543 545 546 548 551 553 554 556 559 561 562 580 609 628

a) synthèse des observations du public

De très nombreuses inquiétudes se manifestent sur le thème du logement. Champigny, Villiers et Chennevières connaissent les grandes cités héritées des années 70, et les habitants refusent de voir se reproduire ce modèle qui concentre les logements sociaux et se situe à l'écart des moyens de transport et des zones d'emploi.
La construction de 6000 logements imposés par l'Etat , suite à l'annonce du 1er ministre le 13/11/14 révolte tant le public que les élus.
La demande unanime du public concerne un phasage entre la construction de logements, des moyens de transport, des équipements publics et l'implantation d'entreprises créant des emplois.
Le public refuse également que le nombre de logements créés ne fasse de leurs villes des cités dortoir qui aggraveront encore la migration quotidienne Est-Ouest des salariés, paupérisées par un tel apport de population.
Dans toutes les villes, on manifeste le souhait qu'on construise des logements de qualité accessibles à toutes les couches sociales et permettant un parcours résidentiel avec accession sociale à la propriété, pour créer une véritable mixité sociale.
La hauteur des nouveaux immeubles fait l'objet de craintes, le public est conscient que la densification se fera sur la hauteur du bâti, et ne veut pas qu'on reproduise le modèle du Bois L'Abbé. Il s'oppose à des constructions de hauteur supérieure à 8 étages, d'autres souhaitent en limiter la hauteur à 5, ou qu'on reste aux hauteurs définies dans les actuels PLU, et tous demandent de privilégier l'éco construction. A Champigny et Chennevières le public réclame un véritable centre- ville avec des commerces de bouche, un petit supermarché un marché couvert et un parking souterrain.
Le public s'interroge aussi sur le mode de calcul de la répartition des nouveaux logements entre les 4 villes.

Champigny : Le public craint que le construction de 360 logements/an pendant 15 ans ne reviennent à doubler la population actuelle : la ville aura-t-elle les moyens de le supporter ? La ville compte 42% de logements sociaux, inutile d'aggraver encore ce chiffre alors que des communes voisines sont très

au-dessous du nombre prévu par la loi (25%) ? Cet apport de population va induire la nécessité d'équipements, crèches, écoles, lycées, équipements sportifs culturels et de loisirs. Or la ville est très endettée et n'a pas les moyens de les construire.

Chennevières : la ville a très peu bénéficié de l'ANRU, on attend la rénovation du bâti ancien. Demande de préservation de l'aspect village et pavillonnaire, de limiter la hauteur des constructions et de ne pas augmenter le pourcentage déjà élevé en logements sociaux. Les équipements et les moyens de transport doivent être prêts en même temps que la livraison des logements.

Bry : Des contributeurs estiment la ville trop timide en matière de logements, très en dessous du nombre de logements sociaux défini par la loi. Le CDT devrait élargir les possibilités de construction de logements et d'équipements.

b) réponse du porteur de projet transmise dans son mémoire en réponse

La création de nouveaux équipements
L'accès aux équipements mais aussi et surtout le renforcement et le développement de l'offre en lien avec l'accroissement de l'offre de logement sont au cœur des préoccupations des habitants. Cette préoccupation est partagée par les signataires du CDT qui l'affirment aussi bien dans le titre I que dans le Titre II ou III : l'action n°24 « élaboration d'un schéma de service et équipements » vise notamment à identifier les besoins nouveaux en termes de services et d'équipements de proximité générés par cette dynamique démographique. Selon leur état d'avancement, les projets s'inscrivant dans le CDT témoignent de cette recherche d'une mixité programmatique et prévoient la construction de nouveaux équipements : quartier de gare de Bry-Villiers-Champigny, secteur de la Maillarde, ZAC des bords de Marne, quartier de gare de Champigny-Centre.

Demande d'une urbanisation modérée accompagnée d'une mixité des fonctions dans la ville
La densification sur certains secteurs est souvent perçue de façon très négative, le nombre d'étages des futurs bâtiments apparaît comme un facteur discriminant. Si la densification de certains secteurs identifiés par le SDRIF est reprise dans le CDT, ce processus se veut qualitatif : l'augmentation des droits à construire dans les secteurs stratégiques, en particulier dans les secteurs bien desservis par les transports en commun nécessite de prendre en compte le cadre de vie des habitants ; il s'agit de conjuguer intensification et maîtrise de la forme urbaine et de favoriser la qualité environnementale des constructions.
Le projet de CDT ne saurait se réduire à un objectif de construction de logement : la recherche d'une mixité des fonctions, la volonté de parvenir à équilibre habitats/emplois sont affirmés dans le contrat : Titre I (logement et cadre de vie : conjuguer mixité et solidarité).

Le mode de calcul des objectifs de construction de logements par commune
Le CDT reprend les objectifs énoncés par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 sur le Grand Paris en matière de relance de l'offre de logement en Île-de-France : objectif de construction de 70 000 logements par an en Île-de-France. Cet objectif est ensuite

décliné, cette déclinaison est appelée territorialisation de l'offre de logement. Les services de l'Etat assurent la déclinaison par commune de cet objectif de construction : la répartition de l'effort de construction de ces logements de manière équitable par commune repose sur une connaissance fine du potentiel de développement des territoires tenant compte à la fois des critères d'attractivité (dessertes en transport en commun ferré, potentiel foncier urbanisable, territoires prioritaires (ex :OIN), attractivité économique du territoire) et des facteurs limitant (contraintes d'urbanisme significatives au regard de la construction de logements - risques inondation, sites SEVESO, plans d'exposition au bruit). Parce qu'ils constituent un maillon essentiel dans la chaîne de production de logements, les élus sont tenus informés de ces objectifs notamment dans le cadre des portés à connaissance élaborés lors des révisions de PLU.

c) Appréciation de la commission d'enquête

Le public constate avec satisfaction la volonté de développer l'Est de la Région Ile de France, jusqu'ici délaissé au profit de l'Ouest, avec notamment l'arrivée du métro, la ligne 15 du futur GPE et la création de 2 gares et des interconnexions sur le territoire du CDT. Mais une réelle inquiétude s'est manifestée au cours de l'enquête concernant la mise en place des moyens (services publics et infrastructures) en même temps que la construction de logement sur l'ex-VDO.
Le logement et l'habitat représentent, un enjeu majeur pour les populations, le souhait du CDT de densifier autour des nouvelles gares, comme le prévoit la TOL, engendre des craintes.
La commission prend acte de la demande de la population de ne pas construire au-delà d'une hauteur raisonnable, inférieure à 8 étages.
La Commission estime que c'est à ces conditions que le projet de densification urbaine envisagé sera viable et supportable par la population.
Les intervenants refusent avec véhémence, la création de logements sociaux dans des tours comme dans les années 1970. Ils perçoivent la nécessité de construire du logement social, mais diversifié et de qualité en location et en accession à la propriété, permettant un parcours résidentiel de qualité, en adéquation avec les besoins des populations et à l'arrivée des nouveaux transports en commun.
La demande de ne pas augmenter le pourcentage de logements sociaux à Champigny (42%), Villiers (30%) et Chennevières (25%) revient en leit-motiv, la crainte qu'un tel apport de population ne bloque le parcours résidentiel et ne paupérise des villes déjà lourdement endettées est clairement exprimée, ce à quoi souscrit la commission.
Les habitants des zones pavillonnaires qui ont consenti de lourds efforts financiers pour fuir la densité parisienne s'inquiètent à juste titre et soulignent que les zones pavillonnaires participent au maintien du couvert végétal et à la protection des espaces naturels, avec des espaces verts et des collines arborées.
Si la nécessité de construire des logements apparait clairement dans le SDRIF, sa déclinaison dans les CDT n'apparait pas clairement au public qui compare sa situation avec des villes proches et se sent sacrifié.
Une communication globale sur la répartition dans la région Ile de France des 70.000 logements prévus par an dans la Région serait nécessaire.

Par ailleurs, la commission note que les thématiques du logement, des équipements, des transports et du développement économique sont intimement liées et qu'il serait dangereux d'avancer plus vite dans le volet logement que dans les autres.

4) ENVIRONNEMENT

Les questions liées à l'environnement sont fort nombreuses. Les habitants évoquent en préalable un cadre de vie qui en l'état n'est pas satisfaisant, ce qui est confirmé par le CDT car les espaces verts ont diminué de 30 % ces dernières années (p. 19 §3). Mais, ils estiment que de améliorations pourraient être apportées et font des contre-propositions.

Observations n°
176 205 228 244 245 251 270 271 272 273 277 292 296 302 313 316 330 343 346 348 358 372 376 380 388 389 390 391 397 402 415 416 417 445 450 457 460 462 466 467 474 476 479 482 483 484 485 489 490 491 493 510 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 555 560 569 571 572 573 574 575 576 601 610 611 612 613 614 615 618 619 620 626 sont résumées dans le tableau ci-après

a) synthèse des observations du public

à Bry

Le public estime qu'il est urgent de protéger l'existence des jardins potagers encore cultivés, surtout ceux situés en zone inondable. Cette protection figurait dans l'accord cadre de 2012 (p. 26 chapitre 4.7 dernier §).
Ce maintien est particulièrement indiqué pour des raisons générales de réduction de la vulnérabilité de la zone SDRIF volume 2 pp.114, 115 et 162.

Il note aussi l'insuffisante protection des bords de Marne, p.19, particulièrement devant les îles de la Marne à Bry (îles d'Amour et du Moulin) qui ne sont jamais évoquées, alors que les autres îles présentes sur le territoire de Champigny et de Chennevières le sont.

De même, il relève qu'aucun nouvel espace vert n'est prévu à Bry, qu'il n'existe aucune fiche-action à ce sujet (pourtant le square de Lattre de Tassigny est de taille réduite, pas d'espace de repos en direction des bords de Marne pour les personnes âgées, un square en partie basse de la ville, en zone inondable pourrait répondre aux besoins d'aire de jeux pour les enfants).
Et la trame verte prévue sur le schéma p 46 n'apparaît pas sur la fiche action 50.

Le public considère que la construction d' une résidence hôtelière et de bureaux en zone inondable accentuera la vulnérabilité de cette zone (SDRIF volume 2 pp.114, 115 et 162) et indique que « *dire qu'une digue peut protéger des inondations, c'est confondre protection et prévention. Le PPRI est un plan*

de prévention et non pas de protection. Il s'agit donc d'un mauvais calcul financier car toutes les protections doivent être régulièrement entretenues ».
Il demande la réécriture de la fiche n°20.

Il relève que la trame verte « *continuité herbacée majeure* » à Bry (p. 46) évoque un cheminement illusoire. « *La réflexion doit se poursuivre afin de trouver un réel cheminement de substitution au regard de la « pauvreté des trames écologiques entre « Marne et plateau* » (p. 19 §3) ».

Il s'interroge aussi sur le mode de production d'énergie locale pour les logements futurs à Bry. Géothermie, photovoltaïque, incinération d'ordures ménagères, réseaux de chauffage collectif ? et sur ce que recouvre le site d'intérêt écologique au niveau des Maisons-Rouges (aucune fiche-action) schéma p. 46.

Il suggère enfin de construire conformément à l'objectif indiqué page 30, et de faire apparaître le désir de protection de « l'agriculture urbaine » à travers les « jardins potagers partagés » plutôt qu'une agriculture urbaine sur les toits

A Champigny,

Le public relève que les nouveaux projets ne respectent pas le cadre de vie et la santé des campinois.
La pollution atmosphérique et sonore et embouteillages, déjà présents, seront accentués par la densification et l'augmentation de la population.
Il note qu'aucun espace vert supplémentaire n'est prévu et regrette la suppression d'une partie du parc du Tremblay dans une zone déjà extrêmement urbanisée.

Il demande que le calme soit préservé pendant les travaux pour la réalisation de la ZAC mais aussi pour la construction de ligne 15 et estime que la profondeur du tunnel doit être de -30 m pour éviter tout mouvement de terrain et éventuelles vibrations.

Il s'interroge sur l'emplacement du couloir vert le long du talus SNCF à Champigny, sur la trame verte pour la VDO, sur l' éventuelle trame verte entre le parc du Plateau et le village parisien et sur l'emplacement du parc Delaunay.

Il questionne le responsable projet sur l'endroit où le ru de la Lande sera dépollué et sur la compatibilité avec le SDRIF de la construction envisagée en zone inondable.

A Chennevières,

Le public estime qu'il y a lieu de remédier à la saturation routière de la ville aux heures de pointe *« la rue limitrophe à Ormesson est le déversoir des voitures allant à Rungis, le trafic est intense* » mais redoute la création d'un boulevard urbain qui couperait la ville de Chennevières en deux, créant une pollution et des nuisances inacceptables (bruit multiplié par trois, pollution atmosphérique quadruplée), et deviendra un « véritable aspirateur à camions ».

Il souhaite que les atouts environnementaux de Chennevières soient préservés : la ville est en zone périurbaine, ceinture verte de l'île de France, à majorité pavillonnaire. Cette spécificité doit être maintenue avec un habitat pavillonnaire et collectif de qualité (R+3 max) dans un environnement d'espaces verts ouverts à tous, de nouveaux jardins publics, le maintien de l'aspect rural de la Plaine des Bordes avec le parc départemental et les jardins partagés à Chennevières.
Il demande qu'une trame verte accompagne le TCSP pour favoriser les circulations douces, que les rives de Marne soient accessibles à pied, en conformité avec la loi littoral, et qu'elles soient propres alors qu'elles sont actuellement pour partie privatisées.

Il suggère la restauration du chemin de Presles, du chemin de la Queue en Brie en piste piétonne et cyclable et estime que Chennevières doit devenir un modèle d'éco-construction .

Il s'interroge sur le devenir des espaces agricoles de la zone de la Maillarde, note qu'une liaison verte du « bec du canard » jusqu'au Parc du Plateau est étudiée.

Il demande que les nuisances conséquentes liées au développement de la ZI (pollution, poussières permanentes, bruit, odeurs à moins de 300 m des habitations) soient traitées :

- retour de la Sté BIR sur ses anciennes emprises, sans possibilité d'extension
et avec révision des baux, et que cette parcelle reconquise soit destinée à la création d'espaces verts

- création d'une zone tampon entre la ZI et les habitations sur le principe d'une colline arborée (merlon) ou d'un écran anti-bruit, entre la zone industrielle et la quartier pavillonnaire du Belvédère pouvant servir de parc public et pour la bio-diversité.

- la ZI doit être réservée à des entreprises non polluantes

public considère que le CDT ne respecte pas la directive 2001/42/CE du Parlement européen relative à l'évaluation des incidences de certains plans sur l'environnement :

- absence d'une analyse de la plaine des Bordes alors que les projets envisagés concernent des zones humides (fiche-action n°19)

- absence de données sur la qualité écologique des zones dévolues à l'urbanisation (faune et flore protégés ne sont pas répertoriés)

- absence de justification pour l'artificialisation de dizaines d'ha et la suppression d'espaces agricoles, qui semblent incompatibles avec le SDRIF

- la continuité écologique sur l'emprise de l'ex VDO n'est pas décrite : *« il eut fallu localiser les secteurs réservoirs de biodiversité et étudier les moyens de les relier avant même d'envisager les projets d'implantation de logements, zones industrielles »*

A Villiers,

- Le public s'interroge sur l'incidence qu'aura l'implantation de bâtiments sur la ZNIEFF de la Bonne Eau.

Le public estime que les orientations vont à contre-courant des notions de protection de l'environnement et du cadre de vie ; que le projet ne semble pas en état d'avancement suffisant pour être poursuivi en l'état et qu'une révision du CDT est nécessaire afin qu'il respecte le cadre de vie des habitants.
Globalement, l'intégration environnementale est considérée par le public comme le point faible du CDT.

Sont souhaités :

- des propositions concrètes pour les trames vertes indissociables de la trame bleue

- la préservation des espaces verts autour du site de la future gare des 3 communes et le développement de mode de circulation douce pour y accéder (actuellement très dangereux pour les deux roues non motorisés)

- un chemin piétonnier et cycliste reliant l'av M Thorez au parc départemental du Plateau à Champigny

- la création de talus à côté des pistes cyclables

- la limitation de la vitesse à 30 sur l'axe de la VDO

- le verdissement des bords de l'A4

- l'espacement dans le temps et dans l'espace des divers projets (tel que formulé par l'Autorité Environnementale en p. 18) afin de gêner le moins possible la vie quotidienne des habitants

- le traitement des nuisances des chantiers avec des bases vie les plus propres possibles et l'utilisation des transports en commun par les équipes chantier

- la création d'une passe à poissons et à canoës au niveau du barrage de Joinville/Champigny ; d' un centre équestre poney dans les espaces des Bordes

- la mise en valeur des matériaux bio-sourcés et la constitution d'une vitrine des nouveaux matériaux et procédés constructifs (fiche-action 15)

- La localisation des arbres remarquables

- La prise en compte du futur SAGE

b) Réponse du porteur de projet transmise dans son mémoire en réponse

Environnement

Observations sur le « non respect de la directive 2001/42/CE du Parlement européen relative à l'évaluation des incidences de certains plans sur l'environnement » (416), la mauvaise appréciation des enjeux (417), les risques et nuisances générées par les projets (292 et divers cf annexe) :

Le projet de CDT a été soumis à une démarche d'évaluation environnementale et a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, selon les dispositions de la directive 2001/42/CE du Parlement européen relative à l'évaluation des incidences de certains plans sur l'environnement.
Les dispositions de la directive pour les plans et programmes autres que les documents d'urbanisme ont été introduites aux articles L.122-4 et suivants et R.122-17 et suivants du code de l'environnement.
Dans son avis, l'autorité environnementale du CGEDD a émis un certain nombre de recommandations sur la qualité du rapport environnemental, mais pas la régularité de la démarche au regard de la directive n'a pas été remise en cause. Par ailleurs, le rapport environnemental est complet.

L'évaluation environnementale est une démarche continue, itérative et progressive, qui consiste à intégrer les enjeux environnementaux et sanitaires tout au long de la préparation d'un projet, d'un plan ou d'un programme et du processus décisionnel qui l'accompagne : c'est une aide à la décision. Conduite sous la responsabilité du maître d'ouvrage ou du porteur de projet, elle rend compte des effets prévisibles et permet d'analyser et de justifier les choix retenus au regard des enjeux identifiés.
Elle est proportionnée aux enjeux environnementaux et au projet.

L'article L-122-6 du code de l'environnement précise ainsi que « Le rapport environnemental contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur. »
L'évaluation environnementale intervient en effet à deux niveaux :

- stratégique, avec l'évaluation des plans et programmes dont les orientations ou les déclinaisons sont susceptibles d'avoir une influence sur l'environnement,
- opérationnel, avec l'évaluation des projets, travaux, aménagements et activités dont les impacts environnementaux doivent être maîtrisés.

La plupart des observations pourront trouver leur réponse lors des étapes ultérieures de mise en œuvre des projets du CDT, notamment lors de l'évaluation environnementale

des projets.
C'est le cas notamment des risques et nuisances en lien avec les chantiers, le bruit, la pollution, mais également pour la prise en compte, à une échelle plus adaptée, des enjeux liés à la biodiversité et aux continuités écologiques, du patrimoine, du paysage, de l'eau, etc.

Dès lors, conformément au code de l'environnement, la décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public.

Les documents d'urbanisme des communes concernés par le CDT rentreront également le cas échéant dans le champ de l'évaluation environnementale lors de leurs évolutions ultérieures.

Enfin, l'article L 121-1 du code de l'urbanisme précise les objectifs que doivent viser les documents d'urbanisme, qui ont été régulièrement renforcés en matière d'environnement. Ils doivent également prendre en compte le SRCE.

c) appréciations de la commission d'enquête

La commission note :

- l'indigence du volet environnemental : la démarche « Eviter-Réduire-Compenser » ne semble pas aboutie. Ainsi, l'intégration environnementale ne semble pas avoir été étudiée en amont des projets, notamment pour les trames vertes et bleues, et l'articulation du volet environnement avec les volets transport et logement n'apparaît pas clairement.

- le déficit en espaces verts s'est creusé mais la création de nouveaux espaces (square…) n'apparaît pas

- l'absence de données sur la qualité écologique des zones dévolues à l'urbanisation

- les constructions en zone inondable, incohérentes avec le SDRIF

- les pollutions nuisibles à la santé (particules fines, bruit) du fait notamment du futur boulevard urbain à Chennevières.

- La demande de prise en compte des jardins potagers, véritable agriculture urbaine et du respect des espaces agricoles existants (plaine des Bordes) comme le préconise le SDRIF.

5) DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Sous ce thème sont regroupées les observations relatives au développement économique en général, à l'implantation d'entreprises, aux emplois et à la formation.

Observations n°
210 221 224 227 229 232 248 252 255 259 262 265 278 318 319 324 326 327 363 383 396 397 398 400 401 402 403 404 408 409 430 463 497 521 522 524 527 531 537 543 544 582 593 599 601 615 625

a) synthèse des observations du public

L'un des objectifs du CDT est la création d'emplois pour développer l'est de la Région Ile France, en tendant vers le rapport emploi/ habitant de 1/1. Cet objectif fait l'unanimité, le sous-emploi étant fort sur ce territoire, transformant les villes en villes-dortoir.
Le public s'interroge sur les moyens dont disposera l'Etat pour inciter les entreprises à s'installer sur le territoire du CDT des Boucles de la Marne, plutôt que dans les autres territoires de CDT de la Région Ile de France et autres opérations plus proches de Paris.
Il est prévu la création de 15 à 17.000 emplois, mais le public s'inquiète de la réalisation effective de cet objectif, des moyens mis en œuvre par l'Etat pour le réaliser. La question ne sera pas résolue avec la création des 450 emplois du SMR et du CCC qui sont pour l'instant les seuls réellement annoncés.
La crise est là, et partout les entreprises suppriment des emplois.
Le CDT prévoit la création d'au moins 1000 emploi/an, or il n'en a été créé que 200 au cours des 10 dernières années ; par exemple, la fiche 13 annonce pour Chennevières une potentialité de 800 emplois nouveaux.
La proximité avec le cluster « ville durable » Descartes et le pôle scientifique et technique Paris-Est incite à penser que les entreprises qui pourraient s'installer sur le territoire du CDT seraient plutôt spécialisées dans ce secteur d'activités.
Mais le doute sur l'atteinte des objectifs annoncés est très fort et le public craint que ce soient plutôt des logements que des entreprises créant des emplois qui soient implantés sur les terrains de l'ex-VDO appartenant à l'Etat.
Par ailleurs l'idée d'implanter des entreprises dont l'activité crée des nuisances au voisinage (bruit…), ou polluent (odeurs, poussière, particules) provoque un rejet.
Il est également souligné l'incohérence de projets (Eco Centre, à Chennevières) de nature à mettre en difficulté une entreprise existant depuis 75 ans au centre de Chennevières (Stores Blin Verger) participant à l'économie locale, l'emploi et la formation dans le secteur des économies d'énergie.
Le besoin en formation est souligné, tant en formation professionnelle (Lycée technique) qu'en formation supérieure, pour offrir aux jeunes de la région des emplois pérennes, afin d'éviter d'aggraver les migrations quotidiennes de l'est parisien vers l'ouest.
De plus, le public souhaite la création de commerces de bouche de proximité et de marchés, dans le cadre de la revitalisation des centre-ville et la

réduction du parc automobile qui rend plus difficile pour les usagers le recours aux grands hypermarchés régionaux.
Le développement numérique devrait être ajouté sur la fiche-action n° 17.

b) réponse du porteur de projet transmise dans son mémoire en réponse

<u>Développement économique</u>

Emploi
Les observations émises lors de l'enquête publique, portaient, pour une grande part, sur l'accès à l'emploi.

C'est l'un des objectifs phares de la démarche qui est portée avec les collectivités. L'amélioration du taux d'emploi sur le territoire sera permise par la priorité donnée à l'activité économique, en particulier autour des gares et sur le secteur de la VDO.

Les partenaires ont souhaité, dans le cadre du CDT mettre l'accent sur les filières de la ville durable et en particulier sur les domaines de l'éco-construction et de l'éco-mobilité en lien avec le futur site de maintenance et de remisage de la société du grand Paris qui sera situé à Champigny-sur-Marne.

Si le développement économique constitue bien la priorité du contrat, une attention particulière est et sera portée à l'équilibre avec la construction de nouveaux logements.
La démarche CDT a pour objectif de combiner les différentes fonctions urbaines et en finir avec les zones monofonctionnelles, symptomatique des années 1960.

Formation
Les contributions portant sur le développement économique touchaient également aux enjeux de formation sur le territoire, condition première d'accès à l'emploi pour de nombreux habitants.

L'objectif des partenaires de projets est de s'appuyer sur des structures de formation sur le territoire, en lien avec le SMR par exemple mais aussi de tisser des liens plus forts avec les deux grands pôles universitaires situés aux franges du territoire projets : Créteil et la Cité Descartes.

Ce CDT s'inscrit dans un ensemble plus vaste, celui du cluster de la ville durable qui met en relation les CDT de l'est parisien. Ce cluster trouve son épicentre avec la cité Descartes qui regroupe près de 1500 chercheurs dans les domaines de la ville durable. La meilleure articulation entre le CDT et la cité Descartes (qui seront séparés d'une seule station de métro) constitue un enjeu majeur pour l'Etat et les collectivités.

c) Appréciation de la commission d'enquête

Le CDT place le développement économique comme une priorité sur ce territoire où le sous-emploi est important. Le rapport emploi / habitant est très déficitaire sur l'actuel territoire du CDT (hormis Chennevières où il est actuellement de 1/1).
Le rééquilibrage des emplois vers l'Est de l'Ile de France est une nécessité soulignée par tous.
Cependant l'espace dévolu à l'implantation d'entreprises sur le territoire reste bien faible si on se fie à la carte figurant à la p60 du CDT.
Mais la crainte la plus importante réside dans la difficulté d'attirer des entreprises pouvant créer tout l'éventail des emplois nécessaires au développement économique du territoire, compte tenu de l'attractivité d'autres pôles de la région et de la difficulté des entreprises en période de crise.
Il semblerait que le prix de cession des terrains de l'ex-VDO par l'Etat, dans des délais rapides, puisse jouer un rôle de levier s'il est suffisamment attractif pour ces entreprises, mais il manque encore les infrastructures viaires et les équipements. L'offre aux entreprises, pour être concurrentielle, doit inclure les transports, les services, les logements et les équipements publics.
En milieu urbanisé, il est souhaitable de s'assurer que les futures entreprises ne développeront pas d'activités nuisibles à la qualité de vie et à la santé des habitants (bannir les activités bruyantes, polluantes, produisant des odeurs et des poussières ou particules fines).
Par ailleurs, compte tenu du nombre de logements prévus, le rapport emploi/habitant court un risque d'être encore plus déstabilisé.
Toutes les villes du CDT insistent sur la nécessité de redynamiser les centre-ville, avec des commerces de bouche de proximité, une halle pour le marché comportant un parking en sous-sol. Là encore, il va falloir imaginer une offre de nature à attirer des commerçants et à assurer leur stabilité.
Lorsque des opérations immobilières importantes sont prévues, il convient de vérifier préalablement qu'elles ne portent pas préjudice à des entreprises locales créatrices d'emploi, d'économie et participant à la formation professionnelle (cas de l'entreprise Stores Verger-Blin à Chennevières).
Enfin, les différents acteurs soulignent le besoin de formations y compris supérieures à ne nouveaux métiers, sur place, et à proximité des entreprises.

6) PATRIMOINE

Observations n° 226 344 345 380 388 391 437 438 440 448 463 515 570 591 603 615 616 617 638

a) synthèse des observations du public

A Bry sur Marne il semblerait que tous les biens relevant d'une protection patrimoniale n'aient pas été recensés, notamment le gymnase Léopold Bellan (inscrit en 2008 à l'inventaire des Monuments Historiques), qui nécessite une restauration urgente, ainsi que d'autres établissements venant de Léopold Bellan, et des maisons à l'architecture typique, ayant été recensées dans un ouvrage paru en 2007.

Il est proposé de faire la promotion du patrimoine naturel des boucles de la Marne (fiche-action 52) et de sauvegarder le paysage des bords de Marne, par une mesure type AVAP, à Bry et Champigny, sous les deux dimensions, naturelles et architecturale qui sont les bases de la préservation du cadre de vie.

A Bry, le patrimoine naturel représenté par les iles d'Amour et du Moulin et les berges de la Marne ne figure pas dans le CDT alors que les iles de Champigny sont prises en compte. Une fiche-action pourrait leur être consacrée.
De même, la « Bonne de Bry », variété de prunes considérée comme un fruit exceptionnel par les spécialistes, devrait être mentionnée alors que le SDRIF (vol.5 p. 105) indique la nécessité de « préserver une part significative des vergers »
Enfin, il manque une information sur les arbres remarquables, notamment à Bry.

A Chennevières, l'église Saint Pierre (XIII° siècle) n'est pas mentionnée dans le CDT, et son état nécessite également des travaux de restauration dont les associations de sauvegarde n'ont pas les moyens.
Une association regroupant 70 propriétaires des berges bordant leur propriété souhaite conserver ce privilège, alors que d'autres invoquent la loi littoral pour en exiger l'abandon afin de permettre aux piétons de se promener librement.

b) réponse du porteur de projet transmise dans son mémoire en réponse

Patrimoine
Plusieurs contributions portent sur la nécessité de disposer d'une vision globale sur les équipements et politiques culturelles des communes partenaires du CDT.

C'est précisément le but du groupe-projet culture des Boucles de la Marne (fiche 43) qui doit permettre de dresser un diagnostic culturel à l'échelle du CDT et d'améliorer les synergies entre les offres de chacune des communes.

Ces projets seront menés en partenariat avec la DRAC Île-de-France.

c) Appréciation de la commission d'enquête

S'agissant du patrimoine bâti, la commission prend acte que le groupe-projet culturel décrit fiche 43 dressera un diagnostic culturel et que les projets seront menés en partenariat avec la DRAC.

Pour ce qui est du patrimoine naturel, les iles de la Marne situées sur les territoires de Chennevières et de Bry devraient être protégées au même titre que celles de Champigny. Les berges de la Marne doivent être protégées (risques d'inondation) et ouvertes au public piéton.
Ce point pourrait faire l'objet d'une fiche-action spécifique.

7) SATISFACTION

Certaines personnes ont tenu à exprimer leur satisfaction sur le projet de CDT, notamment en ce qui relève des emplois, du rééquilibrage de la Région et de l'amélioration de l'offre de transport

Observations n°
213 240 246 254 255 258 279 307 308 320 321 327 360 361 365 366 406 419 421 501 502 505 506 511 531 532 533 547 584 589 590 591 592 539 594 596 597 600 602 628

8) AUTRES OBSERVATIONS

- 8.1 Pertinence du projet au regard des investissements

Le public s'interroge sur les répercussions financières pour les ménages et les entreprises alors que les charges augmentent de tous côtés.
Il demande que les coûts soient maîtrisés et qu'ils ne donnent pas lieu à de nouvelles hausses d'impôts ou la création de nouveaux impôts ou taxes.
Il s'interroge sur la pertinence du projet au regard d' investissements très coûteux pour « *faire des gens malheureux (stress, perte de temps, d'énergie , alors que investissements bien moindres ont pu réveiller Dijon, Reims, Tours, Amiens, Le Mans en créant de l'emploi et ce qui va autour.* »

- 8.2 Gouvernance du CDT

Le public observe que les strates multiples de gouvernance sont coûteuses avec une efficacité discutable mais qu' un travail transversal peut contribuer à la réussite du CDT, celui-ci ayant toute sa place dans la métropole du Grand Paris.
Certains proposent d' élargir le périmètre du CDT afin de mutualiser les moyens, d'autres estiment que Bry n'a rien à faire dans ce CDT car son voisinage habituel est Le Perreux et Nogent.
Les habitants voient la nécessité d'un dialogue entre l'Etat et les villes pour des cessions gratuites des terrains de l'Etat (ex-VDO), s'interrogent sur les engagements financiers d'organismes non signataires du CDT.

9) OBSERVATIONS HORS-SUJET

Observations ne relevant pas du cadre de l'enquête publique sur le CDT mais le plus souvent du PLU ou PLH, quand ce n'est pas de l'utopie ou de la plus pure fantaisie.

Observations n°
2 4 5 6 7 8 10 16 23 24 34 36 37 38 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50
58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 71 72 73 74 75 79 80 81 82 83 84 85 86
87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 99 100 101 102 104 105 107 108 109
110 112 113 114 115 116 117 118 119 122 123 124 125 126 127 128 129
130 132 134 135 136 138 139 140 141 142 143 144 146 149 150 151 152
155 156 157 159 160 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173
174 175 178 179 180 181 182 183 184 186 190 191 192 194 195 196 197
198 199 202 203 219 225 263 627

Observations portées sur les registres par des associations

Outre les habitants ayant notifié leurs observations en leur nom propre ou en leur qualité d'élus, plusieurs associations ont fait valoir les observations de leurs adhérents :

A Bry sur Marne :

-ASL (Association Syndicale Libre des industriels embranchés du parc de Paris-Est)
-Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »

A Champigny sur Marne :

-Association « les Boucles de la Marne »
-groupe des écologistes de Champigny
-Association pour la défense du quartier des Simonettes
-Association Sauvegarde village parisien

A Chennevières sur Marne

-Association « Nos berges »
-Association Rassemblement citoyen canavérois/ Club Chennevières demain
-Association Environnementale Robin des Bois
-Association CEDRE

De plus, une pétition défavorable au projet en l'état (émanant de la municipalité, via le document distribué dans toutes les boîtes à lettres) a rassemblé 113 signataires de coupons-réponse.

Sur le CDT en général

-Association RENARD
-Association « Partage Ta Rue 94 »

Ces associations développent de manière détaillée les motifs de leur hostilité au contrat de développement territorial envisagé.

Après avoir analysé ces observations, et tiré une synthèse des objections suscitées par le projet, nous observons en particulier l'aspect controversé du projet Altival, qui ne desservira Chennevières que dans une deuxième phase (après 2020).

Hors, le prolongement de cette ligne pourrait contribuer à désenclaver la ville de Chennevières et surtout les habitants désirent que les flux de circulation soient mieux régulés.

Enfin, ceux-ci considèrent que le développement de leur ville avec de nouvelles entreprises et de nouveaux logements ne peut se concevoir qu'avec des moyens de transport adéquats et concomitants.

La commission retient de ces observations :

- qu'elles sont défavorables pour la majorité d'entre elles, de nombreuses réserves ayant été émises par les associations.

- qu'elles sont motivées par le souci d'améliorer mais aussi de préserver le cadre de vie existant.

- que plusieurs éléments seront encore précisés dans les projets opérationnels qui seront soumis à de nouvelles enquêtes publiques, le CDT définissant la stratégie globale.

- Qu'elle ne peut qu'acquiescer face au bien-fondé des observations, au regard de la nature et de l'ampleur du projet.

C-2 Observations émanant de la concertation

Les élus ont principalement communiqué sur le projet au moment des élections municipales.

Le contrat de développement territorial a été finalisé juste avant l'enquête et n'a fait l'objet d'aucune communication avant le début de l'enquête publique.

- La commission regrette que la concertation ait été aussi faible en amont et considère que l'enquête publique a constitué pour l'ensemble du territoire du CDT le moyen majeur qui a permis au public de faire valoir ses observations.

C-3 L'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), daté du 9 avril 2014, porte sur la qualité de l'évaluation environnementale.
Cette évaluation environnementale a été produite le 17 décembre 2013 par Mme Catherine Chevauche du bureau d'études SAFEGE-URBAN ECO sis 15 rue du Port 92000 Nanterre.
L'autorité environnementale note que la valeur ajoutée du présent CDT semble concerner l'accélération des projets et la facilitation d'un partenariat entre des communes peu habituées à travailler ensemble.

Elle estime que :

- Sur le territoire, tous les projets ne sont pas géographiquement positionnés.

- La justification du parti retenu et les solutions de substitution raisonnables ne sont pas apportées. Quand les choix sont faits, les alternatives au parti retenu ne sont pas évoquées. Or, le public devrait pouvoir comprendre ces choix.

- L'évaluation environnementale ne met pas clairement l'accent sur les enjeux environnementaux que sont :

- la consommation d'espaces naturels : un début de réponse quantitative est apportée (108 ha seraient artificialisés) mais elle est insuffisante car on ignore quelle est la valeur écologique de ces hectares concernés

- la densification urbaine

- la gestion des risques liés à l'eau (ruissellement et inondations)

- les bénéfices environnementaux de l'atteinte des objectifs de la Territorialisation de l'Offre de Logements (TOL). Cette amplification de la construction de logements crée une rupture avec ce qui existe. Produira-t-elle une équité environnementale pour les habitants en termes d'accès aux espaces verts, de réduction du bruit et de la pollution ?

- la bonne gestion environnementale des projets locaux : Il serait souhaitable que des associations de protection de l'environnement rejoignent le comité de pilotage élargi afin que le public puisse appréhender ce qui se passe, ce qui est conforme ou non et de participer aux mesures correctrices. De plus, au moment de la rétrocession des terrains par l'Etat, celui-ci pourrait émettre un cahier des charges environnemental performant sur les aspects physiques et humains pour le mieux-vivre sur ce territoire de projet.

➢ **La commission souscrit à cet avis** au motif que certaines actions présentent un degré de précision faible quant aux moyens à mobiliser. De plus, la hiérarchisation des projets fait défaut. De ce fait, il semble difficile d'évaluer les incidences du projet sur l'environnement et de savoir si elles sont proportionnées, eu égard aux différents sites d'implantation du projet.

C-4 L'avis des Personnes Publiques Associées

Le projet de contrat de développement territorial a été soumis aux Personnes Publiques Associées.

- **Le Président du Conseil Régional d'Ile de France** a rendu un avis favorable avec des recommandations sur le volet environnement, le 30 janvier 2014.

- **Le Président du département du Val de Marne** a donné un avis favorable le 29 avril 2014, recommandant, au titre de sa compétence en matière de transport, la cession gratuite au département du foncier Etat de l'ex-VDO afin de réorganiser le rabattement tous modes (bus et avenue urbaine) vers la gare des 4 communes, dans un calendrier identique à celui de la mise en service de la ligne 15.

- **L'association des maires d'Ile de France**, n'a pas donné sa réponse dans le délai des deux mois : sa décision est réputée favorable

La commission retient de ces observations émanant de la Région et du Département:

- qu'ils sont **favorables** au projet de CDT

- que les observations sont motivées par la nécessité d'un rééquilibrage régional retenu par le SDRIF et l'opportunité des emprises foncières de l'ex-VDO comme « levier au service du projet de territoire »

- que ces avis sont favorables, dans la mesure où les préoccupations environnementales et l'organisation du rabattement en direction des gares du Grand Paris Express sont prises en compte.

C-5 Avis des Personnes Publiques Consultées

- **Paris Métropole** en date du 11/03/2014 a rendu un avis favorable

- **L'Atelier International du Grand Paris** en date du 21/02/2014 a rendu un avis qui semble aussi favorable.

C-6 Avis de la DRIEA, des Maires et du Président de la Communautéd'Agglomération du Haut du Val de Marne

La Commission a souhaité connaître le positionnement de la DRIEA (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement), des Maires des communes concernées et Président de la Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne.

En effet, seuls les avis écrits des personnes publiques associées (ou consultées) ont été joints au dossier d'enquête.

C-6-1 Avis de la DRIEA

Les questions techniques ont été abordées principalement avec le Directeur de la DRIEA : dates prévues pour la mise en service d'Est TVM et d'Altival ; avancement du projet de requalification du pont de Nogent et de l'étude sur le nouveau franchissement de l'A4.

Il estime que l'intérêt public du CDT est la contractualisation, assurant une fiabilité de l'engagement des parties, avec pour condition la réalisation du Grand Paris Express à savoir les infrastructures de transport et la gare d'interconnexion sur l'ex-VDO qui aura des conséquences marquantes pour le territoire.

C-6-2 Avis du Maire de Bry sur Marne

Pour la municipalité, l'intérêt majeur du projet est le développement économique, et l'implantation d'entreprises, jugés prioritaires par rapport à la construction de logements, car Bry sur Marne souffre d'un déficit d'emplois.

De même, le franchissement de l'A4 pour faciliter l'accès à la future gare des trois communes est attendu afin d'en faciliter l'accès aux habitants de Bry sur Marne.

Enfin, le projet culturel, touristique, économique et de formation autour de la propriété Daguerre, qui vise à donner une identité autour d'un pôle « lumière et photographie » a été pris en considération, ce qui répond aux souhaits de l'Elu.

L'Elu indique aussi que le contrat est un bon moyen de discussion avec l'Etat sur la question des logements ou des transports.

Mais il présente un intérêt limité car sa commune ne bénéficiera qu'à la marge de la future gare et dépendra dans un avenir proche d'un autre territoire de projet qu'est le futur regroupement émanant de l'ACTEP (Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien)

C-6-3 Avis du Maire de Champigny sur Marne

Lors de notre rencontre avec M. le Maire de Champigny sur Marne, nous avons noté sa volonté de ne pas retarder le volet transport jugé prioritaire.

Le développement économique fait aussi consensus.

Enfin, le projet de développement territorial est jugé comme « un bien commun » avec des opportunités qui lient les villes.
Pour exemple, le secteur du Bois-l'Abbé compte 9 000 habitants sur Champigny et 3 000 sur Chennevières. Il est en cours de rénovation urbaine et verra la réalisation d'une piscine unique pour ces deux villes.

Il estime que plusieurs points devront être éclaircis afin de ne pas fragiliser le projet :

-l'incohérence, dans le texte, au sujet des engagements liés au logement pour Chennevières (183 logements par an (parfois 153) dans le CDT, mais aussi 700 logements par an pour le PLH de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne qui deviennent 1000 logements par an pour la TOL (Territorialisation de l'Offre de Logement).
Pour information, 655 logements par an sont prévus pour Champigny, Bry et Villiers.
Cette incohérence notée dans le contrat lui-même est l'un des risques potentiels de retrait de Chennevières (et par conséquent de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne) qui doit être traité, afin que les autres communes ne soient pas pénalisées par ce retrait.

-l'impact potentiel des voies SNCF élargies, dans le secteur de la gare Bry/Villiers/Champigny , sur des pavillons en accession sociale à la propriété récemment livrés dans le quartier des Simonettes.

- Il souhaite le report des travaux de l'Est-TVM afin de limiter l'impact et la gêne des chantiers qui pourraient se réaliser concomitamment dans la ville .

- Il indique aussi la volonté de se mettre en conformité, suite à l'avis de l'autorité environnementale, sur le projet de coulée verte.

C-6-4 Avis du Maire de Chennevières sur Marne

Les axes prioritaires sont, pour la nouvelle équipe municipale, le phasage concomitant du logement et des transports, en préservant le rapport emploi/habitant de 1/1 actuel de la ville, conformément au CDT.

M. le Maire souhaite que le développement des transports en commun soient préférés au boulevard urbain auquel il ne trouve que des défauts.

Surtout, la ville ne peut s'engager à développer des nouveaux logements dans des zones précises, sans garantie d'une desserte préalable ou concomitante de ces zones par les transports en commun.

Il note l'incohérence des chiffrages dans le CDT pour les logements à venir.
De 183 logements par an, on passe à 1000 logements par an dans le cadre de la TOL (Territorialisation de l'Offre de Logements) pour la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne, (qui n'est concernée que par Chennevières dans le projet de CDT). Chennevières est la commune offrant le plus de foncier disponible et semble être la seule à même de répondre à ces injonctions de l'Etat, ce qui motive les craintes.

En parallèle, l'Elu relève que les équipements de la ville ont besoin d'être renouvelés ou réhabilités, notamment en ce qui concerne l'assainissement.

Enfin, il souhaite que le parc de 17 ha d'espaces boisés privés du Château des Rêts, (actuellement en copropriété) au sud de la ville, soient intégrés au regard de son aspect environnemental ainsi que le fort de Champigny, en raison de son intérêt patrimonial et touristique.

- **La commission note** que la TOL n'est pas consubstantielle au CDT, qu'elle se réalisera quoi qu'il arrive, avec cependant un effet ricochet face à la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne qui n'existera plus fin 2015 sous sa forme actuelle, à cause de la loi MAPAM (Modernisation de l'Action Publique territoriale et Affirmation des Métropoles) du 27/01/2014.

C-6-5 Avis du Maire de Villiers sur Marne

Le Maire de Villiers attend du projet un rééquilibrage du développement économique de la Région Ile de France vers l'est parisien.

Localement, il s'agit de relier les deux zones d'emploi au nord et au sud de l'ex-VDO, considéré comme le « cordon ombilical ».

Les futurs SMR (Site de Maintenance et de Remisage) et PCC (Poste de Commandement Centralisé) de la ligne 15 apporteront 450 emplois.
Le lycée technique envisagé permettra de former à ces métiers.

De même, le futur équipement combiné : centre de congrès de 2400 places et hôtels, idéalement situés entre les deux aéroports de Roissy Charles de Gaulle et Orly ainsi qu'entre Paris et Eurodisney, permettra de développer des emplois sur le territoire.

Il note que les conditions d'implantation des entreprises seront réunies : centre commercial offrant des services aux salariés, transport et logement (dans cet ordre d'importance).

Enfin, il souligne l'impact en termes de qualité de vie pour les salariés, qui verront leur temps de transport réduit grâce à cette gare d'interconnexion.

En conclusion :

- La commission note que l'intérêt public du CDT est une évidence pour les communes de Champigny et de Villiers sur Marne en raison principalement de la gare d'interconnexion et du développement économique prévu autour de celle-ci. projet qui affectera directement leurs territoires.

- La commune de Bry se sent moins concernée car la gare se situe en dehors de son territoire et avec une difficulté d'accès (franchissement de l'A4) pour l'instant non résolue.

- La commune de Chennevières craint de ne pas pouvoir signer en l'état le contrat car ses intérêts n'ont pas été suffisamment pris en compte en amont du projet, notamment en ce qui concerne l'arrivée tardive d' Altival à Chennevières, son refus du boulevard urbain, et le nombre de logements à construire.

C-7 Formalités de l'enquête

C-7-1 Clôture des registres et de la boîte mail

A l'expiration du délai d'enquête, les registres d'enquête ont été clos par nos soins ainsi que la boîte mail.
330 contributeurs ont consigné leurs observations dans les registres et 49 dans la boîte mail.

C-7-2 Notification des observations au Responsable Projet et mémoire en réponse

Conformément à la législation en vigueur (art. R. 123-18 du C. Envir. modifié par le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011-art. 3), nous avons rencontré le responsable du projet le 4 novembre 2014 et lui avons communiqué les 643 observations écrites consignées sur les registres ou la boite mail, ainsi que leur regroupement par thèmes, dans un procès-verbal de synthèse (Annexes n° 1, 2 et 3).

Le responsable du projet a produit le 18 novembre 2014 un mémoire en réponse signé de Mr Jean DAUBIGNY, Préfet de la Région Ile de France (Annexe 5).

C-7-3 Transmission du rapport

Après contrôle du registre et analyse du dossier, des observations du public, le présent rapport comprend :

-le rapport de l'enquête
-les conclusions motivées

Le dossier complet et relié a été transmis en :

- **1 exemplaire et 1 sur clé USB à Monsieur le Préfet de Région,**
- **2 exemplaires et 1 sur clé USB à Monsieur le Préfet du Val de Marne,**

dans le délai imparti, soit le 3 décembre 2014, à la Préfecture du Val de Marne.

D- OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE SUR LE DOSSIER

D-1 Examen du dossier

Le dossier, tel qu'il est présenté est conforme à l'article 12 du décret d'application n°2011-724 du 24 juin 2011 :

- L'arrêté d'enquête publique
- Une notice explicative indiquant l'objet de l'enquête et les caractéristiques les plus importantes du contrat de développement territorial
- Le projet de contrat validé par les parties
- Le plan du territoire couvert par le contrat,
- Le rapport environnemental et l'avis de l'autorité environnementale,
- Les délibérations et avis recueillis en application de l'art. 11 du décret, soit les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)
- La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure relative aux contrats de développement territorial
- Les mesures de publicité
- Le bilan de la concertation

D-2 Remarques de la commission d'enquête sur le dossier

La commission d'enquête a demandé au Responsable du projet (la Préfecture de Région) de fournir en supplément des documents utiles à la bonne information du public.

Le Responsable du projet a fourni un glossaire reprenant un certain nombre de sigles mais pas la totalité des sigles ou acronymes utilisés dans le dossier..

De même, il nous a fourni une carte en format A3 ne mentionnant pas le tracé souterrain de la ligne 15.

- La commission d'enquête regrette ne de n'avoir pu joindre au dossier une carte à l'échelle adéquate pour rendre intelligible l'implantation des projets et du futur réseau de transport (carte de la p 60, par exemple).

- Nous notons l'absence d'éléments d'appréciation du projet émanant du public dans le dossier d'enquête alors même que des concertations ont eu lieu dans certaines villes.

D-3 Utilité publique du projet

Les observations du public ont été analysées de façon à prendre en compte les remarques justifiées.

D-3-1 Gain pour la collectivité

La création de la nouvelle ligne de métro (ligne 15) sera accompagnée d'un développement immobilier important autour des gares. C'est ce que prévoit la loi du 3 juin 2010.

Le CDT décline les objectifs du Grand Paris au niveau local. C'est un document de stratégie territoriale.

Le contrat rédigé par l'Etat et les collectivités territoriales est l'aboutissement de négociations avec l'Etat à partir des souhaits des quatre communes.

L' intérêt commun de ces différents partenaires est l'amélioration des conditions de transport et la création d'emplois.

Concrètement, le désengorgement du RER A à Villiers sur Marne représentera 20 % de voyageurs en moins.

La priorité annoncée est la création d'emplois, en raison d'une part, du déficit de l'Est parisien et d'autre part, des opportunités de développement économique autour de la gare des trois communes.

Compte tenu de l'urbanisation existante et des besoins de rééquilibrage à l'échelle communale, les programmes d'activités sont jugés prioritaires.

Toutefois, dans la continuité du tissu d'habitat existant, des opérations mixtes peuvent être envisagées.

- **Compatibilité avec le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile de France)**

Le SDRIF du 27/12/2013 s'impose au CDT en tant que document hiérarchiquement supérieur. Le CDT est un projet fédérateur de longue durée et qui repose sur un horizon concret, avec l'arrivée du Grand Paris Express dès 2020.

Ce contrat est inscrit dans le SDRIF. Il indique que les emprises de l'ex-voie de desserte orientale ont vocation à devenir un bassin de vie associant, habitat, emploi, équipement.

- **Compatibilité avec les PLU (Plan Local d'Urbanisme)**

Le CDT s'impose aux PLU.

La loi du 18 janvier 2013 prévoit que l'enquête publique du CDT inclut la mise en compatibilité du PLU le cas échéant.

Les PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) semblent d'ores et déjà cohérents avec le CDT.

- **Compatibilité avec les PLH (Plans Locaux d'Urbanisme)**

Le CDT ne s'impose pas aux PLH.

Par contre, les programmes d'actions existants (PLH, conventions pluriannuelles de rénovation urbaine) sont à prendre en compte par le CDT.

Le CDT indique la contribution du territoire au développement de la région capitale et aux objectifs en matière de production de logements.

D-3-2 Cadre de vie et protection de l'environnement

La future ligne rouge n° 15 de Grand Paris Express et la ligne de TCSP ALTIVAL desserviront les îlots faisant l'objet d'un plan-masse.

Ils participeront à l'amélioration et la diversification des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Ils contribueront à améliorer la qualité de l'air et lutter contre l'effet de serre.

- **Compatibilité avec le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) d'Ile de France**

  Le CDT prend en compte le SRCE Ile de France avec une trame verte le long de la VDO et la valorisation d'une trame bleue constituée par la Marne.

➢ La commission remarque que la réflexion ne semble pas aboutie au sujet des trames vertes et bleues. Elle pourrait être approfondie afin de donner une cohérence aux projets, à ce stade de la programmation.
De plus, elle devrait être une priorité au regard du contexte déficitaire actuel.

- **Compatibilité avec le SRCAE (*Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie*) d'Ile de France**

Le CDT s'inscrit dans les principes du SRCAE d'Ile de France, et il est en cohérence avec le PCET (Plan Climat Energie Territoire) qui est une déclinaison du SRCAE.

Par exemple, le développement de l'activité économique limitera les déplacements domicile-travail à travers la région.

De même, le développement de transports en commun devrait permettre une diminution de la pollution liée à la circulation automobile.

➢ **En conclusion du volet environnemental,**

Le volet environnement, dans les grands principes, évoque :

-l'accroissement du taux des espaces verts,

-la réduction significative du bruit (A 4),

-le développement des énergies durables.

➢ Les objectifs de développement durable sont globalement définis. En effet, ces projets devraient contribuer à la gestion économe de l'espace, à la diminution des obligations de déplacements, à la réduction des gaz à effet de serre, conformément à la Loi ENE (Engagement National pour l'Environnement) dans son article 14.

➢ L'évaluation environnementale répertorie utilement les enjeux (augmentation de la population, emplois, logements, tertiaire et équipements, transports) .

➢ Mais la faisabilité (Eviter, Réduire, Compenser) n'apparaît pas.

- Ainsi, la surface impactée par l'urbanisation et la production d'énergie ne sont pas renseignés. De ce fait, il est difficile d'évaluer le bilan carbone du CDT et donc les émissions de GES (Gaz à Effet de Serre) sur le territoire.

- Cette série de projets pourrait aussi porter atteinte à l'environnement, à la qualité de vie, en cas de densification ; avec un déséquilibre en apport de logements créant une rupture avec l'existant, sans offrir une offre environnementale adéquate.

D-3-3 Inconvénients du projet

La principale difficulté rencontrée concerne la déclinaison de la TOL sur Chennevières. En effet, le CDT prévoit un Eco-centre de 13 ha (dont 3 ha de parc urbain) avec un vaste programme de logement, livrable avant que les transports en commun ne soient effectifs.
Ce projet porte également préjudice à une entreprise installée dans cette zone, qui contribue à l'emploi et à la formation dans le domaine des économies d'énergie des bâtiments.

Le projet de TCSP Altival arrêté par le STIF ne desservira ce quartier qu'après 2020, alors que ce secteur est déjà très engorgé via la N4.

Par ailleurs, à Champigny, dans le quartier des Simonettes, une dizaine de propriétaires vont devoir être expulsés de leurs maisons neuves pour permettre l'élargissement des voies du RER E. Or les propriétaires ont bénéficié pour cette acquisition de prêts sociaux qui ne sont accordés qu'une fois, ce qui aggrave pour eux les conséquences de cette expulsion

De plus, nous notons que les financements sont insuffisants ou absents dans les fiches-actions du CDT.

Certes, le CDT est un document de programmation mais la commission l'estime insuffisamment renseigné sur les coûts des projets.

Fait le 3 décembre 2014

MME MARIE-FRANCOISE BLANCHET (PRESIDENTE)

MME SYLVIE HELYNCK

M. JEAN-PIERRE MARJOLET

E - CONCLUSION GENERALE MOTIVEE

Rappel succinct de l'objet de l'enquête et les points essentiels

L'objectif du contrat de développement territorial des Boucles de Marne est de contribuer au développement de la Région Capitale, notamment dans sa partie Est, en répondant aux besoins des habitants.

Il s'agit principalement, dans ce cadre, de tendre vers un équilibre entre l'emploi et l'habitat (en 2008 : 2 actifs résidents pour 1 emploi).

Un accord-cadre a été signé le 21 mars 2012 entre l'Etat représenté par le Préfet de Région, le Président du Conseil Général du Val de Marne, la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne et les quatre maires de Bry sur Marne, Champigny sur Marne, Chennevières sur Marne et Villiers sur Marne.

Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été produits et validés par le comité de pilotage dans sa réunion du 17 décembre 2013.

Il comprend cinq volets : transport, logement, développement économique, environnement et culture.

- Après avoir étudié le dossier,
- Après avoir demandé des compléments d'information,
- Après s'être rendue sur les lieux,
- Après s'être entretenue avec le Directeur de la DRIEA, des Maires des quatre communes ainsi que du Président de la Communauté d'Agglomération du Haut Val de Marne
- Après avoir auditionné l'autorité environnementale sur le rapport environnemental,
- Après s'être tenue à la disposition du public durant les permanences prévues,
- Après avoir étudié et analysé le dossier et les observations formulées,

La commission d'enquête a établi un plan des conclusions définissant les aspects les plus sensibles du projet et les solutions compensatoires apportées.

E-1 Motivations de l'avis

L'avis de la commission cherche à traduire la connaissance précise et détaillée du dossier qu'elle a développée grâce aux rencontres avec les services de l'Etat et des collectivités territoriales, afin de mieux saisir les enjeux du projet.

La commission a pris en compte les avis exprimés par les Personnes Publiques Associées.

Mais, elle a aussi accordé une attention particulière aux très nombreuses observations du public.
Ces observations ont été classées en sept thèmes puis analysées par la commission.

Cette analyse est donnée en détail dans le rapport établi par la commission.

Constatant que les conditions dans lesquelles s'est déroulée l'enquête révèlent :

-**des insuffisances :**

- l'illisibilité des documents graphiques (trop petits),
- le degré d'imprécision du positionnement de la future gare de
- Bry/ Villiers/ Champigny, du calendrier des opérations et de leur financement
- le processus de concertation limité,
- l'accessibilité tardive du dossier sur le site internet de la Préfecture de la Région Ile de France,

-**une omission** :

- le tracé souterrain de la ligne 15 dans le document graphique.

-des inexactitudes :

- Les erreurs dans le texte et les informations contradictoires, portant notamment sur les surfaces disponibles de l'ex-VDO, ont nui à une information complète et à la bonne compréhension du public.

La commission prend acte que l'enquête publique :

- a rempli son objet, au regard du nombre conséquent des contributions et observations , grâce notamment à la boîte mail qui a permis aux citoyens de s'exprimer alors même que les horaires d'ouverture des mairies et des permanences ne leur permettaient pas de venir exprimer leur avis.

- N'a permis qu'une consultation très tardive du dossier en ligne, sur le site de la Préfecture de Région, ce qui est regrettable car la Loi recommande l'usage des nouvelles technologies.

- a servi de moyen de communication et de concertation sur le projet qui aurait dû être porté à la connaissance des citoyens en amont de l'enquête. Cet état de fait a donné au public l'impression que le projet a été porté essentiellement par les Elus, créant un climat de suspicion conforté par le flou du dossier (cartographie imprécise, fiches-actions incomplètes….).

Constatant sur le plan de l'utilité publique que le projet de CDT :

- est issu d'une volonté politique des quatre municipalités qui dépasse les clivages des partis, pour contribuer à la réussite économique de ce territoire, participer activement à l'arrivée du GPE, et bénéficier de cette formidable opportunité,

- a fait l'objet d'un travail intense depuis 3 ans de la part des différents partenaires afin de mettre en cohérence les grands objectifs de la loi sur le Grand Paris à l'échelle d'un territoire régional,

- est compatible avec les différents documents d'urbanisme (SDRIF, SRCE)

- est potentiellement conforme aux motivations de la loi ENE (Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, portant Engagement National pour l'Environnement) dans son article 14, en matière de gestion économe de l'espace, de diminution des obligations de déplacements, de la réduction des gaz à effet de serre des transports.

- est axé sur l'opportunité de l'arrivée de la ligne 15 du GPE dans cette partie Est de l'Ile de France, jusqu'ici plutôt délaissée, et la pertinence du choix de donner à ce territoire une vision d'avenir pour les quinze prochaines années,

- utilise des terrains appartenant à l'Etat devenus disponibles en 2007 suite à l'abandon du projet de Voie de Desserte Orientale (VDO) pour lequel ils étaient gelés depuis plusieurs dizaines d'années.

Mais, le document de programmation tel qu'il est conçu :

- ne hiérarchise pas les projets (or l'article L. 110 et L 121-1 du C. de l'urbanisme indique que le CDT mentionne en tant que document de programmation les « objectifs et priorités ») ,

- renseigne insuffisamment sur les financements

- pourrait déstabiliser l'équilibre déjà fragile en matière de cadre de vie, des milliers d'habitants supplémentaires, au détriment de l'équité environnementale de ce territoire déjà en déficit.

- ne permettra pas l'accès aux transports publics des habitants de Chennevières, avant plusieurs années, en décalage avec les habitants des autres communes signataires du CDT.

La commission reconnaît le bien-fondé (ou l'utilité sociale) du CDT, à savoir la tentative de mise en cohérence du projet à l'échelle du territoire pour les quatre communes.

Toutefois, si le CDT se veut la déclinaison des objectifs de la Loi sur le Grand Paris, il doit être revu car en l'état, il ne répond pas à l'attente du public :

- Le volet logement illustre la non adhésion du public au projet tel que présenté :

  Les chiffres évoqués avec la déclinaison de la TOL laissent supposer que ses objectifs se traduiront dans les PLU par des règles d'urbanisme contraires à celles qui existent afin de « densifier ». L'opposition qui s'est manifestée tient essentiellement à la crainte de voir arriver, avec la création d'un grand nombre de logements, un afflux de population sans que des services publics adaptés ne soient prévus pour cet afflux.

  La cohérence dans le phasage logement/transport doit être clairement affichée dans le CDT, notamment pour Chennevières.

  La priorité énoncée par le CDT est le rééquilibrage de l'emploi entre l'Ouest et l'Est de la Région.
  Or les seuls emplois actuellement prévus dans le CDT sont les 450 emplois du SMR et du CCC.

  Et une crainte importante s'est manifestée sur les moyens dont pourrait disposer l'Etat pour inciter les entreprises à s'installer sur les emprises de l'ex-VDO du CDT des Boucles de la Marne plutôt que dans d'autres endroits de la Région Ile de France.

- Le volet environnement, cadre de vie et santé est également très présent :

  La pétition qui a circulé à Chennevières, refuse le projet en l'état, notamment par la crainte de la pollution, des nuisances et du danger représentés par la création d'un boulevard urbain suivant la voie du TCSP Altival, considéré par les habitants comme « un aspirateur à camions ».
  Cette opposition conduit la commission à s'interroger sur le risque d'une signature d'un contrat par trois communes seulement (Bry, Villiers et Champigny), alors que le territoire de l'ex- VDO couvre de façon conséquente la commune de Chennevières.

- Constatant sur le plan de la légalité :

-que l'application des textes juridiques concernant la procédure d'enquête publique a été respectée, hormis le fait que l'avis d'enquête ne mentionnait ni la décision pouvant être prise à l'issue de l'enquête, ni l'autorité signataire

La commission d'enquête considère que le projet établi en vue de la signature du CDT est acceptable sur le plan réglementaire.

En conséquence,

Au regard de :

- la nature des avantages attendus du projet de contrat de développement territorial,

- des inconvénients du document de planification projeté,

-des éventuelles solutions alternatives (*qui n'apparaissent pas, par exemple, pour l'expropriation d'une dizaine de maisons récemment livrées à Champigny en accession sociale à la propriété*),

- des insuffisances des fiches-actions en matière de coût budgétaire des projets programmés

- de la ferme opposition de la population pour certains projets

La commission estime :

-que les réserves formulées tant par le public que par la commission d'enquête ne portent pas tant sur l'utilité publique « en soi » du projet, mais plutôt sur ses conditions de réalisation,

-qu'il y a lieu de réviser le document et de compléter les fiches-actions, avant de le présenter à la signature, afin de pallier toutes ces lacunes.

La commission considère que, sur le plan technique, des améliorations doivent être apportées au projet de CDT avant qu'il ne soit soumis à la signature des différents partenaires.

Les améliorations demandées sont présentées sous forme de 4 réserves et de 5 recommandations dans l'avis émis, ci-après, par la commission.

E -2 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUËTE

En conséquence, la commission d'enquête estime que l'enquête a été régulière et que le public et les personnes publiques ou associatives ont pu faire valoir leurs réserves, et remet un

AVIS FAVORABLE

au projet du contrat de développement territorial tel que présenté à l'enquête publique, **considéré conforme à l'utilité publique,**

SOUS RESERVE :

1)- que le rapport emploi/ logement de 1/1 soit l'objectif prioritaire et que les autres objectifs, comme les transports, soient les moyens pour y parvenir,

2)- qu'une desserte par les transports en commun soit effective sur Chennevières au plus tard lors de la livraison des nouveaux logements,

3)- que des études de circulation soient engagées avant la réalisation d'un boulevard urbain aux conséquences nuisibles pour la santé (pollution aux particules fines et nuisances sonores),

4)- que la part prévue pour les espaces verts soit revue, en prenant en considération les déficiences actuelles du territoire.

Recommandations

1)- Les nombreuses propositions et contre-propositions mériteraient d'être examinées car elles émanent, souvent, d'associations de protection de la nature bénéficiant d'une expertise certaine.

2)- Il importe de vérifier la compatibilité avec le SDRIF de certains projets sur des zones inondables

3)- L'accès du public piéton aux berges de la Marne devrait être assuré tout au long de son cours sur ce territoire, notamment à Chennevières et à Bry.

4)- Le projet doit prendre en compte la nécessité de préserver le cadre de vie des habitants, qui concourt aussi à la sécurité.

5)- le projet doit également tenir compte de la qualité de la vie, en accordant une attention particulière aux risques pour la santé (exposition au bruit, aux gaz, aux particules fines et pollutions diverses…).

.

Achevé le 03.12.2014

MME MARIE-FRANCOISE BLANCHET (PRESIDENTE)

MME SYLVIE HELYNCK

M. JEAN-PIERRE MARJOLET

ANNEXES

		page
Annexe 1	Transmission du PV des observations	**62**
Annexe 2	Tableau des observations élémentaires	**63**
Annexe 3	Classement par thème des observations élémentaires	**150**
Annexe 4	Note remise au commissaire-enquêteur le 30/11/2014 par Mr le Maire de Champigny/Marne	**152**
Annexe 5	Mémoire en réponse du porteur de projet	**153**

ANNEXE 1

Transmission du PV des observations

Annexe 2

TABLEAU des OBSERVATIONS ELEMENTAIRES

<u>Le tableau suivant reprend les 643 observations élémentaires</u> portées sur les registres de Bry/Marne, Champigny/Marne, Chennevières, Villiers/Marne et sur la boite mail.

N°	*Mr ou Mme*	*où*	*observation*	*Thèmes*
1.	JP Villette	Mail	**Champigny -**Le trafic est intense sur l'avenue du Gal de Gaulle, il y a des bouchons matin et soir, la situation va s'aggraver avec les 2 voies du TVM qui vont empiéter sur la voie**.**	transport
2.	Thierry Jeulin	registre	**Champigny**- Quels sont les projets réels de construction de logements le long de la N4 ? Les illustrations de la brochure accompagnant l'exposition montrent des immeubles de faible hauteur (3 étages)	HS
3.	Thierry Jeulin	registre	**Champigny** --Le 29/9 le site de la mairie ne comporte aucun lien vers le site de la Préfecture où figure le projet de CDT.	Concertation/ communication
4.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Fourchette de Bry à Champigny, création d'accès autoroutier pour emprunter l'A4 vers Metz, et création d'une sortie en provenance de Metz	HS
5.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Parc du Tremblay à Champigny, à l'heure actuelle il y a peu de parkings, et ces derniers sont toujours bondés les jours de beaux temps, il faut plus de parkings (ou alors, plus de parcs dans les villes).	HS
6.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Parc du Tremblay à Champigny, rentabiliser l'espace en créant des immeubles d'habitations au-dessus des parkings. Parkings mixtes, pour les résidents, et les visiteurs du parc.	HS
7.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Chaque nouvel immeuble créé dans le cadre du CDT doit comporter un parking pour les résidents (une place minimum), et prévenir ceux qui ont plein de véhicules que les stationnements agressifs dans les rues sont terminés (bref, soit ils vendent une de leur voiture, soit ils vont ailleurs).	HS
8.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -** Chaque nouvel immeuble créé dans le cadre du CDT doit comporter un espace naturel (jardin) pour l'ensemble des résidents, pour que les enfants y jouent, et que les adultes y fassent des barbecues, ou de la bronzette	HS
9.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Ligne de la Grande Ceinture, sur cet axe fret peu fréquenté, création d'une desserte par tram-train, sans surcharger la Ligne E. La gare de Nogent-Le Perreux dispose de plusieurs quais, dont beaucoup sont inutilisés, un train pourrait donc circuler de Nogent vers Champigny (en desservant la gare du Plant), puis reliant Champigny RER A, La Varenne RER A, Sucy RER A, puis bifurquerait à Bonneuil, et pourrait établir une correspondance avec Les Saules RER C. ouvrant ainsi une nouvelle tangentielle (comme la tangentielle Nord en cours de travaux). Ainsi un	transports

			nouveau maillage sera proposé sans dégradé les autres lignes (A, E et C) car on utiliserait d'autres voies peu utilisées. Les quais resteraient à créer.	
10.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Si le CDT prévoit de nouveaux immeubles, il faut aussi plus de crèches, privées, communales/départementales mais aussi inter-entreprises, en incluant les entreprises dans des négociations en amont.	HS
11.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Près du SMR de Champigny, il faut une crèche pour les travailleurs du SMR.	constructions
12.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Page 7 du document CDT, il est indiqué que le Est-TVM est considéré comme un TCSP, alors qu'il ne sera qu'à 52% de son parcours en site propre protégé, ne faut-il pas 80% de site propre protégé pour qu'un bus prétende à être un TCSP ?	transports
13.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Bus rapide sur l'A4 roulant sur la BAU, reliant Paris Bercy à Marne La Vallée, avec un arrêt à chaque sortie le long de l'A4	transports
14.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**A4, nouveau système pour rouler sur la BAU, système plus simple, et plus économique, juste un panneau de signalisation comme sur l'A1 pour les taxis.	transports
15.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Gares GPE : créations de parkings, dépose minute, parking pour riverains le soir/nuit et pour les usagers en journée, gare routière avec accès direct aux quais pour les usagers sortant du bus.	transports
16.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Couverture de l'A4 dans sa totalité, avec installation de logements et parcs sur la zone couverte	HS
17.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Avec la création du SMR, le centre commercial Leclerc disparaîtra, pour les habitants de Champigny Tremblay, le Carrefour d'Ormesson est trop loin, et la route trop bouchée pour s'y aventurer, reste le Leclerc de Bonneuil, loin certes, mais ça roule en voiture, sauf accès à St-Maur à cause des ponts souvent saturés, il faut penser à installer un grand centre commercial à Champigny (ou doubler la surface de l'intermarché rue de Verdun).	constructions
18.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**On ne fait pas ses courses importantes en RER/GPE, la voiture reste donc obligatoire pour relier les grands centres commerciaux, il faut repenser la route en ne congestionnant pas le trafic routier aux dépends des bus. Tout le monde doit trouver sa place (voiture, bus, piétons, cyclistes).	transports
19.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Pont de Nogent, il faut un site propre, au moins une voie réservée aux bus 116 (317 supprimé avec le Est-TVM).	transports
20.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Politique de sécurité routière pour les déplacements à pieds	transports
21.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Le CDT parle des voitures, des bus, des vélos, mais pas des piétons. Pourtant un piéton est une personne en mobilité, tout autant	transports

			qu'un usager en RER/GPE, ou en bus. Il faut donc repenser les trottoirs, que le piéton puisse facilement traverser une route, passage piéton protégé par un feu	
22.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Avenue De Gaulle, création d'un tunnel routier pour les voitures. Ce tunnel partirait de la Fourchette de Champigny avec une sortie/entrée au pont de Nogent, une au blvd Stalingrad, et une à la Fourchette de Bry	transports
23.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Mise en place d'une politique de sécurité routière, verbalisant les automobilistes roulant dans les voies de bus, ou stationnant en double file.	HS
24.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Traversée sécurisée des piétons des carrefours, s'inspirer du système japonais. Au Japon, les piétons ne traversent un carrefour que si tous les feux sont au rouge, alors que chez nous on peut traverser quand les véhicules tournent à droite, donc quand des véhicules sont en mouvements	HS
25.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de parking aux abords ou dans les centres villes, avec un tarif préférentiel pour les petites durées de stationnement, le temps de faire ses courses	transports
26.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Lignes de bus. S'inspirer du Japon, mise en place de lignes de bus uniquement sur les grosses artères routières, là où les bus conservent une vitesse commerciale importante (bref, pas de détour dans des petites rues où les manœuvres sont lentes et compliquées, comme le fait le 116).	transports
27.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Renforcement des lignes de bus circulant sur les grosses artères par des petits bus faisant parti d'un réseau appartenant à la ville traversée (comme à St Ouen 93, Cachan, Fontenay sous Bois) pour un maillage très fin des quartiers, dans des bus de 6 à 8m de longs. De plus ces bus seraient électriques ou hybrides	transports
28.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Page 32 du CDT, sur l'évacuation des déchets, vous préconisez plusieurs moyens pour évacuer les déchets du GPE, pourtant le GPE a statué sur cela. Les déchets de la ligne 15 à Champigny seront évacués par camions puis par la ligne de fret passant à Champigny	travaux
29.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**CDT, proposer des logements responsables, avec de la mixité, mais pas que des immeubles, des quartiers pavillonnaires doivent aussi voir le jour	constructions
30.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Chaque immeuble construit doit disposer d'un parking, même un HLM	constructions
31.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Chaque immeuble construit doit disposer d'un parking vélo sécurisé	constructions
32.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Chaque quartier conçu doit disposer de parkings visiteurs, et de places vélos sécurisées	constructions
33.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Pour les piétons, mise en place de panneaux indicateurs de directions et de plans, comme au Japon, comme à Gand en Belgique, ou	constructions

			à Paris pour les touristes. Le piéton aussi a le droit de savoir comment aller à tel endroit, ou de se repérer dans un quartier. Ainsi ça lui évitera de regarder les panneaux routiers.	
34.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Les bus doivent avoir la priorité aux feux routiers	HS
35.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Les bus doivent disposer d'arrêts de bus séparés de la route comme avant où le bus faisait un écart, ainsi les voitures pouvaient le doubler le temps qu'il stationne. A l'heure actuelle, avec la suppression de ce système, les voitures sont bloqués derrière et cela congestionne une avenue/rue. En décalant les arrêts de bus, on renforce la sécurité des usagers, qui ne sont plus au bord de la route	transports
36.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Les bus doivent respecter les horaires de départ aux terminus des lignes	HS
37.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Installations de dalles podotactiles pour les personnes handicapées aux abords des passages piétons	HS
38.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de trottoirs larges, permettant le croisement de deux poussettes	HS
39.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Page 43 du CDT, la gare Champigny-centre aura un rabattement du bus Est-TVM. C'est faux, ce bus ne passe pas dans ce secteur, il évite le centre-ville de Champigny	transports
40.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Parc du Tremblay à Champigny, il faut plus d'accès piétons, depuis la rue Gourévitch, le piéton (avec ou sans poussette) doit passer par le parking pour pénétrer dans le parc (inadmissible).	HS
41.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Parc du Tremblay, il faut plus d'accès	HS
42.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Parc du Tremblay, revoir la politique d'accès au parc, souvent il y a des bouchons pour les piétons, les systèmes à tourniquets ne sont pas pratiques pour les vélos et poussettes. Si le CG a peur que des jeunes en scooter ne pénètrent sur le parc il n'a qu'à faire intervenir la Police	HS
43.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Parc du Tremblay, suppression des brocantes qui bouchent la sortie du pont de Nogent, mais aussi une voie, voire plus, d'insertion en direction de Champigny	HS
44.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Parc du Tremblay, politique environnementale, suppression des scooters à essence par des scooters électriques pour les gardiens	HS
45.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Parc du Tremblay, mise en place de wc publics propres	HS
46.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Parc du Tremblay, Avenue Gourévitch, côté parc, il n'y a pas de trottoirs pour les piétons, enfin trop petit pour circuler dessus avec une poussette, c'est dangereux	HS

47.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**CDT, tourisme, si renforcement et développement du tourisme dans la zone du CDT, il faut former les commerçants et les agents municipaux à parler une autre langue	HS
48.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**CDT, tourisme, installation de plans en plusieurs langues dans les villes	HS
49.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Page 67, Marais-De Gaulle si une pépinière d'entreprise est installée, il faut mettre en place des parkings en nombre suffisants avec zone de livraison	HS
50.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Les parkings des pépinières d'entreprises pourraient être ouverts la nuit aux riverains et le weekend aux visiteurs, contre rémunération	HS
51.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Page 138 du CDT, Est-TVM, il est indiqué que des travaux commenceraient fin 2013 conformément au CRDP 2007-2013. Nous sommes fin 2014, et il n'y a toujours rien	travaux
52.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Page 138, Est-TVM, il est indiqué que le Est-TVM sera en site propre de la Fourchette de Champigny à Noisy (sauf devant INA-SFP), c'est faux. Le site propre sera cassé avenue De Gaulle à Champigny sous la traversée ferroviaire, le bus sera donc sous le pont avec les voitures, pour reprendre le site propre à la Fourchette de Bry.	transports
53.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Page 138, Est-TVM, vu la place de l'avenue desservant les locaux SFP-INA, il est possible de faire un site propre	transports
54.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -** je n'ai pas vu d'analyse du trafic routier pour les villes concernées par le CDT	transports
55.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -La voiture sera toujours nécessaire pour se déplacer (amener les enfants au sport, à l'école, faire les courses, aller à la mairie), c'est pourquoi il faut penser à tous les usagers	transports
56.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -La mise en place de réseau bus interne à chaque ville permettrait de mieux mailler les territoires, et d'assurer des dessertes fines vers les rues pavillonnaires, les immeubles, les centres de sports et de loisirs, les bâtiments administratifs et les commerces	transports
57.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de parking vélos sécurisés (avec gardiens, comme à Gand en Belgique). Ces parkings pourraient-être près des gares, dans les gares GPE, dans le centre-ville, près des installations sportives.	constructions
58.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de toilettes publiques, comme à Paris. Et propres !	HS
59.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Comme au Canada, les bus pourraient disposer de portes-vélos à l'avant	HS
60.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installations dans les rues de souterrains, pour traverser des carrefours, avec accès par escalators et ascenseurs comme au Japon (Hiroshima, Tokyo, Miyajima-Gucci), avec galerie marchande et commerces en souterrain.	HS

61.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Il faut installer des installations durables, et pas des infrastructures qui s'abîment au bout de quelques mois, comme les dalles podotactiles autocollantes qui se désagrègent rapidement. Autant installer des dalles en marbre comme le fait la SNCF sur ses quais, ça résiste mieux au temps	HS
62.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Suppression des poteaux électriques dans les nouveaux quartiers, l'éclairage public serait alors directement installer sur les immeubles, les pavillons, ou les portails des pavillons, ainsi le cheminement des piétons ne serait pas entravé	HS
63.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -** Suppression sur les trottoirs de tous les poteaux métalliques qui sont fait pour empêcher le passage des 2 roues sur les trottoirs mais aussi celui des voitures, il faut que le piéton puisse se déplacer sans être gêné par du mobilier urbain. On ne met pas des poteaux sur les routes, alors pourquoi en met-on sur les trottoirs ? Pareil pour les refuges piétons qui comportent des barrières, on ne met pas de barrières sur la route pour les voitures ?	HS
64.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Les piétons doivent pouvoir traverser un carrefour en un temps, et pas en deux temps comme cela existe souvent. Le piéton est prioritaire selon la Loi, il doit vraiment l'être	HS
65.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Dans les nouveaux quartiers aménagés, les écoles doivent disposer de places de parkings à leurs abords et de dépose minute pour que les parents stationnent le temps de déposer les enfants	HS
66.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Mise en place de pédibus pour emmener les enfants aux écoles du quartier	HS
67.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Passage piéton, de manière à renforcer la visibilité des piétons et des automobilistes sur les passages piétons non protégés par un feu, il ne faut pas qu'il y ait de voitures stationnées aux abords des passages piétons (comme l'a suggéré le Gouvernement il y a peu).	HS
68.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -RER E Les Boullereaux, aménagement de la gare en conformité avec les recommandations du BEA TT : la gare doit disposer de plusieurs accès entrées/sorties (selon le rapport de l'incendie du Métro Simplon Ligne 4 en 2004)	transports
69.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -RER E Les Boullereaux, création d'accès sous le pont, avec accès direct aux quais	constructions
70.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**RER E Les Boullereaux, déplacements des arrêts de bus sous le pont, pour être au plus près des voyageurs	constructions
71.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Cité des Boullereaux à Champigny, création d'un accès routier pour entrer dans la cité le long du tracé du Est-TVM	HS
72.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Passages piétons, terminé la folie des maires, il faut en revenir aux passages piétons	HS

			avec les grandes bandes blanches rectangulaires. Il faut cesser de jouer au petit chimiste en proposant des passages piétons différents, que les automobilistes ne connaissent pas donc ils ne ralentissent pas et ne laissent pas traverser les piétons. Exemple Gare RER E Les Boullereaux, le revêtement en pavé devant la gare serait un passage piéton ; Cité des Boullereaux à un endroit le bitume devient marron clair (ça serait là aussi un passage piéton). De même, Paris teste de « nouveaux modèles » de passages piétons (Rue Ste Anne, proche de l'Opéra Garnier), certes elle prévient les piétons de ces essais, mais les automobilistes ne sont eux pas au courant que les petits pois blanc au sol sont un passage piéton.	
73.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Trottoir, mis en place d'un revêtement unique au sol, comme sur la route. Les piétons aussi ont le droit de marcher sur du bitume de qualité, et pas d'avoir 15 revêtements différents dans une même rue (revêtement marron, revêtement en pavé, bitume foncé, etc…)	HS
74.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Pour les routes, installation d'un bitume plus silencieux (comme celui testé sur le périphérique parisien)	HS
75.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** - près des accès A4, installation de panneaux indicateurs permettant de prévenir l'automobiliste sur la fluidité de l'autoroute, voire de prévenir d'un accident et du temps d'attente, comme cela existe à Paris au niveau des portes pour les accès au périphérique	HS
76.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Lors des travaux de réalisation du GPE, voir des travaux prévus au CDT, beaucoup de quartiers seront embouteillés, il faut proposer la gratuité des transports en communs (au moins en bus), pour désengorger les routes durant les travaux. Et en même temps, ça permettra de sensibiliser les habitants à l'utilisation des transports en commun	travaux
77.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Cadencement des bus avec les trains du GPE : les bus desservant les gares GPE doivent arriver avant l'horaire de passage du train, et repartir après. De manière à ce que les usagers descendant du bus aient leur train, et que ceux descendant du train aient leur bus. Il est impensable de toujours devoir attendre le bus, car ce dernier passe avant l'arrivée du train, ou 15minutes après. (voir Gare RER A de Joinville le Pont, rares sont les horaires des bus coïncidant avec les horaires des trains).	transports
78.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Les lycées doivent aussi avoir des bus aux horaires cadencés en fonction des horaires des cours. Si les cours se terminent à 17h30, impensable que le bus X passe à 17h25, ce dernier doit passer à 17h35. (Pareil pour les collèges, et écoles primaires).	transports

79.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de nouveaux quartiers, pavillonnaires et immeubles, disposant de parking sous les habitations, et interdisant l'accès au quartier aux voitures (sauf véhicules de secours, ou mini bus desservant le quartier pour un meilleur maillage du territoire). Ainsi, les rues seraient plus petites (pas de places de stationnement), les maisons seraient plus grande (il n'y aurait pas de garage à construire, ce dernier étant sous la maison). Pour les motards, des parkings en communs pourraient être créé aux abords des habitations. De même que des commerces seraient installés dans ces quartiers	HS
80.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installations sur les toits des nouveaux immeubles de terrains de sports (comme cela se fait au Japon à Tokyo, et dont Paris a aussi inauguré un tel immeuble de résidence étudiante)	HS
81.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de jardins sur les toits des immeubles pour les résidents	HS
82.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de mini crèches dans les quartiers pavillonnaires, en achetant puis aménageant une maison	HS
83.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -création de "dépose ordure" (ou « point déchets ») collectifs à certains endroits des quartiers (croisement de rues), de manière à éviter que les éboueurs n'entrent dans des petits quartiers avec le gros camion, comme à la campagne où les éboueurs ne passent pas à chaque maison	HS
84.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de collecteurs pneumatiques de déchets (comme à Issy les Moulineaux). Cela ne créera pas de pertes d'emplois, car il suffira de rattacher les agents travaillant aux ramassages d'ordures aux nettoyages des rues, pour des rues plus saines et plus propres	HS
85.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Sacs poubelles nominatifs comme au Japon (pour s'assurer que les gens jouent le jeu du tri sélectif).	HS
86.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création d'emplacement où déposer les poubelles sur les trottoirs, pour éviter les déposes anarchiques	HS
87.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création d'innovation routière pour empêcher les changements de files des voitures au carrefour (comme au carrefour Stalingrad-De Gaulle à Champigny) où des automobilistes se placent sur la file de gauche pour doubler ceux qui sont sur la file d'à-côté	HS
88.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Eclairage public fonctionnant à l'éolien (pas de câbles ainsi)	HS
89.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Enterrer le plus possible les câbles électriques	HS
90.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Renforcement des berges de la Marne en cas de crue de la Seine	HS

91.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -En terme écologique, récupération des bulbes des bacs de fleurs après floraison pour les replanter à la saison suivante et qu'ils fleurissent de nouveau, cela permet de réduire le budget "fleurs" de la commune	HS
92.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de centres médicaux multidisciplinaires, avec un labo, un ou des généralistes, un dentiste, un pédiatre, un gynécologue dans les nouveaux quartiers	HS
93.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Parkings moto sur les places de stationnement des voitures, et non sur les trottoirs (comme devant CB Immo, Avenue De Gaulle	HS
94.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Mis en place du système de chez SMART (constructeur auto) pour les passages piétons avec un nouveau type de passage piéton qui réduit fortement le fait que les piétons s'engagent malgré le feu vert, via un "bonhomme rouge" amusant (voir son produit).	HS
95.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Comme partout dans le monde, indiquer aux automobilistes le temps qu'il reste avant que le feu ne passe au rouge, ou au vert et Prévenir les piétons du temps qu'il reste à attendre avant que le bonhomme ne soit vert	HS
96.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Suppression du stade René Rousseau pour le remplacer par un parc avec des logements	HS
97.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Si le stade René Rousseau n'est pas supprimé, ouverture de ses accès au public pour que les gens puissent venir courir en sécurité comme cela se fait à Rome (Italie), où les installations sportives (gymnases, stades, etc..) sont ouvertes en journée à tout le monde	HS
98.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Mutualisation des équipements sportifs entre les villes du CDT, un stade pour les 3 villes ferait l'affaire.	constructions
99.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Que faire des cimetières ? Cela prend de la place en ville alors que du foncier est nécessaire. Il faudrait mutualiser les cimetières des villes du CDT, avec pourquoi pas, un cimetière sur plusieurs niveaux (emprise au sol réduite)	HS
100.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Dans le cadre du CDT, interdiction d'installer une concession automobile sans avoir une installation permettant au camion livrant les nouveaux véhicules de stationner sans boucher une voie routière, pareil pour certaines entreprises comme MPO fenêtre (qui se fait livrer dans le bd menant à l'A4 en heure de pointe à 7h30 ; ou le garage Citroën à la Fourchette de Champigny qui se fait livrer ses véhicules le matin à 8h). Politique de responsabilisation de l'espace public	HS
101.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Comme au Japon, création de « koban » (petits postes de police) un peu partout dans les quartiers. Ces petits postes seraient pourvus d'une 10aine d'effectifs permanent, et assureraient la sécurité aux abords du GPE et des nouveaux quartiers. (Bon au Japon, parfois dans	HS

			les « koban », il y a deux agents ; mais c'est le Japon, pas la France).	
102.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de parkings poussettes dans les crèches et les écoles maternelles. Ainsi les parents pourraient y laisser en sécurité leurs poussettes en journée pour les récupérer le soir en même temps que leur enfant	HS
103.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Chaque école doit disposer d'un arrêt pour les cars scolaires, loin du flux routier, et sans le perturber	transports
104.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Ouverture des parkings scolaires réservés aux profs la nuit pour les riverains, pour qu'ils puissent se garer. Ils devraient bien-sûr retirer leurs véhicules avant 7h30 sous peine de mise à la fourrière. Cela permet une mutualisation des parkings	HS
105.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Installation de cani-parc un peu partout dans les rues, pour éviter que les trottoirs ne soient plein de merdes de chiens. Et sanction des propriétaires ne ramassant pas les crottes de leurs animaux	HS
106.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création d'un mini bus desservant les bords de Marne	transports
107.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Comme à Bayonne, où le centre-ville est piéton, la ville a mis en place il y a plus de 10 ans, des parkings en périphérie du centre-ville, et ces parkings sont reliés par des navettes électriques gratuites qui desservent le centre-ville et d'autres quartiers. Et les parkings sont gratuits. Cela pourrait inspirer plusieurs villes du CDT.	HS
108.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Respect de la loi handicap, les nouvelles installations doivent être aux normes	HS
109.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Centres techniques municipaux. Rentabilisation de l'espace. Il faudrait qu'au-dessus du centre technique il y ait un immeuble de logements. De plus, avec les énormes travaux entrepris par le CDT, et le fait que la place de la voiture soit réduite en ville, il faudrait multiplier les centres techniques, en en disposant partout en ville, mais de taille réduite. Au lieu d'avoir 50 agents à un endroit, on crée 2 centres de 25 agents, ou 2 centres de 15 agents et un de 20	HS
110.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Fourchette de Bry, création d'un parking car il y a en permanence des véhicules garées le long de la route	HS
111.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de sites propres pour TOUS les bus, en effet, même le site propre du Est-TVM doit permettre au 106 d'emprunter ce dernier. Et pas comme à Créteil ou le 317 roule sur la route et le TVM sur un site propre	transports
112.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Il faut empêcher les voitures de stationner sur les passages piétons, pour ça, il suffit de prolonger le trottoir jusqu'au bord de la route, venant ainsi fermer une éventuelle possibilité de stationnement	HS

113.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Eclairage public économique et intelligent. Par exemple, dans la nuit profonde entre 2h et 5h du matin, ce dernier diminuerait sa puissance lumineuse pour réaliser des économies d'énergies	HS
114.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Eclairage s'allumant/s'éteignant selon le taux de luminosité, et non à horaire fixe. Cela permettrait des économies	HS
115.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Ouverture des restaurants inter-entreprises aux écoles, ou centres aérés, ou maisons de retraite. Cela permettrait une mixité sociale encore plus grande, ainsi qu'un plus grand mélange entre générations. Puis en cas de cantine scolaire surchargée, ça permet d'ouvrir de nouvelles places pour manger. Cela permet aussi de mutualiser les effectifs et les lieux de restauration	HS
116.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création d'école comme avant, sur plusieurs niveaux, avec ascenseur pour les PMR. Ainsi l'école peut disposer d'un préau couvert, et pas d'une simple toile de tente tirée entre deux murs pour protéger les enfants de la pluie et du soleil	HS
117.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Mis en œuvre d'une politique vélo dans les écoles (avec parkings vélo pour les enfants	HS
118.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Au-dessus des gymnases d'une ville, il est possible de construire des logements	HS
119.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création d'école et de maison de retraite sur un même emplacement. Par exemple, les l'établissement scolaire serait au niveau RDC ; et aux niveaux 1 à 5, une maison de retraite sera installée. Ainsi en journée, les enfants pourraient se mélanger aux personnes âgées dans la cantine commune, les personnes âgées pourraient surveiller les jeunes enfants lors des récrées (renforçant ainsi la sécurité de nos bambins), et la maison de retraite disposerait d'un jardin privatif pour ceux voulant s'isoler un peu en semaine. Le weekend, le calme règnerait, le parking de l'école pourrait-être ouvert aux visiteurs de la maison de retraite.	HS
120.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de logements au-dessus des écoles. Rentabilisation de l'espace	Constructions
121.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Le GPE et son métro automatique ne desservant que des gares distantes de plusieurs kilomètres, il serait utile de créer en surface, au-dessus des lignes GPE, des systèmes de BHNS ou tram. Pour proposer une desserte plus fine. Ainsi le GPE desservant des villes, proposerait des correspondances avec un tram proposant un maillage plus fin, tout en suivant le tracé du GPE. Le Est-TVM ne suit pas exactement le tracé du GPE	transports
122.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Eclairage de rue : mise en place d'un éclairage par LED comme dans la rue Rostand à	HS

			Champigny, mais sans poteaux au sol pour ne pas gêner les piétons.	
123.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Eclairage de rue : fin des lumières jaunâtres en ville, il faut mettre en place un éclairage lumineux blanc, qui propose une bien meilleure visibilité.	HS
124.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Modulation des feux routiers dans les nouveaux quartiers en fonction du trafic routier. Plus des voitures roulent sur un axe plus le feu vert serait long. Moins il y aurait de voitures, plus le feu serait court pour donner la priorité aux autres voies ayant plus de circulation.	HS
125.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Piétons, pour traverser les carrefours, obligation d'appuyer sur le bouton pour demander le passage, ainsi le feu passerait rapidement au rouge, pour faire traverser les piétons. Et quand il n'y aurait pas de demandes pour traverser, le feu pourrait rester au vert plus longtemps pour les voitures	HS
126.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Installation de bacs de compostages dans des aires prévues à cet effet, pour permettre aux habitants/riverains de déposer des produits périssables	HS
127.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création dans les nouveaux quartiers de commerces responsables, un primeur ayant un contrat avec un maraîcher du coin, le boucher achetant sa viande dans un secteur donné,	HS
128.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Flotte de véhicule hybride/électrique pour les municipalités.	HS
129.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Gestion d'une flotte commune de véhicules municipaux entre les communes du CDT Boucle de la Marne.	HS
130.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Subventionner la rénovation thermique des anciens immeubles, même s'ils sont dans le parc privé	HS
131.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Installations de commerces et crèches en bas des immeubles	constructions
132.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Pour les quartiers éco-responsables : les propriétaires et locataires devront signer une charte de respect des consignes réglementaires quant au bon fonctionnement de l'éco-quartier.	HS
133.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Proposer les nouveaux habitats aux habitants vivant déjà dans les villes du CDT, pour limiter la spéculation immobilière.	constructions
134.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Proposer les logements créés dans les nouveaux quartiers près du GPE aux utilisateurs des transports en communs. Bref si monsieur X utilise sa voiture pour aller au travail, il ne pourra pas se loger dans les 4 immeubles les plus proches des transports ; si monsieur Y utilise les transports pour se rendre à son travail il pourra se loger dans les 4 immeubles les plus proches de la gare GPE	HS

135.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Les commerçants doivent avoir des places de livraisons, utilisables pour le stationnement en dehors des heures de livraisons.	HS
136.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Les commerçants doivent jouer le jeu du développement durable, et donc éteindre les lumières de leurs commerces quand ils sont fermés	HS
137.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de parkings près des gares sur plusieurs niveaux comme à Montévrain ou Val D'Europe, mais avec une belle façade pour permettre une belle insertion du parking en ville.	transports
138.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de mini centre culturel au pied des immeubles nouvellement construits	HS
139.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Afin de réduire les frais des syndics pour les copropriétaires, les immeubles construits doivent disposer d'une salle permettant les réunions des assemblées générales des syndics de résidence	HS
140.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de quartier pavillonnaire géré par un syndic.	HS
141.	Julien Damenez	Mail	**Champigny-** avenue Salengro, mise en place d'un site propre pour les bus. En effet la voie étant très très large, il est possible de disposer un site propre. De plus, on pourrait supprimer le stationnement en épis dans le secteur de manière à créer soit une 2eme voie pour les voitures, soit une grande piste cyclable avec des files de stationnements. Certes cela réduirait l'offre de stationnement dans l'avenue, mais un parking pourrait être créé pour compenser.	HS
142.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Sensibiliser les habitants qui possèdent plusieurs voitures que des transports en communs existent et qu'il faut les utiliser.	HS
143.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de squares multifonctions. Avec une partie dédiée aux jeux pour enfants, une partie repos où l'on pourrait s'installer sur l'herbe	HS
144.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Mise en place d'arrêts de bus avec un toit transparent pour laisser pénétrer la lumière en journée.	HS
145.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Mise en place d'un téléphérique pour relier le bas et le haut de Champigny	transports
146.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Si de nouveaux quartiers modernes sont créés, il faut mettre en place une rénovation des autres quartiers de la ville, de manière à ne pas avoir une partie belle et jeune, et ailleurs des quartiers vieux et moches.	HS
147.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Ne pas construire trop de bureaux. Il faut en priorité des logements	constructions
148.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création d'un grand hôpital intercommunal près du SMR car il n'y en a pas trop dans le coin	constructions
149.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création d'un nouveau genre d'école primaire. Elle serait à la fois « école » les jours d'école, et se transformerait en centre aéré le mercredi. Ainsi on optimise l'espace public et on	HS

			rentabilise les infrastructures	
150.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Au-dessus des grandes avenues, il faut construire des immeubles ou maisons en recouvrant l'avenue routière. Par exemple dans les Avenues De Gaulle et Salengro. Cela aurait l'avantage de proposer du foncier en plus, mais aussi de créer de nouveaux quartiers. Dans d'autres cas, on pourrait profiter de ces couvertures pour embellir la ville en proposant des installations sportives libres d'accès et des parcs au-dessus de ces avenues. Certes l'avenue aurait deux trottoirs, un à hauteur de la route, un autre à hauteur des nouvelles installations.	HS
151.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Interdiction aux poids-lourds de pénétrer dans certains quartiers bien définis à certaines heures (heures de pointes par exemple). Cela fluidifierait le trafic. De plus, les petites rues et parfois avenues des villes ne sont pas faites pour voir circuler des camions de plusieurs tonnes qui manœuvrent très lentement, et donc créés des bouchons	HS
152.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création d'une aire de stationnement réservée aux poids lourds aux bords de l'A4, en attendant qu'ils puissent pénétrer dans les villes aux horaires indiquées.	HS
153.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -SMR : prévoir un accès direct depuis la gare du GPE à l'atelier SMR pour les employés.	constructions
154.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Nouveaux logements, ces derniers doivent être pourvus de volets, en effet nombres de cités HLM n'en possèdent pas (cités Boullereaux et André Joly par exemple).	construction
155.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de coins « barbecues » au cœur des villes, pour que les gens puissent venir y faire un barbecue, comme au Canada, où les installations existent, il suffit de mettre une pièce pour avoir accès au gaz et à certains accessoires. (Accès réglementé à certaines heures de la journée et de la nuit).	HS
156.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Gymnase Maurice Baquet: quelle est l'utilité de ce gymnase ? Sachant qu'il possède en arrière-cour un terrain de football qui n'a jamais vu un joueur (en tout cas je n'y ai jamais vu personne depuis les voies RER). Il faudrait créer soit un parc derrière le gymnase, soit un petit immeuble.	HS
157.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Le gymnase Maurice Baquet est en concurrence avec le gymnase Féry. Revoir l'aménagement des lieux sportifs. Mieux vaut peut-être proposer un seul grand gymnase sur 5 niveaux avec plusieurs disciplines (piscine au RDC), foot niv1, basket niv2, badminton niv3, tennis niv4, etc…. Le tout mis aux normes. Fontenay-sous-bois vient d'inaugurer une piscine s'appuyant sur ce concept avec piscine, sauna, hammam, salle de sport à l'étage, piscine à	HS

			l'extérieur, parcours remise en forme, etc….	
158.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Création de bus direct depuis Joinville RER A. Par exemple, avec des 106a (dérivé du 106 omnibus) ne desservant que les arrêts à Champigny, ou certains arrêts (Joinville RER A, Fourchette Champigny, Fourchette de Bry, RER E, etc…) de fait, proposer des bus rapides comme cela se fait pour les RER	transports
159.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Destruction d'immeubles ou habitations trop vieilles et trop gourmandes en énergies pour en construire de nouveaux aux normes	HS
160.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création de logement au-dessus de la Marne. Peu de péniches naviguent par-là. Il faut étudier la possibilité de maisons sur pilotis, ou de logements au bord de l'eau. De plus, les bords de Marne côté A4 de Champigny sont très vides, il est donc possible d'aménager ce côté.	HS
161.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Prendre exemple sur le SMR du T3 à la porte de Pantin (je crois), où au-dessus du SMR ont été construits des logements étudiants et des terrains sportifs.	constructions
162.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installations de prises de courant pour recharger les véhicules électriques (autant sur certaines places de stationnement, que dans les parkings publics, mais aussi les parkings d'immeubles, ou les quartiers pavillonnaires).	HS
163.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Faire en sorte que certains panneaux lumineux marchent à l'énergie solaire, tels les panneaux prévenant d'une école à proximité.	HS
164.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installation de radars au niveau des « stop » dans les quartiers pavillonnaires, ou proches des écoles, ou des quartiers 30km/h.	HS
165.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installation d'aires de déchargement à l'entrée de la ville, le reste de la livraison s'effectuant en véhicule électrique	HS
166.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Proposer les logements aux gens travaillant dans un secteur délimité autour du logement (par exemple à moins de 5km) ; ainsi on évite d'avoir des gens qui habitent à l'est et travaillent à l'ouest. On ne surcharge pas les services de transports ; on ne surcharge pas les routes.	HS
167.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Création d'aires de stationnement pour faciliter le co-voiturage, dans un parking existant	HS
168.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Si installation de restaurant dans des locaux commerciaux au pied d'immeubles, il doit-être mis en place un système permettant de stopper les odeurs et d'éviter leurs propagations dans les habitations.	HS
169.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Les propriétaires d'un bar/tabac/fdj devront nettoyer les abords de leurs commerces, souvent sales à cause des mégots de cigarettes. Principe pollueur/payeur.	HS

170.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Récupération des eaux de pluie d'un immeuble, pour alimenter un fleuriste en eau, ainsi il arroserait ses plantes avec de l'eau de pluie, et non de l'eau potable. Puis il ferait une économie sur sa facture d'eau.	HS
171.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Dans les nouveaux logements, installations de récupérateurs d'eau de pluie.	HS
172.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Dans les nouveaux logements, il faut retraiter les eaux usées (par exemple de la douche et de l'évier de la cuisine) pour alimenter la chasse d'eau. Ainsi on évite d'utiliser de l'eau potable pour nettoyer la cuvette.	HS
173.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Installation de panneaux solaires sur les nouvelles habitations, mais aussi sur le SMR et partout ailleurs.	HS
174.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Varier les arbres plantés dans les rues, pourquoi ne mettre que des arbres qui perdent leurs feuilles à l'automne ? On pourrait varier les familles d'arbres, pour mettre différents arbres de toutes sortes.	HS
175.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Revêtement anti-tag sur les nouvelles habitations	HS
176.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Verdir les bords de l'A4.	environnement
177.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Rénover l'A4 qui accuse son âge à certains endroits. (coût zéro euro, il suffirait de verbaliser les mauvais comportements routiers).	transports
178.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installation de caméra de vidéo-surveillance dans les nouveaux quartiers pour permettre la verbalisation des mauvais conducteurs automobiles, mais aussi, assurer une tranquillité aux habitants.	HS
179.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installation d'alarmes dans les nouveaux logements. Renforcement des accès.	HS
180.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** - détruire certains lieux de cultes pour récupérer du foncier.	HS
181.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Dans les centre-ville, installation de nouveaux trottoirs générant de l'électricité uniquement par les pas des gens marchant sur une dalle. (Au Brésil, un terrain de foot est éclairé uniquement par les déplacements des joueurs sur le terrain).	HS
182.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Installations de mini éoliennes (quelques centimètres à 1m) pour générer de l'électricité	HS
183.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Le long de l'A4, installation d'éoliennes tournant par le flux d'air créé par les véhicules en déplacement	HS
184.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -En temps de pluie, le bitume sur les voies routières doit-être très silencieux, en effet la pluie accentue le bruit provoqué par les véhicules, parfois, on ne s'entend pas parler aux arrêts de bus sur les grands axes.	HS
185.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** : mise en place de voies réservées pour les bus dans l'avenue de la République, à	transports

			l'heure actuelle, quand deux bus se croisent ils doivent ralentir et se croiser au pas. Pour installer le site propre il est nécessaire de supprimer les places de stationnement, et à plusieurs endroits les trottoirs étant très larges il serait possible d'implanter les stations. Pas de pertes en stationnement, car il existe un parking au niveau de l'Intermarché.	
186.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** : avenue de la République, quand on descend la rue en voiture (depuis la Fourchette de Bry), il faudrait supprimer le « tourne à gauche » qui permet d'entrer dans la cité des Boullereaux au niveau du centre technique municipal, ce dernier ralentit énormément la circulation. Il faudrait aussi fermer le tourne à gauche de la rue Casanova, qui ne sert que pour 2 véhicules dans ce sens. La rue Casanova serait alors mise en sens unique (uniquement dans le sens rue Casanova vers Avenue de la République), de ce fait les deux voies permettront de désengorger cette rue souvent bouchée. L'accès à la cité des Boullereaux depuis le haut de la Fourchette sera assuré par la mise en place d'un accès par la Fourchette, le long des voies du Est-TVM, ainsi un circuit « en boucle » sera proposé aux automobilistes. Les automobilistes remontant l'avenue de la République vers la Fourchette pourrait pénétrer dans la cité par l'accès se trouvant derrière le centre technique municipal. Ainsi on offre une meilleure desserte de la gare, sans encombrer le trafic routier.	HS
187.	Julien Damenez	Mail	**Champigny :** Fourchette de Bry, création d'un accès direct pour les bus 106 depuis l'avenue de la République. A l'heure actuelle les bus doivent effectuer une longue manœuvre qui ne se prête pas à leur gabarit car souvent les machinistes bloquent deux voies pour rejoindre l'arrêt de bus « Fourchette Bry » en direction de Joinville Le Pont. Le grand terreplein central ne servant à rien, on pourrait créer une voie uniquement réservée aux 106 pour que ce dernier depuis l'Avenue de la République s'engage directement. Avec accès réservé aux bus via une borne automatique. L'équivalent pourrait être proposé au 110.	transports
188.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Fourchette de Bry, faire cohabiter les bus, le TVM Est, et les voitures, mais aussi piétons et cyclistes.L'aménager pour recevoir un arrêt de bus rapide A4. Création de traversée piétonne . Création aire pour co-voiturage	transports
189.	Julien Damenez	Mail	Champigny -Trop de stationnements sauvages à la Fourchette de Bry, sans que la Police n'agisse, ou la Mairie, comme le montre le plan 3 véhicules stationnent, soit on leur met à disposition un parking, soit on fait retirer leurs voitures. Les routes ne sont pas un lieu de stationnement pour dormir (déjà vu, manger, attendre ses potes,	transports

			glander). Ca gêne le 106 quand il quitte l'arrêt de la Fourchette en direction du Plessis RER car il doit manœuvrer à gauche pour les dépasser	
190.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Terreplein central de la Fourchette de Bry, même si ce dernier doit-être en partie aménagé, ça serait bien de le fleurir un peu. Même des hautes herbes et des fleurs sauvages.	HS
191.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Passages piétons modernes, et disposant d'un rétro-éclairage par leds depuis le sol, ainsi les automobilistes le voient bien.	HS
192.	Julien Damenez	Mail	**Champigny -**Passages piétons, qu'ils soient éclairés aussi par le dessus, avec un panneau lumineux clignotant pour prévenir les automobilistes qu'il y a un passage piéton.	HS
193.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** quels sont les impacts sur le CDT du retard de la ligne 15 (2023 au lieu de 2020) ? les logements seront-ils aussi retardés **?**	transports
194.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** les installations d'eaux usées de la ville ne sont pas aux normes (ex : ave de Gaulle). La construction de logements comprend elle la mise aux normes des installations actuelles ?	HS
195.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –**il serait intéressant d'impliquer les commerçants dans la valorisation des déchets (consignes et bons d'achat)	HS
196.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** installer des radars sur les gros axes routiers	HS
197.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** installer des panneaux interactifs indiquant le traffic, les bouchons et les déviations	HS
198.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** installer les panneaux municipaux à des endroits accessibles	HS
199.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** autour du parc du Tremblay installer des panneaux indiquant la disponibilité dans les divers parcs de stationnement. Verbaliser les automobilistes qui se garent sur l'herbe. Créer des parkings réservés aux bus pour déposer les enfants	HS
200.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** logements : surélever les immeubles existants pour ajouter de nouveaux étages	constructions
201.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** Champigny, il faut déplacer la gare des Boullereaux, en la mettant dans l'avenue de Gaulle. Ainsi elle serait raccordée directement au 106 et au Est-TVM (alors qu'à sa place actuelle le Est-TVM déposera les usagers à 500m de la gare, ce qui ne sécurisera pas le déplacement des usagers aux abords de la gare vis-à-vis des automobilistes). De plus, l'Avenue de Gaulle, sera en partie en site propre, sous le pont on pourrait mettre des arrêts de bus, avec escalator et ascenseur. Et autour du pont, il est possible d'aménager des places de parkings.	Transports
202.	Julien Damenez	Mail	**Champigny** -Grand Paris Express, pour limiter les coûts de constructions, il faudrait que le plus de gares soient sur le même modèle architecturale, oui ça limite les "oeuvres d'art architecturale",	HS

			mais on gagne en coût et end élai, et on lmimite le nombre d'interlocuteurs (toujours le même architecte) car on reproduira X fois la même gare. De plus, en banlieue, avons-nous vraiment besoin d'audace architecturale qui coûte plus cher?	
203.	Julien Damenez	Mail	**Champigny-** gare des Boullereaux, j'ai vu au niveau de la cité du même nom, que certaines rues avaient refaites il y a quelques années, certes c'est bien, mais pourquoi avoir refait les choses ainsi? Je m'explique, certaines rues ont été refaites, avec aménagement de places de parking dans le sens de la route, sauf qu'à 20m d'un croisement routier, on supprime les places de parking en faisant des trottoirs de 5 mètres. On aurait pu continuer les places de stationnements sur une bonne dizaine de mètres plutôt que de les arrêter comme ça, en plein milieu de la rue, cela aurait offert 3 ou 4 places de stationnements en plus, sachant qu'il en manque cruellement dans le secteur.Il faut penser "utile" quand on conçoit quelques chose.	HS
204.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** en cette semaine 44 de l'année 2014, des travaux ont été entrepris dans l'avenue De Gaulle, mais les panneaux prévenant les automobilistes des restrictions de circulation engendrées par ces travaux ont été accrochés vendredi 24 Octobre 2014 (semaine 43) à 19h...Sachant que cette avenue est empruntée par beaucoup d'automobilistes de passage il est édifiant que de tels panneaux aient été implantés un vendredi soir, il aurait été plus judicieux de les poser dès le mercredi matin, de manière à informer les automobilistes, mais aussi les riverains (qui ont normalement reçu en plus une lettre le jeudi 23Oct). Dans le cadre du CDT évitons de telles erreurs, prévenons au plus tôt riverains et automobilistes des futurs travaux.	HS
205.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** - CDT/GPE, on va construire des logements aux normes BBC/HQE et un nouveau moyen de transports propres, il ne serait pas négligeable que les équipes de chantiers lors des travaux utilisent aussi les transports en commun pour se déplacer, cela éviterait de boucher les axes de circulation, et réduirait la pollution sonore et de l'air. De plus les bases vie des chantiers doivent être les plus propres possibles, tri des déchets, récupération de l'eau de pluie, traitement des eaux, recyclage.	environnement
206.	Julien Damenez	Mail	**Champigny –** - Dans le cadre de la construction des nouveaux quartiers, il faut penser dès maintenant aux aménagements secondaires : écoles, gymnases, crèches. Il va de soit que des milliers de logements en sus de ceux existants vont amener de nombreux nouveaux habitants, il leur faut donc des infrastructures propres (comme au Fort d'Issy à Issy Les Moulineaux) pour ne pas encombrer/srucharges les écoles existantes.	Constructions

207.	Brigitte Baran	registre	**Champigny –** souhaite savoir si des expropriations sont envisagées le long de la voie de la future ligne 15.	travaux
208.	Thierry Jeulin	registre	**Champigny –** le brochure *(de l'exposition à la mairie*) du CDT présente des zones de logements le long de la N4, place Lénine et autour de l'ancienne gare du Plant ; page 8 on voit des immeubles de petite hauteur (3 étages). Quels sont les projets réels ? Quelles sont les modifications de PLU à prévoir ? Quand aura lieu l'enquête sur le PLU ?	construction
209.	Thierry Jeulin	registre	**Champigny –** Sur le site de la mairie, aucun lien ne renvoie au dossier internet du CDT	Concertation/ communication
210.	X	registre	**Champigny –** quel emplois seront créés ? quand ? à qui s'adresser ?	développement économique
211.	Y	registre	**Champigny -** Sur le site de la mairie, aucun lien ne renvoie au dossier internet du CDT	Concertation/ communication de l'enquête
212.	Z	registre	**Champigny –** regrette le manque d'informations de la mairie sur le concret et en particulier la hauteur des batiments d'habitation le long de la RN4, et la densification autour de la gare du centre (ligne 15)	construction
213.	Anais David	registre	**Champigny** – magnifique projet pour la ville en termes de logements, d'aménagement et d'emploi.	satisfaction
214.	A Courty	registre	**Champigny –** le dossier 4 (plan du territoire) est vraiment très insuffisant. Sans information, pas de participation.	Concertation/ communication
215.	A Courty	registre	**Champigny –** Où sont les logements ? quelles quantités ? appartements ? pavillons ? les 2 ? quelle hauteur ? structures administratives ? pas de plans sur le tunnel sous l'avenue Maurice Thorez. Que faut-il faire pour être informée et voir le commissaire enquêteur ?	construction
216.	Georges Charles	registre	**Champigny –** La mise en œuvre du CDT impose une maîtrise foncière complète des ex territoires de la VDO ; l'Etat doit donc engager au plus tôt un dialogue avec la ville pour des cessions gratuites ou à des prix qui permettent la mise en place des ojectis notamment en matière d'emploi. Le terrain devrait être cédé pour l'euro symbolique, la ville ayant déjà fait un effort en vendant l'ex CII av R Salengro pour la gare du centre.	Concertation/ communication
217.	Kevin Horpin	Mail	**Champigny -**Le CDT est très satisfaisant en matière de logements	construction
218.	Kevin Horpin	Mail	**Champigny** –il est judicieux de densifier le centre-ville autour de la gare et serait positif s'il permettait de supprimer le bâti ancien dégradé peu adapté à un centre-ville pour réaliser des logements et des commerces.	construction
219.	Kevin Horpin	Mail	**Champigny** – l'arrivée de ces nouveaux logements devrait s'accompagner d'un travail de réduction des nuisances de certains commerces (bars : musique et courses de voitures)	HS

220.	S. Dalla-Libera	Mail	**Champigny** – la profondeur des tunnels du métro (-21m) entre les gares de Champigny-centre et et la gare de Bry-Villiers-Champigny est trop faible compte tenu de la nature du sous-sol argileux mouvant, d'éventuelles fondations ou consolidations de fondations profondes de pavillons(pieux en acier), et sous la future zone commerciale des Simonettes nord (sadev94). Une profondeur de -30 à -45m semblerait plus appropriée comme à Maisons-Alfort (-36m), Villejuif (-30 et -51m), Bagneux (-38m) ou Chatillon (-36m). demande une réponse technique confortant la suffisance de ces -21m dans le contexte de la zone et sous-sols de la rue des Hauts Bonne Eau.	Travaux/ transports
221.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny – se** félicite de la volonté de développer l'économie sur cette zone.	développement économique
222.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny – s'inquiète** de la construction de 6000 logements au lieu de la zone industrielle projetée par les communes concernées par le CDT	construction
223.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny –**Il est important de ne plus augmenter la part de logements sociaux dans la ville	construction
224.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny** –il importe de créer des emplois sur la commune pour éviter d'accroitre les problèmes inhérents aux villes-dortoir et au sous-emploi.	développement économique
225.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny** –des tours de 9-10 étages le long de la CD4 et du bld de Stalingrad, comme prévu dans l'ilot J Jaurès risquent de créer une ambiance invivable, de défigurer le centre-ville. Il faut en rester à l'actuel PLU (5 étages sur la CD4 et 3 étages à l'intérieur des parcelles).	HS
226.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny –**Le projet de tours est incohérent avec les objectifs affichés de restauration de l'environnement autour de l'église St Saturnin et incompatible avec le respect des pavillons tel qu'affirmé dans le CDT	patrimoine
227.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny –**il est prévu de créer 15 à 17.000 emplois sur la zone des Boucles de la Marne mais cela restera un vœu pieux tant que les conditions fiscales faites aux entreprises (contribution économique territoriale) seront aussi démotivantes qu'elles l'ont été dans le passé à Champigny. Pour sortir du sous-emploi chronique des campinois, il faut créer une zone franche pour dynamiser le CDT.	développement économique
228.	Bernard Raynaud	Mail	**Champigny –** Est-ce bien sur le flanc ouest dans le prolongement du chemin latéral des Courtilles qu'est prévu le couloir vert le long du talus SNCF ?	environnement
229.	D	registre	**Champigny –** un centre-ville doit être un lieu où il fait bon se promener et regarder de belles vitrines ce qui n'est pas le cas actuellement. Il faudrait des commerces de bouche de proximité et que le centre ville ne soit pas constitué que de banques, opticiens, kebab.	développement économique

230.	D	registre	**Champigny –**construire des tours de 10 étages c'est recréer une ville dortoir. Faisons une ville agréable avec des immeubles de 3 à 5 étages.	construction
231.	E	registre	**Champigny –** les terrains appartenant à l'Etat du côté de Leclerc(VDO) doivent revenir à la ville pour faire du logement mixte social et accession à la propriété	construction
232.	E	registre	**Champigny –** Il faut créer un vrai pôle de formation en contact avec la Mission Locale et Pôle emploi.	Développement économique
233.	E	registre	**Champigny –** a l'arrivée de Paris Metropole, faire HALTE à la spéculation foncière**.**	construction
234.	Claude Betteto	registre	**Champigny –** l'urbanisme de Champigny va se transformer. Le projet de l'ilot J Jaurès sur la RD4 donne le modèle du pire que l'on puisse atteindre avec des tours de 10 étages en plein milieu d'un quartier pavillonnaire.	construction
235.	Claude Betteto	registre	**Champigny –** créer un cadre agréable passe par le respect du PADD et du PLU, préservation du tissu pavillonnaire et prise en compte de celui-ci dans ka rénovation urbaine, cohérence avec les fronts bâtis	construction
236.	Claude Betteto	registre	**Champigny –** la RD4 comporte 95% des constructions de 1 à 3 étages. Des immeubles vont venir s'intercaler à proximité, mais leur hauteur de doit pas dépasser 5 étages conformément au PLU qu'il est souhaitable de conserver.	construction
237.	Claude Betteto	registre	**Champigny –**la construction de logements va entrainer un apport de population, qui doit se répartir dans le cadre d'un programme satisfaisant à la fois le social et l'accession à la propriété. Les objectifs doivent inclure simultanément ces 2 structures.	construction
238.	Claude Betteto	registre	**Champigny –** prévoir équipements scolaires (crèches, écoles, espaces de jeux) et des salles de réunion à l'usage des associations. Place de choix à réserver à la culture et aux équipements sportifs.	construction
239.	Claude Betteto	registre	**Champigny –**apporter une attention particulière aux commerces, places de stationnement, pistes cyclables adaptées et pensées.	Transports Developpement économique
240.	Claude Betteto	registre	**Champigny –** le CDT est une chance pour la ville	satisfaction
241.	Association « les Boucles de la Marne »	registre	**Champigny –** les logements en cors de réalisation sont-ils comptabilisés dans le programme du CDT (360 logements/an) ? Est-il prévu de détruire certains grands ensembles ?	construction
242.	Association « les Boucles de la Marne »	registre	**Champigny –** quelle est la répartition de construction de logements entre Champigny et les autres communes du CDT ?	construction
243.	Association « les Boucles de la Marne »	registre	**Champigny –**la construction d'un tel nombre de logements impactera t'elle la hauteur des nouveaux bâtiments (R+9 ou R+10 ?) La ville doit rester à taille humaine. Pas de densification à outrance ni de bétonnement	construction

			intensif.	
244.	Association « les Boucles de la Marne »	registre	**Champigny –** la construction de nouveaux logements entraine des flux de circulation plus importants engendrant plus de pollution et d'embouteillages. Un parking de 500 places est prévu dans l'ilot Jaurès. Qu'en est-il du respect et de la préservation des zones pavillonnaires ? du cadre de vie et de la santé des campinois ?	Construction Transports environnement
245.	Association « les Boucles de la Marne »	registre	**Champigny –** le CDT manque d'ambition dans la qualité environnementale et du cadre de vie. Il n'est pas prévu d'espaces verts supplémentaires. Espérons qu'il n'est pas prévu d'expropriations de pavillons dont les jardins sont un poumon d'oxygénation	Environnement Construction
246.	D. Albert	registre	**Champigny –** des logements, des transports, de l'emploi : un beau projet pour tous les campinois.	satisfaction
247.	Lefèbvre (?)	registre	**Champigny –** pas de constructions de plus de 5 étages pour ne pas défigurer le centre ville	Construction
248.	Daussart (?) M. Monnain M. Bessières	registre	**Champigny –** il est indispensable que les terrains de l'Etat (ex VDO) soient dévolus à la ville afin de développer le secteur industriel, l'habitat et les commerces.	Développement économique/ Concertation communication
249.	Daussart (?) M. Monnain M. Bessières	registre	**Champigny –** le métro est absolument nécessaire, ainsi que des logements accessibles à tous autour des gares, arrêtons de repousser les populations laborieuses loin des transports et de leurs lieux de travail.	Transport construction
250.	Daussart (?) M. Monnain M. Bessières	registre	**Champigny –** penser aux liaisons sur Coeuilly vers les gares	Transport
251.	Daussart (?) M. Monnain M. Bessières	registre	**Champigny –** protégeons l'environnement en privilégiant les transports en commun.	Transport Environnement
252.	Leparg (?)	registre	**Champigny –** avec l'arrivée du métro il faudrait créer des emplois pour les chômeurs en mettant en amont les formations adaptées, avec Pôle Emploi.	Développement économique
253.	M Caude	registre	**Champigny –** le CDT doit permettre la construction de petites opérations de logements sociaux avec accès à la propriété**.**	construction
254.	M Caude	registre	**Champigny –** le CDT va générer de l'emploi. Félicitations à la Municipalité d'avoir trouvé un partenariat avec Bry, Chennevières et Nogent.	satisfaction
255.	Christiane Chavard	registre	**Champigny –** le CDT prévoit les emplois qui manquent à Champigny (SMR=450). Mais il faut former les jeunes à de nouveaux métiers. Un Centre de formation pourrait être implanté sur les terrains de l'ex VDO au milieu des entreprises qui viendront s'y installer.	Satisfaction Développement économique
256.	Christiane Chavard	registre	**Champigny –** Le spectre que l'Etat construise 6000 logements sur cette VDO sans tenir compte des besoins des campinois ou du projet de CDT élaboré conjointement avec les villes voisines et le CG94 est très inquiétant. On ne veut pas revivre la construction du Bois l'Abbé sans concertation.	construction

257.	Christiane Chavard	registre	**Champigny –** crainte que le metro ne soit un outil dont l'Etat va se servir pour agir contre nous et obliger les campinois à aller travailler toujours plus loin en Ile de France.	Concertation communication
258.	Christian Chauve	registre	**Champigny –** attend beaucoup des actions qui seront menées dans le cadre du CDT. Il y a un potentiel énorme pour améliorer la vie quotidienne et il ne faut pas rater ce rendez-vous.	satisfaction
259.	Christian Chauve	registre	**Champigny –** il est primordial d'accueillir des entreprises qui vont créer des emplois sur les terrains VDO ce qui implique que l'Etat les cède à des conditions avantageuses	Développement économique
260.	Christian Chauve	registre	**Champigny –** en plus du métro il faut développer les offres de déplacement comme le bus, plus de lignes, plus de fréquence, créer des pistes cyclables.	transports
261.	Christian Chauve	registre	**Champigny –** développer les transports publics à des tarifs abordables pour les familles, c'est la justice sociale. Les transports en commun luttent contre la pollution.	transports
262.	Christian Chauve	registre	**Champigny –** avec de nouveaux emplois, développer une politique de formation professionnelle supérieure et ambitieuse qui amène les jeunes à des emplois pérennes.	Développement économique
263.	Christian Chauve	registre	**Champigny –** le CDT s'inscrit dans le vaste projet du Grand Paris : quel type de gouvernance sera appliqué ? l'ACTEP, les intercommunalités (dont Champigny se passe), les départements, la région, Paris-Métropole sont autant de strates couteuses à l'efficacité discutable.	Concertation communication ? HS ?
264.	Alain Chevalier *Conseiller municipal*	registre	**Champigny –** la ville de Champigny compte 42% de logements sociaux : en construire plus c'est remettre en cause l'équilibre économique de la ville.	constructions
265.	Alain Chevalier *Conseiller municipal*	registre	**Champigny –** les objectifs d'emploi sont de 10.000 à 17.000 à 10 et 15 ans et un taux d'emploi de 1. C'est arithmétiquement impossible. Le nombre d'emplois dans la zone est de 18.000 avec un taux d'emploi à 0,57, et si on veut un taux de 1 il faudrait 32.000 emplois soit une création de 1400 emplois/an. Le CDT en propose 1000, et il n'en a été créé que 200/an au cours des 10 dernières années. Sans oublier que l'économie française détruit chaque jour des emplois.	Développement économique
266.	Alain Chevalier *Conseiller municipal*	registre	**Champigny –** le maire indique que 52% de sa population est sur le territoire du CDT, donc c'est 428 logements qu'il faut construire, un chiffre supérieur au PLH. Même si on se borne au chiffre du PLH, c'est 11.000 habitants de plus en 10 ans. Combien faudra t'il créer de crèches, maternelles, écoles élémentaires pour faire face à cette évolution ? aucune étude n'est proposée. Et l'endettement actuel de la ville ne lui permet pas de construire ces bâtiments.	construction
267.	Alain Chevalier *Conseiller municipal*	registre	**Champigny –** urbanisme : aucune étude n'est proposée, le centre ville est peu attractif. Faut-il	constructions

			créer des logements autour des gares ou au contraire des activités tertiaires ?	
268.	Alain Chevalier *Conseiller municipal*	registre	**Champigny –** comment fluidifier le trafic autour des gares ? aucun parc de stationnement n'est prévu, sauf les mettre hors du territoire du CDT en utilisant les parkings des grandes surfaces : ont-elles été consultées ? la suppression du parking public au RER de Joinville est le cas flagrant de non concertation avec les usagers. Où sont les pistes cyclables sécurisées ? les garages à vélos ? les bornes de recharhe des véhicules électriques ?	transports
269.	Alain Chevalier *Conseiller municipal*	registre	**Champigny** – a-t-on les moyens financiers pour la mise en œuvre du CDT ? ce sont des supputations hors sol tant qu'un bilan économique n'accompagnera pas les propositions	Concertation communication
270.	C.Caporal *Groupe des écologistes de Champigny*	registre	**Champigny** – le point faible du CTP (CDT ???) concerne son intégration environnementale, les espaces verts ne sont pas des ornements mais une nécessité vitale. Il n'y a pas de propositions concrètes concernant les trames vertes entre la plaine des Bordes, le parc du Plateau, les bords de Marne et la continuité entre la VDO, l'esplanade Bazin et la ZNIEFF des bords de Marne. On pourrait créer des talus à côté des pistes cyclables, quitte à en diminuer la largeur, pour sécuriser les déplacements des cyclistes et offrir une voie de circulation aux espèces, et y aménager des points d'eau, la trame verte est indissociable de la trame bleue.	environnement
271.	C.Caporal *Groupe des écologistes de Champigny*	registre	**Champigny** – favoriser l'agriculture urbaine sur les toits c'est économiser de l'énergie (voir projet Solar Phileas à Nantes)	environnement
272.	C.Caporal *Groupe des écologistes de Champigny*	registre	**Champigny** – la circulation sur m'axe de la VDO ne peut être pacifiée que si la vitesse est limitée à 30.	environnement
273.	C.Caporal *Groupe des écologistes de Champigny*	registre	**Champigny** – le CTP évoque le tourisme et la valorisation des espaces naturels mais rien n'est envisagé pour permettre la continuité de la circulation sur la Marne. Une passe à poissons et à canoés au niveau du barrage de Joinville/Champigny serait cohérente avec ce thème.	environnement
274.	C.Caporal *Groupe des écologistes de Champigny*	registre	**Champigny** – faire une place à l'habitat partagé et à un mode de développement participatif pour une ville durable. Il faut offrir des terrains à ce mode d'habitat et y ajouter des espaces inter générationnels.	constructions
275.	Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes	registre	**Champigny** – La rue des Hauts Bonne-Eau se trouve dans le périmètre proche de la future gare Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15, de l'implantation du chantier du tunnelier n° 6, du projet de la nouvelle gare du RER E , du SMR mais aussi de la majorité des projets prévus le long de l'ex-VDO : Altival, Est-TVM, ZAC Marne-Europe, Centre commercial et activités Simonettes Nord, franchissement de l'A4, construction de	Concertation communication transports

			logements, offres hôtelières, tertiaire et activités, valorisation de l'entre-deux ferroviaire, dont les Simonettes-sud où un quartier pavillonnaire vient d'être créé en 2012. Certains résidents ont été informés que du fait de la création de la future gare de liaison sur le RER E, il y aura élargissement de la voie ferrée qui passerait de 2 à 4 voies, et qui de ce fait risquent l'expropriation.	
276.	M. Mendès	registre	**Champigny** – Quel est le budget de Champigny pour réaliser ce projet avec Bry et Villiers ? les impôts vont-ils augmenter ?	Concertation communication
277.	M. Mendès	registre	**Champigny** – le practice de golf est situé sur une ancienne décharge sauvage, d'où risque de pollution	Construction environnement
278.	Mme Vidy	registre	**Champigny** – ce projet est un atout important pour la ville et les campinois, très intéressant en matière d'emploi grace au rééquilibrage est/ouest. Ces emplois devront être destinés en priorité aux campinois et notamment aux jeunes avec une formation adaptée aux nouveaux emplois.	Développement économique
279.		registre	**Champigny** – le gain sur la durée de transport sera une nette amélioration de la qualité de vie. Je suis satisfaite que la ville évolue	Satisfaction transport
280.		registre	**Champigny** –	
281.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Document soumis à l'enquête publique–Une impression d'avoir entre les mains un document inachevé, non finalisé: Ce document, daté du 10/12/2013, porte le nom de «projet de CDT Boucles de la Marne version finale». Pourtant, l'ensemble donne l'impression d'un document incomplet et non réactualisé, qu'il a fallu présenter à la hâte avant une certaine date, sans avoir pu le finaliser et le compléter des éléments ou informations nécessaires à sa mise à jour. Que craignait-on tant que ça ? Une refonte des départements, régions, etc…ou bien que sais-je encore?	Concertation communication
282.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	mail ET registre	**Champigny –** Les données chiffrées et éléments qui y figurent ne semblent pas avoir été actualisés: études de 2008, taux de logements sociaux au 01/01/2012, Par moment on indique une durée de 10 ans pour le CDT, à d'autres on parle de 15 ans. Quelle est donc la bonne durée et à partir de quelle date le CDT démarrera t'il ? Certaines réalisations sont déjà actées, en cours de réalisation, voire achevées (cf Simonettes sud, constructions de logements proche de la gare des Boullereaux….). Alors pourquoi les faire figurer dans le projet de CDT (qui ne devrait théoriquement énumérer les projets à réaliser dans les 10 ou 15 ans à venir)? absence d'indications importantes pour la plupart des projets, comme par exemple l'évaluation des coûts, les conditions générales de financement….	Concertation communication

283.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Compte tenu des éléments ci-dessus, je m'étonne et m'interroge sur l'opportunité de faire une enquête publique maintenant. Pourquoi ne pas l'avoir fait plus tôt ou alors plus tard ? Pourquoi se précipiter? Tout semble déjà acté et l'enquête publique à ce stade ne semble être qu'une simple «formalité qu'il faut accomplir» et donne l'impression que tout est déjà bien prévu, et ce malgré les objections que chaque habitant, association ou entreprise pourrait apporter durant l'enquête publique ou lors des 20 réunions citoyennes programmées d'octobre à décembre 2014 à Champigny-sur-Marne.	Concertation communication
284.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Au vu de l'ampleur des projets envisagés, il est indispensable de savoir combien cela va coûter et qui va financer et à quelle hauteur de financement. Quelles conséquences et répercussions financières pour les ménages, entreprises? Alors, je m'interroge: quel sera l'impact de tous ces projets sur la fiscalité des entreprises, franciliens, val-de-marnais, campinois ….? Pour ma part, je sature de voir les impôts et l'ensemble des charges augmenter de tout côté, de voir de nouvelles taxes créées	Concertation communication
285.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Il est anormal que les projets soient ainsi envisagés sans se soucier du financement requis ou de l'impact financier pour l'ensemble des acteurs et habitants du Val de Marne.	Concertation communication
286.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –**Il est anormal de soumettre à enquête publique tout un ensemble de projets, de recueillir l'avis des habitants des 4 communes sans leur communiquer, présenter tous les aspects (avantages et inconvénients) et les répercussions (financières et autres) qui peuvent en découler.	Concertation communication
287.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –Je** demande donc que le document du 10/12/2013 soit revu et complété et qu'il donne lieu à une nouvelle enquête publique.	Concertation communication
288.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –**Je demande également que les coûts liés à ces projets soient maîtrisés et qu'ils ne donnent pas lieu à de nouvelles hausses d'impôts ou la création de nouveaux impôts ou taxes.	Concertation communication
289.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la	Mail ET registre	**Champigny –** Réactualisation des études sur lesquelles s'appuie le document soumis à enquête publique:	Concertation communication

	défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…		Les calculs et perspectives d'emplois et de logements, sur lesquels s'appuient les projets de cette enquête publique, ont été réalisés à partir d'études de 2008(cf. page 10), en fonction de l'évolution des années précédentes. Ces données datent donc de 6 ans et, depuis 2008 et le début de la crise économique, un grand nombre d'emplois ont été supprimés et les perspectives de croissance ne sont plus les mêmes. De plus, nous assistons depuis quelques années à une évolution dans les habitudes et les besoins des consommateurs et une augmentation fulgurante des achats par internet. Il est anormal que des projets soient ainsi envisagés en 2014 pour les 15 ans à venir, sans que les études sur lesquelles ils se basent (2008) n'aient été réactualisées. Aussi, face aux nombreux locaux d'activité devenus vacants et aux perspectives économiques pessimistes, aux modifications des consommateurs dues au e-commerce, il est impératif de réactualiser les chiffres et objectifs et donc de refaire une nouvelle étude.	
290.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** La mixité sociale, voulue par le CDT Boucles de la Marne, passe par la révision des taux de logements sociaux prévus et une meilleure répartition des logements sociaux entre les 4 communes du CDT. Pourquoi, avec un taux de logements sociaux bien supérieur au pourcentage requis (39,20% au 01/01/2012), Champigny-sur-Marne envisage de construire 428 logements par an brut (avec une prévision de 40% de logements sociaux PLUS/PLAI, 10% de PLS)? Pourquoi l'effort en logements sociaux n'est-il pas davantage réparti entre les 3 autres communes (particulièrement Bry-sur-Marne) dont le taux est nettement inférieur au taux requis (14.81% au lieu de 25%)? Pourquoi la commune de Bry-sur-Marne n'annonce aucun programme en cours mais dit s'engager à participer à l'atteinte des objectifs quantitatifs de la TOL? Par ailleurs, les taux indiqués datent de plus de 2 ans déjà et doivent être réactualisés, Avec une telle répartition, il est à craindre que la mixité sociale voulue par le CDT Boucles de la Marne ne se fasse pas…. Je demande donc que la répartition du nombre de constructions de logements sociaux entre les 4 communes soit revue, afin que chacune d'elles tende vers le taux légal requis de 25%. Le pourcentage de logements sociaux prévussur la ville de Champigny-sur-Marne (*40% de logements sociaux PLUS/PLAI, 10% de PLS*) doit donc être revu nettement à la baisse.	Concertation communication

291.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Des besoins en services publics adaptés à anticiper: Avec la création de nouveaux logements, locaux d'activité et commerciaux…, il est indispensable d'anticiper les besoins en services publics (eau potable, assainissement, ramassage, traitement des déchets, crèches, écoles maternelles, élémentaires ….).Or, il se trouve que certaines écoles élémentaires (comme par exemple Albert Thomas ou Joliot Curie..) sont déjà surchargées et il ne m'a pas semblé voir d'éventuels projets d'écoles ou d'extensions évoqués sur ces secteurs.	construction
292.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Impacts cumulés des phases de chantier:l'Autorité environnementale précise à ce sujet dans son avis –page 18 «*L'EE mentionne les très importants volumes de déblais des chantier des tunnels, des gares et des ouvrages annexes du réseau Grand Paris Express qui devront être évacués à partir du territoire du CDT, essentiellement par la route (A4, puis N104 ou A104) selon les informations données oralement au rapporteur : environ 1,7 millions de m3, dont 7% pourrait être valorisés. Les impacts de ce grand chantier relèvent de l'étude d'impact menée par la SGP (Société du Grand Paris) et de ses choix ultérieurs, pas de l'EE du CDT. Néanmoins, au-delà des impacts du parti retenu par la SGP (qui a écarté la solution d'évacuation par fer), se pose la question des impacts cumulés avec les chantiers menés sur le territoire du CDT, en matière notamment de circulation des camions, de bruit et de pollution afférents à cette circulation, mais plus généralement en matière de cumul de tous les types d'impact de tous les chantiers concomitants. Une vision globale des enjeux environnementaux, des contraintes et du calendrier des différentes opérations, conjointement par la SGP et les acteurs du CDT est indispensable pour éviter, et sinon réduire les impacts cumulés les plus dommageables. Sans méconnaître la difficulté de l'exercice, l'Ae recommande, pour ce qui concerne les impacts liés à la circulation des camions, de prendre en compte, dans le rapport d'évaluation environnementale du CDT, l'articulation fonctionnelle et dans le temps des différents projets du CDT entre eux, ainsi qu'au regard du chantier du Grand Paris.* ». **J'adhère entièrement à cet avis.** Les nombreux chantiers, s'ils sont menés de front en plus des chantiers du Grand Paris Express (2 gares + CMR), vont complètement paralyser la ville de Champigny sur Marne, particulièrement autour de la gare GPE de Bry-Villiers-Champigny et de la VDO élargie (projet de nouvelle gare du RER E, ALTIVAL, EST TVM,…..). Il est donc important d'espacer dans le temps et l'espace les divers projets, et de veiller à gêner le moins possible la vie quotidienne des habitants et acteurs des 4 communes.	environnement
293.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan	Mail ET	**Champigny –** **Demande de correction d'une erreur en**	Concertation/ communication

	Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	registre	**page 34**: En effet, le quartier des 4 cités et Simonettes est géographiquement plus près de la gare Bry-Villiers-Champigny. Il est donc étonnant que celui-ci soit mentionné dans le périmètre de la gare Champigny-Centre et non dans celui de la gare Bry-Villiers-Champigny. **Je propose donc de rectifier comme suit:** *«-un aménagement urbain qui……..en préservant le tissu d'habitat pavillonnaire existant dans les quartiers du Maroc/Fourchette/Polangis, du Plant/Tremblay, des 4 cités et Simonettes, du Centre-ville/Côteaux.* *o Développement d'un nouveau morceau de ville dans le cas de la gare Bry-Villiers-Champigny assurant un équilibre habitat/emplois (développement économique et commercial) et respectant la richesse de la diversité des formes d'habitat et particulièrement les quartiers pavillonnaires existants dans les quartiers des 4 cités et Simonettes, du Plateau, de Coeuilly –village parisien.»* A noter que la rue des Hauts Bonne Eau est une rue pavillonnaire située dans le quartier des Simonettes.	
294.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** VDO -SEQUENCE GARE -§7) Secteur Gare – Simonettes -pages 75et 76: Concernant la rue des Hauts Bonne Eau, il est mentionné page 75, au niveau des projets *«+ Programmes complémentaires à définir sur le quartier de la rue des Hauts Bonne Eau»* puis page 76 sur le phasage proposé pour 2013-2018 *«Veille foncière et études de faisabilité sur le quartier pavillonnaire des Hauts Bonne eau/gare»* et pour 2020/2028*«Mise en œuvre des procédures, travaux et livraison des programmes complémentaires sur le secteur de la gare et de la rue des Hauts Bonne eau».* Résidant dans cette rue, il est légitime que je m'inquiète, d'autant plus que la mairie de Champigny-sur-Marne procède depuis quelques années à des préemptions(dont une vient d'être faite très récemment). Je souhaite donc avoir un complément d'informations à ce sujet, ainsi que les perspectives d'évolutions envisagées et les conséquences pour les habitants de cette rue (qui je le rappelle est un quartier pavillonnaire, et donc sensée être respectée selon les indications de la page 34).	Concertation/ communication
295.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Le droit de propriété doit être respecté: La réalisation des projets annoncés dans ce document ne doit pas amener les communes à vouloir récupérer à bas prix des propriétés au nom de l'utilité publique, et à spolier de ce fait les petits propriétaires, particulièrement ceux situés aux abords de l'ex VDO, dans le périmètre des gares du GPE.	Concertation/ communication

296.	M. Pedrero-Sanz M. Ben Soussan Association pour la défense du quartier des Simonettes Marie-Rose Mendes F…	Mail ET registre	**Champigny –** Prévoir l'étude et le traitement des nuisances (pollutions, bruits, gênes de circulation) y compris celles dues aux chantiers des projets envisagés. Compte tenu des nuisances sonores déjà existant(voies ferrées RER E, proximité autoroute A4….) et des divers projets et travaux sur la VDO (gare GPE Bry-Villiers-Champigny avec tunnelier, nouvelle gare du RER E, Altival, Salle des congrés, centre commercial, EST-TVM…..), il est essentiel de prévoir l'étude et le traitement des nuisances (pollutions, bruits, gênes de circulation,) y compris celles dues aux chantiers des projets envisagés.	environnement
297.	A	Registre	**Champigny –** La carte du dossier est incomplète. La carte de la plaquette de l'expo retranscrit plus fidèlement les projets autour de la RD4 et de la Place Lénine.	Concertation/ communication
298.	B	Registre	**Champigny –** quelle cohérence entre le CDT et le PADD et le PLU de la ville , notamment sur les zones de la RD4 de la Fourchette à la Mairie, Place Lénine et future gare du centre**.**	Concertation/ communication
299.	B	registre	**Champigny –** quid des hauteurs et retraits sur les futures constructions de logements, en regard de l'intégration au tissu pavillonnaire actuel et les nuisances de toutes sortes pouvant en résulter ?	construction
300.	B	registre	**Champigny –**il serait très regrettable de voir resurgir les méthodes de passage en force via création de plans de masse pour des programmes d'implantation d'immeubles de moyenne hauteur R+10	Construction Concertation/ communication
301.	C	registre	**Champigny –** où passera la ligne 15 ? le tracé n'apparait pas sur la carte. Nous avons reçu un référé le concernant. Il est essentiel de porter cette information à notre connaissance	Concertation /communication
302.	C	registre	**Champigny –** la densification de la population entrainera de la pollution. Y aura-t-il de nouvelles voies de circulation ?	Environnement transport
303.	C	registre	**Champigny –** la construction des 360 logements/an apportera une population qui triplera. Comment la ville pourra t'elle absorber autant de population ?	Construction Concertation/ communication
304.	Mme Baudoin	registre	**Champigny –** A reçu un référé. Est-ce-que le tréfonds de ma propriété sera utilisé ou seulement la partie du terrain de ma propriété qui a été exproprié en 2002 ?	Construction Concertation/ communication
305.	M. Mendès (Ass de défense du quartier des Simonettes) Mme Mendès	registre	**Champigny –** Page 75 : le PC du centre commercial ? alors que la DUP a été annulée et confirmée par la CAA de Paris Inquiétudes sur les projets concernant la rue des Hauts Bonne eau : demande d'explications (pages 74-75). Nous ne voulons pas subir des informations cachées.	Construction Concertation/ communication
306.	P. Roy Pt Association RENARD	registre	**Champigny –** Demande copie du dossier d'enquête non disponible sur les sites des Préfectures, contrairement à ce qui a été dit. Demande que le dossier lui soit communiqué sous	Concertation/ communication

			forme informatique Constate l'absence de pièces dans le dossier.	
307.	Maria Ouzoulias Conseillère Générale	registre	**Champigny –** le dossier du CDT est exemplaire d'une concertation entre les élus des villes comme de leurs populations. Ce travail en commun mérite d'être salué. Il n'y a pas eu de chapelles ni de repli sur soi. Il s'agit dans l'urbain d'un juste équilibre entre emploi et logement. Rééquilibrage emploi/habitat. L'identité urbaine de Champigny est préservée, avec une nouvelle dynamique	satisfaction
308.	M Le Brech	registre	**Champigny –** la mise en œuvre du CDT semble essentielle pour l'équilibre de la ville logement/emploi/développement économique. Bel exemple de travail collaboratif entre plusieurs communes.	satisfaction
309.	M Le Brech	registre	**Champigny** – les friches de l'Etat de l'ex VDO ne doivent pas servir qu'à construire des logements. Elles doivent permettre de renforcer le maillage entre le haut et le bas de la ville en créant ou modernisant les ZAC existantes.	construction
310.	Sauvegarde village parisien	registre	**Champigny –** les cartes sont trop petites et pas assez lisibles. Il est difficile de localiser pour s'informer. Idem plan du territoire, dossier CDT : toutes les cartes. Evaluation environnementale idem. Est-il possible de les voir en grand ? le commissaire-enquêteur dispose t'il de cartes grand format ?	Concertation/ communication
311.	Sauvegarde village parisien	registre	**Champigny –** quels types de logements seront construits sur le secteur de Coeuilly ?	construction
312.	Sauvegarde village parisien	registre	**Champigny –** fiches action : comment voir le détail ? VDO : 48/49/50/51 ; gare GPE : 1 à 7 Il y a de beaux projets mais ce n'est pas précis	Concertation/ communication
313.	Sauvegarde village parisien	registre	**Champigny –** il faut un petit chemin piétonnier et cycliste pour se rendre de l'av M Thorez au parc départemental du Plateau en passant par le chemin du Lycée Marx Dormoy et les jardins portugais et zone des Grands Godets.	Environnement transport
314.	Sauvegarde village parisien (AC)	registre	**Champigny –** ce beau projet est très imprécis	Concertation/ communication
315.	Sauvegarde village parisien (AC)	registre	**Champigny –** Il ne reste que peu de voies de Champigny à Coeuilly et Village parisien 'rue Alexandre Forny barrée par le SMR**)**	transports
316.	Sauvegarde village parisien (AC)	registre	**Champigny –** trame verte/VDO : imprécis Dépollution du Ru de la Lande : à quel endroit ? Parc Delaunay : où sera-t-il ? Est il prévu une trame verte entre le parc du plateau et le Village parisien ? Il n'est pas agréable de passer par la rue de Bernau ou la voie Sonia Delaunay pour les piétons et la voie cyclable est trop étroite. Entrées de ville Champigny et Chennevières : quel est le projet exact ? densifier l'habitat coté village parisien est problématique, les maisons ont trop peu de jardin et pas de parking	Environnement construction

			ne pas oublier de prévoir crèches, écoles maternelles, écoles, EPHAD	
317.	Sauvegarde village parisien (AC)	registre	**Champigny –**Gare des 4 communes les bus vont générer de la pollution, le tram serait plus approprié.	transports
318.	Keita Gassama *Conseillere municipale*	registre	**Champigny –**l'arrivée des gares va donner un coup d'oxygène à la ville. Nous ne voulons pas être une ville-dortoir. On a besoin de logements mais surtout d'emplois qui doivent profiter à la jeunesse campinoise, avec des formations en lien avec les métiers de demain.	Développement économique
319.	Stéphanie Dupré *municipalité*	registre	**Champigny –**le projet de CDT est une réponse aux problématiques de logements d'emplois et de transports	Développement économique
320.	J Claude Wohnlich *municipalité*	registre	**Champigny –** le CDT est très intéressant . développement d'emplois. Mais les modalités de transport(vélos, TCSP) devront être précisées et offrir suffisamment de places de stationnement sécurisées**.**	Satisfaction transports
321.	J Jacques Guignard *municipalité*	registre	**Champigny –**le CDT prend en compte les aspirations des campinois, à savoir prioriser le développement économique et le logement diversifié accessible à tous et le transport. L'Etat ne doit pas nous imposer des projets type OIN comme cela a été le cas dans le passé.	Satisfaction
322.	Caroline Adono *municipalité*	registre	**Champigny –** je souhaite que le CDT soit élargi à d'autres communes dans le cadre de la future métropole pour permettre une mutualisation des moyens. les limites de la future métropole doivent être prises en compte	Concertation/ communication
323.	Caroline Adono *municipalité*	registre	**Champigny –** la construction de logements doit être mieux répartie sur le territoire du CDT avec une répartition des logements sociaux, et non une concentration sur Champigny. L'offre de logements sociaux doit être diversifiée avec rééquilibrage pour les différents niveaux de revenus, sinon le risque serait de créer de nouveaux quartiers fermés sur eux-mêmes. Pour la construction de logements sociaux ne pas construire des bâtiments de plus de 4 étages pour éviter le schéma es années 60/70	constructions
324.	Caroline Adono *municipalité*	registre	**Champigny –** le CDT doit permettre un développement économique et favoriser l'emploi local	Développement économique
325.	Caroline Adono *municipalité*	registre	**Champigny –** en termes de transports il est nécessaire de penser au désenclavement de certains quartiers de Champigny, Chennevières et Villiers.	transports
326.	Valérie Techer	registre	**Champigny** – la création d'emplois à proximité de la future gare des 4 communes permettra de rapprocher les habitants de ce bassin d'emploi. Le CDT priorise le développement économique et la construction de logements sociaux et privés. Le futur SMR est un bon point d'appui.	Transports Dev. Economique construction

327.	Christian Fautre *Adjoint au maire*	registre	**Champigny –** le CDT a été travaillé de longs mois avec les villes voisines, il prend en compte les volontés communes qui s'expriment sur notre territoire de l'est parisien où le taux d'emplois est trop bas, les jeunes le vivent mal et l'expriment avec force . Faire de cette question un objectif commun doit permettre de répondre à cette urgence. Avoir à disposition plusieurs dizaines d'hectares rend cet objectif réaliste..	Satisfaction Developpement. Economique
328.	Christian Fautre *Adjoint au maire*	registre	**Champigny –** pour mettre en œuvre le CDT il faudra des moyens financiers.	Concertation/ communication
329.	Christian Fautre *Adjoint au maire*	registre	**Champigny –** Par la suite le PLU devra évoluer pour traduire réglementairement le CDT.	Concertation/ communication
330.	Sami Dalla Libera	registre	**Champigny –** le projet de CDT est très intéressant mais je souhaite qu'il se fasse dans la préservation de l'environnement et de la qualité de vie. Pas de batimens de plus de 8 étages. Le calme doit être préservé dans l'établissement de la ZAC et la construction de la ligne 15, en respectant une profondeur de – 30 m pour éviter tout mouvement de terrain autant que les éventuelles vibrations. Le terrain est argileux, les gonflements et retractations peuvent provoquer des dommages aux bâtiments.	Environnement Construction transport
331.	Sami Dalla Libera	registre	**Champigny –** Concernant la densification autour de la nouvelle gare, je souhaiterais être informé au plus tôt des éventualités de préemption pu d'expropriation	
332.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières –** le dossier du CDT est un constat de la situation difficile que vivent les canavérois	Transports
333.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** – oui au projet de TCSP depuis Pontault-combault pour limiter le transit des habitants venant de la Seine et Marnr sur Chennevières, en créant des parkings en entrée de ville	Transports
334.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** –Créer aussi des couloirs de bus pour améliorer la desserte de Champigny par le 208 et de Villiers et Sucy par le 308	Transports
335.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** – renforcer les lignes de bus du STIF desservant la Varenne à partir des quartiers du Moulin et du Centre- ville : le service restreint après 20h00 et le weekend oblige les canavérois à se rendre à La Varenne en voiture.	Transports
336.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** – Oui au projet Altival et circulations douces associées	Transports
337.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** –non au boulevard urbain, il faut privilégier les TC	Transports
338.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** –oui au développement de la ville (constructions et activités) en y associant les infrastructures (collèges, écoles, équipements sportifs et culturel) pour limiter les temps de transport	Construction
339.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** – le projet oublie la liaison avec le bord de Marne, qui pourrait être une prolongation du bus 108 de Champigny à Sucy.	Transports

340.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** –étudier une liaison propre vers La Varenne et Champigny sui sont plus proches de Chennevières (téléphérique ou tram)	Transports
341.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** – étudier des voies cyclables vers la gare RER A de La Varenne, qui pourrait être équipée de garage à vélos électriques	Transports
342.	Guy Betaille	Mail	**Chennevières** – la ville est déjà asphyxiée, il faut limiter l'entrée de nouvelles voitures	Transports
343.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – Contre la destruction d'un site de verdure exceptionnel - préservation de nos côteaux	environnement
344.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – mise en valeur de notre patrimoine historique Eglise classée, Terrasse classée, Fort, bords de Marne …	patrimoine

345.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – Utilisation d'une partie des emprises pour développer notre patrimoine artistique et culturel, médiathèque, centre culturel	patrimoine
346.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle AndradeJanine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – Création d'un centre équestre poney dans les espaces des Bordes.	environnement
347.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré	Mail Ou registre	**Chennevières** – demande d' implantation de l'Ecole Nationale du Cirque.	Construction Developpement économique

	Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier			
348.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – Contre la création d'une pollution insupportable et de nuisances inacceptables pour les habitants de la commune et leurs enfants (bruit, particules cancérigènes …)	Transports environnement
349.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc	Mail Ou registre	**Chennevières** – **demande** l'abandon de toute traversée de Chennevières par un transit routier quel qu'il soit	transports

	Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier			
350.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – Pas d'utilisation des voies existantes pour créer un boulevard urbain.	transports
351.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger	Mail Ou registre	**Chennevières** – Si la création d'un boulevard urbain est impératif, le créer dans les emprises en tranchée afin de limiter au maximum les nuisances en tous genres (bruit, pollution, cadre de vie, respect du site, etc...) et qui pourra être recouverte afin de retrouver des espaces verts.	transports

	Françoise Garnier			
352.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – Equipement des voies existantes pour lutter contre l'insécurité routière.	transports
353.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – retour au projet Noiseau-Boissy comme solution à la Déviation de la RD4 projetée le long du golf d'Ormesson et derrière le quartier du Belvédère.)	transports
354.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré	Mail Ou registre	**Chennevières** – Aucun commencement de construction avant la création des **transports** à Chennevières et leurs rattachements aux transports du Grand Paris	transports

	Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier			
355.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** – demande Urbanisation modérée privilégiant les pavillons afin de garder à la ville son caractère de village (comme Ormesson).	construction
356.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc	Mail Ou registre	**Chennevières** – Construction de maisons adaptées pour nos séniors avec des équipements de santé à proximité	construction

	Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier			
357.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger Françoise Garnier	Mail Ou registre	**Chennevières** –ne pas utiliser le potentiel de notre commune pour implanter l'urbanisation des communes avoisinantes qui n'ont pas respecté leur quota de logements sociaux	construction
358.	Ghislaine Duthoit Marcel Nisenbaum Guilloux-Fourmont Franck Jouanno Guy Massot Françoise Lanson Patrick Traoré Frédéric Vignac Danielle Andrade Janine Tillerot Robert Morvan Françoise Collier Henri Defraire Lucette Defraire HP Vidalenc Evelyne Rahier Christian Ricci Henri Ricci Michel Desaulty Hervé Dubois Thérèse Dubois Richard Richetti Joseph Uger	Mail Ou registre	**Chennevières** –les orientations du CDT vont à contre-courant des notions de protection de l'environnement et du cadre de vie qui sont désormais les principes incontournables à la base des réflexions d'aménagement de toutes les communes et agglomérations de communes de France	environnement

	Françoise Garnier			
359.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – Après la guerre, le projet ARISO (autoroute 2x2 voies) sur 40Ha prévoyait de traverser la ville avec un échangeur sur 3 directions et 3 niveaux en centre-ville. Ce projet a été abandonné en 2007. L'ancienne municipalité a lancé des projets d'aménagement sur les 40 Ha des emprises, et le principe de l'éco-centre avec environ 1000 logements a été retenu.	construction
360.	Bernard Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – l'accord-cadre du CDT et la gare des 4 communes a été signé le 21 mars 2012 avec le Ministre de la Ville. Cette gare était le point de développement du TCSP Altival permettant de repenser le transport sur la ville et entrevoir les avancées du futur, emploi, logement, commerce, artisanat, centres commerciaux, services publics (écoles, équipements sportifs, associatifs, culturels, loisirs).	satisfaction
361.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – le CDT est extraordinaire pour la ville et le regroupement concerté entre les 4 communes constitue une taille appropriée à la cohérence des développements communs et évite les redondances génératrices de coûts.	satisfaction
362.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – le blocage des emprises VDO jusqu'en 2007 a pénalisé la ville puisque sa population actuelle est identique à celle de 1970, date à laquelle ont été créés 1700 logements au nord de la ville (31% logements sociaux) et 1000 logements privés au Moulin.	construction
363.	B. Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – en 1970 a été créée l'importante zone industrielle qui donne à la ville un taux d'emploi important, soutenu par la création de la zone franche de Champigny.	développement économique
364.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – les 45Ha de la ferme des Bordes sont la propriété du CG94 et viendront compléter les espaces nécessaires au développement de sport et loisirs.	constructions
365.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers*	Mail ET registre	**Chennevières** –le CDT a été construit avec les élus, les institutionnels et la population qui a largement participé aux ateliers de concertation de l'éco-centre.	Satisfaction

	d'opposition)			
366.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – le CDT est le creuset adapté aux différents projets novateurs du développement de notre ville et va permettre de rattraper les retards accumulés pour les raisons ci-dessus.	Satisfaction
367.	B Haemmerlé R. Dupré B.Dehaut F.Gonzalez M.Bréart C. Borduy *(ancien maire et conseillers d'opposition)*	Mail ET registre	**Chennevières** – surpris que l'actuelle municipalité (invalidée par le TA le 18/9/2014) mobilise par désespoir la population contre le CDT par l'intermédiaire de tracts diffusés dans la ville. Ce retournement est incompréhensible alors que ces mêmes élus étaient nombreux à avoir validé la charte, à avoir participé à l'élaboration du CDT au cours de nombreuses réunions qui ont permis d'additionner toutes les remarques constructives.	Concertation/ communication
368.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois/ Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moller	Mail Ou registre	**Chennevières** – l'application du CDT ne peut se faire que si celui-ci s'intègre dans un projet global de transformation de la ville de Chennevières tant du point de vue de son PLU et de son PLH que du plan de circulation et de déplacements et des questions de développement économique et d'emploi. Pour ce faire il faut privilégier la participation des tous les Canavérois.	concertation/ communication
369.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moller	Mail Ou registre	**Chennevières** – Il faut prendre le temps d'informer, de concerter, d'entendre les propositions et d'apporter des solutions acceptées par tous avant d'engager la signature de la municipalité. En effet, l'enquête publique, même si elle est un outil important, ne peut suffire.	concertation/ communication

370.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Mouller	Mail Ou registre	**Chennevières** – fiche-action 15 à compléter par : mise en valeur des matériaux bio-sourcés et constitution d'une vitrine de ces nouveaux matériaux et procédés constructifs pour entourer les nouvelles formes de construction envisagées sur Chennevières.	concertation/ communication
371.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Mouller	Mail Ou registre	**Chennevières** – fiche 17 à compléter par : « développement du numérique «	concertation/co mmunication
372.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb	Mail Ou registre	**Chennevières** – Plaine des Bordes : dans une définition d'agriculture péri-urbaine qui développera des emplois et dispositifs d'insertion, et création dans le cadre du lycée Champlain d'une formation horticole bio s'implantant sur le site. Ce quartier autour du lycée doit aussi permettre l'hébergement pour étudiants et jeunes ménages. Enfin il faut maintenir pour la Plaine des Bordes son aspect rural avec notamment le parc départemental et les jardins partagés.	environnement

	Céline Moulller			
373.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** – Redéfinition du réseau de déplacements sur l'ex VDO : ALTIVAL est une aubaine pour définir de nouvelles approches de déplacements. Ce transport en commun en site propre (TCSP) qui devrait être déjà pensé en **tramway** pour éviter des frais futurs, et être associé à des circulations douces (pistes cyclables) et une coulée verte. Le TCSP sur la RD4 rejoignant Pontault-Combault voire Ozoir-la-Ferrière pour désengorger la RD4 (un des axes les plus embouteillé le matin) doit être affirmé comme une nécessité et s'accompagner d'aménagements de points de stationnements sur le parcours.	transports
374.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** – La voie urbaine associée à ALTIVAL qui est préconisée n'est pas nécessaire pour le désengorgement de la ville. L'idée du boulevard urbain le long d'Altival n'est d'ailleurs pas liée au plan logement, mais au vieux projet de liaison A4/ A86 que les initiateurs ont tronçonné volontairement avec une partie dans la résolution « entrée de ville Champigny/Chennevières » appelé précédemment projet RDA, l'autre partie dans le prolongement RN406 jusqu'au port de Bonneuil.	transports
375.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb	Mail Ou registre	**Chennevières** – Un tel boulevard urbain serait un « aspirateur à voitures ». Le Conseil général dit dans son PLD (page 32) que cet itinéraire permettrait le passage de 50 000 à 100 000 véhicules par jour contre 18 350 véhicules par jour actuellement sur la RD 233.C'est beaucoup trop pour une ville comme Chennevières et cela engendrerait un nouveau morcellement de la ville et des nuisances importantes pour les habitants. Et le projet de la précédente municipalité de reporter toute la circulation sur cet axe serait encore plus désastreux car déjà la ville est en état de saturation aux heures de pointe. En l'absence programmée d'aire de stationnement à la gare du Grand Paris Express, un tel report ne peut être une priorité comme mode de rabattement vers celle-ci.	transports

	Céline Moulller			
376.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** – Le CDT dans sa première partie évalue très bien l'environnement existant, mais dans ses propositions il oublie la pollution provoquée par ce boulevard urbain qui, selon la carte bruit du Conseil Général serait triplée. A cela s'ajoutera la pollution sonore de la ligne de fret ferroviaire passant par Chennevières qui va être doublée en nombre de passages. Quant à la pollution atmosphérique, elle serait quadruplée.	environnement
377.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier/ Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** – Les problèmes de circulation actuels – et futurs dans le cadre de la construction de nouveaux logements dans notre ville – peuvent se régler par la création de nouvelles rues municipales.	transports
378.	Laurence Grandjean/ Pte association Forum Canavérois/ Maurice Grandjean/ Claire Lemeunier/ Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb	Mail Ou registre	**Chennevières** – le CDT s'efforce de présenter des solutions de rabattement vers la gare Grand Paris Express. Mais pourquoi ne pas également apporter une solution aux nombreux habitants qui convergent vers le RER A à La Varenne et dont l'accès routier est totalement saturé sans aucune possibilité d'élargissement ? La solution est la **création d'un métro sur câble** (dit communément téléphérique) dont le coût est très nettement inférieur à tout boulevard urbain.	transports

	Céline Moulller			
379.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** – qu'il doit y avoir une cohérence dans le plan de déplacement de la ville et d'y associer les améliorations décidées comme l'augmentation des fréquences de la ligne 8 et son prolongement . S'il y a des bus toutes les 10 minutes entre 7h et 9h et 17h et 19h entre la gare RER de la Varenne et la ville de Chennevières, il est primordial d'assurer et de maintenir le prolongement du service jusqu'à 22h30. Cela devrait à terme désengorger mécaniquement la circulation pour les Canavérois vers Saint-Maur.	transports
380.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** –Promotion du patrimoine naturel des Boucles de la Marne (fiche action n°52).	Environnement patrimoine
381.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb	Mail Ou registre	**Chennevières –**Il faut répondre à la crise du logement, et dans ce cadre la construction de nouveaux logements à Chennevières est inévitable. Mais c'est une hérésie de croire que nous pourrons répondre à l'objectif 1 000 logements par an pendant 15 ans. Ceci est contraire aux orientations d'aménagement arrêtées dans les documents d'urbanisme de la ville qui fixe la hauteur des immeubles à RDC + 4 étages + combles.	constructions

	Céline Moulller			
382.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières –** Il faudrait dans ce cadre libérer 120 ha et développer de très nombreux nouveaux services et équipements (écoles, crèches, maison de retraite ou Ephad, équipements sportifs et culturels, commerces, services publics…..)!	constructions
383.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** –pour que cette dynamique économique et urbaine nouvelle ait des répercussions concrètes sur le territoire, nous demandons que le CDT accentue le volet économique et le volet emploi, avec un renforcement des dispositifs de formation et d'insertion dans le cadre des projets de renouvellement et de développement urbain.	développement économique
384.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb	Mail Ou registre	**Chennevières** – Partie prenante des projets d'aménagement des quartiers en rénovation urbaine (Quatre Cités, Bois-l'Abbé, Mordacs et Hautes-Noues), le CDT devra également être soucieux de leur désenclavement par l'amélioration du maillage des transports en commun et l'arrivée du TSCP sur la RD4 pour rejoindre la ligne 15 du métro par des aménagements d'itinéraire.	transports

	Céline Moulller			
385.	Laurence Grandjean Pte association Forum Canavérois Maurice Grandjean Claire Lemeunier Daniel Santos Jérôme Linas M Mesle Mme Mesle Annick Piat Violette Auriol Max Auriol Valérian Madec Walter Barges Pierre Neuville Mme Dupré C Marques-Lopes M Coutaz M Korb Céline Moulller	Mail Ou registre	**Chennevières** – s'il paraît très novateur, le CDT des Boucles de la Marne est inachevé. Il ne prend pas en compte l'avis de la population et les besoins exprimés par les habitants. Il faut en suspendre la signature et mettre en en place des conseils consultatifs et des réunions de citoyens afin proposer un projet cohérent pour l'avenir de Chennevières qui pourra s'inscrire dans le futur CDT.	concertation/communication
386.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières -** Nous avons survolé l'importante documentation sur le CDT des Boucles de la Marne et visité de nombreux sites internet sur le sujet, et il est particulièrement difficile pour un citoyen de s'y retrouver.	transports
387.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières –**nous n'avons pas de RER, ni de ligne SNCF. Quelques lignes de cars (CEA et Situs). Le RER est à Sucy, Villiers, Créteil. Les canavérois doivent prendre leur voiture pour rejoindre les gares les plus proches, participant à contre-cœur aux bouchons et à la pollution.	transports
388.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières –** la ville est coupée en 2 par la RD4 et nous avons une gare sur la ligne complémentaire de la grande ceinture qui va devenir l'AFA (autoroute ferroviaire atlantique) avec des trains de plus d'un km de long pour ajouter aux bruits des avions d'Orly.....ajoutons une avenue urbaine pour couper une fois de plus notre commune !!!	Environnement/ patrimoine
389.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières -nous avons encore** des champs (ex VDO) une grande propriété privée avec un parc (Chateau des Rets), la plaine des Bordes (jardins ouvriers, apiculture, elevage d'ânes, et bientot un centre equestre....)	Environnement
390.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières -**les bords de marne sont inaccessibles aux piétons.....	Environnement
391.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières -Nous avons des atouts negligés une** vue exceptionnelle sur Paris (terrasse classée) que seule la Direction Régionale et Interdepartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Ile de France montre par 1 photo ! Couché de soleil souvent magnifique sur la plus belle capitale du monde. Imaginez quelques grands restaurants avec vue sur Paris, et n'oublions pas l'eglise St Pierre de Chennevières du 13ème et 14ème, classée monument historique,	Environnement/ patrimoine

			oubliée. qui commence à renaitre grâce a une association SOS Eglise St Pierre ! Le fort de Champigny	
392.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières - Nous avons déjà contribué** à l'expansion de l'urbanisme dans les années 1970 avec la construction du "bois l'abbé" géré en grande partie par l'OPHLM de Paris sans aucune concertation avec les Canaverois. Ajoutons donc 1000 logements/ an pendant 15 ans….	construction
393.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières –** Il faut améliorer prioritairement les transports en commun par un TCSP vers la **gare de Sucy** (RER A) et la gare du Grand Paris Express de Bry/Villiers/Champigny ou même un téléval (télépherique urbain) comme sur les communes de Villeneuve St Georges, Valenton et Limeil.....en utilisant les emprises	transports
394.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières –**il faut créer des circulations douces vers les accès aux transports en commun, mais aussi vers les espaces tels que : la plaine des bordes, la forêt Notre Dame (ARC Boisé) vers les bords de Marne, les chemins des coteaux	transports
395.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières –**il faut imaginer un éco quartier dans l'ex VDO, principalement en accession à la propriété pour les primos acquerants, sans enrichir les promoteurs immobiliers.	construction
396.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières –**il faut favoriser l'implantation d'entreprises de constructions durables	Développement économique
397.	Dominique Joyeux	Mail	**Chennevières -** il faut devenir un modèle d'eco construction.	Construction environnement
398.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	registre	**Chennevières –** le projet d'Eco-Centre fait peser un danger sur notre entreprise (Stores Verger Blin) (dépose un dossier par ailleurs transmis via la boite mail)	Développement économique construction
399.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger		(dépose un dossier par ailleurs transmis via la boite mail)	
400.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Notre entreprise, installée au 56/58 rue Aristide Briand à Chennevières sur Marne depuis les années 70 est un acteur économique historique de Chennevières sur Marne et agit au quotidien pour le développement économique local, la rénovation énergétique et la valorisation des savoir-faire. Notre activité économique est locale. Ainsi, notre entreprise a répertorié dans ses fichiers près de 9 000 clients installés dans le Val de Marne pour qui nous avons réalisé des travaux de fenêtres, de stores et de fermetures. Sur ces 9000 clients, 70% vivent à moins de 5km de notre entreprise.	Développement économique
401.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** De plus, 12 de nos 30 salariés vivent aujourd'hui dans le Val de Marne (Villiers, Champigny, Saint Maur, Sucy en Brie, Le Plessis Trevise, Creteil) et les salaires bruts chargés que	Développement économique

			nous leur versons représentent plus de 650 000 euros par an qui restent au sein du département. Le reste de nos équipes si elles ne vivent pas dans le Val de Marne vivent dans les communes limitrophes de Seine Saint Denis et de Seine et Marne et nous versons au total plus de 1.8M€ de salaires et de charges chaque année.	
402.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Au-delà de l'activité économique pure, les produits que nous vendons et installons chez nos clients sont pour la grande majorité des produits de rénovation énergétique. Depuis février 2014, notre entreprise fait partie des premières du val de marne avoir obtenu le label RGE en ayant investi depuis plusieurs années dans des formations sur l'efficacité énergétique (Feebat). Ainsi, sur plus de 4 500 produits que nous installons chaque année, 3700 rendent nos habitations plus économes en énergie. En effet, 25% concernent l'installation de fenêtres, de portes d'entrée qui sont éligibles au crédit d'impôt développement durable, 50% supplémentaires concernent l'installation de stores bannes, de volets et de portes de garage motorisés qui participent à la climatisation passive des habitats.	Développement économique environnement
403.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Notre politique d'accueil des étudiants des boucles de la marne témoigne de notre souhait et de notre capacité à intégrer le futur pôle de compétence sur l'écoconstruction poussé par le CDT. Pour preuve, notre entreprise accueille ou a accueilli 16 stagiaires et apprentis ces 2 dernières années issus de nombreux établissements Val de Marnais (Lycée François Mansart, Lycée Champlain, Lycée Condorcet, Lycée Louis Armand, ESTP à Cachan, CFA Teilhard de Chardin,…) et de nombreuses spécialités (BTS Domotique, CAP Menuiserie, Bac Pro, BTS Electrotechnique, BTS Management des Unités Commerciales,…)	Développement économique
404.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Si les objectifs du CDT sont clairs et si notre société entend occuper toute la place qui doit être la sienne dans celui-ci, il n'en va pas de même du projet EcoCentre. Ce projet lancé par l'ancienne équipe municipale de Chennevières et défendu par l'entreprise d'aménagement à but lucratif la Centrale de Création Urbaine (http://ccufrance.com/), risque de mettre en péril notre entreprise. Sous couvert de concertations, de développement économique, d'augmentation des logements sociaux et d'amélioration du cadre de vie des canaverois, cette entreprise a élaboré sur plusieurs années un projet d'EcoCentre avant tout destiné à imposer un cadre contraignant pour acheter certains terrains du centre-ville peu chers et les	Développement économique Concertation/ communication

			revendre ensuite à prix d'or tout en générant d'importants profits. Ceci ne nous parait clairement pas être le but du CDT et c'est pourquoi nous insistons sur le point suivant : Le projet d'une entreprise et le foncier sur lequel il se réalise, sont intimement liés.	
405.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Notre emplacement participe de près de 50% de nos activités commerciales et nous estimons qu'un changement d'emplacement provoquerait une perte immédiate de 20% à 30% de notre chiffre d'affaires, ce qui pour notre entreprise signifierait tout simplement le dépôt de bilan.	Concertation/ communication
406.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Le CDT des boucles de la marne, loin d'être un danger, est une formidable opportunité pour notre organisation vieille de 75 ans.	satisfaction
407.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Cependant, le projet de l'EcoCentre et le droit de préemption actuellement exerçable par la mairie de Chennevières sur Marne sur les parcelles du 56 et du 58 rue Aristide Briand nous apparaissent en l'état comme très dangereux car ils ne prennent pas en considération les besoins de notre entreprise : - Du maintien de son activité commerciale au 56/58 rue Aristide Briand - D'une continuité d'exploitation quels que soient les travaux envisagés - D'une valorisation du foncier au prix du marché pour permettre l'achat de nouveaux locaux.	construction
408.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** notre entreprise est déjà préparée au fait de déplacer ses ateliers en dehors du centre-ville de Chennevières sur Marne. Elle est aussi prête à accompagner les projets de la ville de Chennevières sur Marne tels qu'ils sont ou seront définis dans le PLU pour que nos parcelles accueillent plus d'habitations dans un avenir proche. Cependant, nous n'accepterons pas que le projet EcoCentre tel qu'il nous a été présenté jusqu'à présent vienne nous déposséder de notre outil de travail et vienne priver notre territoire des services que nous proposons.	Développement économique construction
409.	Simon Blin Pierre Verger Line Verger-Blin Bruno Blin Stores Dubos -Verger	Mail	**Chennevières -** Nous souhaitons donc que l'enquête prenne en compte l'importance de l'emplacement historique de notre société, l'impact de son activité sur la vie économique de la ville et des communes environnantes et les conséquences économiques et sociales désastreuses d'une éventuelle expropriation.	Développement économique
410.	Christine Bois Pte Association CEDRE Scheulinger	mail	**Chennevières-** Le dossier n'est pas accessible via internet ceci entache l'enquête d'une grave irrégularité qui pourrait la faire annuler. La loi indique l'obligation de communiquer les	Concertation/ communication

			documents sous la forme demandée (informatique par exemple), la non communication s'assimile donc à un refus de communication. C'est pourquoi nous vous demandons la prolongation de l'enquête publique, que les documents soient réellement sur les sites officiels, de manière à ce que le public puisse s'exprimer dans des conditions suffisantes.	
411.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -Nous tenons à signaler les difficultés que nous avons rencontrées pour obtenir les documents du dossier. Nous avons demandé à avoir une copie électronique du dossier auprès de l'adresse mel indiquée sur l'arrêté du Préfet d'ouverture d'enquête publique. Il nous a été répondu que ces documents étaient téléchargeables sur le site de la Préfecture de la région et de la Préfecture du Val de Marne. Nous avons essayé à maintes reprises de les consulter sans jamais y parvenir. Dans la même réponse, on nous proposait une version papier mais payante. Or, le demandeur est en droit de choisir les modalités de communication des documents qu'il demande. Cette réponse équivaut à un refus de communication et entache gravement la légalité de l'enquête publique. Nous avons demandé la prolongation de l'enquête publique. Nous considérons en effet que les documents accessibles uniquement dans les mairies aux heures d'ouverture ne nous ont pas permis de prendre connaissance du contenu des deux dossiers (160 pages chacun).	Concertation/ communication
412.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -La concertation ne s'est pas déroulée de manière suffisante. Le dossier d'enquête fait l'objet d'un rapport relatant la tenue de trois réunions publiques. Nous n'avons pas eu connaissance d'un vote des conseils municipaux sur les modalités de concertation. Nous considérons que le public n'a pu se manifester en amont du projet. La concertation a été illégale.	Concertation/ communication
413.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -Tout l'est parisien, comme le secteur concerné par le CDT souffre d'un déficit d'emplois par rapport aux logements. L'un des objectifs du CDT est le rééquilibrage du nombre d'emplois/habitat. Or il est prévu de créer 15 000 logements pour 10 000 emplois. Contrairement à ce qui est énoncé, le projet va bien aggraver ce déficit et non y remédier.	développement économique
414.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -La colonne vertébrale du projet concerne les délaissés de l'ex VDO. Or, à la lecture des différents documents, il est impossible de savoir exactement la superficie de ces terrains. Sur le site de la Préfecture de Région, l'article du 17 décembre 2013 intitulé « validation du CDT	Concertation/ communication

			des Boucles de la Marne : dernière étape avant l'enquête publique », les terrains de la VDO rassemblent **300 ha**. Sur le projet de CDT, (p.164) les emprises de l'ex VDO sont évaluées à **100 ha.** Dans la réponse à l'Autorité Environnementale les emplacements réservés de la VDO représentent cette fois **62 ha**. Ces nombres qui varient en fonction des documents ne permettent pas au public de se rendre compte du véritable impact de ce projet sur les terres non encore urbanisées.	
415.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -L'inventaire des ZNIEFF effectué page 69 et page 75 de l'évaluation environnementale est incomplet. Il manque la ZNIEFF du Bois du Plessis Saint Antoine de même que la ZNIEFF de type 1 de la plaine des Bordes directement impactée par le projet. La seule carte globale du secteur concerné est illisible (format A3). Il est impossible de repérer les secteurs situés sur quatre communes différentes, le fond de carte est flou.	Concertation/ communication environnement
416.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières -**<u>Non respect de la directive 2001/42/CE du Parlement européen relative à l'évaluation des incidences de certains plans sur l'environnement</u> L'article 5 de la directive indique « *qu'un rapport sur les incidences environnementales est élaboré dans lequel les incidences notables probables de la mise en œuvre du plan sont identifiées, décrites et évaluées. »*L'annexe 1 de la même directive décrit les informations à fournir pour satisfaire cet objectif : *« Les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable. »* Ces prescriptions ne sont pas respectées dans le projet sur les terrains encore naturels du CDT. Ainsi, la plaine des Bordes décrite dans <u>la fiche n°19</u> ne fait pas l'objet d'une analyse de son environnement alors que les projets envisagés concernent des zones humides analysées dans une étude très renseignée : « *diagnostic écologique et plan de gestion de la plaine des Bordes »*, réalisée par le Conseil Général lui-même. L'aménageur dans sa réponse à l'Autorité Environnementale affirme ne pas avoir de données sur la qualité écologique des zones dévolues à l'urbanisation, ce qui confirme bien qu'il ne satisfait pas aux obligations de respect de l'environnement existant. La faune et la flore protégés ne sont pas répertoriés. <u>*« les effets notoires probables sur l'environnement »*</u> Sur la ZNIEFF de la Bonne Eau à Villiers sur Marne, le projet envisage l'implantation de bâtiments dont on ne sait pas quelle incidence ils auront sur les espèces protégées présentes sur le site. La zone de la Maillarde à Chennevières comporte	environnement

			des espaces agricoles actuellement en exploitation. Le projet n'indique pas ce que deviendront ces espaces.	
417.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -L'un des objectifs du SDRIF est de protéger les espaces non artificialisés, ces espaces étant d'autant plus importants qu'ils se situent en proche couronne. Le projet ne justifie pas en quoi l'artificialisation de ces dizaines d'hectares, la suppression d'espaces agricoles est compatible avec les objectifs du SDRIF. D'autre part, les continuités écologiques doivent permettre à la faune et la flore de se déplacer dans de bonnes conditions. Le SDRIF identifie une continuité de forte valeur écologique sur l'emprise de l'ex VDO. Le projet ne décrit pas la façon dont cette continuité sera prise en compte. La réponse de l'aménageur à l'Autorité Environnementale affirme prendre en compte le SRCE par le respect d'une trame verte le long de la VDO. Mais comment savoir si c'est le long de la VDO que l'on doit situer cette continuité ? Il eût fallu localiser les secteurs réservoirs de biodiversité et étudier les moyens de les relier avant même d'envisager les projets d'implantation de logements, zones industrielles etc… Nous nous interrogeons également sur la suppression d'une partie du parc du Tremblay dans une zone extrêmement urbanisée, de même que sur la construction envisagée en zone inondable sur Champigny. Comment cela peut-il être compatible avec le SDRIF ?	environnement
418.	C.Bois / Association CEDRE/ Scheulinger/	Mail	**Chennevières** -Nous considérons que ce projet n'a pas fait l'objet de la concertation suffisante. L'enquête publique n'a pas permis de prendre connaissance des documents du dossier dans de bonnes conditions. De fausses informations nous ont été données qui ont entaché l'enquête d'irrégularités. Nous avons demandé la prolongation de l'enquête publique, sans avoir obtenu de réponse. Ce projet qui ne nous semble pas en état d'avancement suffisant pour être poursuivi en l'état.	Concertation/ communication
419.	Josette Pays	Mail	**Chennevières –** Satisfaction par rapport au projet du CDT : gare des 4 communes, TCSP à Chennevières, GPE, interconnexion avec le RER A, développement de plateformes pour l'emploi, développement de l'éco-centre en liaison avec les nouveaux transports pour désenclaver les quartiers, offre d'un cadre de vie de qualité en aménageant des espaces de loisirs, sportifs et culturels.	satisfaction
420.	Julien Damenez	Mail	**Chennevières** - St Maur aurait dû être prise en compte dans le CDT, en effet elle regroupe beaucoup de transports en communs sur son	transports

			territoire. - St Maur, dispose de deux arrêts de RER à la limite d'autres villes, Champigny RER A et La Varenne - Chennevières RER A ; pourtant pour les habitants extérieurs à St-Maur, il est impossible de rejoindre ces deux arrêts de RER sans éviter d'énormes bouchons. Il faudrait mettre en place des voies de bus en site propre, des parkings relais aux abords de ces deux stations (rien n'indique que le parking de Champigny RER A sera conservé pour le Grand Paris Express). Ou alors un téléphérique depuis le haut de Chennevières.	
421.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - La **CAHVM** affirme son fort intérêt pour la mise en œuvre du projet de CDT tant sur le volet déplacements que sur le développement économique d'un territoire qui a été dans le département l'un des secteurs les plus oubliés ces 40 dernières années.	satisfaction
422.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - Actuellement notre territoire est traversé par un flot de camions toujours croissant débouchant de la Francilienne pour terminer leur course soit au port de Bonneuil soit au MIN de Rungis. Ceci altère les conditions de vie de nos populations.	transports
423.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - Les populations ont besoin d'une desserte de transport en site propre qui puisse rabattre sur des modes lourds, ce que leur offrira notamment le réseau du GPE avec la gare de Bry-Villiers-Champigny sur la ligne 15 en interconnexion avec le RER E. Elles ont également besoin d'une voirie de desserte locale et intercommunale permettant des déplacements internes de Sucy-en-Brie à Villiers/Marne. Cette desserte est en parfaite adéquation avec le fait générateur du GPE mais aussi au cœur de notre engagement commun à nous unir dans un CDT avec 3 autres communes voisines avec lesquelles nous partageons des ambitions et des projets communs.	transports
424.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - Le projet de CDT tel que présenté soulève une question majeure : l'énoncé de l'objectif de construction de logements p34 et 36 est loin de faire le consensus au sein de notre territoire.	construction
425.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - La **CAHVM** a exprimé à l'unanimité le 13/10/2011 un avis défavorable sur le projet d'arrêté du Préfet Régional relatif à la TOL à l'echelle du bassin d'habitat Est Val de Marne./Haut Val de marne de 525.000 Hab dans lequel notre territoire a été agrégé parmi 18 communes conduisant à construire 3024 logements/an pour ce bassin dans lequel la CAHVM ne pèse démographiquement que 20%. Ce chiffre n'est ni justifié ni argumenté dans la	construction

			note d'accompagnement du projet d'arrêté qui expose très imparfaitement les principes d'une méthode de calcul. Nous n'avons cessé de réclamer des éclaircissements et précisions sur cette méthode. A ce jour les données ne nous ont pas été transmises par l'Etat.	
426.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - Dans le projet de CDT il est indiqué *« environ 1000 logements/an bruts pendant 15 ans sur la CAHVM dont fait partie la ville de Chennevières/Marne »*. Bien que la CAHVM soit en accord avec la nécessaire contribution à l'effort métropolitain de production de logements, elle considère le chiffre annoncé comme déraisonnable à l'échelle de l'Agglomération. Tel que précisé p 36 du projet de CDT, la CAHVM s'est fixé dans son PLH 2010-2015, éxécutoire seulement depuis septembre 2012, un objectif de construction de 516 logements hors emprises VDO, soit 703 logements/an emprises VDO comprises. Cet objectif trouve sa réalité dans l'annexe du PLH qui identifie les programmes qui font consensus.	construction
427.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - La CAHVM est attachée au développement du partenariat et des relations avec Bry, Villiers, Champigny mais réfute la pertinence des 1000 logements/an jamais justifiée.	construction
428.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - La CAHVM souhaite que l'Etat reconsidère son pobjectif de production de 1000 logements/an sur son territoire, en notant qu'il concerne aussi des communes qui n'entrent pas dans l'économie générale du CDT.	construction
429.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - La densification de logements doit impérativement être cohérente avec le développement de l'emploi sur le territoire et en particulier sur les emprises VDO aura un impact négatif sur la circulation routière et les emprises de voiries déjà saturées.	construction
430.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - Le projet de CDT dégrade le taux d'emploi de Chennevières. Il est impératif de créer de nouveaux espaces d'activité économique pour lutter contre les migrations quotidiennes des salariés qui supportent mal 3h de transport/jour pour se rendre vers l'ouest parisien, lieu de leur emploi.	Développement économique
431.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - Seul un travail transversal contribuera à la réussite et au bon fonctionnement des différents projets inscrits dans le CDT des Boucles de la Marne.	Concertation/ communication
432.	Communauté d'agglomération du Haut Val de Marne	mail	**Chennevières** - La CAHVM confirme sa volonté de participer activement à la signature et à la mise en œuvre du CDT des Boucles de la Marne et demande la révision et la déclinaison de l'offre de logements sur le territoire de l'agglomération.	construction
433.	Eliane Barbier Jacques Chadeyron Maurice Guédé	registre	**Chennevières** -Ces contributeurs ont agrafé dans les registres d'enquête un coupon-réponse découpé au bas d'un document distribué par la	Concertation/communication

	J.Marie Hutteau Claude Faivre Charles Vella J.Claude Hardy Sandre Bazès J.Pascal Riet Françoise Collier Bernard Vary Alain Verlaguet Brigitte Desuilieres Dominique Joyeux J.Marie Castillon M.Louise Vella Guy Massot Ginette Bonora Huguette Bachelot Paul Laplace Jacqueline Giraud Alain Charlot M.Louise Carrani Alfreda Faugeroux Bruno Blin-Verger J. Bonnardel M.F Fleischer Lucien Moré R Schnebeulen Nicole Chivot M. Girondin Christiane Poujol Robert Brunaux Gérard Daguze Simon Blin Thierry Cammas Janine Valentini Jeannine Alary J.Pierre André Ghuysen Steve Didienne Stéphanie Dutheil C Naud-Lejeune Louis Damo Michel Errard Martine Maury J.Pierre Guillot Christiane Sehier Véronique Sehier Bernadette Gamain V. Bourquin JPierre Sinzelctz Arlette Haik Didier Alvarez Didier Foussat Preciosa Gast Claude El Kmal Mariejo El Kmal Gisèle Soubrane Olivier Ponsard		mairie dans toutes les boites à lettres de la commune. Le coupon-réponse comporte 3 remarques : - Je soutiens un Grand Paris respectueux du cadre de vie canavérois. - Je demande une révision du CDT pour qu'il respecte notre cadre de vie et encourage le développement des transports en commun - Je soutiens la délibération du conseil municipal du 9/7/2014 exigeant que soit pris en compte l'avis des canavérois.	
434.	(suite) Liliane Barandon Stéphane Carcenac	registre	(suite) **Chennevières** - Ces contributeurs ont agrafé dans les registres d'enquête un coupon-réponse	Concertation/communication

	Jules Beauvois Roger Bresset Severino Guerra Jacqueline Lalanne Francis Gouge J Claude Le Gallic Michel Maillet Laurence Touze Patrick Henry Stéphane Gouret Marlène Gouret Jacques Belcari Karine Belkari Sophie Belot Micheline Langlet Bernadette Graux Licina Pereira Francis Dumée Milla Arnoffi Pierette Vanoni Georges Guillo Georges Lavaquerie Mme Trémoureux Didier Trémoureux Michel Guidoni Raymond Chazeau Chantal Geoffroy Sandrine Ton That V Béranger B Florendidier MN Lavaquerie Paulette Chauveau Raymonde Gois Andrée Tarrit Michel Aprioual Monique Remblier Noel Sarton Marguerite Lacaque Geneviève Tison Francisca Mollet Chantal Ballot Gilberte Colas Isabelle Petit Philippe Baghieri Evelyne Rahier Jocelyne Martine Ingrid Langlois Michel Desaulty André Cherré Jeannine Goussart Michèle Chevrolat		découpé au bas d'un document distribué par la mairie dans toutes les boites à lettres de la commune. Le coupon-réponse comporte 3 remarques : - Je soutiens un Grand Paris respectueux du cadre de vie canavérois. - Je demande une révision du CDT pour qu'il respecte notre cadre de vie et encourage le développement des transports en commun - Je soutiens la délibération du conseil municipal du 9/7/2014 exigeant que soit pris en compte l'avis des canavérois	
435.	Mairie de Chennevières	registre	**Chennevières** - **Extrait des délibérations du Conseil Municipal du 9 juillet 2014**	Concertation/communication
436.	M. Vella	registre	**Chennevières** - Opposé au CDT**-** Avant de construire des logements il faut penser aux moyens de communication. Le matin il faut de 30 à 40 minutes pour aller au RER A « la Varenne-Chennevières »	transports

437.	M. Vella Pt Association SOS Eglise St Pierre	registre	**Chennevières –** l'église St Pierre est un patrimoine précieux du 13° siècle et nous n'avons pas les moyens de la restaurer	patrimoine
438.	J…	registre	**Chennevières –** L'Eglise St Pierre doit être mentionnée dans le cadre de la promotion du patrimoine	patrimoine
439.	Guy Massot	registre	**Chennevières –** La création et l'exploitation du TCSP à Chennevières est un préalable à toute urbanisation.	transports
440.	Guy Massot	registre	**Chennevières –** conserver l'aspect village	patrimoine
441.	Guy Massot	registre	**Chennevières –** conserver dans les emprises et sur les coteaux un maximum d'espaces verts	construction
442.	Guy Massot	registre	**Chennevières –** valoriser le patrimoine de la ville : église, coteaux, terrasse, fort	patrimoine
443.	Guy Massot	registre	**Chennevières –**n'autoriser aucune traversée routière de transit .	transports
444.	Guy Massot	registre	**Chennevières –**Si un boulevard urbain doit impérativement être créé, ne pas utiliser les voies existantes mais le créer dans les emprises afin d'avoir un ouvrage adapté aux nuisances, une rue enterrée qui pourra ensuite être recouverte pour être utilisée en espace vert	transports
445.	Guy Massot	registre	**Chennevières –** Dans le 78 on crée des tunnels pour préserver les arbres, à Chennevières il faut préserver les humains. Le projet doit tenir compte de l'environnement, et privilégier la limitation de toutes les nuisances : bruit, pollution, densité urbaine……	environnement
446.	Jacqueline Bonnardel	registre	**Chennevières –** opposée à la construction de 1000 logements/an	construction
447.	Jacqueline Bonnardel	registre	**Chennevières –** non à la désorganisation de la ville, embouteillages, transports insuffisants	transports
448.	Jacqueline Bonnardel	registre	**Chennevières –** respect de notre patrimoine et de notre cadre de vie	patrimoine
449.	Jacqueline Bonnardel	registre	**Chennevières –**la ville doit se dynamiser sur le plan économique et environnemental	Developpement économique
450.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** Nous sommes en « moyenne couronne », entre 10 et 30 km de paris, donc en zone périurbaine, ou rurbaine, ceinture verte de l'ile de France., tandis que Champigny est en zone urbaine.	environnement
451.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** p 34 : le calcul est faux. 1000 logements/an sur 15 ans, c'est pour l'ensemble des communes de l'agglo. Que devient l'étalement urbain à combattre ? en 2016, est-ce la Métropole ou le nouveau territoire de 300.000 habitants qui sera concerné par les 1000 logements/an ?	Concertation/ communication
452.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières** – la ville a très peu bénéficié de l'ANRU. J'espère que tous les bâtiments de + 30 ans seront rénové (double vitrage, toitures, cheminements et pistes cyclables, réaménagement de l'espace de la colline pour répondre aux critères du développement durable) ce qui correspond à la page 38c : entamer un effort de rénovation	construction

			thermique et énergétique à l'échelle du territoire.	
453.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** pour obtenir des quartiers tranquilles, il ne faut pas créer des voies routières de transit inutiles, couteuses, qui n'entrent pas dans la réduction de l'émission des gaz à effet de serre.	transports
454.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –**la ville privilégie le réaménagement des voiries existantes (RD 233)	transports
455.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** pour réaliser l'éco-centre à modifier en tenant compte de la trame verte, il est nécessaire que le TCSP « Altival » soit réalisé dans son ensemble en première étape jusqu'au bout du « Moulin » pour trouver un vrai équilibre des modes de transport et soulager les voies routières asphyxiées et inadaptées à la densification périurbaine déjà réalisée.	transports
456.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –**Comment prévoir autant de constructions dans si peu de terrain ? ((p 42, p81)	construction
457.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières – p 46 -** pour les berges de Marne, l'entretien est fait par les propriétaires mais les espaces laissés par l'ex VDO permet de créer des liaisons vertes du « bec au canard » jusqu'au Parc départemental du Plateau, voire former un maillage vert départemental jusqu'au parc du Plant par un corridor à étudier. Sur Chennevières, un premier scenario a été fait d'avoir une liaison verte pour les circulations douces, continuité biologique, gestion des eaux.	environnement
458.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** le dépôt des bus et structures liées sont incompatibles avec les emprises de l'ex VDO sur le territoire de Chennevières.	transports
459.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** il est souhaitable que les transports en commun (TCSP Altival, TCSP RD4, bus 108, Situs 8 (ou D) soient réunis dans une même station à l'entrée de ville, au niveau de la tour hertzienne (station de transport en commun intermodal).	transports
460.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** la trame verte doit accompagner le TCSP Altival pour favoriser les circulations douces car indépendante des voies routières du territoire qui sont parfois trop étroites pour l'application du PLD, de l'entrée de ville au Moulin et pour rejoindre le Bois l'abbé par le boulevard urbain que forme la RD4.	environnement
461.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** il est souhaitable que les équipements sportifs soient près des écoles ou collèges	construction
462.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** l'impact du bruit de la RD4 pourrait être réduit en utilisant les terres de fondation d'immeubles pour faire un écran anti bruit entre la zone industrielle et le quartier pavillonnaire du Belvédère. Cet écran pouvant servir pour un parc public et pour la bio diversité.	environnement
463.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** rendre son attractivité au centre historique, valoriser le patrimoine, créer un	Patrimoine Développement économique

			supermarché et une halle de marché avec parking souterrain	
464.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** Si la France accueillait des Jeux Olympiques, Chennevières pourrait avoir l'espace nécessaire pour accueillir une ou deux épreuves (trame verte, espaces hoteliers à développer avec mise en valeur des coteaux, attractivités sportives et culturelles, liaison de transport en commun avec projet de Tram-Train Orly-Sucy avec extension sur TCSP Altival)	transports
465.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** Aménager une piste cyclable et cheminement en contre allée de la RD4, avec aménagements spécifiques assurant aux zones pavillonnaires une réduction du bruit.	transports
466.	R Della Mussia Conseiller municipal	registre	**Chennevières –** le quartier du Bois l'Abbé doit bénéficier de l'ANRU pour répondre aux exigences de réduction de gaz à effet de serre, et réaménagement de la colline pour répondre aux critères de développement durable.	Construction environnement
467.	JC Hardy	registre	**Chennevières –** La ville est à majorité pavillonnaire et doit le rester.	Construction environnement
468.	JC Hardy	registre	**Chennevières –** c'est une hérésie de construire le projet Eco-Centre avant de prévoir les transports en commun	Construction transports
469.	JC Hardy	registre	**Chennevières –** revoir et corriger le CDT pour remédier à la saturation routière de la ville aux heures de pointe	Concertation transports
470.	Martine Robillard	registre	**Chennevières –** il faut garder son caractère pavillonnaire à la ville, limiter les immeubles à 3 étages, créer des espaces verts, colline arborée en zone tampon avec la zone industrielle.	construction
471.	Martine Robillard	registre	**Chennevières –** la mise en place de transports en commun est indispensable avant toute densification.	transports
472.	F. Sice	registre	**Chennevières –** la commune et sa voirie ne peuvent pas supporter cet afflux de trafic. Le centre-ville et la rue du Pont sont embouteillés tous les jours.	transports
473.	Michel Chardon	registre	**Chennevières –** limitation du nombre des logements.	construction
474.	Michel Chardon	registre	**Chennevières –** création d'espaces verts, restauration du chemin de Presles, création d'une piste cyclable, colline arborée pour séparer la zone industrielle	environnement
475.	Michel Chardon	registre	**Chennevières –**création d'un centre-ville avec des commerces de proximité.	Developpement économique
476.	Michel Chardon	registre	**Chennevières** – arrêter toutes les extensions de la zone industrielle coté village du mail, reprendre les baux sur les extensions de la ZI et les rendre aux riverains pour la création d'espaces verts.	environnement
477.	Xavier Champenois	registre	**Chennevières –** la ville, Ormesson et Sucy sont saturées par le trafic routier. Privilégier les transports en commun, les pistes cyclables et autres moyens de déplacement. Pourquoi pas un téléphérique pour descendre de Chennevières sur	transports

			les connexions RER ou métro ?	
478.	Sophie Belot	registre	**Chennevières –** il faut maitriser la construction de logements, favoriser les espaces verts, les transports**.** Plus de logements entraine plus de circulation donc plus de pollution.	construction
479.	Sophie Belot	registre	**Chennevières –**le développement de la ZI entraîne plus de pollution et des changements dans notre environnement. Tout cela va modifier notre équilibre et il ne fera plus bon vivre à Chennevières.	environnement
480.	Micheline Langlet	registre	**Chennevières –** la circulation est un souci important.	transports
481.	Micheline Langlet	registre	**Chennevières** – Le projet Eco-centre est acceptable sous réserve prioritaire d'améliorer la circulation, de maintenir un équilibre dans les équipements sociaux.	transports
482.	Micheline Langlet	registre	**Chennevières –**L'agrandissement (sans information) de la ZI crée des nuisances.	environnement
483.	Didier Foussat Association Environnementale Robin des Bois	registre	**Chennevières –** opposé à l'augmentation des surfaces allouées à la société BIR, qui crée des nuisances avec ses installations traitant des gravats qui, concassés sont stockés après addition d'un produit bitumeux, dans des silos en zone urbaine. Nuisances dues aux poussières permanentes dues au broyage et concassage de gravats du bâtiment, bruit des machines, odeurs causées par le futur stockage de goudron chaud en plein centre-ville et à moins de 300m des habitations.	environnement
484.	Didier Foussat Association Environnementale Robin des Bois	registre	**Chennevières –** demande le retour de la Sté BIR sur ses anciennes emprises dont elle est propriétaire et la restitution des surfaces actuellement louées qui ont permis l'installation du dernier silo traitant et stockant les produits bitumeux.	environnement
485.	Didier Foussat Association Environnementale Robin des Bois	registre	**Chennevières –** demande la création d'une zone-tampon entre la ZI et les habitations, sur le principe d'une colline arborée permettant de réduire les nuisances phoniques et visuelles et la restauration du chemin de La Queue en Brie en piste piétonne et cyclable.	environnement
486.	Didier Foussat Association Environnementale Robin des Bois	registre	**Chennevières –** demande une communication transparente sur la vente des terrains liés au futur Eco-Centre qui apparaissent sur internet, basées sur des transactions notariales issues du fichier national, et dont la population est totalement écartée.	Concertation/ communication
487.	Didier Foussat Association Environnementale Robin des Bois	registre	**Chennevières –** souhaite l'implantation d'une école ou d'un lycée, de commerces dont un petit supermarché, d'un marché couvert aux normes, d'un EPHAD et de transports publics permettant l'absorption de cette nouvelle population.	construction
488.	J Jacques Perrot	registre	**Chennevières –** soutient la délibération du conseil municipal du 9/7/2014 exigeant que l'avis des canavérois soit pris en compte et le renvoi du CDT.	Concertation/ communication

489.	M Alain Verlaguet Mme Verlaguet	registre	**Chennevières –** depuis l'arrivée de la Sté BIR dans la ZI, nous souffrons de nuisances sonores de 6h à 18h, voire plus. Bruit provoqué par les bip-bip de recul, les déchargements intempestifs de camions. Cette entreprise nous fait partager la poussière, les bruits, les odeurs. Cette proximité néfaste dégrade notre environnement. Comment la Ville a-t-elle pu laisser s'installer une entreprise de ce type et lui octroyer des terrains en location pour lui permettre de se développer d'avantage ?	environnement
490.	M Alain Verlaguet Mme Verlaguet	registre	**Chennevières –** Demande à la Municipalité de tenir compte des doléances de ses administrés et de bien vouloir réétudier les engagements pris avec cette société, résilier les locations, demander à cette société de réintégrer leur terrain initial sans possibilité d'extension.	environnement
491.	M Alain Verlaguet Mme Verlaguet	registre	**Chennevières –** demande la création d'une zone-tampon entre la ZI et les habitations, sur le principe d'une colline arborée permettant de réduire les nuisances phoniques et visuelles et la restauration du chemin de La Queue en Brie en piste piétonne et cyclable.	environnement
492.	M Alain Verlaguet Mme Verlaguet	registre	**Chennevières –** demande une communication transparente sur la vente des terrains liés au futur Eco-Centre qui apparaissent sur internet, basées sur des transactions notariales issues du fichier national, et dont la population est totalement écartée.	Concertation/ communication construction
493.	Mme Blanc	registre	**Chennevières –** les nuisances de la Société BIR sont insupportables	environnement
494.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières –** Il n'y a eu aucune concertation en amont sur le CDT.	Concertation/ communication
495.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières –** en dehors des consultations relevant du dispositif réglementaire préalable à la création d'Eco-Centre, du projet de TCSP Altival, organisé par le STIF, le PLH, le CDT ne mentionne aucune mesure de concertation avec la population et les politiques pour son suivi et son évaluation. Ceci n'est pas acceptable, c'est l'exemple d'une gestion anti-démocratique.	Concertation/ communication
496.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières –** Aucune indication sur le projet global de transformation de la ville, le boulevard urbain et les circulations futures non étudiées, les nouveaux franchissements permettant de relier les 2 berges de la Marne de nature à améliorer l'attractivité et la fluidité du territoire, non évoqués, par exemple le téléphérique.	Concertation/co mmunication
497.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières –** l'aspect du développement économique est totalement éludé, ignorant la proximité du Cluster Ville Durable et du CDT Descartes (fiche action n° 15) avec le pôle scientifique et technique Paris-Est, un CDT qui se borne à des constructions de logements et le	développement économique

			maintien de la plaine des Bordes.	
498.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières –** La place du CDT des Boucles de la Marne dans la métropole du Grand Paris est nécessaire pour sa compréhension, son acceptabilité et son appropriation par la population.	Concertation/ communication
499.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières –** les citoyens doivent pouvoir s'impliquer, influer et interagir de manière constructive en faveur du projet à venir dans leur territoire de CDT et dans le Grand Paris.	Concertation/ communication
500.	M.Odile Perru / Rassemblement citoyen canavérois / Club Chennevières demain	registre	**Chennevières** – dans l'état, le projet de CDT des boucles de la Marne n'est pas acceptable. Nous souhaitons un référendum de la population sur ce projet.	Concertation/ communication
501.	Charles Borgoeno Francis Borgoeno	registre	**Chennevières –** intérêt pour le CDT. Les interconnexions avec la gare des 4 communes, le TCSP à Chennevières, le GPE, l'interconnexion avec le RER A favorisant la rénovation du centre-ville, l'Eco-Centre et offrir un cadre de vie de qualité en aménageant des équipements de loisirs, sportifs et culturels.	satisfaction
502.	Andrée Largeou	registre	**Chennevières –** appuie le projet de CDT et l'unité communautaire des 4 communes. Importance de développer les transports et interconnexions avec la gare des 4 communes, le TCSP à Chennevières, le GPE et les interconnexions avec le RER, Chennevières sur la nouvelle gare de Champigny-centre, transports sur les bords de Marne. Offrir un cadre de vie de qualité..	satisfaction
503.	Andrée Largeou	registre	**Chennevières –** entretenir le parc de logements existants et développer du logement qualitatif et adapté à la demande.	constructions
504.	Andrée Largeou	registre	**Chennevières –** dans cette dynamique territoriale, développement des structures de service pour les habitants : écoles, stades, gymnases, centres de loisirs, accueil des personnes âgées.	constructions
505.	Andrée Largeou	registre	**Chennevières –** fait bénéficier la ville du rayonnement du Grand Paris.	satisfaction
506.	Guy Bastian	registre	**Chennevières –** le CDT comporte de nombreux projets et actions intéressants et prometteurs sur l'ensemble du secteur concerné.	satisfaction
507.	Guy Bastian	registre	**Chennevières –** construction de logements dans l'Eco-centre mais de façon modérée, pas plus de 2 étages, avec équipements publics et sociaux.	construction
508.	Guy Bastian	registre	**Chennevières –** D'accord pour un TCSP mais sans boulevard urbain. Une voie de desserte dans la ville comprenant le TCSP, des voies cyclables, pelouses paysagées, donc interdit aux automobilistes.	transports
509.	Guy Bastian	registre	**Chennevières –** rien n'est prévu pour relier de façon douce les 3 parties de la ville. Le TCSP est nécessaire pour relier le Bois l'Abbé au centre (parcours actuel du 308).	transports

			Le TCSP sur la D4 doit être accompagné de pistes cyclables	
510.	Guy Bastian	registre	**Chennevières –** le CDT doit prendre en compte la préconisation du futur SAGE Marne Confluence pour la gestion des eaux qui doit s'imposer en 2016.	environnement
511.	M. Bernard	registre	**Chennevières –** oui au projet de CDT, oui au projet Altival, oui à l'Eco-centre, oui au Grand Paris, la commune doit évoluer. Une opportunité a été lancée et bien avancée, et tout devrait s'arrêter car Chennevières veut garder ces champs qui ne donnent pas envie de vivre à Chennevières.	satisfaction
512.	M. Bernard	registre	**Chennevières –** Il faut des logements, pas que pour les privilégiés.	construction
513.	M. Trémoureux Mme Trémoureux	registre	**Chennevières –** Refus de la densification du centre, des embouteillages supplémentaires, de la congestion de la ville, et en plus la pollution.	construction
514.	M. Trémoureux Mme Trémoureux	registre	**Chennevières –**il faut prendre en compte les besoins exprimé. Un référendum serait bien.	Concertation/communication
515.	M. Trémoureux Mme Trémoureux	registre	**Chennevières –**il faut garder le caractère pavillonnaire du centre et préserver le patrimoine historique et architectural..	patrimoine
516.	M. Trémoureux Mme Trémoureux	registre	**Chennevières –**Pas de boulevard urbain	transports
517.	M. Trémoureux Mme Trémoureux	registre	**Chennevières –**pas de construction supplémentaire avant l'implantation d'un transport.	Transports construction
518.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières –**craint que les objectifs du CDT soient plus guidés par la rentabilité que par la qualité de vie et de transport des futurs habitants.	Transports construction
519.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières –** craint un « Bois l'Abbé » -bis, avec les problèmes liés aux grands ensembles	construction
520.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières –**craint que le boulevard urbain entraine un surplus de circulation de transit dans la ville	Transports
521.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières –** craint de l'extension de la ZI sur les emprises et en particulier de la St é BIR qui a été autorisée à s'agrandir. Les activités de cette société sont bryantes, génèrent de la pollution de l'air, des odeurs pestilentielles, une noria de camions néfastes pour la santé des riverains. De telles installations devraient être implantées loin des habitations.	Environnement Développement économique
522.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières –** La ZI doit être réservée à des entreprises non polluantes	Environnement Développement économique
523.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières** – les aménagements sur les emprises doivent être faits en concertation avec les habitants pour développer un habitat pavillonnaire et collectif de qualité (R+3 max) dans un environnement d'espaces verts ouverts à tous.	Construction Environnement
524.	Robert Brunaux	registre	**Chennevières** – souhaite l'implantation de services publics, écoles, terrains de sport, jardins publics, petits commerces, marché couvert et	Construction Environnement Développement économique

			surtout pas d'hypermarché	
525.	Sylvie Veujean Pte Association « Nos berges »	registre	**Chennevières** – l'association regroupe la quasi-totalité des riverains de la Marne, qui sont propriétaires des berges au droit de leur propriété, contrairement à d'autres communes. Cette spécificité juridique entraine pour le propriétaire des sujétions : servitude de marchepied (code fluvial), accès à l'eau. La servitude de passage piétonnier n'existe que depuis la loi du 31/12/2006 (loi sur l'eau). Ces berges propriété privées permettent, tant que l'accès au public est restreint, une préservation de la faune et de la flore locales qui compte des espèces préservées. Une extension/modification des berges sur Chennevières, comme envisagé p 40 et p 47 du projet de CDT, ne peut se faire au détriment de la propriété privée des riverains et semble contraire au souci de préserver la qualité des berges (p 46). L'Association « Nos Berges » est opposée au projet de CDT tel que présenté.	Environnement
526.	J Martine	registre	**Chennevières** – le boulevard urbain rapidement surchargé sera un véritable aspirateur à camions. On va aussi avoir l'autoroute ferroviaire Atlantique. Nos espaces verts ont diminué de 30% et on peut prévoir les nuisances sonores, auditives, et respiratoires.	Environnement Transports
527.	J Martine	registre	**Chennevières** – on ajoute une grande quantité de logements sociaux alors que nous ne voyons arriver aucun emploi supplémentaire. Que fait-on pour attirer les entreprises ? pour rééquilibrer le rapport habitat/emploi.	Construction Environnement Développement économique
528.	M Arnoffi	registre	**Chennevières** – depuis 40 ans aucune amélioration dans notre ville, aucun investissement. On discute depuis 4/5 ans de nouveaux projets. On construit de superbes batiments sur le coteau face à St Maur et le reste de la ville part à vau l'eau. Ma rue limitrophe à Ormesson est le déversoir des voitures allant à Rungis, aggravé par les multiples feux rouges sur l'avenue. Le trafic est intense.	Construction Environnement
529.	M Arnoffi	registre	**Chennevières** – Les rives de Marne sont inaccessibles à pied, en contradiction avec la loi littoral, et elles sont dans un état immonde	Environnement
530.	M Arnoffi	registre	**Chennevières** – Le centre ville est sinistre. Cette ville n'ayant aucune cohérence entre ses différents quartiers n'a rien à gagner à être avec Villiers dans le CDT.	Environnement
531.	Francis Dupuy Aurélia Corvi	registre	**Chennevières** – le CDT va permettre la rénovation du centre-ville avec l'Eco-centre et développer des plateformes et secteurs pour l'emploi.	Satisfaction Construction Développement économique
532.	Francis Dupuy Aurélia Corvi	registre	**Chennevières** – le CDT va permettre de désenclaver les quartiers en favorisant les correspondances avec les réseaux de transport, offrir un cadre de vie de qualité tout en faisant partie d'une grande métropole	Satisfaction Transports

533.	Bérengère Bailleux	mail	**Bry** - Très favorable à ce projet qui offrira plus de dynamisme à la ville.	satisfaction
534.	Bérengère Bailleux	mail	**Bry** - J'aimerai alors savoir comment les bryards du bas de Bry pourront rejoindre en transport ce nouveau pôle et ainsi profiter du dynamisme? En effet, il est évoqué une évolution des autobus actuels, mais avons-nous d'avantage d'informations à ce sujet? Quels moyens seront mis en œuvre pour faciliter l'accès à la station 15 et au futur TVM? Comment se fera l'interconnexion avec le RER E?	transports
535.	Bérengère Bailleux	mail	**Bry** - afin de désengorger le RER A, il me semble qu'il serait intéressant de développer une ligne de bus reliant le centre-ville de Bry vers la fourchette de Bry, et plus particulièrement vers la station "Boullereaux"du RER E? Cela permettrait à de nombreuses personnes de s'éviter un passage par le RER A pour rejoindre la station Val-de-Fontenay.	transports
536.	Bérengère Bailleux	mail	**Bry** - Y-a t-il des projets de bus reliant le centre ville vers la fourchette de Bry via l'avenue du Général Leclerc? Est-ce un problème politique entre ville? un problème de financement? un problème avec la société RATP? Car il me semble qu'il s'agit d'un réel manquement; rien est fait pour faciliter l'accès aux villes de Champigny, Joinville-le-Pont, Saint-Maur, etc... Nous nous coupons de toutes ces villes du Val-de-Marne. J'ai pourtant déjà observé que la ligne 317 de la RATP (Hôtel de ville de Créteil - Nogent-le-Perreux) empruntait l'avenue du Général Leclerc en trajet bis (sans doute lorsque le pont de Nogent est trop saturé). Ce n'est donc pas un problème de dimensionnement des voies.	transports
537.	J-Pierre Maillard	Mail	**Bry** - Il est nécessaire d'accueillir de nouveaux emplois sur le territoire du CDT et notamment à Bry.	développement économique
538.	J-Pierre Maillard	Mail	**Bry –**la commune pourrait mieux faire en matière de logements. La dernière évolution du PLU est trop timide en matière de logement. A la sortie du RER A 2 lotissements de maisons accolées ont été réalisées là où on aurait pu implanter des immeubles de 3 étages. Il conviendrait que le CDT encourage un élargissement des possibilités de construire à Bry et que les projets liés à la nouvelle gare soient à la hauteur des objectifs fixés par la loi sur le Grand Paris et soient une opportunité de mieux respecter la loi en matière de logement social.	construction
539.	J-Pierre Maillard	Mail	**Bry –** Il est difficile de mobiliser assez de temps pour étudier le dossier du CDT	Concertation/communication
540.	J-Pierre Maillard	Mail	**Bry –**le nombre de « fiches-action » (52) du CDT est trop important et conduit à la dispersion des décideurs- quand ils sont désignés. En effet les fiches 21,22,23,24 , 26 (soit 10%) indiquent que le porteur de projet reste à définir. N'est-il pas	concertation/communication

			prématuré d'annoncer des sujets sans qu'on sache qui peut les porter ? La fiche 14 et la fiche 52 n'en font qu'une.	
541.	J-Pierre Maillard	Mail	**Bry –**on peut s'interroger sur l'annonce de l'implication de divers organismes qui ne sont pas signataires du CDT : que valent leurs engagements exprimés ou supposés ?	concertation/communication
542.	ASL (association syndicale libre des industriels embranchés du parc de Paris-Est)	Mail	**Bry –**note la prise en compte de la problématique du transport des déblais engendrés pour la réalisation de la ligne 15, au regard de la qualité de vie des habitants. L' ASL signale l'existence d'une installation terminale embranchée (ITE) sur la voie ferrée Paris-Mulhouse, à Emerainville, à quelques km de la gare de Villiers/Marne, susceptible d'être mobilisée au service des travaux d'aménagement de la ligne de métro et du CDT. Non seulement le linéaire de triage est significatif (+- 10km), mais aussi parce que l'ITE dessert un site de la société YPREMA, spécialisée dans le recyclage des matériaux d**e** déconstruction des matériaux et des terres inertes. Cette information fait suite à la lecture du dossier de DUP de la ligne 15 qui n'a pas répertorié l'équipement ferroviaire géré par l'ASL.	construction
543.	Nicolas Devillez	Mail	**Bry –**l'arrivée du GPE avec la gare de Bry-Villiers-Champigny constitue une opportunité majeure de développement de cette partie de l'Ile de France, qui doit permettre le rééquilibrage de la région et lutter contre l'étalement urbain.	Développement économique / construction
544.	Nicolas Devillez	Mail	**Bry –** Le développement économique du haut de Bry et sur l'axe de l'ancien projet VDO est une priorité.	développement économique
545.	Nicolas Devillez	Mail	**Bry –**le développement du logement doit être raisonné et à des prix accessibles. Une importante proportion doit être adaptée aux personnes disposant de revenus modestes 1300-1500€/mois, 2000à 3000€/couple) et aussi aux revenus très modestes rejetés toujours plus loin en périphérie. Ce développement doit s'appuyer sur l'objectif de renforcer la ville, à l'opposé de la logique de grands quartiers des années 60.	construction
546.	Nicolas Devillez	Mail	**Bry –** la densification le long des grands axes est à privilégier**.**	construction
547.	Nicolas Devillez	Mail	**Bry –**le projet de CDT semble correspondre à mes préoccupations.	satisfaction
548.	Michel Perreau	Mail	**Bry –**Que signifie concrètement « zone d'attractivité directe de 600m autour des gares » ? cette remarque peut-être valable pour les nouvelles gares mais pas pour les anciennes, notamment la gare RER A de Bry où il n'y a plus d'espace disponible pour construire.	construction
549.	Michel Perreau	Mail	**Bry –**Il passe en plein cœur de ville, une ligne réservée au trafic des marchandises (certaines dangereuses). Pourquoi n'avoir pas pris en compte cette ligne dans les réflexions ? elle pourrait servir	transport

			au transport des voyageurs avec un maillage au niveau de la garer RER A de Bry.	
550.	Claude Chastagnol	registre	**Bry/Marne –** Les lignes très générales du CDT ne permettent pas de faire des remarques pertinentes	Concertation/ communication
551.	Claude Chastagnol	registre	**Bry/Marne –** le franchissement de l'A4 sera une réalisation capitale pour les usagers de la gare.	construction
552.	Ange Morin	registre	**Bry/Marne –** le site su CG94, et le site indépendant 94-Citoyens.com permettent d'avoir une vision complète des projets CDT, TVM, Métro, Pont de Nogent. Quel sera le calendrier de réalisation de tous ces travaux ? quel est le financement ?	concertation/ communication
553.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** logements près de la nouvelle gare : pavillons ? tours ? les 2 ? combien ?	construction
554.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** la « maitrise de la construction » évoquée par le maire, c'est quoi ? laisser les promoteurs faire ce qu'ils veulent, où ils veulent ? l'avenir de Bry en dépend.	construction
555.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** Comment seront chauffés ces logements ? à partir des puits géothermiques voisins cités dans le dossier ? des ensembles de Bry peuvent être concernés.	environnement
556.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –**la construction de logements près de la nouvelle gare induira la construction de crèches, écoles, aires de loisirs, piscines, équipements commerciaux, équipements administratifs (antenne multiservices ?), guichet postaux, aires de parking.	constructions
557.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** pour réduire le recours à la voiture individuelle, coordonner et compléter les systèmes de transport en commun (tarifs, horaires), parkings … une étude des besoins et des solutions s'impose.	transports
558.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** doter la ville de nouvelles lignes de bus intérieures desservant tous les quartiers à une fréquence suffisante, avec modification des lignes existantes : 120, 210, 520.	transports
559.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne** – créer un service public commun répondant gratuitement pour conseiller les propriétaires de pavillons ou d'appartements en matière de choix de système de chauffage, de définition des équipements d'isolation thermique, le choix d'entreprises et la recherche de financements.	construction
560.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** la production d'énergie locale a été évoquée : géothermique ? photovoltaique ? incinération d'ordures ménagères ? réseaux de chauffage collectifs ?	environnement
561.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** la loi Besson de 2002 prescrit que chaque commune propose au Préfet des équipements pour les gens du voyage ; ne serait-il pas possible d'envisager des solutions communes à plusieurs communes (Bry/Villiers par exemple). Faire le silence sur ces questions n'est pas la solution. Faisons respecter la loi.	construction

562.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** pour les activités périscolaires (définition et coordination des activités, tarifs, embauche et formation d'animateurs…) il serait opportun de se mettre à plusieurs communes (sur un territoire) pour coordonner les solutions.	construction
563.	A. Triboulet	registre	**Bry/Marne –** une réunion publique sur chaque question précise et la formation de commissions intercommunales s'imposerait.	concertation/ communication
564.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** le dossier du CDT ne se trouve pas sur le site officiel de la ville qui n'affiche que l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique.. il n'est pas non plus sur le site de la préfecture de région IDF. La consultation sur place du dossier est très incommode et ne permet pas à chaque habitant de donner son avis.	Concertation/ communication
565.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** la durée de l'enquête (1 mois) est trop courte, et la moitié se situe pendant les vacances scolaires.	Concertation/ communication
566.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** le CDT préfigure un SCOT qui est très directif. Le PLU de Bry devra s'aligner sur lui avec toutes les contraintes que cela suppose.	????
567.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** fiche action 31 : l'ouverture du lycée international est prévue pour la rentrée 2015 alors que les conditions générales du financement ne sont pas prévues.	fiches
568.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne – la** fiche-action 36 : l'amélioration du RER A avec des rames à double niveau « n'aura d'effet réel que s'il est associé à un rééquilibrage des activités économiques» laisse peu d'illusions.	transport
569.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** la fiche-action 50 (trame verte) liste les actions des 3 communes associées et ignore Bry où aucun nouvel espace vert ne semble prévu.	environnement
570.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** l'action culturelle à Bry ne se résume pas à Daguerre. Evoquer le devenir du gymnase Léopold Bellan. Recenser les maisons remarquables et s'opposer à leur démolition, protéger la diversité de l'architecture voulue p 22 en empêchant l'action de promoteurs usant de modèles répétitifs.	Patrimoine fiches
571.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** Sauvegarder le paysage des bords de Marne par une mesure type AVAP sur Bry et Champigny.	environnement
572.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** pourquoi les iles de la Marne ne sont- elles jamais évoquées ? notamment p 19.	environnement
573.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** la fiche-action 50 n'indique pas pour Bry la trame verte pourtant prévue sur le schéma p 46.	Environnement fiches
574.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** avant de songer aux « serres de culture hors sol sur les toits des batiments d'activités » il serai plus urgent de protéger l'existence des jardins potagers encore cultivés, surtout ceux situés en zone inondable.	environnement

575.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** que recouvre le « site d'intérêt écologique » au niveau des Maisons-Rouges sur le schéma p 46 ?	environnement
576.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** n'y a-t-il pas besoin de nouveaux espaces verts à Bry ? Rien sur la protection des arbres remarquables.	environnement
577.	Association « Agir pour la sauvegarde de Bry »	registre	**Bry/Marne –** que signifie « zone d'activité directe de 600m autour des gares », schéma p41 ?	Dossier/ concertation/co mmunication
578.	Mr . Z	registre	**Bry/Marne** – regrette que sur le site internet de la mairie aucun lien ne renvoie sur le dossier électronique du CDT.	Concertation/ communication
579.	Mr . Z	registre	**Bry/Marne** – il n'y a eu aucune information sur ce projet. La lettre du maire nous a mis devant le fait accompli.	Concertation/ communication
580.	Mr . Z	registre	**Bry/Marne** – On ne veut pas de grandes cités à Bry	construction
581.	Mr . Z	registre	**Bry/Marne** – Bry n'a rien à faire dans ce CDT car son voisinage habituel c'est Le Perreux et Nogent. Les bryards n'ont pas d'habitudes vers les autres villes du CDT. C'est renier l'identité culturelle de Bry.	Concertation/ communication
582.	Mr . W	registre	**Bry/Marne** – se demande comment on va obliger des entreprises à venir s'installer à l'est de Paris. Quelles entreprises ? c'est la crise et les entreprises ferment.	développement économique
583.	Mr V.	registre	**Bry/Marne** – ce dossier n'est ni fait ni à faire. Exemple : la réponse à l'avis de l'autorité environnementale est illisible (trop petit), les cartes sont illisibles, les fiches de projet sont vides.	Concertation/ communication
584.	Claude Delpierre	registre	**Bry/Marne** – le projet général est très bon. La position du maire de Bry est parfaite en donnant préférence à l'implantation d'entreprises et à l'emploi, auux dépens de la création de blocs de logements.	satisfaction
585.	Claude Delpierre	registre	**Bry/Marne** – Le projet ne mentionne pas l'automobile. La nouvelle gare est très éloignée des centre-ville des 4 villes desservies, inaccessible aux piétons, et ne sera desservie que par bus avec des temps d'attente aléatoires.	transport
586.	Claude Delpierre	registre	**Bry/Marne** – Il faut prévoir de grands parkings sous la gare ou à proximité immédiate sinon les usagers découragés par les attentes répétées des bus et des trains continueront leurs trajets en voiture. C'est déjà ce qui se passe avec le parking de la gare RER de Bry, toujours saturé.	transport
587.	Etienne Renault	registre	**Bry/Marne** – Le CDT va accroitre les inégalités entre Paris et le désert français. Il faut des milliards en région parisienne pour les investissements dans les voies de communication pour faire encore plus de gens malheureux (stress, perte de temps, d'énergie) alors qu'il ne faut que quelques millions pour réveiller Dijon, Reims, Tours, Amiens, Le Mans en créant de l'emploi et ce qui va autour.	Concertation/ communication

588.	Etienne Renault	registre	**Bry/Marne** – considérations politiciennes	Hors sujet
589.	Gisèle Caillet	registre	**Bry/Marne** – Le CDT est un énorme challenge qui devrait être salutaire à tous les bryards et aux habitants des communes avoisinantes étant donné le nombre d'atouts positifs du projet, dont l'implantation de nouvelles entreprises.	satisfaction
590.	Gisèle Caillet	registre	**Bry/Marne** – aménagement et désengorgement des moyens de transport : le GPE va offrir des moyens de déplacement plus faciles et rapides sur tout le territoire	satisfaction
591.	Gisèle Caillet	registre	**Bry/Marne** – valorisation du patrimoine Daguerre et toutes les possibilités envisageables avec la numérisation de l'image.	Satisfaction patrimoine
592.	Gisèle Caillet	registre	**Bry/Marne** – atouts positifs malgré la gêne pendant la durée des travaux pour ce projet pour nos enfants et petits enfants.	satisfaction
593.	Emmanuel Gilles de la Londe	registre	**Bry/Marne** – Nous allons bénéficier d'ici 5/6 ans d'un vrai transport collectif inter-banlieues, qui va désengorger le RER A et amener dans l'Est parisien le développement économique qui lui manque.	Satisfaction Développement économique transports
594.	Emmanuel Gilles de la Londe	registre	**Bry/Marne** – Le CDT accompagne un développement raisonné .	satisfaction
595.	Emmanuel Gilles de la Londe	registre	**Bry/Marne** – La desserte de la nouvelle gare par des rabattements exclusivement en bus, sans parkings, me semble efficace et bien adapté pour éviter de nouveaux bouchons, déjà importants dans cette zone.	transports
596.	Emmanuel Gilles de la Londe	registre	**Bry/Marne** – la position de cette gare devant IKEA est une chance pour Bry car elle va préserver la zone actuelle déjà arborisée et renforcer le rayonnement de Bry en matière d'emplois et de tourisme (Daguerre).	satisfaction
597.	J Fleury	registre	**Bry/Marne** – le CDT est un engagement important pour Bry et les communes environnantes. Ce projet va nous apporter un développement économique, de nouveaux emplois, des activités touristiques autour des nouveaux transports.	satisfaction
598.	J Fleury	registre	**Bry/Marne** – C'est une aubaine pour remédier à l'engorgement du RER A saturé et l' A4 surchargée.	transports
599.	J Fleury	registre	**Bry/Marne** – il est urgent que l'Est parisien se développe.	développement économique
600.	J Fleury	registre	**Bry/Marne** – je soutiens et encourage le CDT (urbanisme, emplois de proximité, logement, culture) pour l'avenir de notre ville en conservant notre cadre de vie exceptionnel pour que les nouvelles générations puissent en bénéficier.	satisfaction
601.	Laurent Cirio	registre	**Bry/Marne** - Il faut développer les modes de circulation douce : voies cyclables… site actuellement très dangereux pour les 2 roues non motorisés Préserver des espaces verts autour du site Accessibilité de la future gare (beaucoup trop	Transports Dev éco, développement économique environnement

			éloignée, prévoir bus pour y accéder Prévoir voies adaptées pour éviter les congestions routières (compte tenu de l'augmentation du nbre de logts) Etre vigilant sur le dév. Eco et l'emploi	
602.	Laurent Cirio	registre	**Bry/Marne -** projet intéressant	satisfaction
603.	Danièle Gombert	mail	**Bry/Marne** – Le maire parle beaucoup de Daguerre, c'est bien, mais autour de ce gymnase Léopold Bellan, on pourrait imaginer un pôle à deux pas du RER A avec les autres bâtiments qui proviennent de Léopold Bellan,. Ce sont les établissements du 67 bis avenue de Rigny et du 4 rue du 136ème de Ligne, monuments en plus repérés par l'ouvrage de l'inventaire culturel sur le patrimoine de Bry. Le renom culturel de Bry aurait tout à y gagner, c'est une question à creuser	Concertation/ communication patrimoine
604.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Difficulté de se procurer le document objet de l'enquête publique</u> L'information des Bryards concernant le CDT repose principalement sur deux documents promotionnels distribués dans les toutes boîtes aux lettres de la ville. Ces documents sont pour la majorité des habitants leur seule source d'information. Il s'agit d'abord d'une « Lettre du Maire » datée de septembre 2014 (mais distribuée seulement le 27 septembre, soit la veille seulement du début de la consultation) et de la revue mensuelle locale « La Vie à Bry » d'octobre 2014 (distribuée le 1er du mois) dans laquelle le CDT est évoqué p. 5. Ces publications ont pour unique objet de défendre la position du maire de Bry. Elles ne renvoient que de façon indirecte au CDT lui-même, mettant par exemple sur le même plan (p. 5 en encadré) le commentaire du maire et le document de base devant servir à l'examen du public (seul l'avis d'ouverture de l'enquête est évoqué). Le CDT y est présenté comme disponible uniquement en mairie pendant la durée de l'enquête publique. Le site officiel de la ville reprend la même argumentation et ne permet pas davantage l'accès au CDT lui-même. Un lien renvoie sur le site de la région Ile-de-France mais seulement en page d'accueil, ce qui rend la consultation du document très difficile, l'internaute étant rapidement noyé dans les méandres d'un site particulièrement touffu. Il aurait été bien plus simple pour la mairie de télécharger l'ouvrage de façon à rendre sa consultation directe par le public. Cette carence doit être soulignée.	Concertation /communication

605.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Non-information de la mise à disposition du public d'un « registre électronique ». La mention par la « Lettre du Maire » de la possibilité d'adresser son avis par mail au Commissaire-enquêteur n'a pas du tout la même portée qu'aurait eu la mention d'une mise à disposition des habitants d'un « registre électronique » s'ajoutant au registre manuel classique en mairie. « Votre avis compte » est-il claironné à l'intention des Bryards dans les deux publications locales. Laisser croire que la seule manière de le donner est de venir en mairie, c'est en interdire l'accès à de nombreux habitants qui ne peuvent se déplacer en semaine. Là encore, la carence de la maire doit être soulignée. Dans ces conditions, la consultation ne peut atteindre cet objectif de base, celui de pouvoir recueillir l'avis du plus grand nombre.	Concertation/ communication
606.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Imperfections dans la forme du CDT Page 6, carte tirée du SDRIF : La carte est illisible et au surplus, cadrée trop au sud, la ville de Bry n'apparaît pas. On ne peut donc pas contrôler l'articulation SDRIF/CDT. Page 92, action 14 : La documentation de la rubrique « emplacement », tant en format papier qu'en ligne est illisible et ne permet pas aux lecteurs de se prononcer. Page 97, scorie « carte difficilement lisible (sources ?) » Non seulement la carte est restée illisible, mais la remarque est toujours là.	Concertation/ communication
607.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Indigence de la fiche-action n°23 p. 110 Au point que nous suggérons qu'elle soit supprimée. En l'état, une allusion dans le titre II du CDT suffirait.	Concertation/co mmunication
608.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** Demande de précisions fiches 5 et 25 La fiche 5 p. 71 évoque dans la rubrique « description » une résidence étudiants de **120** logements. La fiche 25 p. 113 une résidence pour étudiants de **200 studios** au sein de la ZAC des Fontaines-Giroux. S'agit-il de la même opération ?	Concertation/co mmunication
609.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Attractivité directe de 600 mètres autour de la gare de Bry-sur-Marne sur le RER A Le schéma de la p. 41 prévoit la mise en place d'une zone d'attractivité directe de 600 m autour de la gare de Bry sur le RER A. Le SDRIF précise, d'une manière générale, que ce type de zone est voué à la densification. Or, s'agissant d'une ligne dont l'état de saturation est avéré, il ne semble pas logique d'y accentuer la densification via la construction de nouveaux logements. La fiche 36 p. 136 rubrique « description » dernier § avoue de pas se faire d'illusion sur l'efficacité des mesures destinées à améliorer les conditions de	Concertation/co mmunication Transports construction

			transport sur le RER A puisque, est-il dit, cela « n'aura un effet réel que s'il est associé à un rééquilibrage » des activités économiques en faveur de l'Est parisien de façon à réduire les déplacements domicile-travail. Dans ces conditions, on propose de ne pas accentuer la densification qui ne peut qu'ajouter à la pénibilité des déplacements et attendre que le rééquilibrage espéré ait lieu. Le CDT est prévu pour 15 ans seulement. La volonté de mettre en place une telle zone de 600 m devrait donc être repoussé au CDT suivant. Le cas gare du RER A est à dissocier du cas de la future gare de Bry-Champigny, située sur une ligne nouvelle. Il faudrait donc supprimer de la carte p. 41 la zone d'attractivité de 600 m autour de la gare de Bry sur le RER A.	
610.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Trame verte sur schéma p. 46 « continuité herbacée majeure » à Bry</u> Autant qu'on puisse en juger à partir de ce seul schéma, cette continuité part du quai Ferber/chemin du Moulin de Bry et s'élève progressivement en direction de l'avenue de Général Leclerc. Auquel cas elle correspondrait à l'emplacement réservé n°8 du PLU de Bry prévoyant la création d'un cheminement piétonnier (p. 159 du PLU). Ce cheminement est prévu depuis fort longtemps et sa réalisation se heurte à des réalités qui la rendent illusoire. En effet le cheminement projeté traverse, par les jardins, l'intérieur de nombreuses propriétés tant individuelles que collectives (copropriétés), séparées à chaque fois par des murs. Jamais il ne sera possible de procéder aux transformations nécessaires. La réflexion doit se poursuivre afin de trouver un réel cheminement de substitution d'autant plus que l'on trouve « préoccupant » (p.19 §3) « la pauvreté des trames écologiques entre Marne et plateau ». Par ailleurs, <u>la fiche 50</u> p. 167 n'indique rien pour Bry dans la rubrique « Description », alors que les 3 autres communes du CDT ont fourni des descriptifs. Pourtant la rubrique « Porteur » mentionne Bry. Ceci donne l'impression que Bry n'agit pas dans le domaine de l'environnement	Environnement Concertation/communication
611.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Espaces verts à Bry</u> Le CDT déplore le fait que la proportion des espaces verts ait diminué de près de 30% en 20 ans (p. 19 §3). Le dernier § explique « Il faut accroître le taux d'espaces verts ». L'association observe que la ville de Bry, en particulier dans la partie basse de la ville, illustre le constat d'ensemble dressé p. 48 §3 selon lequel le territoire du CDT comprend « des zones d'habitat peu pourvues en espaces verts ». Le square de	Environnement Concertation/communication

			Lattre de Tassigny est de taille réduite et les habitants ne disposent d'aucun autre espace avant les bords de Marne, situés à une assez grande distance. Les personnes âgées peinent à marcher si loin en direction des Bords de Marne sans trouver d'espace de repos sur le chemin. Les Bords de Marne ne sont pas l'équivalent d'un square et ne répondent pas aux mêmes besoins en termes d'aires de jeux pour les enfants. D'une façon générale, par leur aspect, ils ne sauraient être assimilables à un espace vert de type square. Il faut donc proposer la création dans cette partie de la ville d'un espace de ce type, et c'est d'autant plus indiqué que l'on se trouve ici en zone inondable, donc en zone où l'on doit éviter d'augmenter la densité d'habitations. Aucune fiche-action n'évoque la création d'espaces verts à Bry, contrairement à ce qui se passe ailleurs. Une idée soutenue dans certaines sphères n'est peut-être pas étrangère à ce résultat : puisqu'une proportion notable des habitants possède leur propre jardinet, il est inutile, dit-on, de mettre à leur disposition des espaces verts ! Lesdits jardinets se faisant d'ailleurs de plus en plus exigus sous l'effet de la pression foncière.	
612.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Précisions sur le « site d'intérêt écologique » à Bry, schéma de la p. 46 Le schéma de la p. 46 indique la présence d'une zone de ce type qui semble se situer au niveau du stade des Maisons Rouges à Bry. En quoi cela consiste-t-il ? Aucune fiche-action ne s'y réfère.	Environnement Concertation/communication
613.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Corridors écologiques Les voies ferrées et les talus de l'A4 sont identifiés comme « corridors écologiques » permettant la biodiversité p. 19 §4. Connaissant l'intense pollution causée par l'A4, d'autant plus qu'elle est en état quotidien de saturation, on se demande quels services écologiques elle peut bien rendre. Même remarque concernant les voies ferrées. Le ballast est l'objet de traitements chimiques extrêmement puissants visant à empêcher la pousse de toute végétation. L'effet de ces produits ne se limite pas à l'espace traité et a des incidences sur l'environnement immédiat. Là encore, quels services écologiques peut-on en attendre ? Par ailleurs, l'existence de ces corridors écologiques permet de les comptabiliser comme espaces verts. Cela ressemble fort à une volonté d'aboutir coûte que coûte à des pourcentages totaux d'espaces verts artificiellement élevés de façon à justifier la densification de la ville.	Environnement Concertation/communication
614.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – Agriculture urbaine Aucune mesure en faveur des jardins potagers encore cultivés n'est envisagée alors qu'ils figuraient dans le projet accord-cadre de 2012,	Environnement Concertation/communication

			lequel stipulait p. 26 chapitre 4.7 dernier § « Le maintien de zones d'agriculture en milieu urbain participe pleinement au caractère durable des villes, en ce sens, elles doivent être protégées et leur activité mise en valeur ». La ville de Bry en compte encore en certain nombre, souvent situés en zone inondable où leur maintien serait particulièrement indiqué pour des raisons générales de réduction de la vulnérabilité de la zone, notion à laquelle le SDRIF insiste à maintes reprises, par exemple volume 2 pp. 114, 115 et 162 (cités plus loin). L'agriculture urbaine est pourtant un objectif souligné p. 30 rubrique « Proposer une agriculture urbaine » à travers les « jardins potagers partagés ». Il est indispensable de faire apparaître ce désir de protection afin de voir ce point traduit dans les faits lors du futur réajustement du PLU de Bry consécutif à l'adoption du CDT. On s'étonne également qu'aucune allusion n'ait été faite à la « Bonne de Bry », qui selon l'office de tourisme est une « variété de prunes, spécialité bryarde considérée par les spécialistes comme un fruit exceptionnel ». Elle figure même sur le blason de la ville, à la droite de l'écu. L'office ajoute « Les vergers se trouvaient sur les coteaux. La terre du coteau argileuse et pierreuse, était favorable à ces pruniers ». Pourquoi le souci de prévoir les espaces nécessaires à leur culture n'apparaît nulle part, alors que le SDRIF vol. 5 p. 105 « Vallée de la Marne », (colonne centrale) indique la nécessité de « préserver une part significative des vergers » ?	
615.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Le territoire bleu</u> « Il conviendra de veiller à ce que les opérations d'aménagement ne menacent pas le patrimoine naturel et l'habitat de certaines espèces », p. 48 « Territoire bleu » §1. Or, celui-ci est menacé d'une façon générale par l'insuffisante protection des Bords de Marne, particulièrement devant les îles de Bry (qui sont pour mémoire les îles d'Amour et du Moulin), dont l'existence n'est mentionnée nulle part, alors que les autres îles présentes sur le territoire de Champigny et de Chennevières le sont (p. 19). Le « patrimoine remarquable naturel et architectural » doit, est-il dit p. 48 dernier § « être mis en valeur ». Or, aucune fiche-action, sauf peut-être la fiche 52 p. 171 (malgré le flou dont elle s'entoure), ne reprend concrètement cette volonté de « protection et de valorisation du patrimoine » §1 p. 48. Il faut donc qu'une fiche-action prévoie une protection plus volontariste, de type AVAP, en bords de Marne, incluant les communes de Bry et Champigny, afin de prendre en compte ces deux dimensions, naturelles et	Environnement patrimoine Concertation/ communication

			architecturales, qui sont les deux bases de la préservation du cadre de vie.	
616.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Groupe-projet culture, fiche 43 p. 153</u> Un état des lieux doit être fait en liaison avec la DRAC Ile-de-France (p. 153). Le descriptif pourrait mentionner qu'un travail de recensement du patrimoine a déjà été engagé pour Bry et Champigny. Il existe en effet un ouvrage édité dans la collection « Images du Patrimoine » n°247 - Inventaire général du patrimoine culturel, sous le titre « Bry et Champigny dans les méandres de la Marne ». A noter qu'à Bry les ouvrages recensés ne sont toujours pas protégés, faute d'inscription au PLU de la Commune, alors que ce livre date de 2007. Par exemple, la Villa, place du Parc p. 103 repère 5 de la carte a été démolie depuis. Si l'on tarde trop, les autres ouvrages recensés disparaîtront. Le CDT doit donc être plus explicite afin, là encore, de peser lors de la révision future du PLU de Bry. Par ailleurs, l'association espère être consultée lors de cet état des lieux.	Patrimoine Concertation /communication
617.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Le devenir du gymnase Léopold Bellan (Bry)</u> Menacé de démolition car non inscrit au PLU de Bry, cet ouvrage remarquable a été inscrit en toute urgence au titre des Monuments historiques par arrêté du 26 novembre 2008. Malgré cela, il reste aujourd'hui encore abandonné et son état inspire les plus vives inquiétudes. Sa façade a dû être étayée pour éviter son effondrement. Pour qu'il puisse survivre, ce monument doit être réutilisé par la ville, mais les plans n'aboutissent pas. Ce gymnase devrait faire l'objet d'une fiche-action si l'on veut sauver définitivement cet élément majeur de notre patrimoine.	patrimoine Concertation/ communication
618.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Fiche-action n°20 p. 104</u> Il s'agit de construire en zone inondable une résidence hôtelière et des bureaux. Ce faisant, on accentuera la vulnérabilité de cette zone. Ceci vient en contradiction avec les préconisations du SDRIF volume 2 selon lequel il faut réduire la vulnérabilité aux risques. Ainsi p. 114, « la densification urbaine est susceptible d'augmenter la vulnérabilité de la ville et de ses habitants aux risques naturels, notamment d'inondation (...). Ces enjeux sont d'autant plus prégnants dans le contexte du changement climatique ». Et encore p.115, colonne de gauche, « La conception urbaine doit pleinement intégrer les risques naturels et en particulier les risques d'inondation pour ne pas augmenter, voire pour réduire la vulnérabilité de la ville ». Et toujours p. 162, colonne de droite : « Face aux risques naturels (inondations, mais aussi mouvements de terrain), il est nécessaire de	Environnement Concertation/ communication

			réduire la vulnérabilité de l'urbanisation existante, de maîtriser et d'adapter l'urbanisation nouvelle. Il convient, sur les territoires soumis au risque d'inondation, de privilégier dans le cadre des dispositions des plans de prévention du risque inondation, une urbanisation orientée vers des systèmes moins générateurs de risques et de réduire la vulnérabilité des espaces bâtis dédiés à l'habitat, aux activités, aux équipements ». Par ailleurs, dire qu'une digue peut protéger des inondations, c'est confondre protection et prévention. Le plan de prévention du risque inondation ou PPRI en vigueur sur la zone est comme son nom l'indique, un plan de prévention et non pas de protection. Penser que les ouvrages d'art de protection peuvent mettre à l'abri des risques, correspond à une vision techniciste des réalités, faisant croire que la technique est la seule solution. En réalité, ce traitement ne fait qu'ajouter un nouveau risque à ceux déjà existants, par exemple la rupture des ouvrages de protection. C'est par ailleurs un mauvais calcul financier, puisque toutes ces protections doivent être régulièrement entretenues. Cette fiche n°20 doit être réécrite.	
619.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Devenir du PPRMT-Sécheresse</u> L'association saisit l'occasion de cette enquête publique pour attirer l'attention sur l'enquête publique précédente, celle du plan de prévention du risque mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et réhydratation des sols, discuté en 2012 et qui a fait l'objet d'un rapport d'enquête en date du 10 avril 2012. Or, cela n'a pas abouti à ce jour, en l'absence d'arrêté préfectoral. Pourrait-on en connaître la raison ? Ceci est d'autant plus étonnant que le SDRIF volume 2 fait allusion p. 162, colonne de droite à ce type de PPR : « Face aux risques naturels (inondations, mais aussi mouvements de terrain), il est nécessaire de réduire la vulnérabilité de l'urbanisation existante, de maîtriser et d'adapter l'urbanisation nouvelle ».	Environnement Concertation/ communication
620.	Emmanuel Colpin	mail	**Bry/Marne** – <u>Devenir d'un arrêté de prescription du PPR inondations et coulées de boue par ruissellement en secteur urbain ?</u> Ce PPR, dont le périmètre concerne toute la commune de Bry, a été l'objet d'un arrêté prescrit le 9 juillet 2001. Pourquoi n'est-il pas parvenu à l'étape de l'enquête publique ?	Environnement Concertation/ communication
621.	Mr Carré Carlo Di Mario	registre	**Villiers/Marne –** souhaitent connaître le tracé exact de la ligne 15 sur la commune de Villiers et le devenir de la route de l'A4 à la N4	transports
622.	M. Mme Gérard	registre	**Villiers/Marne** – rassurés de savoir que la gare des Boullereaux continuera à fonctionner	transports
623.	Mr Mme Gausson	registre	**Villiers/Marne** – rassurés de savoir que notre gare n'est pas touchée	transports

624.	Patrick Coué-Filliaert	registre	**Villiers/Marne** – voudrait connaitre l'impact de la ligne 15 sur la propriété, l'implantation d'une éventuelle gare de fret.	Concertation/ communication
625.	Patrick Coué-Filliaert	registre	**Villiers/Marne** – Quels emplois autour du développement durable et de l'aménagement du territoire seront créés ?	développement économique
626.	Pascal Bandinelli	registre	**Villiers/Marne** – inquiétude sur les répercussions sonores à long terme du développement routier lié à la ZAC Marne et ZAEA3.	Environnement transports
627.	Mme Albrecht	registre	**Villiers/Marne** – venue vérifier si impactée par la zone des Luats.	HS
628.	Nelly Andres	registre	**Villiers/Marne** – plutôt favorable au projet. Voudrait connaitre les perspectives d'évolution du quartier de la route de Bry, majoration des droits à construire et typologie des logements.	Satisfaction construction
629.	N. Vallet	registre	**Villiers/Marne** – Que deviendra la gare actuelle de Villiers ? Grave problème si supprimée	Transport
630.	N. Vallet	registre	**Villiers/Marne** – Dossier d'enquête indisponible le 28/10 (introuvable)	dossier
631.	Association RENARD	Mail	Constate et regrette que le dossier d'enquête publique du CDT n'est pas en ligne sur le site de la Préfecture de Région ni sur celui de la Préfecture du Val de Marne. Demande une copie numérique du dossier et souligne que la Préfecture du Val de Marne n'est pas en mesure de la lui fournir. Considère qu'il s'agit d'un refus de fourniture de document administratif au terme de la loi 78-753 (art 2 et 4). A contacté la CADA.	Concertation/ communication
632.	Association RENARD	Mail	Considère que dans ces conditions le déroulement de l'enquête n'a pas été régulier et demande sa suspension ou sa prolongation ou son annulation.	Concertation/ communication
633.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**contribution de l'association « Partage ta rue 94 » , dont l'objectif est de favoriser la mobilité des cyclistes, piétons, et des personnes en situation de handicap.** ***On peut lire p. 18 et 19*** dans le projet intégral de l'enquête publique : *"La nouvelle organisation des différents modes de déplacements (transports en commun, vélos, piétons, véhicules particuliers, nouvelles mobilités…) assurera une desserte fine du territoire et privilégiera l'intermodalité : rabattement vers les gares, maillage interdépartemental, intercommunal mais aussi intra-communal c'est à dire de quartier à quartier. Cette réflexion sur les nouveaux modes de rabattement est particulièrement importante pour les gares situées en milieu dense, dont les abords ne pourront absorber une hausse du stationnement automobile. Cette nouvelle organisation devra donc étudier de nouvelles possibilités de déplacements dans ces secteurs : Vélos en libre service (VLS), emport de vélos dans les rames, parking deux-roues, services aux utilisateurs (entretien et réparation de vélos…)."* Cette réflexion est frappée au coin du bon sens, dans les faits nous pensons en préambule que si	transports

			l'on veut la traduire en acte, ceci nécessitera notamment : - de l'argent et de l'emprise disponible au sol (argent et place à trouver, y compris au détriment du transport motorisé individuel, pour un rééquilibrage que nous appelons vivement de nos vœux). Il est illusoire d'espérer un report modal si l'on ne décourage pas l'usage de la voiture individuelle, qui doit être ramené à son usage initial - une attention toute particulière portée au jalonnement piéton, pour encourager la marche, mais aussi signaler ses itinéraires propres - une attention toute particulière portée aux PMR, (largeurs, vues à niveau zéro, dénivelé, plan incliné au détriment des ascenseurs qui peuvent tomber en panne, etc) - de ne pas oublier les vélos transports d'enfants ou de marchandises (vélos qui sont parfois plus longs ou plus larges = aménagements cyclables en conséquence - des aménagements cyclables de qualité, continus, lisibles et visibles, mais aussi des services aux cyclistes	
634.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**On peut lire p.95** *: "Point 16 Création d'un pôle éco-mobilité. Description du projet.* *Offre de services et de technologies de mobilité présentant des avantages aux plans énergétique et al (notamment : optimisation du nombre et de la longueur des déplacements, recours à des modes de déplacement alternatifs à la route, utilisation de véhicules peu polluants et peu émetteurs de GES). Exemples de sous-domaines :* *"- Services covoiturage, auto - partage, pôles - vélos, etc."* *Partenaires de la mise en oeuvre. Toutes les villes du CDT ; CAHVM, opérateurs de transport, Région Ile de France, STIF"* Nous pensons que l'expérience des associations des usagers réputés vulnérables (cyclistes, piétons, PMR) peut vous être précieuse pour atteindre votre objectif, tout comme l'observation de votre part de ce qui se fait dans certaines villes de France et à l'étranger. Nous pensons également qu'il serait souhaitable que les administrations donnent l'exemple, leur crédibilité -mais aussi leur compréhension des freins à la mobilité durable- sont en jeu (élus à vélo ou vélo à assistance électrique pour franchir les dénivelés).	transports
635.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**Nous citons : p.41** *: "La nouvelle organisation des différents modes de déplacements (transports en commun, vélos, piétons, véhicules particuliers, nouvelles mobilités…) assurera une desserte fine du territoire et privilégiera l'intermodalité : rabattement vers les gares, maillage interdépartemental, intercommunal mais aussi intra-communal c'est à dire de quartier à quartier."* C'est en effet une modification de la voirie qui est	transports

			nécessaire, y compris de la place accordée au stationnement motorisé individuel.	
636.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**Nous lisons page 44** *: "Le réseau de voies cyclables sera doublé à terme, avec la réalisation de plus de 60 km sur le territoire, en lien notamment avec la restructuration du réseau viaire."* 60 km sont sans doute nécessaires, nous doutons que ça soit suffisant (il faudrait également que les villes concernées mettent enfin "le paquet" sur leur territoire), pour rejoindre l'axe structurant TSCP et les gares concernées, par un maillage cyclable de petites rues tranquilles (complémentaire au réseau cyclable structurant en site propre que nous souhaitons : nous demandons les deux). Prenons un exemple : pour les 4 villes concernées, quel kilométrage de voirie est actuellement alloué aux circulations motorisées individuelles ? (total voies communales plus voies départementales -ces dernières pas toutes équipées d'un aménagement cyclable-). C'est un profond rééquilibrage que nous appelons de nos vœux : un maillage cyclable et un réseau cyclable aussi dense et structuré que l'actuel maillage routier (un "système" cyclable aussi bien conçu que l'actuel système routier). Il sera difficile pour les villes d'atteindre les objectifs projetés sans suivre les recommandations de l'ex CERTU (notamment concernant le développement à grande échelle du double sens cyclable, cf. fiche Certu novembre 2009), assurant une desserte fine dans les quartiers, mais également entre les quartiers, évitant artères, pollution, flux motorisé et bouchons. C'est également la lutte contre la sédentarité, l'obésité, et les maladies de civilisation qui est en jeu : les circulations "actives" ont toute leur part à prendre, les transports en commun ne pourront pas tout assurer pour cet objectif de baisse de la sédentarité et des pathologies afférentes.	transports
637.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**On peut lire p.47 :** *"Les liaisons douces pour les habitants [...@ Les quatre Communes du territoire prévoient la création d'une trame verte sur leur espace communal. Il s'agira de mettre en place un réseau de liaisons douces structuré afin de proposer aux habitants des parcours sur l'ensemble du territoire, incitant ainsi à la promenade. L'objectif est de relier l'ensemble du territoire aux espaces naturels, en particulier les berges de la Marne, à travers des cheminements protégés des circulations automobiles. Pour cela, les sentiers de randonnées et de promenade pédestres et les itinéraires de pistes cyclables seront requalifiés et développés."* Quand c'est possible, le flux piétons devra être dissocié du flux cyclistes, pour le confort et la sécurité de tous, objectif : éviter les conflits d'usage.	transports

638.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**Page 90 nous citons** *: "Action 14. [...] Développement des activités touristiques et de loisirs. [...]Cet axe pourrait se matérialiser par l'homogénéisation des signalétiques des chemins de randonnée, des itinéraires cyclables voire équestres ainsi que la création de circuits thématiques de valorisation des patrimoines, créant des liens entre les villes et une cohésion de territoire (la biodiversité, la villégiature, 1870 jusqu'à la deuxième Guerre mondiale, par exemple)."* Cette initiative est excellente le jalonnement cyclable est l'un des éléments clés d'une politique cyclable sérieuse, (cf. *fiche Arene IDF sur le sujet)*	transports
639.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	*"***Nous lisons P.133-** *Action 35 [...] TCSP Altival et avenue urbaine associée] des pistes cyclables et cheminements piétons confortables, avec des aménagements spécifiques au droit des carrefours."* A cet égard, les exemples de la réalisation du TCSP 393 (bus en site propre), et le projet TVM Est montrent une discontinuité localement (le vélo n'y a pas été traité de A à Z, même quand il y avait la largeur pour le faire : localement à Sucy et Valenton : nous le regrettons. Localement à Créteil, St-Maur, Champigny et Noisy le grand pour le projet Est-Tvm, il faudra être plus exigeant sur la continuité cyclable si l'on escompte un report modal vers le vélo: Faisons mieux pour l'Altival. "*Favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs. "* Objectif louable et souhaitable, qui passe par une réduction de l'offre de circulation autos (nombre de voies par sens de circulation) et par une politique de stationnement revue à la baisse. Le même report modal gagnerait à être encouragé vers le vélo, vélos spéciaux (vélos-cargo) et VAE (vélo à assistance électrique), ceci ne pourra se faire que par le traitement des coupures (et par un jalonnement cyclable soigné : flécher enfin des itinéraires sécurisés et continus, lisibles pour les vélos). Il sera aussi nécessaire d'assurer autour des stations du TCSP comme autour des gares un stationnement vélos soigné, qu'il soit sécurisé, ou même classique (les arceaux classiques donnent aussi souvent toute satisfaction, à condition d'en placer à tous les endroits stratégiques).	transports
640.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**P.138 nous pouvons lire** *: "Action 37 : Est TVM [...] Créer un itinéraire cyclable de Créteil à Noisy le Grand complétant le maillage en cours de développement sur les routes départementales. [...] Un itinéraire cyclable est créé de Créteil à Noisy le Grand en parallèle du tracé de la ligne bus."* Nous regrettons l'absence de continuité cyclable de ce futur axe (maintien du 2x2 voies D86 entre autres), en lieu et place d'une piste cyclable et/ou d'un couloir de bus ouvert aux cycles (cf. supra).	transports

641.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**Nous citons, p.141** *: "action 38 RD4 [...] La requalification des espaces publics dans une logique de valorisation de l'axe et de l'entrée du Val-de-Marne en intégrant des itinéraires cyclables et des aménagements pour les bus dans les sections concernées par ces problématiques. La section gare de Champigny-centre – fourchette de Champigny est particulièrement concernée. Des aménagements bus, vélos, piétons seront étudiés, dans une logique de rabattement vers la gare."* Nous souhaitons sur ex Nationale 4, devenue Départementale 4, que l'objectif de "cohérence d'ensemble et la lisibilité" que vous semblez ambitionner pour les transports en commun -et qui existe déjà largement pour les transports motorisés individuels, soit enfin appliqué au réseau cyclable, comme cela se fait dans certains pays d'Europe du nord : cela nécessitant de l'argent et une emprise au sol continue vouée aux vélos, vélos à assistance électrique, vélo cargo (dont la vitesse moyenne est loin d'être ridicule, autour de 20 km/h pour peu que les aménagements cyclables soient là ; et qui sont des moyens de transports silencieux) de façon à favoriser le report modal de la voiture vers le vélo, et pas seulement vers les transports en commun, qui ne peuvent répondre à toutes les demandes (parmi leurs carences : desserte fine, temps de transport, correspondance(s), capacité d'une partie de la population à comprendre le réseau, fréquence y compris de nuit -horaires de travail décalés- ou le dimanche.	transports
642.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	**Page 146 on peut lire:** *"action 40 : Redéfinition du réseau de déplacements du Val-de-Marne [...] l'optimisation du stationnement dans les gares GPE pour les vélos, véhicules légers, deux-roues motorisées et bus (gares routières). [...]Réduire les coupures urbaines.* Nous pensons qu'une concertation étroite et exigeante (tant pour les porteurs de projets, maîtres d'œuvre que pour les associations) devra être mise en place (présentation des plans de coupe <u>en amont</u>, aux associations, puis visites de chantier), pour coller aux attentes des usagers cyclistes quotidiens et/ou utilitaires, et que le transport d'enfants à vélo, ou de vélos d'handicapés (handbikes) ne devra à aucun prix être empêché localement par des chicanes anti-scooters. Nous pensons que la future place accordée au vélo doit être prise en toute priorité sur la circulation motorisée individuelle, et non sur celle accordée aux piétons. C'est de la distinction flux piétons - flux vélos (qui n'ont pas les mêmes vitesses moyennes de déplacement) que viendra entre autres le salut pour nos villes congestionnées.	transports
643.	Association Partage Ta Rue 94	Mail	*Nous lisons p.151 "Action 42[...]* *Pour accompagner l'inscription du CDT dans la filière de*	transports

			l'écomobilité, l'objectif est de favoriser les pratiques de mobilités « durables » à l'échelle du CDT et en particulier des emprises de la VDO. Cela passe par des s en commun performants, mais également par l'offre de « nouveaux services à la mobilité », tels que : *information sur les déplacements tous modes* *aide à la réalisation de plans de déplacement d'entreprise et interentreprises* *(PDE et PDIE)* *actions de sensibilisation, de formation, de communication* *aide à la réalisation de plans de déplacement d'établissement scolaire* *(PDES)* *« mobilités solidaires » : offrir des solutions de mobilités pour permettre le retour vers l'emploi de personnes en situation d'exclusion (aide au permis, prêt de véhicules…)* *Location de vélos à assistance électrique* *Atelier de réparation de vélos (avec une dimension « insertion »)* *Plate-forme de co-voiturage* *Service de vélos en libre service* *Gestion de parcs de stationnement vélo sécurisés* *Partenaires de la mise en œuvre : A définir : Communes, CG94, Conseil Régional, STIF"* **Nous pensons que c'est très positif sur le fond, mais qu'il manque sur la forme comme partenaires de la mise en oeuvre des associations comme la nôtre (nous avons accompagné 700 adultes dans la voie du vélo utilitaire), mais également les associations qui réalisent déjà des ateliers vélos, des pédibus, et les structures qui restent à créer par les villes et communautés d'agglomérations concernées (pédibus et autres, vélobus, à l'instar de se qui se fait à Strasbourg, au Danemark et aux Pays-Bas : part modale vélo supérieur à 20% de tous les déplacements pour tout le pays dans les 2 derniers cas.**	

ANNEXE 3

Classement par thèmes des observations élémentaires

1) Concertation/ communication

Ces observations concernent la qualité du dossier soumis à l'enquête publique, l'information du public, la concertation

Observations n°

3 209 211 214 216 248 257 263 269 275 276 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 293 294 295 297 298 300 301 303 304 305 306 310 312 314 322 328 329 367 368 369 370 371 385 404 405 410 411 412 414 415 418 431 433 434 435 451 469 486 488 492 494 495 496 498 499 500 514 539 540 541 550 552 563 564 565 577 578 579 581 583 587 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 624 631 632

2) Transports

Ces observations portent sur le constat de la situation actuelle, les besoins, les moyens et les infrastructures.

Observations n°

1 9 12 13 14 15 18 19 20 21 22 24 26 27 28 35 39 52 53 54 55 56 68 77 78 103 106 111 121 137 145 158 177 185 187 188 189 193 201 239 244 249 250 251 260 261 268 275 279 304 313 315 317 320 325 326 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 348 349 350 351 352 353 354 373 374 375 377 378 379 384 386 387 393 394 420 422 423 436 439 443 444 447 453 454 455 458 459 464 468 469 471 472 477 480 481 508 509 516 517 518 520 526 532 534 535 536 549 557 558 568 585 586 593 595 598 601 609 621 622 623 626 629 633 634 635 636 637 638 639 642 643

3) Constructions

Ces observations concernent tout ce qui se rapporte au logement ou aux équipements associés.

Observations n°

11 17 29 30 31 32 33 57 69 70 98 120 131 133 147 148 161 200 206 208 212 212 215 217 218 222 223 230 231 233 234 235 236 237 238 241 242 243 244 245 247 249 253 256 264 266 267 274 277 291 299 300 303 304 305 306 309 311 316 323 326 330 338 347 355 356 357 359 362 364 381 382 392 395 397 398 407 408 424 425 426 427 428 429 432 441 446 452 456 461 466 467 468 470 473 478 487 492 503 504 507 512 513 517 518 519 523 524 527 528 531 538 542 543 545 546 548 551 553 554 556 559 561 562 580 609 628

4) Environnement

Observations n°

176 205 228 244 245 251 270 271 272 273 277 292 296 302 313 316 330 343 346 348 358 372 376 380 388 389 390 391 397 402 415 416 417 445 450 457 460 462 466 467 474 476 479 482 483 484 485 489 490 491 493 510 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 555 560 569 571 572 573 574 575 576 601 610 611 612 613 614 615 618 619 620 626

5) Développement économique

Sous ce thème sont regroupées les observations relatives au développement économique en général, à l'implantation d'entreprises, aux emplois et à la formation

Observations n°

210 221 224 227 229 232 248 252 255 259 262 265 278 318 319 324 326 327 363 383 396 397 398 400 401 402 403 404 408 409 430 463 497 521 522 524 527 531 537 543 544 582 593 599 601 615 625

6) Patrimoine

Observations n°

226 344 345 380 388 391 437 438 440 448 463 515 570 591 603 615 616 617 638

7) Satisfaction

Certaines personnes ont tenu à exprimer leur satisfaction sur le projet de CDT

Observations n°

213 240 246 254 255 258 279 307 308 320 321 327 360 361 365 366 406 419 421 501 502 505 506 511 531 532 533 547 584 589 590 591 592 539 594 596 597 600 602 628

8) Hors sujet

Observations ne relevant pas du cadre de l'enquête publique sur le CDT

Observations n°

2 4 5 6 7 8 10 16 23 24 34 36 37 38 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 71 72 73 74 75 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 99 100 101 102 104 105 107 108 109 110 112 113 114 115 116 117 118 119 122 123 124 125 126 127 128 129 130 132 134 135 136 138 139 140 141 142 143 144 146 149 150 151 152 155 156 157 159 160 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 178 179 180 181 182 183 184 186 190 191 192 194 195 196 197 198 199 202 203 219 225 263 627

ANNEXE 4

NOTE de Mr le MAIRE DE CHAMPIGNY SUR MARNE

Annexe 5

Mémoire en réponse du porteur de projet