

Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme (PLU) de Courcouronnes et demande de permis d'aménager du Bois Briard présentés par la société publique d'aménagement d'intérêt national (SPLA – IN) « Porte Sud du Grand Paris ».

DCPPAT
Courrier reçu le
26 MAI 2025
Préfecture de l'Essonne

Enquête publique

du 31 mars au 30 avril 2025

Ce document est composé de quatre parties :

A – Le rapport de l'enquête unique

B – Les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur sur la demande de mise en conformité du PLU de Courcouronnes

C – Les conclusions et l'avis motivé du commissaire enquêteur sur la demande de permis d'aménager du Bois Briard

C – Les annexes et pièces jointes

Remis en mains propres à la préfecture de l'Essonne le lundi 26 mai 2025.

Xavier GIVELET

Commissaire enquêteur

1- Généralités	6
1-1 Les objectifs du projet.....	6
1-2 Les caractéristiques physiques du projet.....	7
1-3 Historique du projet.....	7
1-4 Le cadre juridique.....	7
1-4-1 La nécessité d'une mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme	8
1-4-1-1 Modification de l'OAP existante.....	10
1-4-1-2 Modification des règles de hauteur de la zone UP existante.....	11
1-4-1-3 Intégration de l'étude « Entrée de ville »	11
1-4-1-4 Levée de l'emplacement réservé n°1.....	12
1-4-1-5 Rappel du cadre juridique général des PLU	12
1-4-2 Le permis d'aménager.....	13
1-4-3 Les documents d'urbanisme supérieurs applicables	14
1-4-3-1 Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)	14
1-4-3-2 Le schéma directeur environnemental (SDRIF-E)	14
1-4-3-3 Le Schéma de cohérence territoriale Grand Paris Sud.....	14
1-5 Composition du dossier	14
2- Concertation	17
2-1 Objectifs de la concertation	17
2-2 Modalités de la concertation	18
2-3 Déroulement de la concertation	18
2-4 Bilan de la concertation.....	19
3- Organisation de l'enquête publique.....	19
3-1 Désignation du commissaire enquêteur	19
3-2 Arrêté d'ouverture de l'enquête	20
3-3 Réunions.....	20
3-4 Visites	20
3-5 Information du public.....	21
3-5-1 Les mesures de publicité légale	21
3-5-2 Les mesures complémentaires.....	22
3-6 Accès au dossier d'enquête et recueil des observations	22
4- Déroulement de l'enquête	23
4-1 Les permanences réalisées.....	23

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

4-2 Les réunions publiques.....	23
4-3 Les observations recueillies.....	24
4-4 La clôture de l'enquête et le procès-verbal de synthèse	24
5- Consultation en amont de l'enquête.....	24
5-1 Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale	24
5-2 Avis des personnes publiques associées	27
6- Analyse des observations formulées pendant l'enquête	28
6-1 Grille thématique	30
6-2 Énumération des opinions exprimées par le public.....	30
6-2-1 Opinions exprimées verbalement au cours des permanences	30
6-2-2 Opinions exprimées par inscription sur le registre de l'enquête.....	32
6-2-3 Opinions exprimées par inscription sur le registre numérique	32
6-2-3 Opinions exprimées par courriel.....	35
6-2-4 Opinions exprimées par courrier	35
7- Analyse des réponses formulées par la SPLA - IN.....	35
7-1 Information du public.....	35
7-1-1 L'accessibilité de l'information	35
7-1-2 La qualité de l'information.....	38
7-2 Bruit.....	49
7-3 Sécurité.....	54
7-4 Arbres	56
7-5 Stationnement.....	60
7-6 Circulation piétonnière et cyclable	62
7-6-1 Circulation piétonnière	62
7-6-2 Circulation des personnes à mobilité réduite.....	64
7-6-3 Allée de la « Petite reine »	65
7-6-4 Création d'une passerelle	68
7-6-5 Allée Camille Desmoulin.....	70
7-7 Entrée des immeubles.....	72
7-8 Hauteur des constructions	72
7-9 Emplacement des immeubles	73
7-10 Mode de chauffage	77
7-11 Qualité de vie des logements et services.....	79
7-12 Zone dédiée aux activités tertiaires	83
7-13 Œuvre d'art	87
7-14 Equipements et services de proximité	88

7-14-1 Ecoles	88
7-14-2 Centre commercial	89
7-15 Toilettés sur le parc de Bois Briard	90
7-16 Espace naturel de la zone « Bois Guénault »	91
7-17 Nuisances dues au chantier	91
7-18 Terrassements	93
7-19 Parking de l'allée Jacques Daguerre	94
7-20 Artificialisation des sols	95
7-21 Gestion des déchets	98
GLOSSAIRE	99
LISTE DES PIÈCES ANNEXES	100
.....	100
CONCLUSIONS MOTIVÉES	101
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	101
1- Objet de l'enquête publique	102
1-1 Historique de l'ensemble	102
1-2 Le permis d'aménager	103
1-3 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme	104
1-4 Les suites de l'enquête	104
2- Déroulement de l'enquête	105
2-1 Arrêté d'ouverture de l'enquête	105
2-2 Réunions	105
2-3 Entretiens avec des responsables du projet	105
2-4 Information du public	106
2-4-1 Les mesures de publicité légale	106
2-4-2 Les mesures complémentaires	107
2-5 Composition du dossier	108
2-6 Les permanences réalisées	110
2-7 La clôture de l'enquête et le procès-verbal de synthèse	110
2-8 La participation du public	111
2-9 Les apports de l'expression du public	111
3- Synthèse du déroulement de l'enquête	111
4- Conclusions sur le projet	112
4-1 Les objectifs généraux du projet	112
4-2 Modifications de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°2	113
4-3 Modification de la règle de hauteur des bâtiments dans la zone UP existante	113

4-4	Modification du règlement du PLU portant sur l'espace réservé n°1 correspondant à une emprise réservée pour la construction du tramway T12	114
4-5	Justifier la suppression de l'inconstructibilité d'une bande de terrain situé de part et d'autre du boulevard Robert Schumann ;	114
4-5-1	Nuisances	115
4-5-2	Sécurité	117
4-6	Le permis d'aménager.....	118
4-7	La prise en compte des documents supra communaux.....	118
5-	Synthèse des conclusions	119
6-	Motivations.....	119
6-1	Sur l'intérêt général du projet.....	120
6-2	Sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme	120
6-3	Sur la demande de permis d'aménager	121
7-	Avis sur l'intérêt général du projet.....	121
8-	Avis sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par déclaration de projet	122
9-	Avis sur le permis d'aménager de Bois Briard	123
10-	Annexes	125

RAPPORT D'ENQUETE

1-Généralités

La commune d'Évry-Courcouronnes, de même que la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart (GPSSSES) ont pour ambition de développer le territoire au plus près des transports en commun.

De fait, l'implantation d'un nouveau tramway « T12 » le long du boulevard Robert Schumann à Évry-Courcouronnes, a conduit à l'idée d'y implanter des logements ainsi que des locaux d'activités tertiaires.

1-1 Les objectifs du projet¹

Selon les documents remis par la SPLA-IN² au commissaire enquêteur au moment de l'ouverture de l'enquête, le projet était destiné à :

- La construction de 346 logements représentant une surface de 26 000 m² SDP³, répartie en cinq lots au sud du boulevard Robert Schumann ;
- La construction de 20 000 m² SDP de locaux tertiaires, au nord du même boulevard.

¹ Source : document remis au commissaire enquêteur en accompagnement de la réunion préparatoire tenue le 25 mars 2025 dans les locaux de la SPA-IN.

² Société Publique Locale d'Intérêt National « Grand Paris Sud Aménagement ».

³ SDP : Surface de plancher.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

1-2 Les caractéristiques physiques du projet

Les logements doivent être construits le long du boulevard Robert Schumann, en parallèle avec la ligne de tramway « T 12 », sur le merlon qui accueillait un barreau de l'ancienne route nationale 446.

Les bâtiments seraient de type R +4⁴, assis sur deux niveaux de parkings et couverts de toitures végétalisées. Le patrimoine boisé du merlon serait conservé et renforcé.

L'épannelage de ces bâtiments, c'est-à-dire la hauteur maximale visible des constructions, serait inférieure à 15 mètres par rapport au terrain naturel.

Les locaux tertiaires devraient être implantés au nord du boulevard Robert Schumann, sur l'emprise de l'ancien échangeur autoroutier, à proximité de l'arrêt du T12 « Bois Briard ».

1-3 Historique du projet⁵

- Fin 2018 : Livraison du boulevard urbain réaménagé ;
- Fin 2019 : désignation de la SPLA – IN Grand Paris Sud Aménagement comme aménageur et démarrage des études de maîtrise d'œuvre urbaine ;
- Fin 2020 : « Balade urbaine », ateliers de concertation et publication d'un livret de restitution ;
- 2021 : définition du plan de masse ;
- Début 2022 : concertation sur la mise en compatibilité du PLU ;
- 2023 : reprise du plan de masse et mise en service du tramway T12 ;
- 25 avril 2024 : dépôt de la demande de permis d'aménager le lotissement de logements ;
- Fin 2024 : livraison du Parc de la Ferme du Bois Briard ;
- 18 décembre 2024 : réception de l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale sur le projet d'aménagement et la mise en conformité du plan local d'urbanisme.

1-4 Le cadre juridique

Le projet nécessite l'engagement de deux opérations juridiques : la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme d'une part, et une autorisation d'aménager d'autre part.

⁴ Rez-de-chaussée plus quatre étages.

⁵ Source : document remis au commissaire enquêteur au cours de la réunion de préparation de l'enquête le 25 mars 2025, par les représentants de la SPLA-IN.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

1-4-1 La nécessité d'une mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme

Évry-Courcouronnes est une commune nouvelle, créée le 1^{er} janvier 2019 par la fusion des communes d'Évry et de Courcouronnes⁶.

La commune d'Évry-Courcouronnes ne dispose pas encore de plan local d'urbanisme, par conséquent le document d'urbanisme applicable sur le territoire concerné, c'est à dire, le long de l'avenue Robert Schumann, est le plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes, qui a été approuvé par délibération du conseil municipal en date du 22 juin 2017. Il a fait l'objet d'une modification approuvée le 12 décembre 2019.

Le projet d'aménagement de Bois Briard est inscrit au PLU de Courcouronnes, dans son PADD⁷. Il a fait l'objet d'une **OAP⁸ spécifique et d'un zonage UP⁹**.

Le secteur de Bois Briard comprend une bande d'inconstructibilité relevant de **l'article L 111-6 du Code de l'urbanisme** :

Article L111-6

Version en vigueur depuis le 12 mars 2023

[Modifié par LOI n°2023-175 du 10 mars 2023 - art. 34](#)

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »

Enfin, le PLU de Courcouronnes a inscrit en **emplacement réservé** les emprises nécessaires pour l'implantation du tramway T12. L'achèvement des travaux permet de constater qu'une partie de cette emprise pourrait être récurée pour le projet.

Par conséquent, la mise en compatibilité du PLU nécessite l'engagement d'opérations juridiques portant sur :

- L'OAP existante de Bois Briard ;
- Les règles de la zone UP existante, en matière de hauteur des bâtiments ;
- La nécessité d'intégrer une étude « entrée de ville » (loi Barnier), au rapport de présentation du PLU ;
- Lever l'emplacement réservé n°1.

⁶ Arrêté du préfet de l'Essonne en date du 12 octobre 2018, publié au Journal Officiel du 04 avril 2019.

⁷ Projet d'aménagement et de développement durable.

⁸ Orientation d'aménagement et de programmation (OAP 2, secteur 446) page 43 du rapport de justifications du PLU.
<https://france-cadastre.fr/plu/91182>.

⁹ Zone urbaine périphérique.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

L'article L 300-6 du Code de l'urbanisme permet le recours à la **déclaration de projet** pour prononcer l'intérêt général d'une opération :

Article L300-6 ; Version en vigueur depuis le 25 octobre 2023

Modifié par LOI n°2023-973 du 23 octobre 2023 - art. 17

« L'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après une enquête publique réalisée en application du chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement, se prononcer par une **déclaration de projet** sur l'intérêt général :

1° D'une action ou d'une opération d'aménagement, au sens du présent livre ;

2° De la réalisation d'un programme de construction ; [...] »

La déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du PLU entraîne mise en compatibilité du PLU, en application de l'article L 153-54 du Code de l'urbanisme :

Article L153-54 Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016

Création ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

« Une opération faisant l'objet [...] d'une **déclaration de projet**, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

1-4-1-1 Modification de l'OAP existante¹⁰

Le texte de l'OAP doit être modifié comme suit (les ajouts sont en gras et les mots supprimés sont barrés) :

« Sur les emprises ainsi libérées, l'objectif est de construire un nouveau quartier destiné essentiellement à l'accueil de logements. La programmation envisagée porte sur environ 300 à 400 logements en privilégiant l'habitat collectif ou semi-collectif. ~~En bordure de la nouvelle voie,~~ les constructions seront du type « petits immeubles » ~~(R + 3 + A ou C maximum)~~ ou « **logements intermédiaires** » ; **elles s'attacheront à limiter la covisibilité avec les quartiers pavillonnaires voisins.** Les façades seront implantées à l'alignement ou en léger retrait ~~de la future voie du boulevard urbain~~ de manière à permettre la création d'un écran végétal et des aménagements destinés à l'infiltration des eaux pluviales. ~~Les constructions seront ensuite plus basses en allant vers le merlon. Elles seront de type « logement intermédiaires » et maisons groupées, maisons de ville, le long.~~ La butte boisée, ~~qui sera conservée dans sa partie la plus haute,~~ de manière à assurer une transition avec les quartiers pavillonnaires existants. »

La légende de la carte qui illustre l'OAP est également modifiée de la manière suivante :

- Pour les surfaces correspondant au projet d'implantation des logements : « Une densité dégressive : des logements sous forme de collectifs jusqu'à R + 3 + A/C en front du futur boulevard urbain et sous forme de logements intermédiaires, maisons de ville, en deuxième rideau, de manière à assurer une transition avec les quartiers pavillonnaires existants », **remplacée par** « Un quartier linéaire qui s'adapte à la topographie articulant des connexions urbaines avec le boulevard et en favorisant un bâti ouvert sur le merlon boisé » ;
- Principe d'alignement du bâti sur le boulevard : **supprimé et non remplacé** ;
- Pour les trois flèches accolées à la zone identifiée pour les nouvelles constructions : « Principe d'accès, depuis le boulevard, aux futurs logements », **remplacé par** « Principe d'accès, depuis le boulevard et depuis le cœur du quartier, aux futurs logements » ;
- « Développer des liaisons douces que ce soit le long du futur boulevard ou dans un axe nord sud » **remplacé par** « principe de liaisons douces » ;
- « Créer une nouvelle salle polyvalente », **supprimé et non remplacé.**

¹⁰ Source : document remis au commissaire enquêteur au cours de la réunion préparatoire du 25 mars 2025 par les représentants de la SPLA – IN.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

1-4-1-2 Modification des règles de hauteur de la zone UP existante

Deux modifications ont été prévues :

1) Suppression de la distinction entre les constructions sur le boulevard et celles situées en vis-à-vis du merlon.

Selon la SPLA – IN, cette distinction n'est pas applicable au nouveau plan d'aménagement du fait de la largeur réduite de son emprise et de la prise en compte de la topographie du site.

2) Il est demandé que la hauteur maximale au faîtage (15 mètres) soit augmentée d'un mètre pour les bâtiments comprenant des toitures à pente.

Selon la SPLA – IN, cette modification ne permet pas de faire un étage de plus mais de « jouer sur l'écriture architecturale en toiture », en privilégiant les toitures plus pentues.

Par conséquent, il est proposé de modifier le texte du PLU de la manière suivante (ce qui est supprimé est rayé, ce qui est ajouté est en caractères gras) :

« La hauteur maximale des constructions est fixée à :

~~— Pour les constructions sur le boulevard :~~

- En cas de toiture à pente : 12 mètres à l'égout et ~~15~~ **16** mètres au faîtage
- En cas de toiture terrasse : 15 mètres au point le plus haut de la construction avec un dernier niveau qui doit être en retrait de 1,5 mètre minimum par rapport à ~~l'ensemble des façades à~~ **deux façades au moins.**

~~— Pour les constructions situées en vis-à-vis du merlon, 6 mètres à l'égout et 9 mètres au faîtage ou 7 mètres à l'acrotère.~~

1-4-1-3 Intégration de l'étude « Entrée de ville »

La loi n° 95-101 du 2 février 1995, dite « Loi Barnier », a introduit au sein du Code de l'urbanisme, l'interdiction de construire en dehors des espaces urbanisés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la Voirie routière, **et de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.**

Article L111-6

Version en vigueur depuis le 12 mars 2023

Modifié par LOI n°2023-175 du 10 mars 2023 - art. 34

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »

L'article L111-8 du Code de l'urbanisme prévoit des exceptions à cette obligation pour un certain nombre de constructions :

Article L111-8

Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016

[Création ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.](#)

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Par conséquent, une étude a été réalisée en ce sens, qui a été incluse dans le dossier de l'enquête publique.

Cette étude « [...] présente dans un premier temps les caractéristiques du projet envisagé et du site sur lequel il s'implante. [Elle] présente ensuite les enjeux du projet d'un point de vue sonore, qualité de l'air, sécurité routière, qualité architecturale et urbanistique, qualité paysagère et patrimoniale. Et enfin [elle] justifie que les règles édictées par le PLU malgré la suppression de la marge de recul prend en considération ses sensibilités et permet d'en limiter les impacts¹¹. »

1-4-1-4 Levée de l'emplacement réservé n°1

Le plan local d'urbanisme de Courcouronnes a inscrit en emplacement réservé les emprises nécessaires pour l'implantation du tramway T 12 sur environ 46 065 m² à destination du STIF¹².

Selon la SPLA – IN, les études ont permis d'affiner les emprises ; les acquisitions et les travaux sont aujourd'hui achevés, l'emplacement réservé qui le concerne et permettait sa réalisation est donc caduc et doit être levé via cette procédure de mise en compatibilité.

Cette évolution permettrait de libérer du foncier actuellement grevé par cette servitude, et particulièrement autour de l'ancien échangeur au sud-est de la zone UI, permettant ainsi la réalisation du pôle tertiaire en entrée de zone.

1-4-1-5 Rappel du cadre juridique général des PLU

Le PLU a été institué par la loi SRU (relative à la solidarité et renouvellement urbain) n° 2000-1208 du 13 décembre 2000.

La loi « Urbanisme et Habitat » (n° 2003-590 du 2 juillet 2003) en précise certaines dispositions quant au logement, qui ont été complétées par les dispositions de la loi N°2024-1039 du 19 novembre 2024.

Le décret n° 2012-995 du 23 août 2012 soumet à évaluation environnementale sous certaines conditions les incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement.

¹¹ Source : Etude justificative au titre de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme (entrée de ville), dite « Dossier loi Barnier », incluse dans le dossier de l'enquête publique.

¹² Syndicat des transports d'Île-de-France, établissement public local, dont le nom est devenu Île-de-France Mobilités en juin 2017.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

L'essentiel de la réglementation figure au Code de l'urbanisme et au Code de l'environnement.

Le Code de l'urbanisme :

- Les conditions de participation du public à l'élaboration des documents d'urbanisme (articles L103-1 à L103-7 et R103-1 à R104-3) ;
- L'évaluation environnementale (articles L104-1 à L104-8 et R104-1 à R104-39) ;
- Les règles d'urbanisme applicables sur l'ensemble du territoire (articles L111-1 à L115-6 et R111-1 à R115-1) ;
- Les dispositions spécifiques à l'Île-de-France (articles L123-1 à L123-23 et R123-1 à R123-3 pour le SDRIF) ;
- Les obligations de compatibilité et de prise en compte (Articles L131-1 à L131-10) ;
- Les procédures d'élaboration des documents d'urbanisme (articles L132-1 à L132-16 et R132-1 à R135-1) ;
- Le contenu, les effets, l'élaboration, l'évaluation et l'évolution du PLU (Titre V du Code, articles L151-1 à L154-4 et R151-1 à R153-22).

Le Code de l'environnement :

- La participation du public à l'élaboration des plans, programmes et projets ayant une incidence sur l'environnement (articles L121-15 à L121-21 et R121-1 à R121-29) ;
- L'évaluation environnementale (articles L122-1 à L122-14 et R122-14 à R122-27) ;
- La participation du public et l'organisation des enquêtes publiques (articles L123-1-A à L123-19-11 et R123-1 à D123-46-2).

1-4-2 Le permis d'aménager

La SPLA – IN a déposé auprès de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart un dossier de demande de permis d'aménager le 25 avril 2024 dans le cadre de l'article R 421-19 du Code de l'urbanisme.

L'obtention du permis d'aménager nécessite, au préalable, la mise en conformité du PLU.

Dans la mesure où l'opération Bois Briard se situe dans le périmètre de l'Opération d'intérêt national (OIN) dite « de la Porte Sud du Grand Paris », l'autorité compétente pour délivrer le permis d'aménager est, sur le fondement de l'article L 102-13 du Code de l'urbanisme, l'autorité administrative de l'Etat.

Cependant, conformément à l'article 3 du décret N°2017-560 du 14 avril 2017, au sein de l'OIN Porte Sud du Grand Paris, l'instruction des demandes de permis peut être effectuée par les services de la commune, sur demande du maire et après accord du préfet, par dérogation aux dispositions de l'alinéa b de l'article R*423 - 16 du Code de l'urbanisme.

Ainsi, conformément à la convention signée le 30 juin 2017 par la préfète de l'Essonnes et le maire de Courcouronnes, l'autorité compétente pour délivrer le permis d'aménager est le maire, au nom de l'Etat¹³.

¹³ Source : notice explicative du dossier de permis d'aménager.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVÉLET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

1-4-3 Les documents d'urbanisme supérieurs applicables¹⁴

1-4-3-1 Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)

Le schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé le 27 décembre 2013. Il identifie le secteur de Bois Briard comme « quartier à densifier à proximité d'une gare ».

Le SDRIF est favorable à la densification du secteur Bois Briard. Les enjeux et principes d'aménagement définis par le SDRIF, notamment en matière de densification, sont respectés par le projet d'aménagement Bois Briard. En effet, l'essence même du projet est d'investir un délaissé routier pour y développer un nouveau quartier d'habitat qui répond aux enjeux de développement de la commune et s'articule avec les zones déjà urbanisées. La proximité des arrêts du tramway T12 constitue également une plus-value importante à ce choix d'urbanisation.

Le projet répond donc aux objectifs du SDRIF.

1-4-3-2 Le schéma directeur environnemental (SDRIF-E)

En mars 2022, la région Île-de-France a lancé la révision de son schéma directeur environnemental, qui détermine l'aménagement du territoire d'ici à 2040. La procédure est toujours en cours.

1-4-3-3 Le Schéma de cohérence territoriale Grand Paris Sud

Le SCoT de Grand Paris Sud est en cours d'élaboration. Le territoire communal n'est donc pas couvert par un SCoT approuvé.

1-5 Composition du dossier

Les documents présentés à la consultation du public étaient :

- 1- Notice explicative de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par déclaration de projet
 - Préambule ;
 - Contexte juridique : la mise en compatibilité ;

1-1 Dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Courcouronnes

1-2 Etude Loi Barnier

¹⁴ Source : notice explicative de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Courcouronnes par déclaration de projet, pages 33 et suivantes.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

1-3 Examen conjoint par les personnes publiques associées

Compte-rendu de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 11 février 2025, et dossier présenté au cours de la réunion.

1-4 Concertation règlementaire sur la mise en compatibilité du PLU

- Délibération n° DEL-2021/481 du conseil de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart du 14 décembre 2021 : Opération d'aménagement Bois Briard à Évry – Courcouronnes – Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme – Définition des modalités de la concertation préalable et des objectifs poursuivis ;
- Délibération n° DEL-2022/117 du conseil de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart du 07 avril 2022 : Opération d'aménagement Bois Briard à Évry – Courcouronnes – Bilan de la concertation préalable à la déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Courcouronnes ;

1-5 Consultations

- Avis du 16 décembre 2024, de Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart ;
- Avis du 13 décembre 2024, du département de l'Essonne ;
- Avis du 18 décembre 2024 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) ;
- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE, dont en annexe :
 - o Compte-rendu de la réunion publique et de la balade urbaine du 03 octobre 2020 sur le projet d'aménagement ;
 - o Support des ateliers du 15 octobre 2020 sur le projet d'aménagement ;
 - o Livret de restitution de la concertation sur le projet d'aménagement (distribué aux riverains le 04 décembre 2020 avec le magazine « La Quinzaine ») ;
 - o Bilan de la concertation menée en janvier 2022 sur la mise en compatibilité du PLU (MEC¹⁵ PLU) ;
 - o Support de présentation de la réunion de concertation sur la MEC PLU du 19 janvier 2022 ;
 - o Volet milieu naturel de l'étude d'impact ;
 - o Diagnostic complémentaire de la qualité des eaux souterraines ;
 - o Rapport AIREA¹⁶ – campagne de mesures sur site de la qualité de l'air – février 2025.

2- Dossier de demande du permis d'aménager

2-1 Notice explicative

2-2 Accusé de réception du dossier complet

2-3 Récapitulatif de la demande

2-4 Liste des pièces

2-5 Pièces

- Plan de situation du terrain (deux pièces) ;
- Notice décrivant le terrain et le projet ;
- Notice de défense incendie ;
- Carnet de girations incendie ;

¹⁵ Mise en compatibilité.

¹⁶ Bureau d'expertise au service de la qualité de l'air et de la santé <https://www.airea.fr/>

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

- Plan de l'état actuel du terrain et de ses abords ;
- Plan de composition ;
- Plan de localisation des équipements communs ;
- Carnet de girations : accès aux parkings et circulations pompiers et services (plusieurs documents) ;
- Plan de divisions ;
- Plans en coupes (plusieurs documents) ;
- Photographie situant le terrain dans l'environnement proche ;
- Photographie situant le terrain dans le paysage lointain ;
- Description des travaux projetés ;
- Périmètre des travaux ;
- Etude phytosanitaire ;
- Demande d'autorisation d'abattage d'arbres ;
- Plantations ;
- Tableau des réseaux divers ;
- Note sur la gestion des eaux pluviales ;
- Compte-rendu de la réunion du 22 avril 2024 à la suite des remarques du service assainissement de Grand Paris Sud sur le pré-dossier du permis d'aménager ;
- Courrier du directeur général adjoint des services urbains et du patrimoine de Grand Paris Sud, autorisant la SPLA – IN à raccorder le lotissement de Bois briard aux réseaux publics d'eaux usées et d'eaux pluviales exploités par la communauté d'agglomération Grand Paris Sud ;
- Plan d'assainissement ;
- Plan du réseau d'adduction d'eau potable ;
- Plan d'hypothèses d'implantation des bâtiments ;
- Attestation de garantie financière d'achèvement des travaux ;
- Convention de transfert des équipements communs du lotissement pour le projet d'aménagement Bois Briard, entre la SPLA – IN Porte Sud du Grand Paris, la commune d'Évry-Courcouronnes et la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, signée le 23 juin 2022 ;
- Avenant n°1 à la convention de transfert du 23 juin 2022, signée le 04 juin 2024 ;
- Certificat d'autorisation de défrichement tacite accordée par le préfet de l'Essonne le 16 novembre 2022 ;
- Autorisation de déposer un permis d'aménager, émise par le directeur général adjoint de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, le 29 septembre 2022 ;
- Autorisation de déposer un permis d'aménager, émise par la Direction départementale des finances publiques de l'Essonne, le 30 septembre 2022 ;
- Autorisation de déposer un permis d'aménager, émise par le maire d'Évry-Courcouronnes, le 19 juillet 2022 ;
- Délibération n° DEL – 2021/48, du 14 décembre 2021, de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, portant sur l'opération d'aménagement Bois Briard à Évry-Courcouronnes – Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, définition des modalités de la concertation préalable et des objectifs poursuivis ;
- Etude d'impact du projet et rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme :
 - o Contexte réglementaire et présentation du projet ;
 - o Etat initial de l'environnement ;
 - o Impact et mesures ;
 - o Méthodologie et annexes ;
 - o Résumé non technique.

2-Concertation¹⁷

2-1 Objectifs de la concertation

Le projet urbain a fait l'objet d'une concertation préalable non obligatoire avec les riverains à l'automne 2020 constituée d'une réunion de présentation suivie d'une balade urbaine le 3 octobre, ainsi que deux ateliers de « coconception » (sur les espaces publics et les formes urbaines) le 15 octobre. La restitution de la concertation s'est faite sous la forme d'une plaquette de quatre pages distribuée dans les boîtes aux lettres des riverains.

Le projet d'aménagement de Bois Briard est inscrit au PLU (plan local d'urbanisme) de Courcouronnes, dans son programme d'aménagement et de développement durable (PADD). Il fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) spécifique et d'un zonage UP dédié au développement de ce projet. Le projet ne porte donc pas atteinte à l'économie générale du PLU de Courcouronnes.

La situation du projet, le long d'une ancienne route départementale (RD 446), nécessite l'intégration au PLU d'une étude (dite Loi Barnier) justifiant de la pertinence du projet à cet endroit, à proximité d'une route importante. Le secteur est concerné par une bande d'inconstructibilité générée par l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme, dont le PLU n'a pas suffisamment justifié et motivé la suppression, au regard de l'ensemble des critères de l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme.

De plus, bien que le projet se soit attaché à respecter l'OAP et le règlement en vigueur, des adaptations à la marge doivent y être apportées : sur l'OAP, il s'agit d'actualiser les principes d'accès piétons et véhicules, au regard du projet, qui a fait l'objet d'une présentation aux habitants à l'automne 2020. Et compte-tenu des principes architecturaux envisagés dans le cadre de ce projet, le règlement de la zone UP doit être adapté s'agissant des hauteurs de constructions.

La délibération du Conseil communautaire de Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart N° DEL-2021/481 du 14 décembre 2021 a donné les objectifs suivants au processus de concertation :

- Associer le public à la modification du PLU ;
- Recueillir l'avis de la population avant l'enquête publique.

L'objet de la concertation portait sur ces aspects réglementaires et non sur le projet d'aménagement.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la concertation étaient de dialoguer sur la mise en cohérence des éléments du PLU avec le projet de l'opération d'aménagement Bois Briard, pour ce qui concernait :

- l'intégration de l'étude loi Barnier au rapport de présentation du PLU permettant la réalisation de l'opération d'aménagement Bois Briard par la suppression de la zone d'inconstructibilité liée à l'ex-RN446 ;
- l'adaptation de la hauteur des constructions afin de permettre la réalisation du projet architectural et la diminution de l'emprise au sol ;

¹⁷ D'après le document « Bilan de la concertation » établi en février 2022 par la communauté d'agglomération Grand Paris Sud avec le concours de la ville d'Évry-Courcouronnes et de la SPLA – IN.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

- l'actualisation de l'OAP sur les principes d'accès piétons et cycles afin de développer les cheminements doux au travers du merlon, permettre une meilleure perméabilité et faciliter l'accès au boulevard et aux stations de Tramway.

2-2 Modalités de la concertation

La même délibération a détaillé les modalités de la concertation préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes en prévoyant :

- l'organisation d'une réunion publique dans le respect des mesures sanitaires s'imposant ;
- la mise à disposition au public d'un registre accompagné d'un dossier de présentation du 7 janvier 2022 au 9 février 2022 en mairie annexe de Courcouronnes située 2 rue Paul Puech 91080 Évry-Courcouronnes ;
- la publication d'un article spécifique sur les sites Internet de la commune d'Évry-Courcouronnes et de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart du 7 janvier 2022 au 09 février 2022 ;
- la publicité en amont de ces dispositions au moins 15 jours avant, sur le site internet de la commune d'Évry-Courcouronnes et de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart et dans un journal local.

2-3 Déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée du 7 janvier au 9 février 2022, après avoir été annoncée dans la presse locale (insertion dans le journal « Le Parisien » du mercredi 22 décembre 2011), sur les sites internet de l'agglomération et de la commune.

Un réunion publique, tenue le 19 janvier 2022 à 19h00, en visioconférence, en raison de la situation sanitaire, a réuni 54 habitants. En complément de l'information sur la tenue de la réunion publique diffusée dans les différents canaux, le service Participation Citoyenne de la ville a contacté toutes les personnes présentes lors de la concertation sur le projet Bois Briard en 2020 ainsi que les associations locales.

Un registre de la concertation a été mis à disposition en mairie annexe d'Évry-Courcouronnes sise 2 rue Paul Puech, du vendredi 7 janvier au mercredi 9 février 2022 inclus, aux jours et horaires suivants :

- du lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h ;
- le vendredi de 8h30 à 12h00.

Il a permis au public (25 visites) de consigner ses remarques. Quinze observations ont été inscrites.

Le dossier de présentation qui accompagnait le registre était composé des documents suivants :

- Note chapeau ;
- Notice explicative ;
- Etude entrée de ville ;
- Avis MRAE¹⁸ ;
- Délibération ;
- Projet d'étude d'impact.

¹⁸ Mission régionale de l'autorité environnementale.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Ce dossier était consultable en version papier en mairie annexe ainsi que sur les sites Internet de la ville d'Évry-Courcouronnes et de Grand Paris Sud.

Un article spécifique sur la concertation préalable a été publié sur les sites internet de la commune d'Évry-Courcouronnes et de Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart.

En plus des moyens d'information au public définis par la délibération du Conseil communautaire du 14 décembre 2021, des canaux d'information supplémentaires ont été mis en œuvre afin de porter à la connaissance du public la concertation en cours et lui permettre de faire part de ses remarques.

- Une adresse courriel (accueil.courcouronnes@grandParissud.fr) a été proposée aux habitants afin de recueillir leurs observations.

Aucun courriel n'a été réceptionné sur cette adresse.

- Un article a été publié dans le journal municipal « La Quinzaine » du 14 janvier 2022 ;
- Une publication a été faite sur le compte Facebook de la ville d'Évry-Courcouronnes.

2-4 Bilan de la concertation

Le registre de la concertation a fait apparaître 15 observations témoignant d'inquiétudes ou de questions portant sur :

- La suppression d'arbres et la modification du cadre de vie ;
- L'aménagement de l'allée Camille Desmoulin ;
- Le maintien du merlon et les conditions de franchissement de celui-ci ;
- Les conséquences de la création d'un lotissement de logements à proximité d'une voie de grand trafic ;
- La hauteur des bâtiments ;
- Le nombre de places de stationnement et le « stationnement ventouse¹⁹ » ;
- La création de places de stationnement pour les vélos ;
- Les difficultés d'accès aux documents du dossier de la concertation ;
- La communication sur la concertation préalable.

3-Organisation de l'enquête publique

3-1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E25000005/78 du 17 février 2025, la présidente du Tribunal administratif de Versailles a désigné M Jean-Claude BOHL commissaire enquêteur pour l'enquête publique ayant pour objet la « déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU avec une demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes », et M Xavier GIVELET, commissaire enquêteur suppléant.

Par décision n° E25000005/78 du 31 mars 2025, la présidente du Tribunal administratif de Versailles a désigné M Xavier GIVELET en qualité de commissaire enquêteur en raison de l'empêchement de M Jean-Claude BOHL.

¹⁹ Effet « d'aspiration à voiture » résultant de l'implantation du nouveau tramway.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

3-2 Arrêté d'ouverture de l'enquête

Par arrêté n°2025.PREF/DCPPAT/BUPPE/029 du 27 février 2025, la préfète de l'Essonne a prescrit l'ouverture d'une enquête publique unique relative :

- A la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes ;
- Au permis d'aménager (n° PA 091 228 24 0001) concernant l'opération d'aménagement Bois Briard sur le territoire de la commune d'Évry-Courcouronnes, portée par la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) « Porte Sud du Grand Paris ».

3-3 Réunions

Il n'a pas été organisé de réunion publique au cours de l'enquête publique.

Une réunion de présentation du projet au commissaire enquêteur, a été organisée au siège de la SPLE – IN le mardi 25 mars 2025 au matin, à laquelle participaient des représentants de la mairie d'Évry-Courcouronnes et de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud.

Une deuxième réunion a été organisée à la demande du commissaire enquêteur, dans les locaux de la mairie annexe de Courcouronnes le mercredi 30 avril. Participaient à cette réunion, Mme Caroline Spielvogel, Cheffe de projets Grand Paris Aménagement - Direction du territoire Grand Paris Sud, SPLA-IN « Grand Paris Sud Aménagement », Mme Ludvine BOUCHER, Directrice de l'urbanisme réglementaire et des affaires foncières et immobilières à la DGA DTU, mairie d'Évry-Courcouronnes, M Christophe IATRIDES / Directeur de projet / Architecte – Urbaniste chez SATHY, architecte urbaniste coordonnateur de l'opération d'aménagement, mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre. Mme Odile EVEILLARD, Directrice de projets à Grand Paris Aménagement - Direction du territoire Grand Paris Sud, SPLA-IN "Grand Paris Sud Aménagement", participait à cette réunion en visio-conférence.

3-4 Visites

A l'issue de la réunion de présentation du 25 mars, un déplacement a été organisé sur le site au cours duquel les participants ont parcouru à pied l'ensemble du périmètre concerné par le projet de construction de logements.

De sa propre initiative, le commissaire enquêteur est revenu le 25 avril pour parcourir l'ensemble du périmètre du projet à l'exception de la zone prévue pour des activités tertiaires.

3-5 Information du public

3-5-1 Les mesures de publicité légale

L'avis d'enquête a été publié dans le Parisien le 11 mars et le 1er avril et dans le Républicain le 13 mars et le 3 avril 2025.

Le site internet de la Ville d'Évry-Courcouronnes a également relayé l'information.

Comme en témoignent les Procès-Verbaux de constat d'huissier annexés :

- Six affiches présentant l'avis d'enquête publique ont été apposées en cinq points du site de projet, de manière à être visibles pour le plus grand nombre ;

- Quatre affiches présentant l'avis d'enquête publique ont été insérées dans les panneaux communaux à l'Hôtel de Ville, à la Mairie annexe de Courcouronnes, à la Mairie annexe du Village et à l'Espace des Deux Bois.

Des affiches ont également été apposées aux adresses suivantes :

- Rue du Plessis Briard / allée Canal ;
- Croisement rue du Marquis de Raies/Josiane Adélaïde ;
- Rue du Marquis de Rais / Mairie Canal ;
- Croisement rue Jacques Tati ;
- Croisement rue de la Pomme d'Or ;
- Croisement av Pierre Bérégovoy ;
- Route de Versailles / Edouard Branly ;
- 48 Rue Paul Puech (terrain de tennis) ;
- Rue Noël Marteau / Villa des Roseraies ;
- Chemin de Thorigny / Ecole ;
- Allée Jacques Brel / Ecole ;
- Rue Paul Puech / Mairie ;
- Rue de la Dame du Lac ;
- 20 av Mousseau ;
- Rue D'Antin ;
- 3 rue George Sand ;
- Rue de la République ;

- Rue Gutenberg / A. Soljenitsyne ;
- 25 rue de la Clairière ;
- Rue des Mazières ;
- Place de l'Aunette / rue de l'Essonne ;
- Place de la Commune / rue H. Rochefort ;
- Rue Bonaparte ;
- Rue des Mazières ;

L'affichage a été mis en place dès le 11 mars.

3-5-2 Les mesures complémentaires

Le projet d'aménagement Bois Briard s'inscrit dans la continuité d'une réflexion d'ensemble partagée par la Ville d'Évry-Courcouronnes avec le public dès 2008.

Depuis la désignation de la SPLA-IN Grand Paris Sud Aménagement, les rendez-vous suivants ont eu lieu :

- concertation sur le projet avec les riverains les 3 et 15 octobre 2020 ;
- concertation réglementaire associant habitants, associations locales et autres personnes concernées sur la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes du 7 janvier 2022 au 9 février 2022 (dont une réunion publique le 19 janvier 2022).

Ces rendez-vous ont été organisés pour tenir le public informé au fur et à mesure de la conception du projet. Les documents mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique présentent l'ensemble des étapes qui ont permis d'aboutir au projet finalisé.

3-6 Accès au dossier d'enquête et recueil des observations

Pendant toute la durée de l'enquête le public pouvait :

- Consulter
 - o le dossier d'enquête papier ;
 - o le dossier dématérialisé sur un ordinateur placé au service urbanisme ;

à la mairie annexe de Courcouronnes, 2 rue Paul PUECH, 91000 Évry-Courcouronnes, aux jours et heures d'ouverture de la mairie, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h00.

- Consulter le dossier dématérialisé sur le site internet de la préfecture de l'Essonne, à l'adresse www.essonne.gouv.fr (rubrique Publications/Enquêtes publiques/Aménagement et urbanisme/Aménagement) et télécharger des pièces du dossier ;

Le public pouvait déposer ses observations, questions et propositions soit :

- En les consignant sur le registre d'enquête papier mis à disposition du public avec le dossier d'enquête, à la mairie annexe de Courcouronnes, direction de l'aménagement durable et de l'urbanisme, aux jours et heures d'ouverture précitées ;
- Sur le registre dématérialisé accessible sur un poste informatique installé en mairie annexe Courcouronnes Centre, ou sur le site internet www.essonne.gouv.fr
- En les exprimant par écrit ou oralement au commissaire enquêteur pendant les permanences ;
- En les envoyant par courrier électronique (courriel) jusqu'au 30 avril 2025 à 17h00 à l'adresse : pref91-boisbriard-Evrycourcouronnes@mail.registre-numerique.fr
- En les adressant par courrier postal au commissaire enquêteur à la mairie annexe de Courcouronnes (à l'attention du commissaire enquêteur) avant la clôture de l'enquête, pour être annexé au registre papier.

Le commissaire enquêteur a ouvert le registre le 31 mars 2025 à 8h30, et l'a clos le 30 avril à 17h00.

Le commissaire enquêteur a constaté que le dossier de l'enquête était bien accessible sur le site internet de la préfecture de l'Essonne.

4-Déroulement de l'enquête

4-1 Les permanences réalisées

Le commissaire enquêteur a tenu trois permanence à la mairie annexe de Courcouronnes et une à la mairie d'Évry-Courcouronnes :

- Mercredi 2 avril 2025, de 16h00 à 19h00 à la mairie annexe de Courcouronnes ;
- Vendredi 25 avril 2025, de 9h30 à 12h30 à la mairie annexe de Courcouronnes ;
- Mercredi 30 avril 2025, de 14h00 à 17h00 à la mairie annexe de Courcouronnes ;
- Samedi 12 avril 2025 de 9h00 à 12h00 à la mairie d'Évry-Courcouronnes.

Les horaires des permanences ont été choisis pour privilégier des périodes de disponibilité du public : mercredi après-midi jusqu'en début de soirée, samedi matin. De fait, la participation du public a été importante.

4-2 Les réunions publiques

Il n'a pas été organisé de réunion publique dans le temps de l'enquête.

4-3 Les observations recueillies

Le commissaire enquêteur a recueilli 74 observations du public, 31 exprimées oralement lors des permanences, trois consignées sur le registre papier mis à disposition à la mairie annexe de Courcouronnes, aucun par courriel, un par courrier et 39 par inscription sur le registre numérique accessible public par le site internet de la préfecture de l'Essonne. Toutefois, certains de ces témoignages ont été redondants ou émanaient des mêmes personnes.

4-4 La clôture de l'enquête et le procès-verbal de synthèse

Le registre a été clos par le commissaire enquêteur, le mercredi 30 avril à 17h00.

Le procès-verbal de synthèse a été transmis par courrier électronique le lundi 05 mai 2025 à 20h35. L'original, en version papier a été remis en mains propres à Mme Caroline SPIELVOGEL, cheffe de projet à la SPLA – IN, le mercredi 07 mai à 10h00.

Mme SPIELVOGEL a répondu par un mémoire transmis par courrier électronique le jeudi 22 mai.

5-Consultation en amont de l'enquête

5-1 Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale

Par avis daté du 18 décembre 2024, la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France a formulé les recommandations suivantes :

- 1) Préciser les modalités de participation du public à la conception du projet d'aménagement et du projet de PLU, en joignant au dossier les documents afférents (comptes-rendus, registres, bilans de concertation, etc.), et présenter de quelle manière ces derniers tiennent compte des avis exprimés par le public ;
- 2) reprendre l'étude d'impact :
 - en approfondissant l'analyse de l'état initial à partir d'une actualisation des études techniques réalisées, le cas échéant complétées par de nouvelles études ;
 - en définissant, sur la base d'une nouvelle évaluation des incidences potentielles du projet, des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) adaptées ;

- 3) revoir la présentation de l'articulation du projet de PLU avec les autres plans et programmes en s'appuyant de manière précise sur le contenu de leur révision en cours le cas échéant.
- 4) présenter des solutions de substitution raisonnables à celle qui a été retenue et [présenter une] analyse comparative multicritères au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ; et justifier les caractéristiques et la programmation du projet, notamment la création de 346 logements sur un merlon boisé en bordure d'un axe routier très emprunté, au regard de leurs incidences sanitaires et environnementales ;
- 5) présenter les différentes alternatives étudiées pour l'aménagement du lot T (activités tertiaires) ; - justifier, sur la base du diagnostic des zones d'activité économique existantes à l'échelle de l'EPCI, la nécessité de créer 20 000 m² d'activités tertiaires en prolongement de la zone d'activité existante de Saint-Guénault, au regard des incidences environnementales et sanitaires engendrées ;
- 6) réaliser une nouvelle campagne de mesures acoustiques pendant une durée représentative d'au moins une semaine puis [...] reprendre les modélisations à partir des nouvelles mesures et en prenant en compte le bruit événementiel des passages du tramway ; définir en conséquence des mesures d'évitement et de réduction adaptées pour prévenir l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers du site, par référence aux niveaux de référence retenus par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes ;
- 7) mener une nouvelle campagne de mesures sur site de la qualité de l'air pendant des périodes représentatives puis effectuer sur cette base de nouvelles modélisations ; définir, sur la base de ces nouvelles modélisations, des mesures suffisamment prescriptives qui permettront d'éviter, ou à défaut de réduire significativement, l'exposition des futurs habitants à une qualité de l'air dégradée au regard des valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2021 pour caractériser l'effet néfaste de la pollution de l'air sur la santé humaine ;
- 8) réaliser :
 - de nouveaux prélèvements des eaux souterraines pour mieux caractériser la contamination de la nappe des Calcaires de Brie ;
 - un plan de gestion des sols pollués, ainsi qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) afin de démontrer que l'état du site est compatible avec les usages projetés ;

- 9) joindre l'étude écologique au dossier et décrire les méthodes utilisées pour l'observation des espèces, le plan d'échantillonnage et préciser le nombre d'observateurs ;
- 10) compléter les inventaires sur le site du projet ou, à défaut, expliquer la faible diversité observée au regard des potentialités offertes par le site ;
 - a. effectuer une analyse des fonctions écologiques du merlon boisé et, sur cette base, analyser les incidences du projet sur l'ensemble des habitats naturels, les espèces et les fonctions ;
 - b. définir en conséquence des mesures d'évitement et de réduction, adaptées et montrer, sur la base de données circonstanciées, que celles-ci permettent de tendre vers l'absence de perte nette de biodiversité ;
 - c. reconsidérer le dimensionnement de la compensation des abattages d'arbres en prenant en compte leurs fonctionnalités, notamment comme corridor écologique ;
- 11) réaliser une analyse de l'insertion paysagère du parti d'aménagement du projet, en s'appuyant sur des vues avant et après réalisation du projet depuis les principaux points proches et lointains, y compris à hauteur d'homme ; justifier le parti d'aménagement de l'espace de transition entre les bâtiments de logements et le boulevard urbain, notamment au regard de ses conséquences en termes d'utilisation des sols et du potentiel de mutabilité des logements au rez-de-chaussée ;
- 12) détailler et renforcer la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet visant à limiter l'usage de l'automobile, compte tenu de la proximité avec les stations de tramway et des leviers d'action disponibles (PLU, aménagement des espaces publics, dimensionnement du stationnement), avec des mesures précises et opérationnelles ;
- 13) fixer des objectifs de performances environnementales et des prescriptions en matière d'approvisionnement énergétique du bâti que les promoteurs de chaque lot devront mettre en œuvre ;
 - réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre engendrées par la réalisation et l'exploitation du projet sur l'ensemble de son cycle de vie, et prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, adaptées en conséquence - compléter l'étude d'impact par une analyse des conditions d'utilisation de la chaleur fatale émise par le datacenter situé à proximité (2,5 km) et ajouter dans les dispositions du PLU la prise en compte de cette énergie pour tout programme de plusieurs dizaines de logements ;
 - à la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, élaborer une stratégie visant à récupérer la chaleur fatale des datacenters existants ou en cours de développement et des nombreux projets annoncés sur son territoire afin que cette quantité considérable d'énergie ne soit pas gaspillée.

5-2 Avis des personnes publiques associées

Les personnes publiques associées ont produit les avis suivants :

N°	Organisme	Domaine
1	Département de l'Essonne	Avis concernant la mise en conformité du PLU, uniquement : - Modifications à apporter sur le volet « Mobilités » ; - Dispositions à prendre pour justifier et compenser l'artificialisation de sols ; - Recommandation pour le respect du Plan régional de prévention et de gestion des déchets.
2	Communauté d'agglomération Grand Paris Sud	Avis sur l'étude d'impact du projet d'opération Bois Briard, uniquement : La communauté d'agglomération a rappelé que le projet avait été déclaré d'intérêt communautaire par délibération du 20 novembre 2018 et que la communauté d'agglomération avait initié la procédure de déclaration de projet emportant mise en conformité du PLU. La communauté d'agglomération a donc émis un avis favorable au projet.
3	Réunion du 11 février 2025	Le compte-rendu de cette réunion fait apparaître deux questions émanant de deux PPA non identifiés. Ces questions portaient sur : - Le maintien de l'espace paysager identifié au PLU ; - La compatibilité du projet avec le SDRIF et le SDRIF-E, ainsi que la nécessité de revoir les références aux orientations réglementaires du SDRIF-E.

6-Analyse des observations formulées pendant l'enquête

6-1 Grille thématique

Les colonnes du tableau ci-dessous distinguent :

- Les opinions déposées par le public
 - Verbalement au cours des permanences
 - V1 : M et Mme LEZIN et d'autres personnes, (le 02 avril)
 - V2 : Quatre personnes (le 25 avril)
 - V3 : M François MARQUE (le 30 avril)
 - V4 : MM LEZIN, CHARVAGNET et une autre personne (le 30 avril)
 - V5 : Anonyme (le 30 avril)
 - V6 : M et Mme BARRE (le 30 avril)
 - V7 : Plusieurs personnes anonymes (le 30 avril)
 - V8 : M Julien MONIER (le 30 avril)
 - Sur le registre papier :
 - RP1 : M PRINCAU
 - RP2 : M ou Mme DASSONVILLE
 - RP3 : Anonyme
 - Sur le registre numérique :
 - RN1 : M et Mme LEZIN
 - RN2 : M PINSON
 - RN3 : Mme BITTIGHOFFER (LPO)
 - RN4 : M MONIER (Agissons Citoyens pour Évry-Courcouronnes)
 - Par courriel
 - Aucun courriel n'a été reçu
 - Par courrier
 - CP1 : Anonyme
- Opinions exprimées par les PPA
 - PPA1 : Département de l'Essonne
 - PPA2 : Communauté d'agglomération Grand Paris Sud
 - PPA3 : Questions posées lors de la réunion du 11 février 2025

Les avis exprimés par la MRAE sont étudiés séparément.

Ces opinions ont été regroupées en 22 thèmes. Certaines observations concernent plusieurs thèmes.

		V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	RP1	RP2	RP3	RN1	RN2	RN3	RN4	CP1	PPA1	PPA2	PPA3
1	Information du public	X	X								X		X		X	X				
2	Bruit	X	X			X	X					X				X				
3	Sécurité	X	X		X	X							X							
4	Arbres														X	X				
5	Stationnement	X	X				X						X		X	X				
6	Circulation piétonnière et cyclable	X		X	X			X						X		X		X		
7	Entrée des immeubles												X							
8	Hauteur des constructions	X											X							
9	Emplacement des immeubles	X											X	X						
10	Mode de chauffage	X											X							
11	Qualité de vie des logements et services	X			X		X						X							
12	Zone dédiée aux activités tertiaires												X			X				
13	CŒuvre d'art	X											X							
14	Equipements et services de proximité		X										X			X				
15	Toilettes sur le parc de Bois Briard												X							
16	Espace nature de la zone de Saint Guénault												X							
17	Nuisances dues au chantier				X	X	X													
18	Terrassements			X										X		X				
19	Parking de l'allée Jacques Daguerre													X						
20	Artificialisation des sols																	X		
21	Gestion des déchets																	X	X	

Les chapitres suivants examinent les observations classées selon cette grille. Ils traitent les observations du public et des PPA, qui peuvent être assorties de questions du commissaire enquêteur.

Dans toute la mesure du possible, les avis exprimés ont été résumés. Parfois cependant, l'observation écrite ou orale a été reprise in extenso. Dans ce cas, la formulation a été intégrée entre guillemets et en italique. Certains passages qui ne concernent pas l'observation mais qui sont utiles pour comprendre la phrase ont été maintenus et insérés entre crochets ([XXX]). A l'inverse, certains mots ou expressions ont été remplacés par des points entre crochets [...] dès lors qu'ils risquaient d'altérer la compréhension du texte. De même, des mots manquants au sein d'une phrase d'une contribution ont été ajoutés entre crochets pour permettre la compréhension de la contribution.

Les fautes d'orthographe ont été corrigées. En revanche le style et la syntaxe ont été laissés tels quels afin de ne pas risquer d'altérer la pensée de leurs auteurs.

Toutes les observations exprimées par le public ou les PPA, ont été reprises, même lorsqu'elles apparaissaient manifestement « hors sujet ». C'est au destinataire de ce rapport qu'il appartiendra de les écarter quand il estimera qu'elles ne se rapportent pas à l'objet de la présente enquête publique.

6-2 Énumération des opinions exprimées par le public

Les opinions ont été formulées de la manière suivante :

6-2-1 Opinions exprimées verbalement au cours des permanences

Permanence du 02 avril 2025 (mairie annexe de Courcouronnes)

Huit personnes étaient présentes ensemble et ont exprimé divers points de vue.

Leurs observations ont été consignées et synthétisées par le commissaire enquêteur, mais avec leur accord, de la manière suivante :

- Bruit
- Sécurité
- Circulation automobile, cyclable et piétonnière
- Hauteur des bâtiments
- Emplacement des bâtiments
- La passerelle
- Services
- Autres (œuvre d'art)

Les visiteurs n'ont pas jugé nécessaire de décliner leur identité car ils avaient prévu de revenir. Les observations consignées (de manière nominative) sur le registre numérique le 12 avril reprennent exactement ces observations en les complétant. Elles émanent des mêmes personnes.

Permanence du 12 avril (Mairie d'Évry-Courcouronnes)

Aucune personne ne s'est présentée à la permanence du 12 avril.

Permanence du 25 avril (mairie annexe de Courcouronnes)

Les quatre personnes présentes au cours de cette permanence ont unanimement formulé les observations suivantes :

- Problème d'accès au dossier numérique manque de convivialité du site ;
- Observations sur la sécurité, le bruit, les places de parking ;
- Absence d'annonce dans la publication « La quinzaine » ;
- Absence de maquette ;
- Absence de réflexion sur les capacité d'accueil de écoles pour les enfants supplémentaires.

Ces quatre personnes qui ont déclaré résider au « Hameau Descartes » n'ont pas décliné leur identité car elles envisageaient de produire une contribution écrite, mais celle-ci n'a pas été reçue.

Permanence du 30 avril (mairie annexe de Courcouronnes)

Mme Caroline SPIELVOGEL, chef de projet de la SPLA - IN et M Christophe IATRIDES, directeur de projet/ architecte- urbaniste chez SATHY, mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre, ont été présents au cours de la première heure de cette permanence et ont aidé à apporter des éléments de réponse au public.

N°	Nom	Domaine
1	M François MARQUE, président du conseil syndical de la copropriété du hameau DESCARTES	Maintien du merlon Voirie
2	M et Mme Jean-Pierre et Hélène LEZIN, M CHARVAGNET et une autre personne	En complément de la contribution déjà déposée sur le registre numérique le 12 avril 2025 : - Difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite ; - Difficultés de circulation piétonnière sur et aux abords du merlon ; - Risques d'humidité et de privation de lumière des habitations en raison de la proximité des arbres ; - Interrogations sur l'orientation des pièces à l'intérieur des nouvelles constructions ; - Risques sur le bruit et la qualité de l'air pendant les travaux de construction des nouveaux bâtiments.

3	Anonyme	- Risques de nuisances issues de la présence de la base de vie du chantier ; - Nuisances dues au bruit ; - Sécurité routière.
4	M et Mme Jean et Evelyne BARRE	- Nuisances sonores ; - Insuffisance de prévision pour le stationnement ; - Risques de nuisances issues de la présence de la base de vie du chantier ; - Nuisances dues au chantier ; - Inquiétude quant à la visibilité des pavillons depuis les nouveaux logements.
5	Anonyme	- Circulation piétonnière dans et aux abords de l'allée Camille Desmoulin ; - Circulation piétonnière pour traverser le merlon.
6	M Julien Monier, représentant le groupe « Agissons citoyens pour Évry-Courcouronnes »	A commenté la contribution déposée au même moment sur le registre numérique.

6-2-2 Opinions exprimées par inscription sur le registre de l'enquête

Ne sont mentionnés ci-dessous que les messages qui ne figurent pas dans les tableaux concernant les courriels et courriers.

Registre mis à la disposition du public à la mairie-annexe de Courcouronnes

N°	Nom	Date	Domaine
1	M PRINCAU	02 avril	« RAS »
2	M ou Mme DASSONVILLE	25 avril	Difficulté d'accès aux documents sur le site dédié de la préfecture.
3	Anonyme, par dépôt de document imprimé.	29 avril	- Nécessité de mieux prendre en compte la présence de deux autoroutes à proximité ; - Nuisances sonores.

6-2-3 Opinions exprimées par inscription sur le registre numérique

Le site internet de la préfecture de l'Essonne donnait accès à un registre numérique mis à la disposition du public.

Les observations suivantes ont été inscrites dans ce registre :

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

N°	Nom	Date	Domaine
1	Jean-Pierre et Hélène LEZIN	12 avril 2025	- Le bruit ; - L'entrée des immeubles ; - La hauteur des constructions ; - La construction d'un immeuble à hauteur du feu tricolore près de la station « Traité de Rome » ; - Mode de chauffage ; - Logements ; - Stationnement ; - Surfaces tertiaires ; - Implantation d'une œuvre d'art ; - Equipements de proximité ; - Vitesse des véhicules et incohérence de la signalisation routière ; - Sécurité routière ; - Toilettes sur le parc de Bois Briard ; - Espace naturel de la zone Saint Guénault.
2	Jean-Marie PINSON	29 avril 2025	- Aménagement de l'allée Camille Desmoulin ; - Circulation piétonnière autour et sur le merlon ; - Cheminement de l'allée de la « Petite reine » ; - Passerelle : opportunité, emplacement, esthétique, utilisation, nuisances sonores, et conséquences paysagères ; - Terrassements ; - Parking allée Jacques Daguerre ; - Implantation d'habitations près du carrefour (bâtiment Pa09²⁰) ; - Incohérences de niveaux sur des coupes longitudinales (Pa 05) ; - Choix des énergies utilisées pour les immeubles construits.

²⁰ Numéro du document dans le dossier mis à la disposition du public.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

3	Ligue de protection des oiseaux d'Île-de-France (représentée par Mme Anna BITTIGHOFFER)	30 avril 2025	- Abattage d'arbres ; - Insuffisance de l'étude d'impact du projet ; - L'inventaire de la biodiversité date de 2019, il est donc trop ancien ; - L'avis de la MRAE n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique ; - Le rôle du merlon boisé comme corridor au sein de la trame verte locale n'a pas été étudié ; - La compensation d'arbres abattus par de jeunes plants est insuffisante (p 22 de l'avis de la MRAE).
4	Association « Agissons citoyens pour Évry-Courcouronnes » (représentée par M Julien MONIER)	30 avril 2025	- Utilité de la mise en conformité du PLU, alors que la commune nouvelle d'Évry-Courcouronnes est déjà en cours de révision de son PLU ; - Risque de dénaturation du merlon, d'atteinte aux boisements existants à l'endroit du projet de passerelle ; - Nécessité de protéger les conifères qui se trouvent sur la zone de 20 000 m² prévue pour des activités tertiaires ; - Insuffisance des emplacements de stationnement ; - Risque de ne pas pouvoir répondre aux besoins d'accueil de scolarisation des enfants des nouveaux habitants ; - Nécessité de développer les services essentiels (commerces, pharmacie) ; - Opportunité de la zone tertiaire et nécessité d'une étude économique avant d'en engager l'aménagement ; - Bruit ; - Terrassements et évacuation des trop pleins de terre ; - Accès aux secteurs des écoles et de Thorigny par l'allée Camille Desmoulin.

6-2-3 Opinions exprimées par courriel

Aucune observation n'a été produite par courriel.

6-2-4 Opinions exprimées par courrier

Un seul courrier a été reçu :

N°	Nom	Date	Domaine
1	Anonyme	29 avril 2025	Copie du document imprimé agrafé sur le registre d'enquête le même jour.

7-Analyse des réponses formulées par la SPLA - IN

7-1 Information du public

Des observations ont été formulées sur l'accessibilité de l'information d'une part et sur la qualité de l'information d'autre part.

7-1-1 L'accessibilité de l'information

V2 – Quatre personnes le 25 avril

Quatre personnes rencontrées au cours de la permanence du 25 avril se sont plaintes de difficultés d'accès et de manque de convivialité de l'espace dédié au dossier de consultation sur le site de la préfecture.

Ces mêmes personnes ont regretté l'absence d'information sur l'enquête publique dans la revue municipale « La quinzaine » ainsi que l'absence de maquette qui aurait permis de mieux comprendre le projet.

Il a été ajouté que les affiches relatives au déroulement de l'enquête, avaient été apposées en étant tournées vers l'extérieur du lotissement concerné, de telle manière qu'elles n'étaient pas visibles par les habitants et tout particulièrement des personnes âgées qui ne circulent pas régulièrement hors de leur propriété.

Il a été souligné également que la concertation qui avait été engagée pour préparer le projet avait eu lieu en 2020, ce qui était maintenant assez ancien.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Des parutions ont été faites dans Le Parisien le 11 mars et le 1er avril et dans Le Républicain le 13 mars et le 3 avril (cf. annexe).

Le site internet de la Ville d'Évry-Courcouronnes a également relayé l'information.

Comme en témoignent les Procès-Verbaux de constat d'huissier annexés (annexe) :

- Six affiches présentant l'avis d'enquête publique ont été apposées en cinq points du site de projet, de manière à être visibles pour le plus grand nombre.



2 au niveau du cheminement de la Petite Reine

2 sur le boulevard au niveau du feu et avant le virage

2 affiches au niveau du carrefour sur un même panneau (un pour les voitures et l'autre pour les piétons)

- Quatre affiches présentant l'avis d'enquête publique ont été insérées dans les panneaux communaux à l'Hôtel de Ville, à la Mairie annexe de Courcouronnes, à la Mairie annexe du Village et à l'Espace des Deux Bois.

Des affiches ont également été apposés aux adresses suivantes :

- Rue du Plessis Briard / allée Canal ;
- Croisement rue du Marquis de Raies/Josiane Adélaïde ;
- Rue du Marquis de Rais / Mairie Canal ;
- Croisement rue Jacques Tati ;
- Croisement rue de la Pomme d'Or ;
- Croisement avenue Pierre Bérégovoy ;
- Route de Versailles / Edouard Branly ;
- 48 Rue Paul Puech (terrain de tennis) ;
- Rue Noel Marteau / Villa des Roseraies ;
- Chemin de Thorigny / Ecole ;
- Allée Jacques Brel / Ecole ;
- Rue Paul Puech / Mairie ;
- Rue de la Dame du Lac ;
- 20 avenue Mousseau ;
- Rue D'Antin ;
- 3 rue George Sand ;
- Rue de la République ;
- Rue Gutenberg / A. Soljenitsyne ;
- 25 rue de la Clairière ;
- Rue des Mazières ;
- Place de l'Aunette / rue de l'Essonne ;
- Place de la Commune / rue H. Rochefort ;
- Rue Bonaparte ;
- Rue des Mazières ;

L'affichage a été mise en place dès le 11 mars.

Le projet d'aménagement Bois Briard s'inscrit dans la continuité d'une réflexion d'ensemble partagée par la Ville d'Évry-Courcouronnes avec le public dès 2008.

Depuis la désignation de la SPLA-IN Grand Paris Sud Aménagement, les rendez-vous suivants ont eu lieu :

- concertation sur le projet avec les riverains les 3 et 15 octobre 2020 ;
- concertation réglementaire associant habitants, associations locales et autres personnes concernées sur la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes du 7 janvier 2022 au 9 février 2022 (dont une réunion publique le 19 janvier 2022).

Ces rendez-vous ont été organisés pour tenir le public informé au fur et à mesure de la conception du projet. Les documents mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique présentent l'ensemble des étapes qui ont permis d'aboutir au projet finalisé.

7-1-2 La qualité de l'information

MRAE :

L'autorité environnementale recommande de :

- « - Préciser les modalités de la participation du public à la conception du projet d'aménagement et du projet de PLU, en joignant au dossier les documents afférents (comptes-rendus, registres, bilans de concertation, etc.) ;
- présenter de quelle manière ces derniers tiennent compte des avis exprimés par le public ».

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

En ce qui concerne le projet d'aménagement :

- Le projet s'inscrit dans la continuité d'une réflexion d'ensemble partagée avec le public dès 2008 ;
- De nombreux rendez-vous avec le public ont été organisés, dont une « balade urbaine » les 3 et 15 octobre 2020 ;
- Les réponses aux questions posées par les habitants figurent dans le livret distribué aux habitants en novembre 2020.

En ce qui concerne la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes, une concertation réglementaire s'est tenue du 7 janvier 2022 au 9 février 2022 et une réunion publique s'est tenue le 19 janvier 2022.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

MRAE :

L'autorité environnementale recommande de reprendre l'étude d'impact :

- « - En approfondissant l'analyse de l'état initial à partir d'une actualisation des études techniques réalisées, le cas échéant complétées par de nouvelles études ;
- en définissant, sur la base d'une nouvelle évaluation des incidences potentielles du projet, des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC) adaptées ».

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Les études faune/flore, circulation, acoustique et qualité de l'air ont été réalisées en 2019 sous pilotage de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, puis par la SPLA – IN.

Le dossier intégrant l'étude d'impacts du projet, ainsi que l'évaluation environnementale de la MEC PLU ont été finalisés en juin 2022.

L'état initial des études circulation, acoustique et qualité de l'air, n'a pas été actualisé en 2023 car la configuration du boulevard urbain n'avait pas changé par rapport à 2019.

Une nouvelle campagne de mesures de la qualité de l'air sur site a été menée en 2025 et les résultats montrent que la qualité de l'air a été améliorée.

Les inventaires naturalistes et les prospections de terrain menés en 2019 couvrent toutes les saisons et ont permis d'inventorier tous les groupes à enjeu. Ils sont réputés complets.

Nouveaux commentaires de la SPLA - IN :

SO

MRAE :

Revoir la présentation de l'articulation du projet de PLU avec les autres plans et programmes en s'appuyant de manière précise sur le contenu de leur révision en cours le cas échéant.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le SDRIF de 2013 est compatible avec l'aménagement du secteur du Bois Briard

Le projet respecte également les objectifs d'aménagement du SDRIF-E. Il est également cohérent les orientations règlementaires issues du SDRIF-E.

De même, le projet est compatible avec le SCoT, en cours d'approbation, ainsi qu'avec le futur plan des mobilités en Île-de-France.

La mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes se limite au secteur de Bois Briard. Elle ne génère pas d'évolution à l'échelle des plans et programmes « supérieurs » puisque la réalisation d'un projet d'aménagement comprenant 300 à 400 logements et 20 000 m² de bureaux est déjà prévue par le PLU en vigueur.

Observation du commissaire enquêteur :

Il serait préférable d'écrire que c'est le projet d'aménagement de Bois Briard qui est compatible avec le SDRIF, et non pas l'inverse.

Les observations émises par les personnes publiques associées, à propos des orientations règlementaires, au cours de la réunion du 11 février 2025, devront donner lieu aux rectifications demandées.

Seuls le SDRIF et le SDRIF-E constituent un plan « supérieur » auquel le projet doit se conformer. Lorsque les autres documents auront été adoptés, il conviendra de vérifier qu'il n'y a pas d'incompatibilité avec le projet Bois Briard.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le projet est compatible avec le SDRIF en vigueur, ainsi qu'avec le SDRIF-E tel qu'adopté par le Conseil Régional de l'Île-de-France en septembre 2024.

Au stade de la rédaction du présent rapport, le SDRIF-E n'a pas encore été approuvé ; notre projet s'y conforme par anticipation.

Une mise à jour de la notice de la MEC PLU pour prendre en compte les observations des Personnes Publiques Associées est en cours.

V1 : M et Mme LEZIN :

A propos du document « Etude d'impact du projet et rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme », volet 3 : impacts et mesure : page 124/173, la comparaison entre les figures 87 et 88 semble faire apparaître que le niveau de bruit passerait de 45 à 60 décibels, il y aurait donc une augmentation du bruit dont l'origine n'est pas expliquée. Cependant, ces données ne correspondent pas à celles publiées sur le site « bruitparif ».

Elles ne correspondent pas non plus aux données figurant à la page 29/44 de « l'étude justificative au titre de l'article L1111-8 du Code de l'urbanisme ».

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Les cartes de bruit publiées sur le site Bruitparif.fr sont des représentations des niveaux sonores générés par certaines sources de bruit sur un territoire. Elles ne sont pas issues de mesures sur site, mais de modélisation informatique effectuée à partir de données descriptives de la topographie (relief, bâtiments, écrans anti-bruit...) et des sources de bruit (notamment les données sur les débits moyens, les vitesses, les parts de VUL/PL/2Rm²¹ dans le parc roulant, le régime de circulation, les revêtements de chaussée ou les caractéristiques des rails...) recueillies auprès de multiples acteurs.

Les mesures de bruit sur le terrain s'avèrent toutefois utiles en complément pour vérifier la cohérence des niveaux sonores modélisés avec la réalité et/ou pour accéder à des informations complémentaires (variations du bruit au cours du temps par exemple).

Les cartes figurant à la page 29/44 de « l'étude justificative ... » et celles présentées en page 124/173 de l'« étude d'impact ... » proviennent de l'étude acoustique menée pour connaître les niveaux de bruit à l'état initial et les niveaux de bruit à l'état projeté. Cette étude a permis de quantifier l'impact de l'opération d'aménagement sur les habitations proches. Elle s'est basée sur une campagne de mesures du bruit et a permis d'éditer plusieurs cartes et notamment :

- cartographie sonore de l'état initial pour la période jour (6h-22h) = figure 87 de l'étude d'impacts = figure 36 de l'étude justificative (en haut) ;
- cartographie sonore de l'état initial pour la période nuit (22h-6h) = figure 36 de l'étude justificative (en bas) ;
- cartographie sonore de l'état futur pour la période jour (6h-22h) = figures 46 et 88 de l'étude d'impacts = figure 38 de l'étude justificative (en haut) ;
- cartographie sonore de l'état futur pour la période nuit (22h-6h) = figures 48 et 88 de l'étude d'impacts = figure 38 de l'étude justificative (en bas) ;

Contrairement aux cartes de Bruitparif.fr, les cartographies sonores issues de l'étude acoustique sont basées sur des mesures sur site.

²¹ Véhicules utilitaires légers, poids lourds, deux roues motorisés.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Les principales conclusions de cette étude sont rappelées ci-dessous :

- une baisse des niveaux sonores importante au niveau des habitations situées derrière le merlon ;
- des prescriptions à respecter par les constructeurs des futurs programmes pour garantir le respect de la réglementation en vigueur.

Ces prescriptions sont reportées par l'aménageur aux opérateurs immobiliers via le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales qui fait partie des pièces contractuelles de la cession des terrains.

Concrètement, les constructeurs devront :

- Utiliser des matériaux de construction adaptés qui permettent de réduire les nuisances sonores : matériaux denses, séparer des parois doubles par des absorbants acoustiques ;
- Équiper les sous faces de balcon de matériaux absorbants pour éviter la réflexion des ondes sonores ;
- Ne pas positionner les entrées d'air sur les façades orientées vers les voies structurantes ;
- Dans la mesure du possible, privilégier l'implantation des pièces de vie sur les façades les moins exposées au trafic routier, et les pièces techniques (buanderie, salle de bain...) sur ces façades exposées ;
- Mettre en œuvre si possible, une ventilation de type double flux comprenant une filtration de l'air entrant.

Des précisions sont apportées sur le sujet du bruit au point **Bruit** du présent document.

MRAE :

Présenter des solutions de substitution raisonnables à celle qui a été retenue et leur analyse comparative multicritères au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine ; et justifier les caractéristiques et la programmation du projet, notamment la création de 346 logements sur un merlon boisé en bordure d'un axe routier très emprunté, au regard de leurs incidences sanitaires et environnementales

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le secteur Bois Briard a fait l'objet de nombreuses transformations : installation du tramway T12, restructuration des boulevards Monnet et Schumann et du rond-point du Traité de Rome, la ferme du Bois Briard et le parc du lac.

Le futur lotissement prend place sur les délaissés de la RN 446.

Le projet va permettre la création de 346 logements tout en préservant la topographie existante.

Observation du commissaire enquêteur :

La réponse de la SPLA-IN constitue une excellente justification du projet mais ne répond pas à la demande de la MRAE de présenter des solutions de substitution raisonnables ni de justifier la création de logements en bordure d'un axe routier très emprunté.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'intention de développer des logements à cet endroit est portée par le territoire et remonte au début des années 2010. Le diagnostic de l'étude pré-opérationnelle menée par l'agence AMAR a été présenté à la Ville de Courcouronnes en janvier 2011.

Dans un contexte de développement durable et de limitation de l'étalement urbain, une certaine densification sur le site est apparue possible avec l'amélioration de l'accessibilité globale en transports en commun (arrivée du Tramway). Au regard des objectifs du PLH de l'agglomération, l'agence Amar a proposé de construire une forme d'habitat intermédiaire entre le pavillonnaire, comme à Courcouronnes centre, et l'habitat collectif du Canal, sans pour autant faire disparaître les activités.

Ces premières études faisaient état d'une réceptivité moyenne d'environ 600 logements entre les deux carrefours giratoires (Traité de Rome et Parlement Européen). L'opération a donc été largement réduite.

Il convient aussi de noter que la fusion de la commune de Courcouronnes avec Évry a eu lieu en 2019.

Ainsi, à la genèse du projet, il n'existait pas d'offre de logements collectifs sur la commune considérée ; la perspective du passage d'un Tramway représentait donc l'opportunité de diversifier l'offre de logements au-delà de l'habitat individuel.

En outre, la possibilité de profiter de délaissés routiers pour créer de nombreux logements dans une région qui en manque répondait à l'enjeu de limiter l'artificialisation des sols. La « couture urbaine » envisagée avait aussi pour but de mieux relier le quartier pavillonnaire et le centre-ville de Courcouronnes à la partie Nord de la ville, de l'autre côté de la route 446 et du canal.

V4 : M et Mme LEZIN, M CHARVAGNET et une autre personne

Il semble y avoir une contradiction entre les différents documents quant à l'emplacement des chambres dans les nouveaux immeubles : côté pavillons ou côté avenue Robert Schumann ?

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Les nouvelles constructions privilégieront les logements traversant ou d'angle afin de varier les expositions ; ainsi la majorité des chambres seront exposées côté merlon boisé.

RN2 : M PINSON***« 6-1 : Pa 05e Coupe longitudinale – Incohérence de niveaux***

Selon le plan de la coupe longitudinale sur le chemin de la «Petite reine», le dénivelé passe de 79,90m à 80,65m entre les limites du périmètre.

Selon les coupes transversales réf Pa 05b à Pa 05d -coupes A, B, C, D, E, F, G, H, - le dénivelé entre ces mêmes limites évolue de 79,82m à 87m.

6-2 Coupes transversales

Les coupes transversales C, D, E, F, ne permettent pas de visualiser les perspectives de vue et de voisinage sur les habitations en contre-bas. C'est un élément important de nuisances de proximité dont il n'est pas tenu compte. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Les différentes coupes présentent la topographie du projet en plusieurs points du site, c'est pourquoi les cotes sont variables d'un document à l'autre.

A ses deux extrémités, la nouvelle allée de la « Petite reine » se raccordera au niveau du trottoir existant du boulevard (environ 79.90 à l'Ouest et environ 80.65 à l'Est, cf. PA-04a).

Les cotes 80,65 et 87,00 correspondent à deux localisations bien distinctes :

- 87,00 correspond au niveau haut de l'ancienne allée de la «Petite reine» conservée (cf. coupe H et PA-04a) ;

- 80,65 correspond au niveau bas de la nouvelle allée de la « Petite reine », au droit de son extrémité Est (cf. PA-04a).

Les coupes transversales ont vocation à présenter l'implantation des espaces publics projetés et des futures constructions dans la topographie existante. Elles n'ont pas été élargies au-delà de l'allée de la « Petite reine », laissant place au plan de masse (PA-04a et PA-09) pour l'appréciation des distances.

RN3 – Mme BITTIGHOFFER

« Le projet d'aménagement Bois Briard attire l'attention de la LPO Île-de-France dont l'objectif prioritaire est d'œuvrer à la préservation de la biodiversité.

Ce projet de renouvellement urbain visant à valoriser les délaissés routiers va conduire à l'abattage de 353 arbres, dont 105 pour des raisons sanitaires, sur les 980 sujets existants.

Nous souhaitons émettre un avis défavorable sur ce projet lié à l'insuffisance caractérisée du contenu de l'étude d'impact, plus particulièrement sur l'inventaire qui a été réalisé en 2019, sur la détermination des risques liés au projet et sur les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (dites « mesures ERC ») proposées.

L'inventaire visant à décrire l'état initial en matière de biodiversité est trop ancien et ne permet pas d'analyser les risques actuels pesant sur les espèces présentes dans ce périmètre. Pour un projet d'une telle ampleur, des inventaires complémentaires devront être réalisés pour actualiser l'état initial de l'environnement. Or, six espèces sont présentes sur le périmètre et ce taxa est particulièrement sensible à l'abattage des arbres d'alignement. De nouvelles études taxonomiques doivent être programmées à minima pour les chiroptères.

L'étude d'impact n'étudie pas les incidences sur les fonctionnalités des continuités écologiques du site, malgré la présence de nombreuses liaisons.

L'étude d'impact considère que le projet s'inscrit dans une zone sans enjeux du fait du faible nombre d'espèces inventoriées. Or, conformément à l'avis de la MRAE du 18 décembre 2024 (qui n'apparaît pas dans le dossier d'enquête publique), le rôle du merlon boisé comme corridor au sein de la trame verte locale n'est pas étudié.

En ce sens, les impacts du projet sur la biodiversité ont été sous-évalués. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

En préambule, il est précisé que l'avis de la MRAE du 18 décembre 2024 figure bien dans le dossier soumis à enquête publique, comme en témoigne le sommaire rappelé page 7 du présent document. Il figure page 202/435 de la notice explicative de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par déclaration de projet.

Concernant l'état initial du milieu naturel (étude faune/flore), les inventaires naturalistes et les prospections de terrain menées en 2019 couvrent toutes les saisons et ont permis d'inventorier tous les groupes à enjeux relevés par l'étude bibliographique. Ils sont réputés complets.

Les habitats observés sur site sont peu qualitatifs et probablement assez perturbés par l'activité anthropique. En effet, le site est assez enclavé et fragmenté : la présence de l'autoroute A6, l'emprise dédiée au tram T12 et le boulevard urbain créent des obstacles à la continuité écologique pouvant expliquer cette faible diversité. La présence de la zone commerciale et du secteur pavillonnaire et la circulation des véhicules fragmentent aussi les espaces. Les espèces préféreront se reporter aux zones plus boisées à proximité ou aux surfaces hydrographiques dans un environnement plus apaisé. Le site a subi de fortes modifications liées au chantier routier dans un environnement très anthropisé, ce qui peut expliquer également une faible diversité.

Le milieu naturel a, par ailleurs, été conforté avec la livraison du Parc de la Ferme du Bois Briard. Les plantations prévues au sein du projet d'aménagement pourront être adaptées aux éventuelles nouvelles espèces présentes à proximité du site.

Des visites de site par un écologue seront effectuées avant le démarrage des travaux afin de s'assurer qu'aucune espèce floristique ou faunistique protégée n'est présente. Par ailleurs, durant la phase travaux, un écologue aura la charge de s'assurer du respect des périodes de travaux. Il sera chargé d'observer le respect des mesures de protection du patrimoine arboré et d'éradication des espèces exotiques envahissantes.

Les habitats relevés sur le merlon boisé correspondent à des parcelles boisées de parcs (petits bois anthropiques de feuillus caducifoliés) et des prairies mésophiles (prairies mésiques). Ces habitats ne sont pas patrimoniaux et n'abritent aucune végétation remarquable en Île-de-France. Les analyses d'activité de la faune permettent néanmoins de relever que ce merlon boisé abrite plusieurs espèces de chiroptères et est donc fonctionnel en tant que zone de transit, de chasse et probablement de gîte pour ces espèces. En conséquence, avant la coupe des arbres, un écologue devra expertiser les arbres afin de s'assurer de l'absence de chiroptères.

Le nombre d'arbres à abattre est traité au point Arbres du présent document.

RN4 - M MONIER :

« Pour commencer, nous nous interrogeons, et aimerions avoir des précisions, sur l'utilité d'une telle mise en conformité de l'actuel PLU de Courcouronnes, de 2017, alors que la commune nouvelle d'Évry-Courcouronnes est déjà en cours de révision de son PLU, qui doit aboutir selon le calendrier prévisionnel à un PLU arrêté au cours de 2^{ème} semestre 2025. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le PLU en révision sera arrêté le 26 juin 2025. Ensuite, les Personnes Publiques Associées doivent être consultées pendant 3 mois puis, en raison de la période électorale, l'enquête publique aura lieu en juin 2026.

Le futur PLU n'entrera donc pas en vigueur avant septembre 2026, ce qui n'est pas compatible avec la procédure d'urbanisme en cours pour le projet du Bois Briard ; c'est pourquoi il a été décidé de lancer une procédure de mise en compatibilité.

PPA1 – Conseil départemental de l'Essonne :

« Aux pages 94 à 97 du « Volet 2 : Etat Initial d'Environnement » de l'Etude d'impact du projet et du rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU), plusieurs données sur les lignes de bus sont obsolètes, à la suite de la mise en service du T12. Vous êtes invité à mettre à jour ces informations. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

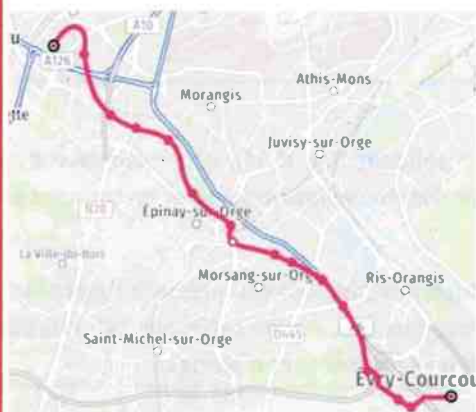
La numérotation des lignes de bus a été modifiée en janvier 2025 par Île-de-France Mobilités.

Sur le territoire d'Évry Centre Essonne, toutes les lignes de bus commencent désormais par 42.



Adresses numérotées	Nouveaux numéros	Désignations
401	4201	Saint-Michel-sur-Orge Rue Barthez
407	4202	Corbeil-Essonnes Gare de Corbeil-Essonnes Zola
301	4203	Bois-Orangis Gare Bois-Orangis Val de Ris
404	4204	Evry-Courcouronnes Aubertin
DM4	4205	La Courbe-Neuve Gare de Courbe-Neuve Daniel Drouot
402	4206	Corbeil-Essonnes Gare de Corbeil-Essonnes Zola
403		Evry-Courcouronnes Gare du Trésor de Evry Courcouronnes
413	4213	Bois-Orangis Gare de Bois-Orangis Zola
414	4214	La Plaine-Pôle La Trinité
414D	4215	Evry-Courcouronnes Gare d'Evry-Courcouronnes Centre
416	4216	Evry-Courcouronnes Gare d'Evry-Courcouronnes Centre
408	4217	Evry-Courcouronnes Gare du Trésor de Evry Courcouronnes
419		Bois-Orangis Gare de Bois-Orangis Zola
420	4220	Bois-Orangis Gare de Bois-Orangis Val de Ris
510	4221	Evry-Courcouronnes Gare d'Evry-Courcouronnes Centre
510P	4222	Evry-Courcouronnes Gare d'Evry-Courcouronnes Centre
DM22	4223	Evry-Courcouronnes Gare d'Evry-Courcouronnes Centre
302	4230	Corbeil-Essonnes Gare de Corbeil-Essonnes Barthez
7001	4231	Corbeil-Essonnes Gare de Corbeil-Essonnes Barthez
7002	4232	Saint-Denis-sur-Orge Gare de Saint-Denis-sur-Orge
305	4233	Evry-Courcouronnes Gare d'Evry-Courcouronnes Centre

En outre, le tramway T12 a été mis en service le 10 décembre 2023.



Ces éléments seront pris en compte dans la version finale de la notice de la MEC PLU.

PPA3 – Question posée lors de la réunion du 11 février 2025 :

« Depuis la rédaction du dossier de MEC PLU, le SDRIF-E a été amendé en vue de son adoption par les élus régionaux. Les références des Orientations Réglementaires (OR) citées doivent donc être mises à jour : l'OR91 est à remplacer par l'OR78 et l'OR 100 est à remplacer par l'OR102. Elle précise également que le projet est bien compatible avec le SDRIF, le SDRIF-E et les objectifs régionaux : un projet qui densifie en continuité des espaces urbains existants. Il est également possible de faire référence à l'OR101 relative au développement économique. »

Réponse de la SPLA – IN (au cours de la réunion) :

La SPLA-IN précise que ce point est bien traité dans le mémoire en réponse suite à l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE).

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

Ces éléments seront pris en compte dans la version finale de la notice de la MEC PLU.

7-2 Bruit

MRAE :

- Réaliser une nouvelle campagne de mesures acoustiques pendant une durée représentative d'au moins une semaine puis reprendre les modélisations à partir des nouvelles mesures et en prenant en compte le bruit événementiel des passages du tramway ;
- définir en conséquence des mesures d'évitement et de réduction adaptées pour prévenir l'exposition au bruit des futurs habitants et usagers du site, par référence aux niveaux de référence retenus par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

En termes d'acoustique, la principale évolution du site entre aujourd'hui et 2019 est la mise en service du tramway T12.

Dans l'étude d'impacts le bruit du passage du tramway a été modélisé sur la base des données modélisées fournies dans l'étude d'impacts du projet Tram Train Massy-Évry.

En conséquence, les conclusions de l'étude d'impacts restent valables même si l'état initial remonte à 2019.

Ses conclusions indiquent d'une part, une baisse des niveaux sonores importante au niveau des habitations situées derrière le merlon ; et d'autre part des prescriptions à respecter par les constructeurs des futurs programmes pour garantir le respect de la réglementation en vigueur.

Ces prescriptions sont reportées par l'aménageur aux opérateurs immobiliers via le cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales qui fait partie des pièces contractuelles de la cession des terrains.

Observations du commissaire enquêteur :

Il serait fort étonnant qu'en six ans l'intensité du trafic routier n'ait pas évolué ; il est donc regrettable qu'il n'ait pas été fait de nouvelle campagne de mesure acoustique, comme le recommande la MRAE.

Il ressort des témoignages apportés par les visiteurs au cours des permanences tenues dans le cadre de l'enquête, que le tramway génère des bruits importants dans un virage à proximité du siège du projet. Ces bruits spécifiques n'ont probablement pas été pris en compte dans l'analyse d'une modélisation sonore.

La recommandation de la MRAE indique explicitement la nécessité de respecter les normes de l'OMS « y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes ». La prévision de prescription d'isolation murale, uniquement, ne semble donc pas de nature à répondre à cette attente.

Enfin, les études acoustiques mentionnées dans la réponse aux recommandations de la MRAE, ne tiennent pas compte de l'installation de nouveaux feux tricolores, inéluctablement générateurs de bruits nouveaux – contrairement à ce qui est affirmé dans la réponse aux recommandations de la MRAE.

Il ressort clairement de cette analyse, que les observations de la MRAE à propos du bruit n'ont pas été prises en compte de manière satisfaisante à ce stade.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

Réponses du bureau d'études acoustique :

Concernant les feux tricolores qui ne sont pas encore mis en service :

L'étude acoustique a pris comme hypothèse des vitesses circulées pour tout le linéaire, sans différenciation vers les feux tricolores. Ces hypothèses sont majorantes par rapport à une situation aux feux où les vitesses sont bien moins importantes, donc cela va dans le sens d'une meilleure protection des riverains.

Concernant les bruits du Tram T12 :

Les études acoustiques ne prennent pas en compte les bruits de crissement, car c'est un bruit très spécifique, qui apparaît dans des situations particulières (la réglementation des transports terrestres ne demande pas de les prendre en compte). Des mesures de traitement des rails (ou des roues des trains) existent et peuvent être mises en place et ajustées.

Même si de nouvelles mesures acoustiques étaient réalisées, cela ne changerait pas les résultats des impacts car les ambiances sonores seront globalement les mêmes (modérées ou non).

Les valeurs OMS (valables en façade d'habitations) sont bien inférieures aux seuils réglementaires ; elles ne peuvent être atteintes en façade de bâtiments, du fait de l'environnement sonore actuel et futur et de la proximité des voies de transports avec les habitations.

Rappels de l'aménageur :

Le projet valorise la topographie du site en implantant la majorité des futurs logements au-dessus et en retrait du boulevard. En effet, des talus végétalisés seront réalisés le long du boulevard au droit des lots C, D et E. Ils permettront de mettre les logements à distance du trafic. Ces dispositifs seront réalisés, soit par l'aménageur, soit par les opérateurs immobiliers au travers l'obligation contractuelle du respect du cahier des prescriptions architecturales urbaines paysagères et environnementales (CPAUPE) et des fiches de lot.

Pour réduire la perception du bruit pour les futurs habitants, les opérateurs immobiliers seront tenus de prendre en compte les prescriptions suivantes :

- Respecter les isolements minimums en façade prescrits par la réglementation et reportés dans le cahier des prescriptions architecturales urbaines paysagères et environnementales (CPAUPE) ;
- Placer préférentiellement les pièces comme les cuisines, salle de bains, toilettes, cellier, ainsi que les cages d'escaliers et d'ascenseurs côté boulevard, afin de placer les pièces de vie et de repos (salon, chambres) du côté merlon boisé ;
- Planter de grands arbres sur les talus entre les bâtiments et le boulevard urbain.

Les opérateurs immobiliers devront vérifier les valeurs d'isolement lors de la réception des nouveaux programmes, en effectuant des mesures d'isolement acoustique de menuiseries. Ces éléments seront transmis à l'aménageur.

Précision de l'urbaniste coordonnateur :

Avec les performances techniques prescrites en matière de confort d'été, le projet vise des températures confortables l'été, même fenêtres fermées.

Ce sujet est également traité au point Qualité de l'information du présent document.

V1 : M et Mme LEZIN :

Des bruits supplémentaires sont à craindre du fait de l'installation de feux de circulation supplémentaires.

Certains types de chauffage pourraient être générateurs de bruits nouveaux.

RN1 : M et Mme LEZIN :

« Vécu : L'avenue de la Garenne et l'avenue Schumann sont bruyantes : cumul des bruits de circulation de l'A6/Francilienne, toujours présents, même la nuit, augmentation sensible du trafic sur le boulevard lui-même : dans le projet, plusieurs feux favoriseront encore la hausse du niveau sonore. Le nouveau lotissement du bois de la Garenne va également faire augmenter très sensiblement le passage automobile au carrefour.

Mesures de bruit- 29/44 de l'étude justificative au titre de l'article 111-8 du Code de l'urbanisme.

Incohérence entre les informations BruitParif, les analyses faites pendant 24 heures.

Voir doc MRAE 3.1 qui demande de refaire les analyses de bruit. Indispensable pour être honnête vis-à-vis des acquéreurs.

Qualité de l'isolation acoustique : à étendre aux 4 faces des bâtiments et à insérer aux critères des appels d'offres

Il a été dit que les immeubles bénéficieraient d'une isolation acoustique renforcée et que les chambres seraient le plus possible installées du côté opposé au boulevard (cf. réponses aux recommandations Autorité Environnementale – page 14/56). L'isolation acoustique des 4 faces serait à intégrer aux critères obligatoires des appels d'offres.

Cette isolation sera-t-elle faite par l'extérieur ? Si oui, cela permettrait-il de gagner quelques précieux mètres carrés dans les logements ?

A quand la construction d'un mur anti-bruit sur la francilienne et l'autoroute ? »

V5 : Anonyme, permanence du 30 avril

Il faut refaire les mesures de bruit en fonction des différents régimes de vent.

Le bruit émis par le tramway lorsqu'il aborde le virage après l'arrêt Bois Briard sera encore plus insupportable pour les nouveaux habitants puisqu'ils vivront plus près de ce mode de transport. Il est indispensable de prendre des mesures pour réduire ce bruit.

Des personnes s'installent régulièrement la nuit sur le parking du Bois d'Epine pour y jouer de la musique et notamment du tam-tam de manière particulièrement puissante. Cette nuisance importante sera encore plus difficile à supporter par les nouveaux résidents car ils habiteront plus près de cette source de nuisance.

V6 : M et Mme BARRE :

Des feux d'artifice sauvages sont régulièrement tirés à proximité du « Palais 91 » et des rodéos de voiture se tiennent la nuit sur le boulevard Robert Schumann.

RN4 - M MONIER :

« En matière de nuisance, il est à constater à la lecture de l'enquête publique, que la question de l'impact du bruit est en partie pris en compte (p 89) : « Le site d'implantation est soumis au bruit et cela représente un enjeu fort dans le cadre d'un programme d'habitat ». Surtout, concernant les futurs immeubles, pour lesquels « les futurs bâtiments respecteront les normes d'isolation acoustique ».

Mais les réponses apportées n'incluent que trop peu l'impact sur les riverains de la zone actuelle derrière le projet. Le terrassement à venir et les futures constructions, ainsi que la circulation actuelle et prévue, auront-ils d'autres conséquences en matière de nuisance pour les riverains. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Une partie des remarques est déjà traitée plus haut.

Les habitants du quartier pavillonnaire au Sud du projet bénéficieront d'une meilleure protection vis-à-vis des nuisances sonores une fois les nouveaux bâtiments construits.

Les terrassements nécessaires pour réaliser le projet ont été réduits au minimum : parking pour les logements, cours d'accès aux logements depuis le boulevard, cheminements accessibles aux PMR. Ce parti pris qui vise à impacter le moins possible la topographie et le couvert arboré, permet aussi de limiter les nuisances en phase chantier.

En tout état de cause, des mesures de réduction des nuisances seront mises en œuvre en phase chantier. Par exemple :

- information des riverains sur le phasage et le planning ;
- maîtrise de la production des déchets ;
- respect des normes en vigueur en matière de bruit ;
- limitation des émissions de CO2, de poussières et autres polluants dans l'atmosphère.

Les prescriptions données par l'aménageur aux opérateurs immobiliers comprennent notamment le respect des normes en vigueur en matière acoustique au regard du contexte.

7-3 Sécurité

V1 : M et Mme LEZIN

Il est fort probable que le nombre de voitures stationnées le long du boulevard Robert Schumann va augmenter.

Il est demandé que la vitesse des trottinettes soit limitée sur tous les chemins et allées.

RN1 : M et Mme LEZIN

« Indication de vitesse :

Incohérence : panneau de 30 en allant du Rond-point du Traité de Rome vers le centre et 50 en sens inverse à partir du carrefour Delouvrier.

S'il s'agit de préparer les esprits aux futures sorties de voitures et aux traversées de piétons, il y a encore du chemin à faire... »

V5 : Anonyme, permanence du 30 avril

Il conviendrait d'installer des radars de vitesse mais aussi de bruit et afficher le nombre de procès-verbaux dressés sur l'avenue Robert Schumann.

La police municipale devrait porter une attention particulière au comportement de certains chauffeurs d'autobus qui ne respectent pas les feux tricolores.

Observations du commissaire enquêteur :

La sécurité aux abords du boulevard Robert Schumann constitue un sujet majeur de l'ensemble du projet.

En effet, pour avoir circulé moi-même en voiture sur cet axe, j'ai constaté que la limitation de vitesse à 30 km/h n'était pas respectée et qu'au contraire, certains automobilistes s'y livrent à des excès impressionnants. De fait, l'affirmation inscrite dans l'étude justificative au titre de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme (loi Barnier) page 32/44 de l'étude, selon laquelle la limitation de la vitesse à 30 km/h est de nature à réduire le risque d'accident, est totalement irrecevable.

En outre, des personnes accueillies à l'occasion des permanences ont souligné l'attitude de certains chauffeurs d'autocar ou d'autobus qui ne respectent pas les feux tricolores et probablement pas non plus les limitations de vitesse.

La circulation sur cet axe routier est importante (19 850 véhicules par jour, en 2019²²) et devrait s'accroître puisqu'il constitue une entrée sur la ville, pour devenir un « boulevard urbain », tout en étant ouverte à toutes sortes de véhicules y compris le transport de matières dangereuses²³.

En outre, la construction de 346 logements à proximité de l'arrêt du tramway, devrait de toute évidence augmenter l'usage de la station « Traité de Rome ». Dès lors, la tentation sera forte, pour de nombreuses personnes, de traverser l'avenue en dehors des passages prévus à cet effet.

Il apparaît donc indispensable de réaliser une étude de sécurité routière permettant de faire apparaître les mesures nécessaires pour réduire les risques d'accident sur cet axe.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Concernant le stationnement, les nouveaux logements bénéficieront de places privées attitrées au rez-de-chaussée ou en sous-sol des bâtiments.

Concernant le cheminement des piétons pour rejoindre les stations du Tram T12, plusieurs traversées piétonnes comprenant des terre-pleins de mise en sécurité ont été aménagées dans le cadre des travaux de restructuration viaire dans le secteur Bois Briard :

- un passage piéton au droit du carrefour du « Traité de Rome », protégé par des feux tricolores ;
- un passage piéton à 250 m du carrefour « Traité de Rome », sur un plateau surélevé, qui sera protégé par des feux tricolores dès la livraison des logements de la 2ème phase ;
- un passage piéton au Nord de la station de T12 « Bois Briard », protégé par les feux tricolores du carrefour Delouvrier ;
- un passage piéton au Sud de la station de T12 « Bois Briard », à 100m du carrefour à feux.

Il convient de rappeler que l'autorité environnementale, saisie le 1^{er} décembre 2015 pour avis sur le projet de « Restructuration viaire dans le secteur Bois Briard », n'a pas émis d'observations.

Si les limitations de vitesse sur le boulevard ne relèvent pas de l'aménageur, la transformation du site en un quartier habité va influencer sur la vigilance des conducteurs.

Les cours d'accès aux logements, les feux tricolores et les nouveaux bâtiments vont générer un paysage plus urbain propice à la réduction de la vitesse sur le boulevard.

Des mesures plus contraignantes pourraient être mises en place par l'intermédiaire de la Ville en lien avec la Police Municipale. Le territoire sera particulièrement attentif au respect des règles de circulation dans ce nouveau quartier.

²² Statistiques issue de l'étude de circulation réalisée par Arcadis en octobre 2019 et citée dans l'étude justificative au titre de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme (loi Barnier) page 19/44 de l'étude.

²³ Source : l'étude justificative au titre de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme (loi Barnier) page 19/44 de l'étude.

RN1 – M et Mme LEZIN :

« Les incivilités routières sont en augmentation quasi exponentielle partout, mais nous pouvons témoigner de la gravité des faits sur le secteur :

- Bus qui passent le carrefour du Traité de Rome au feu rouge ;*
 - Véhicules qui passent le même carrefour sans s'arrêter, même quand les véhicules ont déjà démarré ;*
 - Voitures qui ne respectent pas les flèches directionnelles au sol et se mettent à gauche pour aller tout droit, ou l'inverse, d'ailleurs (idem carrefour Delouvrier), quand on vient du boulevard Jean Monnet. Pourrait-on indiquer sur la file du milieu qu'on peut tourner à gauche également, comme sur la partie intermédiaire du carrefour. Cela éviterait bien des coups de klaxon d'usagers qui ne connaissent pas le carrefour ;*
 - Véhicules qui ne respectent pas les feux d'arrêt absolu au passage du T12-Rhinocéros ; on entend plusieurs fois par jour les avertissements du tram ;*
 - Récemment, devant l'EPHAD Louise Michel, trois voitures attendaient au feu rouge. Une voiture a remonté les trois voitures en contre-sens, est donc passée au feu rouge, faisant fi de celle qui venait de la rue de la Ceriseraie ! La police municipale est arrivée une minute trop tard pour voir cela, c'est dommage.*
- Peut-on demander une verbalisation systématique et automatique au moins sur ce carrefour ? Serait-il possible d'imaginer un système affichant en grand le nombre de PV mis au carrefour ?*
- Et surtout, la police municipale pourrait-elle se montrer régulièrement, en particulier aux heures de fréquentation intensive ? Nous avons bien conscience qu'elle ne peut pas être partout, mais les problèmes de sécurité routière deviennent vraiment trop graves pour qu'on laisse faire en toute impunité. »*

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La Ville est attentive à ces questions ; la réglementation pourra évoluer ainsi que les aménagements.

7-4 Arbres

MRAE :

Joindre l'étude écologique au dossier et décrire les méthodes utilisées pour l'observation des espèces, le plan d'échantillonnage et préciser le nombre d'observateurs.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'étude écologique est intégrée à l'étude d'impact. Le détail des résultats figure au dossier et la synthèse a été produite dans le mémoire en réponse.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

MRAE :

- compléter les inventaires sur le site du projet ou, à défaut, expliquer la faible diversité observée au regard des potentialités offertes par le site ;
- effectuer une analyse des fonctions écologiques du merlon boisé et, sur cette base, analyser les incidences du projet sur l'ensemble des habitats naturels, les espèces et les fonctions ;
- définir en conséquence des mesures d'évitement et de réduction, adaptées et montrer, sur la base de données circonstanciées, que celles-ci permettent de tendre vers l'absence de perte nette de biodiversité ;
- reconsidérer le dimensionnement de la compensation des abattages d'arbres en prenant en compte leurs fonctionnalités, notamment comme corridor écologique.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La SPLA – IN donne le détail des études engagées en ce sens. Il est indiqué notamment que la projet prévoit de conserver la plus grande surface possible de boisement et de procéder à une démarche de renforcement de la densification.

Sur les 980 arbres du merlon, il est prévu l'abattage de 248 arbres. Les 105 abattages prescrits par l'ONF pour des raisons sanitaires et/ou mécaniques sont indépendants du projet d'aménagement. Parmi les 248 arbres à abattre dans le cadre du projet se trouvent des arbres ciblés par l'ONF.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

RN3 – Mme BITTIGHOFFER

« Le maître d'ouvrage prévoit la compensation des arbres abattus à hauteur d'un arbre planté pour un arbre abattu minimum, avec la plantation de 290 arbres tiges et 1 267 baliveaux. L'étude d'impact conclut ainsi à un impact résiduel positif à long terme du projet.

Ces mesures sont très largement insuffisantes. De jeunes plants ne compenseront pas la perte d'arbres matures et sains faisant partie d'un corridor écologique fonctionnel.

Pour citer l'avis de la MRAE, « la compensation des arbres abattus est très insuffisante, eu égard au temps de reconstitution d'arbres de même hauteur et au risque de mortalité d'une partie des arbres replantés. Ces mesures sont par ailleurs nettement insuffisantes puisqu'elles ne tiennent pas compte de la perte et de la fragmentation de l'ensemble des habitats naturels du site, ni de la perturbation occasionnée par le projet sur les communautés d'espèces présentes. En tout état de cause, le dossier ne présente pas d'argument démontrant que les incidences du projet seraient évitées, réduites, voire compensées de façon satisfaisante. L'équivalence écologique ne peut être appréhendée uniquement sous le prisme quantitatif, mais doit prendre en compte le rôle de corridor rempli par les arbres abattus ainsi que leurs fonctions écologiques » (p22).

En conclusion, la LPO Île-de-France demande que l'abattage des arbres soit ajourné et que l'étude d'impact soit complétée, que les arbres sains soient conservés, et que les mesures de compensation permettent réellement d'avoir un impact positif sur la biodiversité. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le projet prévoit de conserver la plus grande surface possible de boisement et de procéder à une démarche de renforcement et de densification.

Les surfaces de boisement conservées seront amendées par les sujets abattus liés aux aménagements du futur quartier (grumes, branches, feuillages disposés au sol), tandis que les sujets malades seront retirés du site.

Les clairières créées, ainsi que celles préexistantes, seront plantées de baliveaux selon une maille de 2*2m (soit 1 baliveau pour 4m²). Enfin les poches de renforcement seront mises en défend par des ganivelles afin de limiter les intrusions humaines.

Cette démarche a pour objectif de préserver les fonctions de corridor écologique du versant sud sur un axe sud-est (lac d'Évry-Courcouronnes) / nord-ouest (forêt de Saint Eutrope). Elle sera mise en œuvre dès la première phase du chantier.

Le versant sud du merlon est sollicité pour des connexions piétonnes entre Courcouronnes centre et la nouvelle ligne de Tram. Ces cheminements seront conçus pour s'adapter à la topographie existante du versant de manière à ne pas terrasser les sols et minimiser l'impact des escaliers et de la passerelle sur le boisement existant. L'éclairage des escaliers et de la passerelle y sera minimal (éclairage de la passerelle depuis les gardes corps, éclairages de chaque escalier par un candélabre).

Sur les 980 arbres du merlon, il est prévu l'abattage de 248 arbres pour permettre l'aménagement des liaisons douces et la construction des bâtiments.

Les 105 abattages prescrits par l'ONF pour des raisons sanitaires et/ou mécaniques sont indépendants du projet d'aménagement. Parmi les 248 arbres à abattre dans le cadre du projet se trouvent des arbres ciblés par l'ONF. Pour des raisons techniques, la superposition précise des abattages nécessaires au projet et de ceux prescrits par l'ONF n'a pas pu être effectuée mais le projet urbain ne nécessitera pas l'abattage de 353 arbres.

Le projet pérennise donc 618 arbres du merlon, soit 63 % du patrimoine arboré actuel.

Le projet prévoit en outre le confortement du boisement avec de nombreux arbres supplémentaires et l'aménagement d'espaces verts ; plus précisément sur le merlon la plantation de 290 arbres tiges et 1 267 baliveaux :

- Alignements d'arbres le long de la nouvelle allée de la « Petite reine » ;
- Talus boisés le long du boulevard urbain ;
- Arbres isolés et massifs d'accompagnement entre les futurs bâtiments, l'allée de la « Petite reine » et le boulevard urbain.

Des plantations d'arbres sont également prévues au Nord du boulevard urbain avec la création du jardin du canal entre le canal, le Tram T12 et l'emprise tertiaire.

Au sein des futurs programmes immobiliers, la plantation d'arbres sera également prévue, conformément aux prescriptions de l'aménageur.

La continuité écologique boisée n'est donc pas rompue. Elle sera par ailleurs renforcée via les plantations réalisées : la diversité spécifique et fonctionnelle du milieu sera améliorée.

En outre, dans le cadre de la poursuite des études, l'équipe de maîtrise d'œuvre est particulièrement sensible à l'enjeu de préserver un maximum d'arbres. Le travail en cours vise à réduire encore le nombre d'abattages nécessaires, notamment sur les secteurs suivants :

- Versant Sud du merlon : un géomètre a été missionné sur site pour repérer précisément les escaliers et la passerelle projetée ; cela a permis au paysagiste d'adapter les implantations pour préserver davantage d'arbres ;
- Partie Est du merlon : la conservation de l'allée de la « Petite reine » existante au droit de l'ancien lot G a permis de limiter l'impact du projet sur le boisement ;
- Partie centrale du merlon : suite au repérage sur site, l'emplacement du jardin de la Crête a été décalé au droit d'une clairière naturelle.

PPA3 – Question posée lors de la réunion du 11 février 2025 :

L'espace paysager à protéger identifié au PLU est-il maintenu ?

Réponse de la SPLA – IN :

La SPLA – IN confirme qu'il est maintenu dans le cadre de la MEC PLU.

Afin de réaliser le projet, des abattages d'arbres sont prévus, mais une compensation (1 pour 1) est mise en place pour conforter le boisement. 90 % des arbres à abattre pour la réalisation du projet sont en dehors de l'espace paysager à protéger. Les arbres à abattre au sein de l'espace paysager à protéger font l'objet d'une demande d'autorisation spécifique dans le cadre du permis d'aménager, conformément au Code de l'urbanisme.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

7-5 Stationnement

V1 – M et Mme LEZIN

Le dessin des places de stationnement ne figure pas sur tous les plans, place Daguerre.

Il existe un risque de « cannibalisation » par les nouveaux habitants des places de parking installées dans les lotissements.

RN1 – M et Mme LEZIN :

« Lors des visites de quartier, il a été affirmé que le T12 serait utilisé par les habitants d'Évry-Courcouronnes. En conséquence, aucun parking n'est créé pour ne pas faire « aspirateur à voitures ». Position très compréhensible et à laquelle on adhère globalement.

Cependant, il ne faut pas oublier qu'on crée 346 logements et que le lotissement du bois de la Garenne apportera également son lot de véhicules (1 seul carport par maison et peu de parkings visiteurs).

A ce jour, les places de stationnement de l'avenue Schumann accueillent, chaque jour, environ 13 voitures. Quand les immeubles seront construits, à raison de 1,5 place de parking souterrain par appartement, les places sur la rue seront utilisées par les résidents pour garer leur second véhicule. Quel que soit l'endroit où l'on construise, le constat est le même, donc pourquoi le nier ? Par ailleurs, ce ne sont pas des « locaux » qui viennent en voiture pour prendre le T12.

Peut-on suggérer de faire une enquête auprès des propriétaires des voitures actuelles pour connaître leur lieu de résidence ?

Le parking Daguerre, de l'autre côté de la butte, Hameau du Bois, a été extrait du projet de Bois Briard. Il peut accueillir une vingtaine de voitures et avait été prévu à l'origine pour les visiteurs du quartier. Il est facile d'imaginer qu'il servira aux résidents des immeubles pour le stationnement de leur véhicule.

Afin d'assurer la tranquillité des trois maisons qui ouvrent sur la place Daguerre, il est demandé

- que, a minima, une signalisation au sol permette de bien identifier les zones de stationnement en protégeant les accès et le stationnement devant les trois maisons, en évitant de prévoir des places le long des murets des habitations ;

- qu'une réflexion soit engagée pour que ce parking soit accessible par une barrière.

En revanche, vers la ferme du Bois-Briard, où l'espace s'élargit, des équipements pourraient compléter l'offre existante : jeux pour les enfants les plus jeunes, terrain pour les boulistes, des sièges rustiques (type troncs d'arbre pour éviter leur usage en couchette).

Avec les mêmes risques pour les riverains de voir des personnes « stationner » nuitamment dans les espaces.

Attendre peut-être l'emménagement des nouveaux habitants pour envisager ce projet ? »

V6 – M et Mme BARRE

Il n'est pas prévu suffisamment de places de parking. Il faudrait prévoir au minimum 800 places. Compte tenu des habitudes de la population aujourd'hui, il faut compter trois places par logement.

Les 20 000 m² réservés pour des activités tertiaires pourraient être transformés en parking.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

En matière de stationnement, la Ville renforcera la réglementation et le contrôle et en cas de besoin.

Il est précisé que le parking Daguerre n'a pas d'accès direct depuis le boulevard (détour de plus de 500m) ; l'usage mentionné nécessite qu'il soit connu en dehors des habitants du quartier pavillonnaire.

RN4 - M MONIER :

« En matière de stationnement, l'étude d'impact de la notice explicative (p 28 du dossier complet), exprime un enjeu « faible » sur ce sujet. Il est indiqué que l'offre privée couplée à l'existant serait suffisante. Mais ces affirmations ne semblent pas tenir compte de la densité prévue, entre les habitants des nouveaux lotissements (350 Logements), et la zone tertiaire proche du tramway. Seuls existent actuellement comme réserve les stationnements le long du boulevard Robert Schumann, qui commencent à être utilisés de plus en plus fréquemment par des automobilistes empruntant le tramway à l'arrêt Traité de Rome. Il est ainsi à craindre que le petit parking de la zone résidentielle allée Jacques Daguerre ne soit utilisé par les résidents des futurs lotissements. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Cf. réponse précédente.

7-6 Circulation piétonnière et cyclable

MRAE :

Détailler et renforcer la stratégie de mobilité mise en œuvre par le projet visant à limiter l'usage de l'automobile, compte tenu de la proximité avec les stations de tramway et des leviers d'action disponibles (PLU, aménagement des espaces publics, dimensionnement du stationnement), avec des mesures précises et opérationnelles.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La SPLA – IN a produit des croquis accompagnés de commentaires tendant à démontrer l'existence d'une stratégie de renouveau du centre de l'agglomération favorisant le développement tout en encourageant l'utilisation des transports en commun.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

7-6-1 Circulation piétonnière

V6 – M et Mme BARRE

La ville nouvelle a été créée sur le principe de la « discrimination des flux » ce qui a engendré une insuffisance de voies de circulation pour les piétons dans certains quartiers. Il faut y remédier aujourd'hui.

Les passages pour piétons sur l'avenue Robert Schumann sont insuffisants.

Les habitants du quartier du canal n'ont pas un accès facile au parc du Bois Briard.

Il faut revoir le partage de circulation entre les piétons, les vélos et les voitures.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La Ville et l'association « Dare Dare » travaillent en étroite collaboration sur ces sujets. La réflexion est donc en cours et la collectivité partage la nécessité de mieux partager les circulations entre les différents types de mobilités.

Le projet urbain Bois Briard va augmenter le nombre de connexions possibles entre le boulevard, l'allée de la « Petite reine » et la voie verte qui longe le Tram T12 :

- La nouvelle allée de la « Petite reine » traverse le projet d'Est en Ouest via la crête du merlon ; elle est accessible aux piétons, aux cycles et aux PMR²⁴ (pente en long inférieure à 4 %) ;
- Positionnés à la perpendiculaire de cette allée, des escaliers permettent de connecter le boulevard urbain à l'allée Olympe de Gouges qui borde le quartier pavillonnaire au Sud ;
- Les « chemins du bois » situés sur le flanc Sud du merlon complètent les cheminements PMR initiés sur le flanc Nord par la nouvelle allée de la « Petite reine ». Ils permettent aussi de relier le Parc de la Ferme du Bois Briard à l'Est à l'avenue Pierre Bérégovoy à l'Ouest.

Le projet de Bois Briard a été pensé de manière à favoriser les mobilités douces. En effet, les liaisons cyclables prévues dans le cadre du projet Bois Briard sont conformes au Plan Vélo d'Évry-Courcouronnes : elles sont connectées au réseau cyclable de la ville.

PPA1 : Conseil départemental de l'Essonne

« Au sujet de la proximité avec le T12, il conviendra de créer les conditions de circulation en modes doux permettant d'éviter des traversées potentiellement non-sécurisées des voies.

La voie verte le long du T12 existant déjà, elle devra être conservée dans son intégralité.

Aux carrefours voirie/T 12, la priorité devra toujours être donnée au T12.

Enfin, il existe un Comité des Gestionnaires de la ligne T12 (votre commune, l'agglomération Grand Paris Sud et le Département de l'Essonne y siègent également). Votre commune pourrait le solliciter afin d'obtenir son avis sur le projet. »

²⁴ Personnes à mobilité réduite.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Comme évoqué plus haut, plusieurs traversées piétonnes sécurisées comprenant des terre-pleins de mise en sécurité ont été aménagées dans le cadre des travaux de restructuration viaire dans le secteur Bois Briard :

- au droit du carrefour du « Traité de Rome », protégé par des feux tricolores ;
- à 250m du carrefour « Traité de Rome », sur un plateau surélevé, qui sera protégé par des feux tricolores dès la livraison des logements de la 2ème phase ;
- au Nord de la station de T12 « Bois Briard », protégée par les feux tricolores du carrefour Delouvrier.
- au Sud de la station de T12 « Bois Briard », à 100m du carrefour à feux.

Le projet Bois Briard maintient bien la voie verte le long du T12.

Il est précisé que la gestion des priorités au droit des carrefours ne relève pas ici des compétences de l'aménageur. Le territoire sera particulièrement attentif au respect des règles de circulation dans ce nouveau quartier.

7-6-2 Circulation des personnes à mobilité réduite

V1 : M et Mme LEZIN :

Il conviendra de prévoir les aménagements nécessaires pour permettre la traversée du merlon par les personnes à mobilité réduite.

Les opérateurs du projet devraient faire appel aux services de l'association « Dare-Dare » spécialisée dans la conception de circulations douces pour les personnes à mobilité réduite.

V4 : M et Mme LEZIN, M CHARVAGNET et une autre personne

Actuellement, il est difficile aux personnes à mobilité réduite et aux personnes avec des poussettes de se rendre vers le futur centre commercial en contournant le merlon depuis le rond-point [il s'agit du merlon qui est perpendiculaire à l'avenue Robert Schumann]. Par conséquent, il est nécessaire d'aplanir le merlon à cet endroit. Les nouveaux habitants qui résideront près du feu tricolore auront besoin d'utiliser ce passage. (Voir à ce sujet le document SATHY p 26/56, réponses aux observations de la MRAE).

V7 – Anonyme, le 30 avril

Dans le prolongement de l'allée Camille Desmoulin, en allant vers les nouveaux immeubles, il n'est prévu qu'un escalier alors qu'il conviendrait d'y ajouter une rampe pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'association « Dare-Dare » a été consultée fin 2020 dans le cadre de la conception du projet.

Cela a notamment induit l'augmentation de la largeur du trottoir du boulevard aux deux extrémités de l'opération (+2,5m) afin de sécuriser les flux depuis la nouvelle Allée de la « Petite reine » vers les deux traversées de chaussée menant aux stations du T12.

Deux itinéraires PMR permettent de franchir le merlon en empruntant des pentes douces (voir ci-dessous).

Le projet limite les terrassements de manière à préserver un maximum d'arbres, c'est pourquoi il n'est pas prévu d'aplanir le merlon.

7-6-3 Allée de la « Petite reine »

V1 : M et Mme LEZIN :

Il conviendra de préciser le nouveau tracé de cette voie de circulation.

V3 : M MARQUE :

Il est important de conserver la facilité d'accès et l'usage de la « Petite reine ».

RN2 – M PINSON

« Réf : PA14a page 22/51 fig13

La vocation historique de la voie de la « Petite reine » est une piste cyclable longeant la RN446 entre Courcouronnes et Lisses.

La nouvelle « Petite reine » sur le merlon est en fait une voie tout à la fois pompiers et de secours, cyclable et piétonne à l'usage du futur groupe d'habitations.

**En tant que piste cyclable, quel est son véritable cheminement et quels sont ses débouchés, en particulier ouest ? car son tracé [est] en cul-de-sac à proximité du bloc A ; (ou au mieux se confond avec le trottoir du boulevard urbain ?)*

**Le cheminement : trottoir urbain depuis le lot A à partir du carrefour, puis la « Petite reine » doit être accessible PMR le long des lots A, B, C et suivants.*

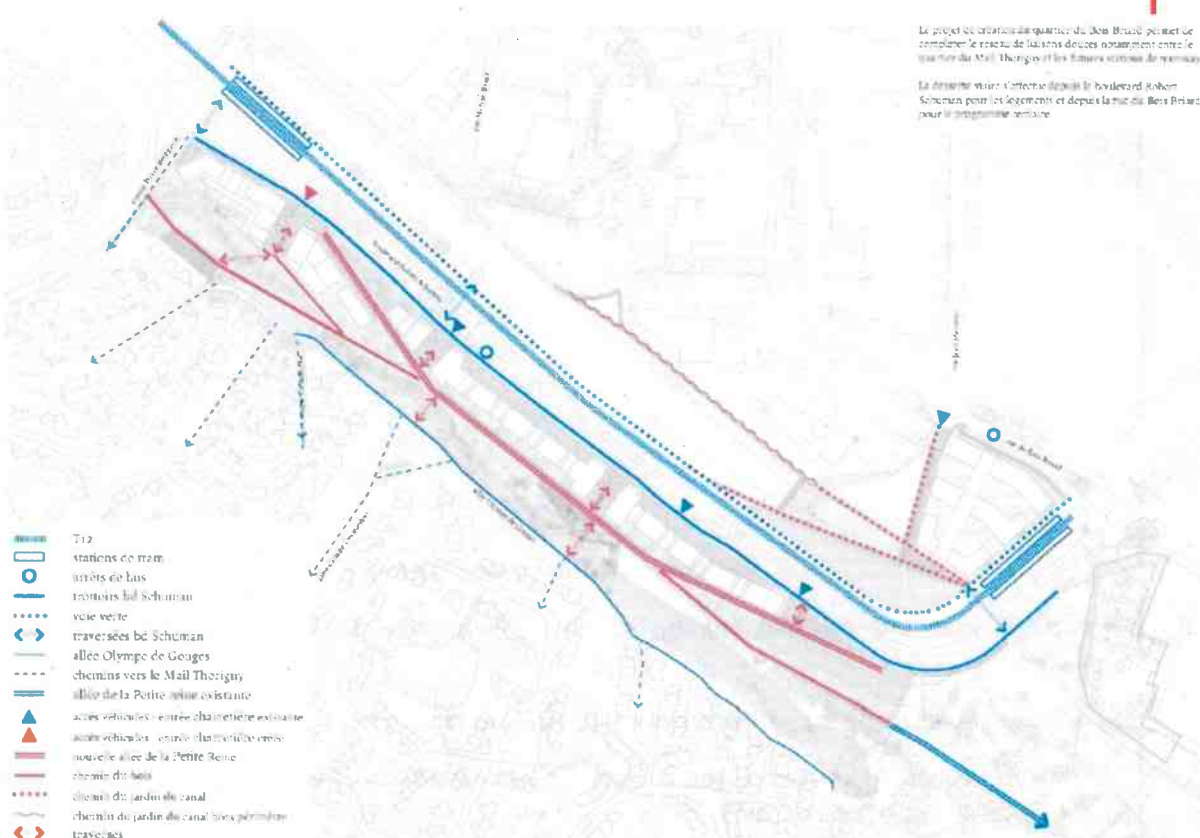
**Le cheminement de la passerelle PMR est-il vu comme une alternative de la piste cyclable pour joindre l'avenue de la Garenne en longeant le parking allée Jacques Daguerre ? »*

RN4 - M MONIER :

« L'allée de la «Petite reine» doit être réaménagée « le long du merlon » comme indiqué dans le dossier. Mais la question se pose de la dénivellation à attendre dans le cadre du dit-merlon, et ses qualités paysagères actuelles. Ce sujet concerne également les boisements existants à l'endroit du projet de future passerelle PMR, à l'extrémité nord-ouest du projet. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Les cheminements sont présentés ci-après :



Source : AVP des espaces publics, Agence SATHY, septembre 2023

La nouvelle allée de la « Petite reine » permettra toujours de relier le carrefour « Traité de Rome » au parc du lac, que ce soit à vélo, à pied, en poussette ou en fauteuil roulant.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

7-6-4 Création d'une passerelle

V1 : M et Mme LEZIN :

Son emplacement, situé au bout du parking Daguerre, est considéré comme trop éloigné des besoins des usagers et trop proche des platanes.

Il serait judicieux de faire des terrassements sous la passerelle. Voir à cet effet le plan de terrassement 2021, figure 14 p 33/51.

La passerelle devrait être construite dans une matière ne risquant pas la rouille.

Il conviendra de veiller à ce que les revêtements au sol de la passerelle ne soient pas susceptibles de provoquer des chutes des usagers.

RN2 – M PINSON

« 3-1- Réf : PA4d : Plan de division

La zone (repérée Z) où se trouve la passerelle est la zone paysagère du Hameau du Bois concédée par celui-ci lors de la cession des parties communes à la municipalité. Lors de la cession, il avait bien été spécifié que cette zone doit conserver sa vocation d'espace vert. La construction de la passerelle PMR en béton et métal, uniquement sur cette zone Z contrevient à cet engagement.

3-2 Raison d'être de la passerelle

La passerelle, à l'esthétique discutable, onéreuse à la construction et à l'entretien est inutile dans la mesure où le cheminement du trottoir du bd Schumann puis de la «Petite reine» est PMR et permet l'accès aux immeubles.

Cette passerelle ne convient pas pour se rendre au centre commercial ou aux écoles car elle rallonge le parcours. Une passerelle ou une allée en pente, PMR, partant du même point haut et descendant au bas de l'escalier de l'allée Camille Desmoulins est plus cohérente pour la vie des familles.

3-2- Utilisation de la passerelle

Il y a en perspective un conflit évident des modes de transport sur ce secteur. La circulation locale se superpose à la circulation de transit des vélos et trottinettes. Il est nécessaire prévoir des dispositifs sérieux afin d'éviter les conflits et accidents de circulation : piétons, enfants, PMR et familles vers les aires de détente, et les vélos et trottinettes (et aussi accès d'urgence.) De plus la légère pente de la passerelle constitue une excellente invitation à la fréquentation abusive et dangereuse par les skateboard.

La passerelle PMR doit être réservée exclusivement aux piétons et aux PMR.

3-3-Ref : Pa 14a page 33/51 Plan de terrassement 2021

Quelle est la raison et l'utilité de terrassements sous et autour de la passerelle PMR ?

3-4- Garde-corps métalliques

Les parties métalliques sont régulièrement affectées par un vieillissement prématuré. Il convient d'obtenir un mobilier urbain de bonne qualité et durable. En conséquence les parties métalliques de l'ensemble de l'opération, barrières et garde-corps doivent être constitués de matériau durable, soit inox A4 soit galvanisés à chaud. Il en est de même en ce qui concerne les voliges acier des cheminements piétons.

3-5- Nuisances sonores liées à la passerelle.

La passerelle doit être conçue de façon éviter au maximum - pour les riverains nouveaux et les riverains historiques - les nuisances et résonnances sonores liées à la circulation de ses usagers.

3-6- Platanes de la zone Z jouxtant l'avenue Clémenceau (à côté de l'allée Jacques Daguerre)

Le cheminement de la passerelle doit être effectué en respectant intégralement les platanes historiques de cette zone. Ces arbres devront impérativement être bien protégés pendant la construction de la passerelle. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

V1 / RN2, 3.2 : La passerelle est positionnée à l'endroit le moins contraint par les indices de pentes du merlon et par les arbres existants. En effet, l'enjeu est de mettre en œuvre la passerelle en impactant le moins possible la topographie existante et le patrimoine arboré.

En termes d'usages, nous prenons bonne note de la remarque visant à décourager les mésusages et ainsi sécuriser davantage les différents usagers au regard de la pente. Cette alerte est prise en compte dans la poursuite des études et la Ville sera attentive aux retours d'usages une fois le projet réalisé.

RN2, 3.1 : La cession des parties communes du lotissement du Hameau du Bois date de 1983 et ne mentionne pas d'obligation de la part de la commune de maintenir un espace vert. Quoi qu'il en soit, l'aménagement de la passerelle ne remet pas en cause la vocation d'espace vert du terrain ; elle permet de créer un cheminement conforme aux normes PMR en impactant le moins possible le terrain naturel et les plantations existantes.

RN2, 3.3 : Le plan des terrassements présenté dans l'étude d'impacts vise à montrer l'optimisation permise par le parti pris du projet par rapport aux études pré-opérationnelles. Dans le cadre des études en cours, les modalités de mise en œuvre de la passerelle sont en cours de précision afin de limiter les terrassements nécessaires sous et autour de cet ouvrage.

V1 / RN2, 3.4 : Les matériaux prévus seront traités contre la rouille.

Le revêtement de la passerelle s'inscrira dans la continuité des revêtements des cheminements du futur quartier et dans le respect des réglementations PMR.

L'ensemble du mobilier urbain et des éléments mis en place seront adaptés à un usage en extérieur et validé par les services gestionnaires de la collectivité avant pose.

RN2, 3.5 : La passerelle fait l'objet d'études spécifiques et notamment de calculs de résonnance sous contrainte de circulation. Les hypothèses vibratoires prises en considération sont une passerelle de classe 3 avec un confort moyen recherché à la marche.

RN2, 3.6 : Une attention particulière envers la préservation des arbres existants a conduit au choix de l'emplacement de la passerelle et au choix technique constructif pour permettre une mise en œuvre sans dénaturer les sujets existants. Des éléments de protections qualitatifs seront mis en place avant intervention et jusqu'à réception définitive de l'ouvrage.

7-6-5 Allée Camille Desmoulin

V1 – M et Mme LEZIN et V7 – Anonymes le 30 avril

La circulation dans cette allée est difficile car trop étroite, notamment parce que certains riverains n'entretiennent pas leur haies.

Cette allée est un lien important entre les nouvelles constructions et le centre commercial, il faut la réaménager.

RN2 – M PINSON

« Réf : PA 14a, page 19/51, fig. 7 : Description des caractéristiques du projet. Liaisons piétonnes.

1- La liaison piétonne/mail de Thorigny : l'allée Camille Desmoulin qui relie le centre commercial et les nouvelles habitations du merlon est inscrite comme faisant partie du périmètre de l'opération :

- Est-il projeté de l'aménager ? (sans élargissement en gardant telles quelles les limites des propriétés riveraines) ;

- Est-il projeté de l'élargir comme cela avait été évoqué par la municipalité lors de la visioconférence de présentation du projet aux habitants pendant la COVID ?

Si oui, selon quelles modalités ?

2- Escalier sur le merlon. Rien n'est prévu pour les poussettes et les chariots de courses dans ce secteur. Les clients du centre commercial et les familles avec enfants doivent-ils emprunter la passerelle PMR dans un sens, et revenir par le bas du merlon pour emprunter l'allée Camille Desmoulin ? Une descente spécifique comme alternative d'usage à cet escalier doit être mise en place. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le projet d'aménagement comprend uniquement la réfection du revêtement de sol de l'allée Camille Desmoulins dans sa largeur actuelle, sans aucun élargissement prévu.

De plus, agrandir ce passage relèverait de tènements privés à acquérir.

Le sujet des itinéraires est déjà traité au point Allée de la « Petite reine » du présent document.

V7 – Anonymes le 30 avril

Le creusement d'un souterrain pour aller vers Courcouronnes centre via l'allée Camille Desmoulin, serait fort utile.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Pour des raisons de sécurité, les souterrains ne sont plus réalisés sauf si nécessité absolue.

Le projet prévoit bien de créer une continuité piétonne dans l'axe de l'Allée Camille Desmoulins avec l'aménagement de deux escaliers qualitatifs.

En revanche, une continuité de plain-pied via un souterrain n'est pas envisagée pour des raisons environnementales : un tel ouvrage induirait l'abattage de nombreux arbres et générerait de fortes nuisances en phase chantier.

Les itinéraires conformes aux normes PMR sont rappelés au point Allée de la « Petite reine » du présent document.

V1 : M et Mme LEZIN :

L'allée Camille Desmoulin qui permet de se rendre au centre commercial est trop étroite.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le projet d'aménagement comprend uniquement la réfection du revêtement de sol de l'allée Camille Desmoulins dans sa largeur actuelle, sans aucun élargissement prévu.

De plus, agrandir ce passage relèverait de tènements privés à acquérir.

7-7 Entrée des immeubles

V1 : M et Mme LEZIN

Il conviendra de veiller à ce que l'emplacement des entrées des nouveaux immeubles facilite la circulation piétonnière, cyclable et automobile.

RN1 - M et Mme JPHL

« Une interrogation porte sur l'entrée des immeubles :

- entrée piétonne côté avenue ou côté merlon ?

- entrée véhicules : peut-être être déportée vers l'intérieur des différents terrains afin d'éviter les embouteillages sur l'avenue à l'heure des retours à la maison ? Quatre entrées de parkings en sous-sol dont une très près du feu nécessite de limiter le temps d'arrêt sur l'avenue. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Pour les automobilistes, les accès aux logements se feront uniquement via les trois cours urbaines aménagées le long du boulevard.

Les piétons et les vélos pourront accéder aux logements via ces cours mais également via la nouvelle allée de la « Petite reine » (côté merlon).

Les cours urbaines seront aménagées de manière à sécuriser les différents flux.

7-8 Hauteur des constructions

RN1 : M et Mme LEZIN

« Suggestion : Matérialiser par quelques poteaux les hauteurs minimales et maximales (12-15 et 16 mètres) pour que les riverains aient conscience du risque de vue plongeante, en particulier dans les zones du merlon les plus basses. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

SO

V1 – M et Mme LEZIN et V6 – M et Mme BARRE

Inquiétudes quant à la « covisibilité » entre les habitants des pavillons actuels et ceux des nouveaux logements depuis les logements, mais aussi depuis le chemin de la Crête qui va longer la butte en création.

Il sera peut-être nécessaire d'installer de « brise-vues » dans les appartements, côté chemin de la « Petite reine ».

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La canopée existante conservée sera confortée par des plantations complémentaires (cf. point Arbres du présent document).

Précision : il n'est pas prévu de créer une nouvelle butte mais bien de conserver le merlon existant.

7-9 Emplacement des immeubles

MRAE :

- Réaliser une analyse de l'insertion paysagère du parti d'aménagement du projet, en s'appuyant sur des vues avant et après réalisation du projet depuis les principaux points proches et lointains, y compris à hauteur d'homme ;
- Justifier le parti d'aménagement de l'espace de transition entre les bâtiments de logements et le boulevard urbain, notamment au regard de ses conséquences en termes d'utilisation des sols et du potentiel de mutabilité des logements au rez-de-chaussée.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La SPLA – IN a produit des photographies et des croquis présentant l'insertion paysagère du parti d'aménagement du projet.

Observation du commissaire enquêteur :

Il convient de s'interroger sur la figure 18, page 29/56 du mémoire en réponse qui fait apparaître un immeuble de cinq niveaux en plus des deux niveaux de parking.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

La figure 18 est une coupe de principe qui représente une hypothèse d'implantation du bâti au droit des lots D ou E. Elle a pour but d'expliquer les enjeux suivants :

- La hauteur du merlon existant sera exploitée pour intégrer les places de stationnement, ce qui permet d'éloigner les logements du boulevard ;
- Le couvert arboré préservé et conforté sur le merlon permettra de limiter la co-visibilité.

Les nouvelles constructions devront respecter les hauteurs maximales prévues par la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes, à savoir :

2. La hauteur des constructions**Définition :**

La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant travaux jusqu'au sommet du bâtiment (point le plus haut) ouvrages et autres superstructures compris.

Règles générales :

La hauteur maximale des constructions est fixée à :

~~— Pour les constructions sur le boulevard :~~

- En cas de toiture à pente : 12 m à l'égout et ~~15~~ 16 m au faitage
- En cas de toiture terrasse : 15 m au point le plus haut de la construction avec un dernier niveau qui doit être en retrait de 1,5m minimum par rapport ~~à l'ensemble des façades à deux~~ **façades au moins.**

~~— Pour les constructions situées en vis-à-vis du Merlon, 6 m à l'égout et 9m au faitage ou 7 m à l'acrotère.~~**Règle particulière :**

La hauteur maximale des bâtiments annexes est fixée à 3 m à l'égout et 4,5m au faitage.

V1 : M et Mme LEZIN :

Il conviendrait de reculer la limite du bâtiment A (au droit du feu tricolore) afin de disposer d'une zone de servitudes plus importante et d'éloigner les logements du carrefour.

RN1 – M et Mme JPHL

« Lors des ateliers, il avait été demandé de manière claire qu'il n'y ait pas de construction au droit des feux du Traité de Rome, ce qui est noté dans le relevé.

Or, dans les dessins présentés (pas forcément très récents), on voit toujours une emprise près des feux. Pourquoi créer de toutes pièces la médiocrité d'un habitat en voulant installer des locataires au ras du carrefour, de la pollution, du bruit ?

Il est demandé que l'immeuble le plus près des feux soit reculé de plusieurs mètres, au-delà des arbres récemment plantés en bordure de la voie piétonne qui traverse le carrefour. »

(croquis joint)

RN2 : M PINSON

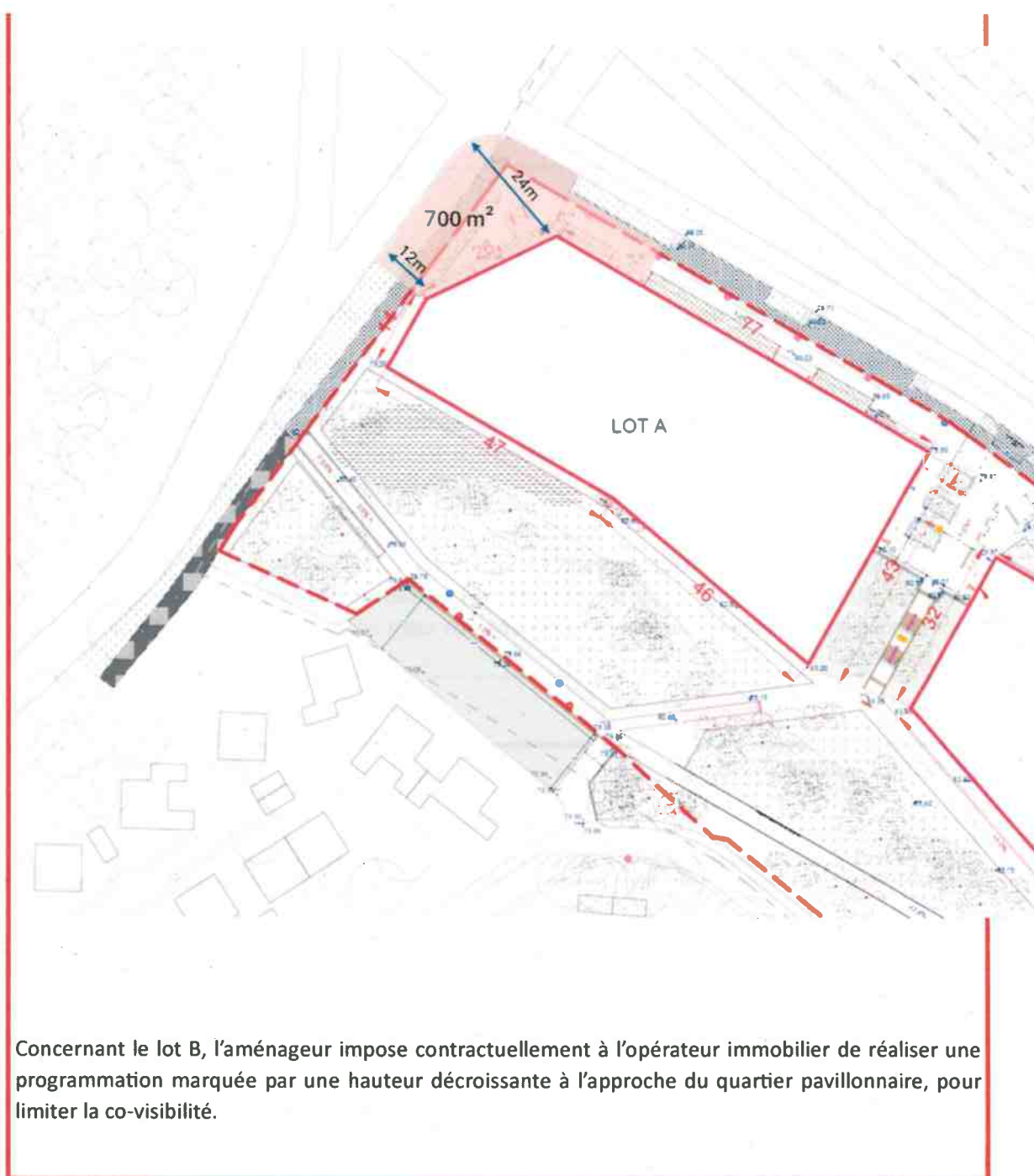
« Le lot A implanté près du carrefour reste trop rapproché de celui-ci. Sa proximité et sa hauteur vont totalement dénaturer la physionomie du quartier. Il serait nécessaire d'implanter un rideau d'arbres entre le lot A et l'avenue de la Garenne. (à la fois masque de verdure, isolation phonique et action préventive contre le dérèglement climatique !)

La partie Est du lot B en haut de la passerelle déborde sur le lot Z et est trop proche des habitations en contrebas. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La distance entre la limite du lot A et la chaussée de l'avenue Pierre Bérégovoy est comprise entre 12 et 24 mètres.

Une demande de recul du bâti par rapport au carrefour a en effet été formulée lors des événements de concertation de fin 2020. Le projet en a tenu compte par la création d'une placette publique d'environ 700m² grâce au recul du bâtiment à l'angle Nord-Ouest du lot A, schématisé ci-dessous :



7-10 Mode de chauffage

MRAE :

- Fixer des objectifs de performances environnementales et des prescriptions en matière d'approvisionnement énergétique du bâti que les promoteurs de chaque lot devront mettre en œuvre ;
- réaliser un bilan des émissions de gaz à effet de serre engendrées par la réalisation et l'exploitation du projet sur l'ensemble de son cycle de vie, et prévoir des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation, adaptées en conséquence - compléter l'étude d'impact par une analyse des conditions d'utilisation de la chaleur fatale émise par le datacenter situé à proximité (2,5 km) et ajouter dans les dispositions du PLU la prise en compte de cette énergie pour tout programme de plusieurs dizaines de logements ;
- à la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, d'élaborer une stratégie visant à récupérer la chaleur fatale des datacenters existants ou en cours de développement et des nombreux projets annoncés sur son territoire afin que cette quantité considérable d'énergie ne soit pas gaspillée.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La SPLA – IN a exposé ses exigences de qualité envers les opérateurs immobiliers.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

RN1 : M et Mme LEZIN

« Mode de chauffage : il est stipulé dans le document MAER qu'un chauffage bois est envisagé. Ce mode de chauffage dégage des particules fines et extra-fines et fait l'objet au niveau européen d'études sur de nouvelles normes très strictes, pénalisantes pour le chauffage bois, qui augmenteraient le coût des appareils ; d'autre part, il n'y a pas d'aides du Fonds Air-bois en Île-de-France. Le volume des pellets à stocker serait aussi énorme pour l'ensemble des immeubles. Est-ce que ce procédé de chauffage est encore pertinent ?

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Des études ont-elles été conduites pour envisager :

- le raccordement à la production d'énergie de la déchetterie ?
- le raccordement à la production d'énergie des big-data de Lisses ?
- le raccordement à la géothermie ?

Dans tous les cas, les travaux représentent des coûts très élevés.

Pour l'information du citoyen lambda, quels sont les investisseurs qui viennent en complément des finances engagées par les collectivités ? Les constructeurs sont-ils partie prenante de la dépense ?

Un chauffage par pompe à chaleur serait-il pertinent ?

Si oui, il nécessiterait le recours à un acousticien pour gérer le bruit des pompes à chaleur.

En effet, coincées entre le merlon et les immeubles, le risque de pollution sonore n'est pas négligeable. »

V6 : M et Mme BARRE

Il va falloir prévoir un espace pour la livraison des pellets si une solution de chauffage au bois est retenue pour les nouveaux bâtiments.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Le raccordement au Réseau de Chaleur Urbain d'Évry-Courcouronnes a été étudié mais il n'est pas envisageable car il nécessiterait une extension trop coûteuse pour le territoire (avec la traversée de l'autoroute A6).

L'alimentation des logements du projet Bois Briard par la chaleur fatale émise par le datacenter de Lisses n'est pas envisageable puisqu'il alimentera déjà le futur Réseau de Chaleur Urbain qui sera principalement créé sur Corbeil-Essonnes.

La géothermie est une hypothèse à l'étude, parmi d'autres.

RN2 – M PINSON

« En matière énergétique il est primordial que les bâtiments soient aussi proches que possible de l'autonomie.

Les énergies renouvelables doivent être au centre des préoccupations.

On se doit d'avoir recours aux innovations les plus récentes telles que les pompes à chaleur économiques d'usage et silencieuses utilisant le principe de la thermo acoustique. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Les programmes immobiliers seront certifiés NF Habitat HQE niveau Excellent, ce qui induit des performances environnementales élevées en matière thermique, acoustique, de luminosité naturelle, d'économie de charges, de qualité de l'air intérieur, de fonctionnalité, de sécurité et de respect de l'environnement.

Ils devront également obtenir le label bâtiment biosourcé niveau 1 minimum.

Des exigences relatives au confort d'été, aux îlots de fraîcheur et à la biodiversité sont également fixées par l'aménageur.

En matière d'approvisionnement énergétique, la prescription est de développer une solution à énergie renouvelable locale (géothermie de surface, solaire, éolien de toiture, géocooling...) de manière à réduire d'au moins 10 % la consommation en énergie primaire non renouvelable des programmes.

7-11 Qualité de vie des logements et services

MRAE :

- Mener une nouvelle campagne de mesures sur site de la qualité de l'air pendant des périodes représentatives puis effectuer sur cette base de nouvelles modélisations ;
- définir, sur la base de ces nouvelles modélisations, des mesures suffisamment prescriptives qui permettront d'éviter, ou à défaut de réduire significativement, l'exposition des futurs habitants à une qualité de l'air dégradée au regard des valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2021 pour caractériser l'effet néfaste de la pollution de l'air sur la santé humaine

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Pour prendre en compte la mise en service du tramway T12 et l'évolution potentielle du trafic sur le boulevard urbain, une nouvelle campagne de mesures de la qualité de l'air a été effectuée du 7 au 21 février 2025.

Il ressort de cette étude que la qualité de l'air s'améliore et que les résultats sont inférieurs aux maximums fixés par la réglementation.

Il apparaît cependant que la pollution atmosphérique émise par le trafic routier est importante.

Observations du commissaire enquêteur :

La réponse de la SPLA – IN donne peu de comparaisons avec les seuils critiques définis par la réglementation. De fait, il est difficile de s'assurer que celle-ci est bien respectée.

Les mesures proposées par la SPLA – IN pour réduire l'exposition des habitants à la pollution atmosphérique générée par le trafic routier sont peu convaincantes :

- limiter la vitesse, alors que celle-ci est déjà limitée à 30 km/h et que l'observation du trafic montre que la quasi-totalité des automobilistes circulent à une vitesse très supérieure sans qu'aucune action ne soit entreprise pour faire respecter la limitation ;
- favoriser les modes de circulation apaisée : il existe déjà des axes de circulation douce et le projet ne prévoit ni de les améliorer ni de les accroître ;
- valoriser les transports publics : aucune précision n'est donnée à ce sujet ;
- éloigner les populations vulnérables des axes routiers par des obstacles végétalisés ; il conviendrait que ce type de solution soit précisé et surtout, qu'il soit rendu obligatoire.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :Réponses du bureau d'études SCE :

Les valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en 2021 sont des valeurs cibles qui ne permettent pas de caractériser l'exposition des populations en milieu urbanisé actuellement. A titre d'exemple, la moyenne annuelle en NO₂ des stations de mesures Airparif en fond urbain est de 18,6 µg/m³ en 2024 et dépasse donc largement la recommandation OMS (10 µg/m³).

Ces valeurs cibles servent d'orientation pour établir des valeurs réglementaires et, à ce titre, ont été utilisées par le Parlement Européen pour réviser la directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024). Ces valeurs devraient prochainement être traduites en droit français avec les seuils suivants à atteindre au 1er janvier 2030 :

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Polluant	Recommandations OMS ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Valeurs réglementaires actuelles ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Valeurs réglementaires 2030 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
NO ₂	10	40	20

Le tableau ci-dessous présente les résultats des mesures NO₂ sur le site du projet. Les valeurs réglementaires actuelles, fixées à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, sont respectées.

Points de mesure	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
Typologie de mesure	F	T	T	F	F	T	T	T	F
Concentrations NO ₂ brutes en 2025 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	26.1	39.7	31.2	23.0	24.4	28.7	30.5	29.6	22.2
Concentrations NO ₂ recalées* en 2025 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	21.3	34.5	27.1	18.7	19.9	25.0	26.5	25.7	18.1
Concentrations NO ₂ en 2019 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	26.2	42.6	45.5	27.7	25.7	30.4	38.6	36.6	22.9
Ecart 2025/2019 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	-4.9	-8.0	-18.4	-9.0	-5.7	-5.4	-12.0	-10.8	-4.8

*Concentrations recalées par rapport au ratio « moyenne campagne » / « moyenne annuelle n-1 » des stations Airparif de trafic (RN20 Montlhéry) et de fond (Evry) les plus proches du projet

Dans l'hypothèse où des mesures seraient de nouveau effectuées en 2030, avec l'amélioration du parc automobile, l'augmentation des mobilités douces et l'utilisation des transports en commun, les concentrations en NO₂ seraient très probablement en diminution par rapport à la campagne de mesures 2025 et en cohérence avec les valeurs réglementaires fixées en 2030.

Les mesures présentées dans la réponse à la MRAE pour réduire l'exposition des habitants à la pollution atmosphérique sont, pour la plupart, des mesures qui ont été prises en amont de la conception du projet d'aménagement :

- Concernant la vitesse des automobilistes, voir le point Sécurité du présent document.
- Concernant les transports publics, la desserte du quartier par deux stations du Tram T12 va nécessairement accompagner la baisse des flux automobiles sur le boulevard urbain. En outre, l'opération d'aménagement ne vient créer aucun stationnement véhicule public (le nouveau boulevard urbain livré fin 2018 présente déjà une offre de 62 places longitudinales réparties sur environ 800 mètres linéaires). Un effort est consenti aux modes doux avec la pose de 47 arceaux vélos sur l'espace public, permettant le stationnement simultané de 94 cycles. Des lignes de bus sont également existantes à proximité du projet.
- Concernant les modes de circulation apaisée grâce au projet, voir le point Circulation piétonnière du présent document.
- Concernant les obstacles végétalisés, il s'agit des talus végétalisés à réaliser le long du boulevard au droit des lots C, D et E. Ils permettent de mettre les logements à distance du trafic. Ces dispositifs seront réalisés, soit par l'aménageur, soit par les opérateurs immobiliers au travers l'obligation contractuelle du respect du cahier des prescriptions architecturales urbaines paysagères et environnementales (CPAUPÉ) et des fiches de lot.

MRAE :

Réaliser :

- de nouveaux prélèvements des eaux souterraines pour mieux caractériser la contamination de la nappe des Calcaires de Brie ;
- un plan de gestion des sols pollués, ainsi qu'une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) afin de démontrer que l'état du site est compatible avec les usages projetés.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Un diagnostic a été réalisé en 2020, puis en 2021. Ces analyses ont fait apparaître une pollution par hydrocarbure mais sur une zone qui ne concerne pas les projets d'habitation.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

SO

RN1 : M et Mme LEZIN :

« Afin de ne pas reproduire la mauvaise qualité du projet du bois de la Garenne, consternant par la médiocrité des surfaces des logements (même pas un placard...), le projet Bois-Briard peut-il être plus exigeant vis-à-vis des promoteurs immobiliers : demander que les logements aient des surfaces correctes, des véritables rangements et pas des espaces inclus dans les surfaces habitables... »

Ce point qui paraît anecdotique peut être illustré en regardant des immeubles récents : s'il y a balcon, ce dernier est rempli de tout, à défaut d'espace de stockage ou de rangement, contribuant à déprécier très largement l'habitat collectif.

Pourrait-on également demander aux copropriétés d'interdire les brise-vues ajoutés par les locataires ou propriétaires ? Un arrêté municipal serait-il envisageable ?

Ou à tout le moins demander aux constructeurs de créer des balcons avec une rambarde effectivement brise-vue, mais esthétique et peut-être plus haute. Ce sera surtout vrai pour les chambres côté merlon, où des promeneurs pourront s'inviter au regard dans les logements... »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'aménageur impose aux opérateurs immobiliers un socle d'exigences approuvé par la communauté d'Agglomération Grand Paris Sud et la Ville d'Évry-Courcouronnes. Ce socle d'exigences reprend notamment 8 des 10 recommandations du rapport Girometti-Leclercq sur la qualité d'usage du logement. Les principaux sujets d'attention sont effectivement la surface habitable, les espaces extérieurs et les placards.

Tout comme les prescriptions urbaines, paysagères et environnementales, ces sujets font l'objet d'ateliers de travail avec les opérateurs immobiliers dès le démarrage de la conception des programmes.

En outre, chaque opérateur immobilier doit réaliser un prototype de façade en amont de la livraison de son programme pour valider les matériaux avec l'aménageur, l'urbaniste coordonnateur, la communauté d'Agglomération Grand Paris Sud et la Ville d'Évry-Courcouronnes. Une attention particulière sera portée aux garde-corps dans ce cadre.

V4 : M et Mme LEZIN, M CHARVAGNET et une autre personne

Les fenêtres, des appartements qui vont être construits, donneront sur les arbres et seront probablement très sombres et souffriront de beaucoup d'humidité.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La nécessité d'éloigner les nouveaux bâtiments des arbres conservés a été prise en compte dans la conception du projet.

7-12 Zone dédiée aux activités tertiaires

MRAE :

- Présenter les différentes alternatives étudiées pour l'aménagement du lot T (activités tertiaires) ;
- justifier, sur la base du diagnostic des zones d'activité économique existantes à l'échelle de l'EPCI, la nécessité de créer 20 000 m² d'activités tertiaires en prolongement de la zone d'activité existante de Saint-Guénauld, au regard des incidences environnementales et sanitaires engendrées.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Il s'agit d'un espace stratégique pour achever la requalification de l'entrée de la ville d'Évry.

Le parc d'activité de Saint Guénault est en perte d'attractivité car l'offre existante est vétuste.

La mise en service du tramway T12 et la requalification des espaces voisins amélioreront le cadre de vie de la zone. Les emplois seront accessibles par les transports en commun et les transports en mode doux.

Observation du commissaire enquêteur :

La réponse de la SPLA-IN constitue une excellente justification du projet, mais ne répond pas à la demande de la MRAE de présenter les différentes alternatives ni de justifier le projet au regard des incidences environnementales et sanitaires engendrées.

Nouveaux commentaires de la SPLA – IN :

Le parc d'activités de Saint-Guénault se situe dans un contexte de mutation urbaine et économique. Structurée pour accueillir des entreprises à vocation industrielle et d'activités mixtes (en dehors du patrimoine tertiaire du groupe Carrefour), la zone bénéficie d'une attractivité nouvelle avec l'arrivée du Tramway T12.

L'attractivité du parc s'est traduite par des acquisitions récentes sur la zone pour l'installation de nouvelles entreprises, au-delà du projet public d'accueil des services de la police municipale d'Évry-Courcouronnes :

- l'entreprise Zoomlion, groupe allemand, s'y est implantée en 2024 ;
- le groupe OZDEMIR spécialisé dans la construction a acquis en 2022 un site pour y installer son siège ;
- le groupe TAS PROMOTION y a acheté une emprise pour y bâtir un nouveau siège social.

De même, des sites sous-utilisés ont été repris ou sont en passe de l'être. A titre d'exemple, au 6 de la rue Jean Mermoz, un bâtiment a été acquis par un investisseur pour une rénovation lourde permettant la prise à bail d'une filiale du groupe Vinci et d'une division du groupement des Mousquetaires.

Ces exemples témoignent d'une forme d'attractivité du parc d'activités de St-Guénault, pour lequel l'agglomération a engagé une étude visant à la requalification de ses espaces publics.

Un récente étude de l'agglomération indique que le taux de vacance à l'échelle du parc est de moins de 10% des surfaces développées, soit un ratio moyen pour les zones d'activités d'Île-de-France. La vacance constatée pour certains sites résulte pour partie de projets d'investisseurs non réalisés dans un contexte où le marché immobilier est ralenti.

Au-delà du parc d'activités de St-Guénault, les autres zones économiques en proximité indiquent un bon niveau d'utilisation des bâtiments à vocation économique.

- Les surfaces tertiaires, sur le parc d'activités du Bois Briard (à l'Est de la ferme du Bois Briard), font l'objet de rénovation et accueillent de nouvelles entreprises.

- Encore plus à l'Est, le cas du parc privé Mosaïc Parc (Évry-Park), partagé entre les communes de Lisses et d'Évry-Courcouronnes, se révèle spécifique avec une nécessaire rénovation du patrimoine bâti porté par un nouvel investisseur. Là encore, l'étude récente de l'agglomération indique un taux de vacance inférieur à 5,5 %.

- Enfin, plus au Nord, le parc du Bois de l'Epine à Ris-Orangis présente une vocation industrielle plus affirmée avec un taux de vacance très limité (principalement sur des sites transformés pour l'accueil d'activités de loisirs, dont la pérennité a été impactée par la crise sanitaire).

Ces situations globales sont constatées lors d'une phase d'étude des zones d'activités en 2023. Des situations plus récentes peuvent venir nuancer ce constat sans toutefois remettre en cause un constat global que ces zones d'activités, bien qu'anciennes et perçues comme vétustes, restent porteuses d'une attractivité.

Aussi, la programmation économique du projet d'aménagement du Bois Briard a vocation à renforcer cette attractivité par la création de surfaces d'accueil d'activités économiques et d'emplois en pied de station du Tram T12, créant une nouvelle entrée vers le parc d'activités.

L'enjeu est double avec un soutien à l'activité économique d'une part et, d'autre part, une recherche de cohérence urbaine au pied du tramway.

RN4 - M MONIER :

« Concernant la zone tertiaire de 20 000 m² adossée au tramway, ajoutée au projet de base tel que figurant dans le PLU de Courcouronnes [...]

Ce site dispose d'une qualité paysagère, avec la présence de grands conifères. Serait-il possible d'envisager une protection particulière de ce site et sa conservation, dans le cadre du projet d'aménagement de la parcelle ? »

« [...] De plus, l'opportunité de créer une zone de 20 000 m² en sus du projet d'origine, est justifiée par le porteur de projet, en réponse à la recommandation n°5 de la MRAE et le besoin d'étayer ce point : « Le parc d'activités Saint-Guénault est en perte d'attractivité car l'offre existante de locaux mixtes et de bureaux est vétuste. Afin de répondre aux besoins des acteurs économiques, le territoire doit y promouvoir un renouvellement de l'offre immobilière. A ce stade, la réflexion sur la densification a permis d'implanter les services de la police municipale au sein du parc mais pas de créer de nouvelles opportunités économiques ».

Cette position semble insuffisante pour justifier l'opportunité d'une telle zone. Les études économiques ne sont pas communiquées, et le porteur de projet [ne justifie] qu'un seul équipement nouveau dans la zone d'activités, en l'occurrence le déplacement d'un service municipal. Le dossier devrait être accompagné d'un vrai état des lieux de la zone Saint-Guenault, comme les autres [zones] proches (Bois Briard, Petite Montagne, Bois de l'Epine), en particulier les locaux vides et ceux [qui sont] vétustes.

Il serait pertinent de faire réaliser par le porteur de projet une réelle étude économique sur le potentiel de ce secteur. Des projets de commerce pourraient-ils voir le jour ? Si oui, quelle cohérence avec l'existant, notamment le centre commercial de Thorigny, aujourd'hui fermé, mais appelé à être reconstruit à moyen terme ? »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Il est précisé que le PLU en vigueur, via l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur Bois Briard, prévoit déjà la possibilité de développer des activités économiques en continuité de l'actuelle zone d'activités Saint-Guenault.

La réponse précédente répond aux remarques concernant l'activité économique.

En matière de commerces, une étude a été lancée en juillet 2017 sur le territoire de la Porte Sud du Grand Paris en vue d'élaborer une stratégie commerciale. Les préconisations pour une régulation et une maîtrise du développement des surfaces commerciales sont reprises dans la Charte de stratégie commerciale signée en août 2019 avec l'Etat. A l'échelle des projets de dimension locale : il s'agit d'orienter les commerces répondant à des besoins quotidiens, en particulier les commerces alimentaires, vers les centralités urbaines donc vers les polarités commerciales de proximité existantes.

Cette Charte préfigure le volet commercial du SCOT : le DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique), arrêté en décembre 2024 et en cours d'approbation.

Le DAACL s'inscrit dans la continuité du travail engagé (diminution des m² autorisés, inciter à la restructuration d'ensemble commerciaux, d'espaces en perte de vitesse et soutenir/conforter des dispositifs en cours Action Cœur de Ville ou Petites Villes de demain) tout en tenant compte des armatures commerciales, des besoins, des attentes et des niveaux d'intervention différents au sein des villes de Grand Paris Sud, mais aussi des grandes tendances nationales qui impactent les modes d'achat et les formats de commerces.

A l'échelle des projets de dimension locale, l'objectif est de conforter tous les secteurs de centralité du territoire, en fléchant de façon privilégiée toutes les fonctions et activités vers ces centralités.

Le DAACL a une portée prescriptive : les PLU devront se mettre en compatibilité dès l'approbation du SCoT.

Le secteur du Bois Briard n'a pas été identifié comme une centralité sur la commune d'Évry-Courcouronnes, c'est pourquoi les implantations commerciales devront être orientées vers la polarité commerciale de Thorigny qui fait par ailleurs l'objet d'un projet de reconstruction/restructuration suite à l'incendie de septembre 2024.

RN1 – M et Mme LEZIN

« Il est indiqué que 20 000 m² de surfaces tertiaires sont prévus au carrefour Paul-Delouvrier.

Cette partie de l'ancien échangeur sera-t-elle laissée à hauteur actuelle (celle du panneau de signalisation restant et des arbres) ? Ces derniers pourront-ils être sauvegardés dans le projet de construction ?

Quels types de commerces et entreprises pensez-vous installer ?

Au-delà des bureaux, des commerces de proximité seraient-ils envisagés, ou leur concentration serait-elle conservée à Thorigny ?

La zone économique n'a-t-elle pas déjà de nombreux locaux vides ? »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Il est précisé que la demande d'autorisation d'urbanisme en cours d'instruction ne concerne pas les aménagements futurs prévus à l'Ouest du carrefour Delouvrier ; ils sont évoqués dans les différents dossiers car l'étude d'impacts se doit de traiter l'opération d'ensemble.

A ce stade, le projet en cours de conception pour cette zone prévoit de conserver la topographie et les arbres.

Comme expliqué ci-dessus, le secteur Bois Briard n'a pas vocation à accueillir des commerces car ces derniers restent ciblés sur Thorigny.

7-13 Œuvre d'art**V1 et RN1 : M et Mme LEZIN :**

« L'idée est venue de marquer cette nouvelle entrée de ville par un geste artistique.

Au moindre coût, pourrait-on déplacer la Mappemonde de Luis Molinari qui est près de la ferme du Bois-Briard et l'installer sur l'une des buttes dans le virage du carrefour Paul-Delouvrier, au bout du nouveau parc ? Bien visible, elle soulignerait le caractère cosmopolite de la ville et rappellerait que la République est l'affaire de tous.

Penser à la nettoyer dans le même temps pour lui redonner son lustre !

Au plus cher, un concours national ou régional pourrait être lancé, mais est-ce pertinent à l'heure des restrictions dans le domaine de la culture ? »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

SO

7-14 Equipements et services de proximité

7-14-1 Ecoles

V2 :

Les personnes rencontrées au cours de de la permanence du 25 avril ont déclaré que les écoles du secteur étaient saturées et ne pourraient pas recevoir d'élèves supplémentaires.

RN1 : M et Mme LEZIN

« Quelles incidences sur l'école Jules-Ferry et Paul-Bert ?

Il est trop tôt pour anticiper sur les effectifs, en particulier ceux de Jules Ferry directement concernés par les nouvelles constructions, mais des solutions ont-elles déjà été évoquées : classes mobiles, réfection de l'école élémentaire, reconstruction ? Ce peut être un argument de vente, à savoir que l'école de proximité peut accueillir les nouveaux élèves sans difficulté. »

RN4 - M MONIER :

« Etant précisé au sein de détails du projet de lotissement, que l'un des objectifs est d'« accueillir de nouveaux habitants et de diversifier l'offre de logements : proposer une offre attractive, destinée en priorité à de jeunes ménages », le sujet des services de proximité, à commencer par ceux de l'éducation et la petite enfance, ne sont que trop peu abordés et précisés.

Le dossier ne vaudrait-il pas d'être agrémenté d'un point complet sur les estimations en matière scolaire, au regard des effectifs aux écoles Jules Ferry et Paul Bert, et en tenant compte de l'autre projet de lotissement du secteur, le domaine de la Garenne avec 150 logements, qu'en est-il aussi du collège Paul Fort proche, sachant qu'il a intégré récemment plus d'enfants suite à une révision de la carte scolaire ? La même question se pose en matière de petite enfance, compte tenu de la priorité donnée aux « jeunes ménages. » sur les futurs lotissements. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Pour les opérations Bois Briard (346 logements) et de la rue du Bois de l'entre-deux (150 logements), l'école élémentaire Ferry, qui est l'école du quartier, est en capacité aujourd'hui et aux échéances de livraison des dits programmes, d'accueillir les enfants qui y résideront.

En élémentaire, l'école dispose de 5 salles de classes disponibles (soit l'équivalent maximum de 135 enfants) pour 83 enfants attendus sur les deux opérations cumulées.

En maternelle, l'école dispose de 3 salles de classe (soit l'équivalent de 90 enfants maximum) pour 62 enfants attendus sur les deux opérations cumulées.

Enfin, une opération de modification des périmètres scolaires entre les deux écoles peut permettre de basculer quelques enfants de Ferry sur Paul Bert à termes, libérant ainsi un peu plus de capacité sur la première école.

7-14-2 Centre commercial

RN1 : M et Mme LEZIN

« Centre commercial : une supérette libre-service ?

Le centre commercial, aussi petit et vétuste était-il, constituait un espace important pour le quartier et un élément positif pour la vente.

Le calendrier actualisé par la mairie en avril prévoit la destruction du centre d'ici la fin de l'été 2025.

La reconstruction du centre et la construction des lotissements et immeubles s'achèveront à peu près dans la même période, d'ici 3 à 5 ans.

Dans l'attente, serait-il possible d'installer une supérette en libre-service, selon le modèle de ce qui se fait dans les campagnes ? Sur la place ou côté parking, elle permettrait de fidéliser la clientèle du quartier qui a déjà largement pris d'autres habitudes, ce qui est dommage pour les commerces futurs.

Soutenir le marché hebdomadaire est une mission qu'un certain nombre d'habitants se donne, mais les limites de l'exercice sont financières...

Une épicerie permettrait de redonner un peu de vie à cet espace et de faire venir du monde, en particulier à la sortie des écoles...

On ne parle même pas de la pharmacie, phare indispensable dans ce quartier vieillissant et par ailleurs en cours de rajeunissement.

Nous en profitons pour remarquer le travail exceptionnel de la MJC, qui par sa présence et sa vitalité concentre les énergies des jeunes et des moins jeunes du quartier, comme elle l'a toujours fait, mais de manière particulièrement sensible en ce moment.

Un agrandissement de la MJC sera-t-il à l'ordre du jour des investissements dans les années à venir ? »

RN4 - M MONIER :

« En matière de commerce, les dernières actualités – incendie et destruction du centre commercial de Thorigny – pose le sujet du besoin de mettre à jour les éléments de l'enquête publique, au regard notamment du fait que certains services essentiels n'ont pas redémarré, telle la pharmacie. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Il est prévu de maintenir des commerces de proximité au niveau de Thorigny. Des échanges ont lieu avec la pharmacie afin de la réimplanter le plus rapidement possible.

V1 : M et Mme LEZIN :

L'implantation d'une aire de jeux sur le merlon pourrait attirer des noctambules qui la transformeraient en zone de débauche, génératrice de bruits la nuit.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'aire de jeux ne sera pas équipée en éclairage public de manière à éviter les regroupements la nuit.

7-15 Toilettes sur le parc de Bois Briard

RN1 : M et Mme LEZIN

« Lors d'un atelier il a été suggéré que les toilettes soient installées dans le nouveau parc de Bois Briard. La réponse a été claire : elles sont instantanément dégradées, donc il n'y en aura pas sur le nouveau parc.

Ceci est dommage car c'est inciter les personnes à utiliser comme sanitaires les bosquets comme c'est le cas aujourd'hui au parc du lac ou au parc des Coquibus.

Ne peut-on tester, quand toute la nouvelle population sera installée, des toilettes écologiques ? »

V6 : M et Mme BARRE

Il est à déplorer l'absence de toilettes publiques dans tout le secteur. Ceux qui existent sont laissés à l'abandon, sans aucun entretien.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'installation de toilettes dans le parc de la ferme n'est pas prévue car cela induirait un budget d'entretien non négligeable, sans compter les actes de vandalisme sur ce type de matériel.

Au sein du parc du Lac, les agents des espaces verts n'ont jamais fait état d'incivilités de type utilisation des espaces verts comme lieu d'aisance.

7-16 Espace naturel de la zone « Bois Guénault »

RN1 – M et Mme LEZIN :

« Le long de l'Ecoute s'il pleut, la zone de St Guénault bénéficie d'un ensemble d'espaces verts conséquents, bien agréables à fréquenter, mais totalement méconnus des habitants du secteur. La proximité des nouveaux bâtiments pourrait être l'occasion de donner une nouvelle vie à cet espace.

Pourriez-vous faire une information sur les points suivants :

- Qui est propriétaire de ces surfaces ?

- Qui en assure l'entretien ?

- Si la ville en est propriétaire, pourrait-on valoriser cet espace par la remise en état des cheminements et l'installation de jeux pour les enfants et les sportifs ? Il y aurait ainsi deux espaces d'activité pour les résidents et les salariés du secteur, et cela pourrait, dans l'idéal, empêcher l'occupation induite par les gens du voyage. Et peut-être faire revenir les pêcheurs ? »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La communauté d'agglomération est propriétaire des parcelles cadastrées AI 63 et AI 80.

Une réflexion sur la requalification de cet espace vert et son aménagement est en cours afin qu'il puisse être mieux utilisé par les salariés du secteur et les habitants des zones environnantes.

7-17 Nuisances dues au chantier

V4 : M et Mme LEZIN, M CHARVAGNET et une autre personne

Le chantier risque de générer du bruit ainsi que des troubles respiratoires chez les riverains.

V6 – M et Mme BARRE

La circulation des camions doit être étudiée afin de gêner le moins possible les riverains, y compris pour ce qui concerne les dépôts de boue.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Des mesures de réduction des nuisances seront mises en œuvre en phase chantier.

Par exemple :

- information des riverains sur le phasage et le planning,
- maîtrise de la production des déchets,
- respect des normes en vigueur en matière de bruit,
- limitation des émissions de CO₂, de poussières et autres polluants dans l'atmosphère.

V5 : Anonyme, permanence du 30 avril

Le choix de l'emplacement de la base de vie sera très important pour éviter les nuisances

V6 – M et Mme BARRE

Même question

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'emplacement de la base vie n'est pas encore définie à ce stade ; elle sera placée de sorte à garantir une efficacité opérationnelle et à réduire autant que possible de potentielles nuisances.

Sa localisation pourra éventuellement évoluer en fonction de l'avancement du chantier.

PPA1 – Conseil départemental de l'Essonne :

« Dans un objectif de réduire les impacts de cette opération d'aménagement, il serait possible de mettre en place des itinéraires de circulation pour les engins de chantier et d'identifier les arbres à préserver, quitte à imposer des pénalités aux entreprises en cas de dommages.

De plus, dans la « Figure 16 : Principes d'implantation du projet » (p. 24, « Volet 1 : Contexte réglementaire et présentation du projet »), les cheminements en ligne droite sont proscrits. Cependant, afin d'éviter le piétinement des sols par la formation de « lignes de désir », il serait judicieux de prévoir, justement, des cheminements en ligne droite. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Il est en effet prévu d'identifier les arbres à préserver pour les protéger pendant toute la durée du chantier.

La figure 16 citée ne signifie pas que les cheminements en ligne droite sont proscrits, elle illustre la nécessité de créer des cheminements en biais pour franchir le merlon conformément aux normes PMR. Des escaliers sont également prévus pour des traversées plus directes.

7-18 Terrassements

V3 – M MARQUE

Il est important de maintenir le merlon et le nouveau merlon destiné à cacher les parkings sera apprécié.

RN4 - M MONIER :

« Enfin, quelques éclaircissements seraient les bienvenus, en matière de conséquences du projet et des chantiers à attendre.

Avec le niveau du sol amené à changer et les opérations de terrassement, quelle quantité de terre doit-il être excavé ? Et où sera-t-elle traitée ou évacuée ? Il est question de valorisation sur place d'une partie (p 233), mais l'ampleur du chantier et sa situation, avec l'ancienne voie rapide qui monte de niveau de plusieurs mètres, laisse penser que des dizaines de milliers de mètres cubes de terres, goudron, et végétation seront enlevés. Le porteur de projet devrait avancer plus d'explication sur ce projet.

Plus largement, le sujet de la conservation de la végétation existante, quoique évoqué par endroit, devrait être plus approfondi, que ce soit sur le merlon boisé et la quantité de végétation amenée à être supprimée, ou concernant les aménagements supplémentaires cités, comme la passerelle, ainsi que l'accès au secteur des écoles de Thorigny (allée Camille Desmoulin). »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La conception du projet d'aménagement a visé à limiter les terrassements pour des raisons environnementales (préservation des arbres mais aussi réduction des émissions de CO2 liées au transport des terres excavées).

En conséquence, au droit des futurs espaces publics, les déblais seront limités à 14 000 m³, dont 3 000 m³ seront réutilisés en remblais. La terre végétale décapée représentera 10 300 m³ dont 8 980 m³ seront réutilisés pour les futurs espaces verts.

Les terres excavées non-réutilisées sur site pourront être valorisées en remblais sur d'autres opérations à proximité ou seront évacuées dans des filières spécialisées. Les déblais sortis d'un chantier sont suivis par des outils de traçabilité réglementaires.

Un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage a été missionné pour accompagner la mise en œuvre de la gestion des terres en économie circulaire.

Concernant la conservation de la végétation existante, voir le point Arbres du présent document.

7-19 Parking de l'allée Jacques Daguerre

RN2 : M PINSON

« Ce parking fait partie et est utilisé par les usagers du Hameau du Bois. Il ne fait pas partie du périmètre de l'opération.

Cependant il est évident que le départ de la passerelle PMR à l'angle de celui-ci le classe de facto dans le rôle de parking au profit du nouvel ensemble et au détriment des usagers historiques de cet emplacement (habitants immédiats et riverains adjacents).

Qu'est-il prévu pour y remédier ? »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Voir le point Stationnement du présent document.

7-20 Artificialisation des sols

PPA1 – Conseil départemental de l'Essonne

« Sur cette thématique, le Département de l'Essonne ne peut que vous inviter à inscrire votre projet dans une démarche ERC (Eviter — Réduire — Compenser).

En effet, le projet prévoit d'artificialiser les sols le long du tram T12, afin d'y construire des logements sur un milieu actuellement boisé et représentant une enclave d'espaces verts en milieu urbain. Il conviendrait par conséquent de justifier de l'utilité de cette ouverture à l'urbanisation au regard des capacités d'urbanisation encore inexploitées dans les zones déjà urbanisées (Article R151-38 du Code de l'urbanisme).

[...]

Enfin, pour compenser les impacts de cette opération d'aménagement, votre commune pourrait chercher à atteindre l'objectif du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), en mettant en place des mesures de renaturation des sols sur une surface équivalente à la surface impactée par le projet de construction. Des parcelles dont les sols sont artificialisés pourraient être identifiées pour mettre en place ces travaux. »

Observation du commissaire enquêteur :

Il est indiqué à la page 59/71 de la « Notice explicative de la mise en compatibilité du PLU par déclaration de projet » que « L'imperméabilisation d'espaces supplémentaires fera ruisseler une plus grande partie des eaux pluviales. La gestion des eaux pluviales prévues par le projet permet de restituer une partie des eaux pluviales en les infiltrant. Les eaux pluviales ruisselées et les eaux usées du projet seront rejetées au réseau qu'il conviendra d'adapter aux besoins ».

Il conviendrait que les dispositions à prendre fassent l'objet d'une obligation précise et non pas d'une simple recommandation.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

Réponse à PPA1 :

L'opération d'aménagement Bois Briard est bien conforme à l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols et d'optimisation de la densité des constructions, via les deux leviers mobilisés : le protocole ERC « éviter-réduire-compenser » et la planification.

Ci-dessous des extraits de l'étude d'optimisation de la densité des constructions, intégrée à l'étude d'impacts (PA-14c, page 161/173) :

« Les PLU d'Évry et de Courcouronnes prévoient la construction d'environ 3 600 logements dans les dix années à venir. Toutefois cette urbanisation doit se faire de manière contrôlée et attentive à la consommation d'espaces. La stratégie de développement est donc d'abord celle du renouvellement urbain et de la préservation des espaces verts, nécessaire à l'émergence d'une ville attractive. »

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.

Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

« En accord avec les objectifs du PADD, les opérations impliquant une artificialisation des sols se feront uniquement au droit de friches et délaissés routiers ; aucun espace vert ne sera artificialisé par les projets urbains.

L'ensemble des opérations prévues, Bois Briard y compris, respectera la surface maximum de développement de l'espace urbain limitée à 4 % de la surface communale, soit 50,8 ha maximum. »

« Intégration des objectifs de maîtrise de l'artificialisation par le projet :

- Promouvoir une intensification intelligente par la reconquête des friches, dents creuses et délaissés :

En réponse aux orientations planifiées au PLU, Bois Briard est représentatif de l'objectif de recours à l'artificialisation essentiellement au droit de friches et délaissés, car il occupera l'emprise d'une voirie qui n'est plus circulée et ses abords [...].

Le projet a lui-même évolué par rapport à l'OAP d'origine. Celle-ci s'appuyait sur une faisabilité (étude Richez) qui prévoyait des bâtiments moins élevés mais plus larges, artificialisant davantage les sols. Le projet retenu a cherché à optimiser la forme bâtie afin de limiter son emprise au sol. Cette nouvelle implantation a permis de :

- Trouver une implantation plus poreuse des constructions pour des percées visuelles et des vues dégagées : l'implantation retenue permet plus de porosité.

- Réduire l'emprise bâtie au profit de la conservation d'une plus grande partie merlon (réduction des mouvements de terre) et notamment de son couvert boisé (importance du merlon boisé en tant qu'élément structurel paysager et corridor écologique à l'échelle locale). [...]

La mesure R6 – Limiter les remaniements topographiques et optimiser la gestion des matériaux permet de répondre à cet objectif.

Ainsi le projet Bois Briard reconstruit la ville sur elle-même en reconquérant ce délaissé routier, constituant actuellement une coupure entre le Tram T12 et les quartiers existants, afin de proposer des formes urbaines plus ouvertes et adaptées aux circulations et aux besoins. La densification est nécessaire mais elle a ses revers comme l'augmentation des îlots de chaleur urbains ou l'imperméabilisation des sols. Ces éléments sont explicités dans cette présente étude d'impact et des mesures ERC sont mises en place pour en limiter les incidences :

- Protéger et valoriser les espaces naturels avec des outils de gouvernance et de projet intégrés.

Le projet s'inscrit directement dans l'outil réglementaire en préservant l'espace paysager à protéger inscrit au PLU qui est présent au droit du merlon et en renforçant, par des opérations de renaturation, la végétation support de biodiversité et de déplacements des espèces. L'impact sur la végétation du merlon sera réduit au strict minimum grâce à la limitation de l'emprise du projet par rapport au couvert boisé existant, et notamment la suppression du lot G initialement prévu en haut du merlon dans la version finale du projet. En parallèle, le projet prévoit la plantation d'arbres d'alignement et le confortement du boisement existant. Ce renfort de la végétation du merlon permettra d'améliorer la densité d'arbres au droit du site et de les rendre davantage attractifs pour les espèces patrimoniales et protégées qui fréquentent aujourd'hui le site sans s'y reproduire par manque de qualité.

Les mesures suivantes permettent de répondre à cet objectif :

E1 – Protection des arbres du merlon

C1 – Compensation de l'abattage des arbres

Grâce à la mise en place de ces mesures, le projet répond à un des objectifs du PADD :

A. Garantir un projet de ville de qualité environnementale :

Le développement d'Évry-Courcouronnes devra s'appuyer sur la reconstruction de la ville sur la ville, en privilégiant la conquête de friches sans toucher aux espaces verts et naturels, aujourd'hui utilisés par les habitants. Les projets urbains devront s'appuyer sur les éléments de la trame verte et bleue existants (merlons boisés, parc du Lac élargi, ferme du Bois Briard, canal, ru de l'Écoute s'il Pleut, etc.).

Les futurs projets d'aménagement seront conçus comme des exemples de qualité urbaine et environnementale : ainsi, le secteur Bois Briard devra s'intégrer dans son environnement (continuité des formes urbaines, respect des merlons boisés, etc.) et aura pour ambition de faire la part belle aux modes de déplacements doux (voies piétonnes, Tram).

Les constructions (logements, activités, équipements, etc.) de qualité environnementale seront à favoriser.

L'opération Bois Briard conserve la trame verte existante offerte par le merlon en maintenant la majorité des arbres présents et en compensant les arbres supprimés.

Aucune caractéristique du projet ou des mesures résultants du projet ne porte atteinte à l'artificialisation des sols ou à la consommation d'espaces agricoles, naturels ou forestiers. »

Réponse à l'observation du Commissaire Enquêteur :

Une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau a été déposée par l'aménageur auprès de la Police de l'Eau pour justifier les modalités de gestion des eaux pluviales au sein du futur quartier. Ce dossier a fait l'objet d'une validation tacite.

Les eaux pluviales seront infiltrées au maximum suivant la perméabilité du sol in situ, ou rejetées au réseau à débit limité, pour optimiser la transmission vers la végétation et le sol.

Pour les futures constructions, les prescriptions à respecter en termes de gestion des eaux pluviales sont reportées dans le cahier des prescriptions architecturales urbaines paysagères et environnementales (CPAUPE).

7-21 Gestion des déchets

V1 : M et Mme LEZIN :

Les enlèvements d'ordures sont trop rares.

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

La collecte des déchets sur ce nouveau projet sera conforme à celui de l'habitat collectif sur la commune d'Évry-Courcouronnes :

- Ordures ménagères = 2 fois par semaine ;
- Emballage = 1 fois par semaine ;
- Verre = apport volontaire.

PPA1 : Conseil départemental de l'Essonne

« Sur cette thématique, il est demandé au porteur de projet et à votre commune d'être en conformité avec les documents supra communaux et notamment le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

Il est recommandé de mentionner les conséquences de l'augmentation de la population et de la mise en place d'une nouvelle zone d'activités sur la production de déchets, dans l'étude d'impact, et de mettre en avant les actions proposées.

De plus, le projet devra respecter et bien prendre en compte les conditions de dessertes pour permettre la collecte par le service public, que cela soit en porte-à-porte ou en apport volontaire. »

Réponse ou commentaires de la SPLA – IN :

L'augmentation de la population et du volume de déchets généré a bien été prise en compte dans le marché actuel de collecte des déchets de la communauté d'Agglomération.

Le mode de collecte a été étudié en amont de la demande de permis d'aménager et la collecte en bac a été validée.

GLOSSAIRE

- ARS : Agence régionale de santé (service de l'Etat)
- DDT : Direction départementale des territoires (service de l'Etat)
- DRIEAT : Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (service de l'Etat)
- EBC : Espace boisé classé
- EE : Evaluation environnementale
- EIE : Etat initial de l'environnement
- ENAF : Espace naturel agricole et forestier
- ENR : Energies renouvelables
- ENS : Espaces naturels sensibles
- ERC : Eviter, réduire, compenser
- ICU : Ilot de chaleur urbain
- INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
- LPO : Ligue pour la protection des oiseaux
- MEC : Mise en compatibilité
- MGP : Métropole Grand Paris
- MOS : Mode d'occupation des sols
- MRAE : Mission régionale d'autorité environnementale
- OAP : Orientation d'aménagement et de programmation
- ORT : Opération de revitalisation des territoires
- PADD : Plan d'aménagement et de développement durable
- PCAET : Plan climat air énergie territorial
- PDUIF : Plan de déplacements urbains en Île-de-France
- PLH : Plan local de l'habitat
- PLU : Plan local d'urbanisme
- PMR : Personne à mobilité réduite
- PPA : Personnes publiques associées
- PRPGD : Plan régional de prévention et de gestion des déchets
- SCoT : Schéma de cohérence territoriale
- SDP : Surface de plancher
- SDRIF : Schéma directeur de la région Île-de-France
- SDRIFe : Schéma directeur de la région Île-de-France, environnement
- SPLA-IN : Société publique locale d'intérêt national « Grand Paris Sud Aménagement »
- SO : Sans observation
- ZAN : Zéro artificialisation nette
- ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

LISTE DES PIECES ANNEXES

- Délibération n°DEL-2021/481 du 14 décembre 2021, du Conseil communautaire de Grand Paris Sud, Seine-Essonnes-Sénart, arrêtant les modalités de la concertation préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes ;
- Courrier du 23 décembre 2024 du maire d'Évry-Courcouronnes, adressé à Mme la préfète de l'Essonne, pour demander l'organisation de l'enquête publique ;
- Arrêté n°2025.PREF/DCPPAT/BUPPE/029 du 27 février 2025, de la préfète de l'Essonne, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes et au permis d'aménager (N° PA 091 228 24 0001) concernant l'opération d'aménagement Bois briard sur le territoire de la commune d'Évry-Courcouronnes, portée par la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLE – IN) « Porte Sud Grand Paris » ;
- Décision n° E25000005/78 de la présidente du Tribunal administratif de Versailles de remplacer M Jean-Claude BOHL par M Xavier GIVELET en qualité de commissaire enquêteur ;
- Avis d'enquête publique unique, par la préfecture de l'Essonne, portant déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et permis d'aménager, et annonçant le remplacement de M Jean-Claude BOHL, commissaire enquêteur, par M Xavier GIVELET ;
- Annonces dans la presse ;
- Procès-verbal de constat de la présence d'avis d'enquête publique.

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes et permis d'aménager (N° PA 091 228 24 0001) concernant l'opération d'aménagement Bois briard sur le territoire de la commune d'Évry-Courcouronnes, portés par la société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPL – IN) « Porte sud du Grand Paris ».

Enquête publique

du 31 mars au 30 avril 2025

CONCLUSIONS MOTIVEES

DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1-Objet de l'enquête publique

1-1 Historique de l'ensemble

Il s'agissait de procéder à une enquête unique regroupant deux procédures :

- La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes ;
- Le permis d'aménager (n° PA 091 228 24 0001) concernant l'opération Bois Briard sur le territoire de la commune d'Évry-Courcouronnes, portée par la société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA – IN) « Porte Sud du Grand Paris ».

Évry-Courcouronnes est une commune nouvelle, créée le 1^{er} janvier 2019 par la fusion des communes d'Évry et de Courcouronnes²⁵.

La commune d'Évry-Courcouronnes ne dispose pas encore de plan local d'urbanisme, par conséquent le document d'urbanisme applicable sur le territoire concerné, c'est à dire, le long de l'avenue Robert Schumann, est le plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes, qui a été approuvé par délibération du conseil municipal en date du 22 juin 2017. Il a fait l'objet d'une modification approuvée le 12 décembre 2019.

Le conseil de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud a délibéré le 20 novembre 2018 afin d'approuver :

- La déclaration du projet d'aménagement de Bois Briard à Évry-Courcouronnes en tant qu'opération d'aménagement d'intérêt communautaire ;
- Le périmètre, les objectifs et le programme de l'opération d'aménagement de Bois Briard à Évry-Courcouronnes.

Par délibération du 14 décembre 2021, le Conseil communautaire d'agglomération Grand Paris Sud a approuvé les objectifs spécifiques suivants poursuivis par la concertation préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes :

- « L'intégration de l'étude loi Barnier au rapport de présentation du PLU permettant la réalisation de l'opération d'aménagement Bois Briard par la suppression de la zone d'inconstructibilité liée à l'ex RN 446 ;
- L'adaptation de la hauteur des constructions afin de permettre la réalisation du projet architectural et la diminution de l'emprise au sol ;
- L'actualisation de l'OAP sur les principes d'accès piétons et cycles afin de développer les cheminements doux au travers du merlon, permettre une meilleure perméabilité et faciliter l'accès au boulevard et aux stations de tram. »

²⁵ Arrêté du préfet de l'Essonne en date du 12 octobre 2018, publié au Journal Officiel du 04 avril 2019.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Par la même délibération, le Conseil communautaire a décidé d'organiser une concertation préalable sur une durée d'un mois, du 7 janvier au 9 février 2022, consistant en :

- « L'organisation d'une réunion publique dans le respect des mesures sanitaires s'imposant ;
- La mise à disposition au public d'un registre accompagné d'un dossier de présentation, du 7 janvier 2022 au 9 février 2022, en mairie annexe d'Évry-Courcouronnes, située 2 rue Paul Puech – 91080 Évry-Courcouronnes,
- La publication d'un article spécifique sur les sites internet de la commune d'Évry-Courcouronnes et de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart du 7 janvier au 9 février 2022,
- La publicité en amont de ces dispositions, au moins 15 jours avant, sur le site internet de la commune d'Évry-Courcouronnes et de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart et dans un journal local. »

Par courrier du 23 décembre 2024, le maire d'Évry-Courcouronnes a écrit à la préfète de l'Essonne afin de lui demander de bien vouloir organiser une enquête publique commune à la procédure de permis d'aménager et celle de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, comme prévu par l'article R 122-27 du Code de l'environnement.

Article R122-27

Version en vigueur depuis le 01 septembre 2022

Modifié par Décret n°2022-1025 du 20 juillet 2022 - art. 3

« En application de l'article L. 122-14, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20. [...] »

1-2 Le permis d'aménager

L'article R*421-19 du Code de l'urbanisme impose la délivrance d'un permis d'aménager pour la réalisation de certains lotissements.

Article R*421-19

Version en vigueur depuis le 01 avril 2017

Modifié par Décret n°2017-456 du 29 mars 2017 - art. 15*« Doivent être précédés de la délivrance d'un permis d'aménager :**a) Les lotissements :**- qui prévoient la création ou l'aménagement de voies, d'espaces ou d'équipements communs à plusieurs lots destinés à être bâtis et propres au lotissement. Les équipements pris en compte sont les équipements dont la réalisation est à la charge du lotisseur ; [...] »*

1-3 La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

La mise en compatibilité du PLU concerne quatre sujets :

- Modifications de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°2 ;
- Modification du règlement du PLU, portant sur les hauteurs des bâtiments en zone UP ;
- Modification du règlement du PLU portant sur l'espace réservé n°1 correspondant à une emprise réservée pour la construction du tramway T12 ;
- Justification de la suppression de l'inconstructibilité d'une bande de terrain situé de part et d'autre du boulevard Robert Schumann.

1-4 Les suites de l'enquête²⁶

A partir du rapport du commissaire enquêteur, le Conseil communautaire pourra délibérer sur l'intérêt général de l'opération d'aménagement, ce qui permettra au conseil municipal d'Évry-Courcouronnes d'approuver la mise en compatibilité.

Un mois après la transmission de la délibération du conseil municipal au préfet, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme sera exécutoire et le permis d'aménager pourra être délivré.

Dans la mesure où l'opération Bois Briard se situe dans le périmètre de l'opération d'intérêt national dite de la Porte Sud du Grand Paris, l'autorité compétente pour délivrer le permis d'aménager est, sur le fondement de l'article L 102-13 du Code de l'urbanisme, l'autorité administrative de l'Etat.

Cependant, conformément à l'article 3 du décret n° 2017-560 du 14 avril 2017, au sein de l'opération d'intérêt national Porte Sud du Grand Paris, l'instruction des demandes de permis peut être effectuée par les services de la commune, sur demande du maire et après accord du préfet (par dérogation aux dispositions du b de l'article R*423-16 du Code de l'urbanisme).

Ainsi, conformément à la convention signée le 30 juin 2017 par la préfète de l'Essonne et le maire de Courcouronnes, l'autorité compétente pour délivrer le permis d'aménager est le maire, au nom de l'Etat.

²⁶ Source, notice explicative du permis d'aménager, établie par la SPLA – IN.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

2-Déroulement de l'enquête

2-1 Arrêté d'ouverture de l'enquête

L'enquête a été ouverte par arrêté préfectoral n°2025.PREF/DCPPAT/BUPPE/029 du 27 février 2025, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes et au permis d'aménager (N°PA 091 228 24 0001) concernant l'opération d'aménagement Bois Briard sur le territoire de la commune d'Évry-Courcouronnes portée par la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA – IN) « Porte Sud Grand Paris ».

2-2 Réunions

Il n'a pas été organisé de réunion publique au cours de l'enquête publique.

2-3 Entretiens avec des responsables du projet

Une réunion de présentation du projet au commissaire enquêteur, a été organisée au siège de la SPLA – IN le mardi 25 mars 2025 au matin, à laquelle participaient des représentants de la mairie d'Évry-Courcouronnes et de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud.

Une deuxième réunion a été organisée à la demande du commissaire enquêteur, dans les locaux de la mairie annexe de Courcouronnes le mercredi 30 avril. Participaient à cette réunion, Mme Caroline SPIELVOGEL, Cheffe de projets Grand Paris Aménagement - Direction du Territoire Grand Paris Sud, SPLA-IN « Grand Paris Sud Aménagement », Mme Ludivine BOUCHER, Directrice de l'Urbanisme réglementaire et des affaires foncières et immobilières à la DGA DTU, mairie d'Évry-Courcouronnes, M Christophe IATRIDES / Directeur de projet / Architecte – Urbaniste chez SATHY, architecte urbaniste coordonnateur de l'opération d'aménagement, mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre. Mme Odile EVEILLARD, Directrice de Projets à Grand Paris Aménagement - Direction du Territoire Grand Paris Sud, SPLA-IN "Grand Paris Sud Aménagement", participait à cette réunion en visio-conférence.

2-4 Information du public

2-4-1 Les mesures de publicité légale

L'avis d'enquête a été publié dans le Parisien le 11 mars et le 1er avril et dans le Républicain le 13 mars et le 3 avril (cf. annexe 1).

Le site internet de la Ville d'Évry-Courcouronnes a également relayé l'information.

Comme en témoignent les procès-verbaux de constat d'huissier annexés :

- Six affiches présentant l'avis d'enquête publique ont été apposées en cinq points du site de projet, de manière à être visibles pour le plus grand nombre.
- Quatre affiches présentant l'avis d'enquête publique ont été insérées dans les panneaux communaux à l'Hôtel de Ville, à la Mairie annexe de Courcouronnes, à la Mairie annexe du Village et à l'Espace des Deux Bois.

Des affiches ont également été apposées aux adresses suivantes :

- Rue du Plessis Briard / allée Canal ;
- Croisement rue du Marquis de Raies/Josiane Adélaïde ;
- Rue du Marquis de Rais / Mairie Canal ;
- Croisement rue Jacques Tati ;
- Croisement rue de la Pomme d'Or ;
- Croisement avenue Pierre Bérégovoy ;
- Route de Versailles / Edouard Branly ;
- 48 Rue Paul Puech (terrain de tennis) ;
- Rue Noel Marteau / Villa des Roseraies ;
- Chemin de Thorigny / Ecole ;
- Allée Jacques Brel / Ecole ;
- Rue Paul Puech / Mairie ;
- Rue de la Dame du Lac ;
- 20 avenue Mousseau ;
- Rue D'Antin ;

- 3 rue George Sand ;
- Rue de la République ;
- Rue Gutenberg / A. Soljenitsyne ;
- 25 rue de la Clairière ;
- Rue des Mazières ;
- Place de l'Aunette / rue de l'Essonne ;
- Place de la Commune / rue H. Rochefort ;
- Rue Bonaparte ;
- Rue des Mazières ;

L'affichage a été mis en place dès le 11 mars.

2-4-2 Les mesures complémentaires

Le projet d'aménagement Bois Briard s'inscrit dans la continuité d'une réflexion d'ensemble partagée par la Ville d'Évry-Courcouronnes avec le public dès 2008.

Depuis la désignation de la SPLA-IN Grand Paris Sud Aménagement, les rendez-vous suivants ont eu lieu :

- concertation sur le projet avec les riverains les 3 et 15 octobre 2020 ;
- concertation règlementaire associant habitants, associations locales et autres personnes concernées sur la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes du 7 janvier 2022 au 9 février 2022 (dont une réunion publique le 19 janvier 2022).

Ces rendez-vous ont été organisés pour tenir le public informé au fur et à mesure de la conception du projet. Les documents mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique présentent l'ensemble des étapes qui ont permis d'aboutir au projet finalisé.

2-5 Composition du dossier

Les documents présentés à la consultation du public étaient :

- 1- Notice explicative de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par déclaration de projet
 - Préambule
 - Contexte juridique : la mise en compatibilité

1-1 Dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Courcouronnes

1-2 Etude Loi Barnier

1-3 Examen conjoint par les personnes publiques associées

Compte-rendu de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du 11 février 2025, et dossier présenté au cours de la réunion.

1-4 Concertation règlementaire sur la mise en compatibilité du PLU

- Délibération n° DEL-2021/481 du conseil de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart du 14 décembre 2021 : Opération d'aménagement Bois Briard à Évry – Courcouronnes – Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme – Définition des modalités de la concertation préalable et des objectifs poursuivis ;
- Délibération n° DEL-2022/117 du conseil de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart du 07 avril 2022 : Opération d'aménagement Bois Briard à Évry – Courcouronnes – Bilan de la concertation préalable à la déclaration de projet valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Courcouronnes ;

1-5 Consultations

- Avis du 16 décembre 2024, de Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart ;
- Avis du 13 décembre 2024, du département de l'Essonne ;
- Avis du 18 décembre 2024 de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) ;
- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE, dont en annexe :
 - o Compte-rendu de la réunion publique et de la balade urbaine du 03 octobre 2020 sur le projet d'aménagement ;
 - o Support des ateliers du 15 octobre 2020 sur le projet d'aménagement ;
 - o Livret de restitution de la concertation sur le projet d'aménagement (distribué aux riverains le 04 décembre 2020 avec le magazine « La Quinzaine ») ;
 - o Bilan de la concertation menée en janvier 2022 sur la mise en compatibilité du PLU (MEC PLU) ;
 - o Support de présentation de la réunion de concertation sur la MEC PLU du 19 janvier 2022 ;
 - o Volet milieu naturel de l'étude d'impact ;
 - o Diagnostic complémentaire de la qualité des eaux souterraines ;
 - o Rapport AIREA²⁷ – campagne de mesures sur site de la qualité de l'air – février 2025.

²⁷ Bureau d'expertise au service de la qualité de l'air et de la santé <https://www.airea.fr/>

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

2- Dossier de demande du permis d'aménager

2-1 Notice explicative

2-2 Accusé de réception du dossier complet

2-3 Récapitulatif de la demande

2-4 Liste des pièces

2-5 Pièces

- Plan de situation du terrain (deux pièces) ;
- Notice décrivant le terrain et le projet ;
- Notice de défense incendie ;
- Carnet de girations incendie ;
- Plan de l'état actuel du terrain et de ses abords ;
- Plan de composition ;
- Plan de localisation des équipements communs ;
- Carnet de girations : accès aux parkings et circulations pompiers et services (plusieurs documents) ;
- Plan de divisions ;
- Plans en coupes (plusieurs documents) ;
- Photographie situant le terrain dans l'environnement proche ;
- Photographie situant le terrain dans le paysage lointain ;
- Description des travaux projetés ;
- Périmètre des travaux ;
- Etude phytosanitaire ;
- Demande d'autorisation d'abattage d'arbres ;
- Plantations ;
- Tableau des réseaux divers ;
- Note sur la gestion des eaux pluviales ;
- Compte-rendu de la réunion du 22 avril 2024 à la suite des remarques du service assainissement de Grand Paris Sud sur le pré-dossier du permis d'aménager ;
- Courrier du directeur général adjoint des services urbains et du patrimoine de Grand Paris Sud, autorisant la SPLA – IN à raccorder le lotissement de Bois briard aux réseaux publics d'eaux usées et d'eaux pluviales exploités par la communauté d'agglomération Grand Paris Sud ;
- Plan d'assainissement ;
- Plan du réseau d'adduction d'eau potable ;
- Plan d'hypothèses d'implantation des bâtiments ;
- Attestation de garantie financière d'achèvement des travaux ;
- Convention de transfert des équipements communs du lotissement pour le projet d'aménagement Bois Briard, entre la SPLA – IN Porte Sud du Grand Paris, la commune d'Évry-Courcouronnes et la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, signée le 23 juin 2022 ;
- Avenant n°1 à la convention de transfert du 23 juin 2022, signée le 04 juin 2024 ;
- Certificat d'autorisation de défrichement tacite accordée par le préfet de l'Essonne le 16 novembre 2022 ;
- Autorisation de déposer un permis d'aménager, émise par le directeur général adjoint de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud, le 29 septembre 2022 ;
- Autorisation de déposer un permis d'aménager, émise par la direction départementale des finances publiques de l'Essonne, le 30 septembre 2022 ;
- Autorisation de déposer un permis d'aménager, émise par le maire d'Évry-Courcouronnes, le 19 juillet 2022 ;

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

- Délibération n° DEL – 2021/48, du 14 décembre 2021, de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud, portant sur l'opération d'aménagement Bois Briard à Évry-Courcouronnes – Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, définition des modalités de la concertation préalable et des objectifs poursuivis ;
- Etude d'impact du projet et rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme :
 - Contexte réglementaire et présentation du projet ;
 - Etat initial de l'environnement ;
 - Impact et mesures ;
 - Méthodologie et annexes ;
 - Résumé non technique.

2-6 Les permanences réalisées

Le commissaire enquêteur a tenu trois permanence à la mairie annexe de Courcouronnes et une à la mairie d'Évry-Courcouronnes :

- Mercredi 2 avril 2025, de 16h00 à 19h00 à la mairie annexe de Courcouronnes ;
- Vendredi 25 avril 2025, de 9h30 à 12h30 à la mairie annexe de Courcouronnes ;
- Mercredi 30 avril 2025, de 14h00 à 17h00 à la mairie annexe de Courcouronnes ;
- Samedi 12 avril 2025 de 9h00 à 12h00 à la mairie d'Évry-Courcouronnes.

Les horaires des permanences ont été choisis pour privilégier des périodes de disponibilité du public : mercredi après-midi, jusqu'en début de soirée, samedi matin. De fait, la participation du public a été importante.

2-7 La clôture de l'enquête et le procès-verbal de synthèse

Les registres²⁸ ont été clos par le commissaire enquêteur, le mercredi 30 avril à 17h00.

Le procès-verbal de synthèse a été transmis par courrier électronique le lundi 05 mai 2025 à 20h35. L'original, en version papier a été remis en mains propres à Mme Caroline SPIELVOGEL, cheffe de projet à la SPLA – IN, le mercredi 07 mai à 10h00.

Mme SPIELVOGEL a répondu par un mémoire transmis par courrier électronique le jeudi 22 mai 2025.

²⁸ Compte tenu du nombre et de la longueur des observations formulées par le public sur le registre initial, il a été nécessaire d'ouvrir un deuxième registre.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

2-8 La participation du public

Le commissaire enquêteur a recueilli 74 observations du public, 31 exprimées oralement lors des permanences, trois consignées sur le registre papier mis à disposition à la mairie annexe de Courcouronnes, aucun par courriel, un par courrier et 39 par inscription sur le registre numérique accessible au public par le site internet de la préfecture de l'Essonne. Toutefois, certains de ces témoignages ont été redondants ou émanaient des mêmes personnes.

2-9 Les apports de l'expression du public

Les principaux sujets soulevés par le public ont été les suivants :

- Le bruit ;
- La sécurité, notamment routière ;
- Les arbres ;
- Le stationnement ;
- La circulation piétonnière et cyclable ;
- Les entrées des immeubles ;
- La hauteur des constructions ;
- L'emplacement des immeubles ;
- Les modes de chauffage ;
- La qualité de vie dans les logements et les services ;
- La zone dédiée aux activités tertiaires ;
- L'installation d'une œuvre d'art ;
- Les équipements et services de proximité ;
- Les toilettes au Parc du Bois Briard ;
- L'espace nature de la zone de Saint Guénault ;
- Les nuisances dues au futur chantier ;
- Les terrassements ;
- Le parking de l'allée Jacques Daguerre.

3-Synthèse du déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée conformément à l'arrêté préfectoral qui en prévoyait l'organisation.

La participation du public a été importante. De nombreuses personnes sont venues rendre visite au commissaire enquêteur au cours des permanences. Ces rencontres ont donné lieu à des échanges entre visiteurs, souvent passionnés, mais toujours courtois.

Les relations avec les services municipaux ont été excellentes et les permanences se sont déroulées dans des conditions matérielles idéales.

4-Conclusions sur le projet

4-1 Les objectifs généraux du projet

Les documents contenus dans le dossier de l'enquête publique font apparaître que le projet a été conçu pour :

- Répondre aux objectifs de la commune et de la communauté d'agglomération de développer l'urbanisation au plus près des transports en commun, l'opération devant accompagner l'arrivée du tramway T12 et ses deux stations sur la commune au droit du site ;
- Offrir des logements haut de gamme en accession, aux formes urbaines variées (petits collectifs, logements intermédiaires) répondant à une demande de logements plus spacieux que dans le centre-ville et avec des espaces extérieurs généreux, permettant de renforcer le parcours résidentiel sur la commune, d'apporter une mixité sociale et répondant aux exigences environnementales ;
- Développer les emplois via l'accueil d'un pôle tertiaire ;
- Développer des connexions entre les différents quartiers de la commune et entre les deux rives de l'autoroute A6 (liaison entre les centres traditionnels d'Évry et de Courcouronnes, notamment par le biais de liaisons douces au travers et le long du merlon) ;
- Qualifier et optimiser des délaissés routiers pour maîtriser la consommation foncière et créer un nouveau quartier attractif par son paysage et sa bonne desserte (en transports en commun et en liaisons douces).

Ces déclarations sont étayées de manière satisfaisante dans le dossier et n'ont fait l'objet d'aucune remise en cause de principe de la part de la MRAE, des personnes publiques associées ni du public à l'occasion de l'enquête. Elles n'appellent aucune observation de la part du commissaire enquêteur.

La mise en œuvre de ce projet doit se traduire par quatre adaptations du PLU existant :

- Modifications de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°2 ;
- Modification du règlement du PLU, portant sur les hauteurs des bâtiments en zone UP ;
- Modification du règlement du PLU portant sur l'espace réservé n°1 correspondant à une emprise réservée pour la construction du tramway T12 ;
- Justifier la suppression de l'inconstructibilité d'une bande de terrain situé de part et d'autre du boulevard Robert Schumann (loi Barnier).

4-2 Modifications de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°2

Des modifications sont prévues sur le texte, notamment pour y inscrire le projet de construction de « logements intermédiaires », supprimer la référence à un nombre de niveaux maximum des constructions, limiter la « covisibilité » avec les quartiers pavillonnaires voisins, supprimer la référence à des constructions plus basses en allant vers le merlon ainsi que la possibilité de constructions de maisons.

D'autres modifications sont prévues sur la cartographie, portant notamment sur la densité, le nombre de niveaux des constructions, le développement des liaisons douces et ajouter un quatrième accès à l'opération de logements depuis le boulevard Robert Schumann afin de mieux répartir les flux.

Ces propositions de modification n'ont fait l'objet d'aucune observation significative de la part de la MRAE, des personnes publiques associées ni du public au cours de l'enquête.

Ces propositions de modification de l'OAP n°2 n'appellent aucune observation de la part du commissaire enquêteur.

4-3 Modification de la règle de hauteur des bâtiments dans la zone UP existante

Il s'agit de porter à 16 mètres au lieu de 15 au faîtage la hauteur maximale des constructions en cas de toiture à pente. En cas de toiture terrasse, la hauteur maximum de 15 mètres au point le plus haut de la construction avec un dernier niveau qui doit être en retrait de 1,50 mètre par rapport à deux façades au moins et non plus à l'ensemble des façades.

Enfin, la limite spécifique fixée pour les constructions situées en vis-à-vis du merlon est supprimée.

Les motivations sont, pour ce qui concerne la hauteur maximum, de privilégier les toitures plus pentues et la suppression de la règle spécifique concernant les constructions vers le merlon résulte de la réduction de l'emprise et de la nécessité de prendre en compte la topographie du site.

Ces propositions de modification n'ont fait l'objet d'aucune observation significative de la part de la MRAE, des personnes publiques associées ni du public au cours de l'enquête. Elles n'appellent aucune observation de la part du commissaire enquêteur.

4-4 Modification du règlement du PLU portant sur l'espace réservé n°1 correspondant à une emprise réservée pour la construction du tramway T12

Le plan local d'urbanisme de Courcouronnes a inscrit en emplacement réservé les emprises nécessaires pour l'implantation du tramway T12 sur environ 46 065 m² à destination du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Les travaux étant terminés, une partie des terrains réservés n'est plus utile aujourd'hui et peut être récupérée, notamment autour de l'ancien échangeur au sud-est de la zone UI, permettant ainsi la réalisation du pôle tertiaire en entrée de zone.

Cette proposition de modification n'a fait l'objet d'aucune observation de la part de la MRAE, des personnes publiques associées ni du public au cours de l'enquête. Elle n'appelle aucune observation de la part du commissaire enquêteur.

4-5 Justifier la suppression de l'inconstructibilité d'une bande de terrain situé de part et d'autre du boulevard Robert Schumann ;

La loi n°95-101 du 2 février 1995, dite « loi Barnier », a introduit l'article L111-6 du Code de l'urbanisme, interdisant de construire, en dehors des espaces urbanisés, dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation.

Article L111-6

Version en vigueur depuis le 12 mars 2023

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du Code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. »

Or la RD 446²⁹, autour de laquelle se situe le projet, figure toujours sur la liste des routes à grande circulation énumérées au décret 2010-578 du 31 mai 2010.

²⁹ Cette route est fréquemment appelée RD 446. Il s'agit d'une ancienne route nationale qui est aujourd'hui communale.

L'article L 111-8 du Code de l'urbanisme donne la possibilité de déroger à la règle de l'article L 111-6 :

Article L111-8

Version en vigueur depuis le 01 janvier 2016

« Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article [L. 111-6](#) lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages. »

Cette étude, réalisée par SCE Aménagement & environnement, figure bien au dossier de la mise en compatibilité du PLU et était accessible au public pendant toute la durée de l'enquête.

Les paragraphes portant sur la qualité architecturale ainsi que sur la qualité de l'urbanisme et des paysages n'appellent pas d'observation. Il n'en est pas de même pour ce qui concerne l'étude des nuisances et de la sécurité.

4-5-1 Nuisances

L'étude d'impact du projet et rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme rappelle (page 90/191) que :

« La requalification de la RD446 en boulevard urbain s'inscrit dans un contexte plus global de mutation importante de la commune d'Évry-Courcouronnes et de son agglomération. Le secteur du Bois Briard fait partie de ces quartiers en mutation, avec la volonté de proposer de nouvelles zones d'habitations à la jonction des anciennes communes d'Évry et de Courcouronnes. C'est dans ce contexte que la RD 486 a fait l'objet d'une opération d'amélioration de la desserte. Afin d'anticiper l'urbanisation de ce secteur et l'arrivée de nouvelles populations, cette requalification visait à répondre à plusieurs objectifs :

- [...] »
- *Créer un véritable boulevard urbain et favoriser les liaisons entre le nord et le sud de Courcouronnes : ce tronçon de la RD446 était perçu comme une voie rapide, simple lieu de transit, où les usagers roulent à des vitesses élevées. Réaménagée en boulevard urbain, il s'agissait de lui donner une nouvelle image, plus adaptée à un secteur en milieu de ville, et d'inciter à la balade dans un lieu très vert*
- [...] »

L'étude justificative au titre de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme³⁰, signale que « les niveaux sonores en bordure du boulevard sont assez élevés (65 dB (A) le jour, avec des maximum allant à 70 dB³¹, et 62 dB (A) la nuit pour un trafic de 18 000 véhicules sur 24 heures à l'occasion d'une mesure effectuée en 2019.

Il est regrettable qu'une telle mesure n'ait été réalisée que sur deux jours³².

Dans sa « recommandation n°6 », la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) recommande de :

- « Réaliser une nouvelle campagne de mesures acoustiques pendant une durée représentative d'au moins une semaine puis de reprendre les modélisations à partir des nouvelles mesures et en prenant en compte le bruit événementiel des passages du tramway ;
- Définir en conséquence des mesures d'évitement et de réduction adaptées pour prévenir l'exposition au bruit des futurs habitants et des usagers du site, par référence aux niveaux de référence retenus par l'Organisation mondiale de la santé, y compris lorsque les fenêtres sont ouvertes. »

Dans sa réponse, la SLA – IN précise que la seule modification par rapport à 2019 est l'arrivée du tramway. Or, le bruit émis par celui-ci a été modélisé « sur la base des données fournies dans l'étude d'impact du projet Tram train Massy-Évry ». En conséquence, selon la SLA – IN « les conclusions de l'étude d'impacts en termes d'acoustique restent valables même si l'état initial remonte à 2019. »

Le commissaire enquêteur estime, d'une part, qu'il serait étonnant que le trafic n'ait pas évolué depuis 2019 et qu'il risque probablement d'augmenter en raison de la construction de nouveaux lotissements dans le secteur. Si la mise en fonctionnement de nouveaux feux tricolores sera bénéfique pour la sécurité, elle risque d'augmenter les nuisances sonores (véhicules à l'arrêt, redémarrages).

D'autre part, il reste à démontrer que la modélisation du bruit émis par le tramway a bien pris en compte les effets du virage à hauteur de la station Bois Briard, dont le bruit a été signalé par plusieurs personnes au cours des permanences.

En conclusion de sa réponse, la SLA – IN écrit :

« Concrètement, les mesures à prendre par les constructeurs peuvent être les suivantes :

- Utiliser des matériaux de construction adaptés qui permettent de réduire les nuisances sonores : matériaux denses, séparer des parois doubles par des absorbants acoustiques ;
- Equiper les sous faces de matériaux absorbants pour éviter la réflexion des ondes sonores. »

Le commissaire enquêteur estime que les dispositions susmentionnées ne doivent pas constituer des options mais des obligations.

³⁰ Etude Loi Barnier.

³¹ D'après l'étude d'impact du projet et rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, page 142/191.

³² Jeudi 5 et vendredi 6 septembre 2019, d'après L'étude d'impact du projet et le rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, page 142/191. Le rapport cite, à la page suivante, une autre campagne de mesures réalisées par Arcadis en février 2021, mais les mesures ont porté sur l'avenue Pierre Bérégovoy, la rue Jean Mermoz, le boulevard Jean Monnet, l'allée Olympe de Gouges, la rue du Bois briard, mais aucun sur l'avenue Robert Schumann. Ces mesures donnent des résultats allant jusqu'à 61,7 dB entre 22h00 et 6h00, boulevard Jean Monnet.

Il conviendrait également qu'aucune pièce de vie des logements ne soit orientée vers la route.

Par ailleurs, il serait opportun d'étudier les effets des revêtements de route sur l'émission du bruit par les véhicules qui y circulent.

Enfin, le commissaire enquêteur estime que toutes dispositions doivent être prises pour prendre en considération les normes de l'OMS, y compris « fenêtres ouvertes », conformément aux recommandations de la MRAE.

4-5-2 Sécurité

Le boulevard Robert Schumann, situé sur le tracé de l'ancienne RN 446, est une voie où la circulation est importante. Le dossier mis à la disposition du public fait état d'une mesure de 18 000 véhicules en 24 heures. Cette étude réalisée en 2019 ne semble pas avoir été renouvelée alors qu'il est fort probable que la circulation a augmenté, ne serait-ce qu'en raison des nouveaux logements construits dans le secteur depuis cette date.

Cette voie présente plusieurs risques sur la sécurité :

1) La vitesse des véhicules

L'étude d'impact du projet et rapport d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU, fait apparaître (page 112 et 113 / 191) que moins de 25 % des automobilistes respectaient la limitation de vitesse lorsque celle-ci était fixée à 50 Km/h³³.

Aujourd'hui, la vitesse est limitée à 30 km/h sur la majorité du parcours. Il n'a pas été fait d'étude récente, mais les témoignages des personnes reçues au cours des permanences, et l'expérience personnelle du commissaire enquêteur qui a circulé avec son propre véhicule sur cette voie, font apparaître que la limitation de vitesse est très largement dépassée par la quasi-totalité des automobilistes.

2) Le comportement des conducteurs

Les témoignages exprimés au cours des permanences de l'enquête publique, ont rapporté de nombreux cas de conducteurs de voitures de tourisme mais également d'autobus et de camions, qui ne respectent ni les feux tricolores ni les voies de dégagement aux carrefours.

3) La traversée du boulevard par les piétons

Le boulevard est disposé en deux fois deux voies, séparées par un terre-plein végétalisé.

Toutefois, la végétation plantée sur ce terre-plein n'empêche pas la traversée par les piétons.

De toute évidence, le risque est grand que des piétons, en provenance des nouvelles constructions qui font l'objet de l'enquête, seront tentés de traverser ce boulevard en dehors des passages pour piétons afin de rejoindre le tramway plus rapidement.

³³ Etude ARCADIS, novembre 2020.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

4) Le stationnement de véhicules le long du boulevard

La présence de places de stationnement le long du boulevard est souvent présentée comme un avantage pour la sécurité dans la mesure où la présence des voitures est de nature à obliger les automobilistes à réduire leur vitesse.

Ce raisonnement reste à démontrer. On peut, au contraire, considérer que le stationnement implique que des automobilistes sortiront de leur véhicule directement sur le boulevard alors même que la plupart des conducteurs circulent à une vitesse supérieure à 50 Km/h.

Il résulte de tout ceci que des mesures doivent impérativement être adoptées pour améliorer de manière significative la sécurité de la circulation et notamment :

- Dispositifs pour réduire la vitesse : radars pédagogiques, ralentisseurs, chicane ou écluse ;
- Dispositifs pour empêcher la traversée du terre-plein central par les piétons
- Contrôles fréquents du respect des feux tricolores.

4-6 Le permis d'aménager

La construction d'un lotissement qui prévoit la création ou l'aménagement de voies, d'espaces ou d'équipements communs à plusieurs lots destinés à être bâtis et propres au lotissement, nécessite l'obtention d'un permis d'aménager conformément à l'article R*421-19 du Code de l'urbanisme.

Les conditions d'obtention du permis d'aménager sont étroitement liées à la mise en compatibilité du PLU. Une enquête publique commune a été ouverte pour ces deux procédures.

Le dossier du permis d'aménager n'appelle pas d'observations distinctes de celles émises ci-dessus à propos de la mise en compatibilité du PLU.

4-7 La prise en compte des documents supra communaux

Le Schéma directeur de la région Île-de-France Environnement (SDRIF-E) est en cours de révision.

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Grand Paris Sud est en cours d'élaboration.

De fait, à ce jour, le seul document supra communal en vigueur est le Schéma directeur de la région Île-de-France.

L'enquête n'a pas révélé de contradiction entre le projet de mise en compatibilité du PLU et les objectifs du SDRIF.

5-Synthèse des conclusions

Le dossier soumis à l'enquête n'a fait l'objet d'aucune remarque de forme significative, tant de la part du public que de la MRAE et des PPA.

L'enquête publique s'est déroulée dans des conditions optimales, permettant à la Mission régionale d'autorité environnementale, aux personnes publiques associées et au public de prendre connaissance du dossier et de formuler leurs avis en toute connaissance de cause.

Les réponses données à ces avis ont été claires, précises et complètes.

Il conviendra néanmoins que des engagements fermes et précis soient pris sur les questions de nuisances par le bruit et de sécurité.

6-Motivations

Vu la délibération n°DEL-2021/481 du 14 décembre 2021, du Conseil communautaire de Grand Paris Sud, Seine-Essonnes-Sénart, arrêtant les modalités de la concertation préalable à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes ;

Vu le courrier du 23 décembre 2024 du maire d'Évry-Courcouronnes, adressé à Mme la préfète de l'Essonne, pour demander l'organisation de l'enquête publique ;

Vu l'arrêté n°2025.PREF/DCPPAT/BUPPE/029 du 27 février 2025, de la préfète de l'Essonne, prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique relative à la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune déléguée de Courcouronnes et au permis d'aménager (N° PA 091 228 24 0001) concernant l'opération d'aménagement Bois Briard sur le territoire de la commune d'Évry-Courcouronnes, portée par la Société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA – IN) « Porte Sud Grand Paris » ;

Vu la décision n° E25000005/78 de la présidente du Tribunal administratif de Versailles de remplacer M Jean-Claude BOHL par M Xavier GIVELET en qualité de commissaire enquêteur ;

Vu les pièces du dossier de l'enquête,

Vu l'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale,

Vu les avis des personnes publiques associées,

Vu les observations formulées par le public au cours de l'enquête,

Vu les réponses apportées par la SPLA - IN aux avis et observations mentionnés ci-dessus,

6-1 Sur l'intérêt général du projet

Il ressort de l'enquête publique que :

- Le projet est de nature à densifier la population sur un quartier proche des transports en commun, ce qui correspond aux objectifs du SDRIF ;
- Le projet va permettre la construction de 346 logements tout en préservant la topographie existante ;
- Les logements prévus (petits collectifs, haut de gamme en accession) correspondent à une demande pour laquelle l'offre en centre-ville ne peut être suffisante ;
- L'implantation de logement le long du boulevard Robert Schumann sera de nature à favoriser des connexions entre les différents quartiers de la commune, y compris par le développement de liaisons douces ;
- Ces constructions seront implantées sur un délaissé routier ce qui sera de nature à améliorer significativement la qualité du paysage ;
- Les logements seront à proximité immédiate de transports en commun et tout particulièrement du tramway T12 ;
- L'aménageur consulte l'association « Dare-Dare » pour profiter de son expérience en matière de circulation des personnes à mobilité réduite ;
- Les voies de circulation réservées aux véhicules d'incendie de secours et aux engins de service ont été prévues de manière rigoureuse ;
- La création d'une zone tertiaire correspond à un réel besoin, notamment en raison de l'attractivité nouvelle résultant de l'arrivée du tramway T12 ;
- L'implantation d'une nouvelle zone tertiaire est de nature à développer la création d'emplois sur le secteur ;
- Le projet renforcera le commerce de proximité, notamment à Thorigny ;
- Des engagements clairs ont été pris par l'aménageur pour limiter les terrassements.

6-2 Sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme

Il ressort de l'enquête publique que :

- Le projet ne porte pas atteinte à l'économie générale du PLU de Courcouronnes ;
- Le PLU, via l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du secteur de Bois Briard, prévoit déjà la possibilité de développer des activités économiques en continuité de l'actuelle zone d'activités Saint-Guenault ;
- L'opération se situant sur un délaissé routier, l'artificialisation de sols sera limitée, conformément aux dispositions des PLU d'Évry et de Courcouronnes ;

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

- Les modifications prévues à) l'OAP n°2 permettront de limiter la « covisibilité » avec les quartiers pavillonnaires voisins et favoriseront le développement de « liaisons douces » ;
- La modification de la règle de hauteur des bâtiments dans la zone UP aura essentiellement pour effet que de porter à 16 mètres au lieu de 15 au faîtage la hauteur maximale des constructions en case de toiture à pente. Cette modification aura pour effet de privilégier les toitures plus pentues, ce qui n'entraîne aucun préjudice esthétique ;
- La récupération d'espaces réservés pour le chantier du tramway apparaît comme une conséquence logique de la fin des travaux. Cette réserve était devenue caduque et sa récupération permettra la réalisation du pôle tertiaire en entrée de zone ;
- La suppression de l'inconstructibilité d'une bande de terrain situé de part et d'autre du boulevard Robert Schumann est justifiée, conformément à l'article L111-8 du Code de l'urbanisme, par une étude qui fait apparaître la qualité architecturale du projet ainsi que la qualité de l'urbanisme et des paysages ;
- Le projet n'entre pas en contradiction avec les documents d'urbanisme supra communaux en vigueur.

6-3 Sur la demande de permis d'aménager

Il ressort de l'enquête publique que :

- Le projet d'aménagement de Bois Briard est inscrit au PLU de Courcouronnes, dans son PADD, il a fait l'objet d'une OAP spécifique et d'un zonage UP ;
- Le projet prévoit de conserver la plus grande surface possible de boisement et de procéder à une démarche de renforcement et de densification des espaces boisés, la continuité écologique boisée ne sera pas rompue ;
- Le projet architectural est conforme au PLU de Courcouronnes à l'exception de modifications prévues dans la procédure de mise en compatibilité, objet de la même enquête publique ;
- L'aménagement prévu favorisera les « mobilités douces ».

7-Avis sur l'intérêt général du projet

En conclusion, je donne un

AVIS FAVORABLE SANS RESERVE

8-Avis sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme par déclaration de projet

En conclusion, je donne un

AVIS FAVORABLE AVEC DEUX RESERVES

Réserve 1 :

Il convient d'inscrire au règlement écrit du PLU, pour ce qui concerne les constructions prévues le long du boulevard Robert Schumann :

- L'obligation d'utiliser des matériaux de construction adaptés qui permettent de réduire les nuisances sonores : matériaux denses, séparer des parois doubles par des absorbants acoustiques ;
- L'obligation d'équiper les sous faces de matériaux absorbants pour éviter la réflexion des ondes sonores ;
- L'interdiction de disposer toute pièce de vie des logements vers la route ;
- L'obligation de prendre en considération les valeurs limites de bruit retenues par l'OMS, à savoir 53 db (A) en période diurne et 42 db (A) en période nocturne pour le bruit routier, à l'intérieur des pièces de nuit en prenant en compte les fenêtres ouvertes, qui fixent les niveaux au-dessus desquels le bruit a un impact néfaste pour la santé³⁴.

Réserve 2 :

Il convient d'inscrire au règlement écrit du PLU, pour ce qui concerne le boulevard Robert Schumann l'obligation de faire réaliser une étude de sécurité routière destinée à préconiser des dispositifs tels que :

- Dispositifs pour réduire la vitesse : radars pédagogiques, ralentisseurs, chicane ou écluse ;
- Dispositifs pour empêcher la traversée du terre-plein central par les piétons ;
- Contrôles fréquents du respect des feux tricolores,

Et de s'engager à mettre en œuvre ces préconisations.

³⁴ Source : avis de la MRAE page 17-30.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Par ailleurs, je recommande de³⁵ :

- Prendre en compte, dans la version finale de la notice de la MEC PLU les mises à jour des références des orientations règlementaires du SDRIF-E ;
- Veiller au strict respect des engagements pris pour assurer la pérennité de la continuité écologique boisée ainsi que le renforcement et la densification du boisement sur le secteur de l'aménagement ;
- Poursuivre la collaboration avec l'association « Dare-Dare » pour améliorer la circulation piétonnière ;
- Mettre en place des dispositifs adaptés pour empêcher les conflits d'usage, les nuisances et surtout les risques liés à l'installation de la passerelle ;
- Veiller à la rigueur des exigences fixées pour le confort d'été, en ce qui concerne les îlots de fraîcheur et la biodiversité ;
- Veiller à éloigner les nouveaux bâtiments des arbres conservés afin d'éviter une trop grande humidité dans les logements ;
- Définir une obligation précise pour assurer dans les meilleures conditions l'évacuation des eaux pluviales et usées dans le réseau.

9-Avis sur le permis d'aménager de Bois Briard

La demande porte uniquement sur le projet de logements

En conclusion, je donne un

AVIS FAVORABLE AVEC UNE RESERVE

Le permis d'aménager ne devrait pouvoir être délivré que dans le cadre d'un PLU mis en compatibilité en tenant compte des deux réserves notifiées ci-dessus.

³⁵ La liste ci-dessous est limitée aux principales recommandations. Il conviendra de se reporter au rapport dans son ensemble pour connaître le détail des recommandations.

Enquête publique n° E25000005 pour la mise en compatibilité du PLU de Courcouronnes et la demande de permis d'aménager pour un lotissement qui sera créé sur la commune d'Évry-Courcouronnes.
Rapport de Xavier GIVELET, commissaire enquêteur, conclusions et avis motivés.

Ce rapport a été remis le lundi 26 mai 2025 :

- A la préfecture de l'Essonne, en mains propres
- Mme la présidente du Tribunal administratif de Versailles, par courriel.



Xavier GIVELET
Commissaire enquêteur

10- Annexes