

COMPTE-RENDU DE L'ATELIER PARTICIPATIF

PROJET IMMOBILIER RUE DES BEAUVETTES



Atelier du vendredi 16 octobre 2020

ANDRÉSY
en Yvelines 

Présentation du contexte

La mairie d'Andrésey a décidé d'organiser trois ateliers de travail avec la population d'Andrésey et de Maurecourt afin de présenter et travailler ensemble un projet immobilier 100 % social d'une cinquantaine de logements situé en haut de la rue des Beauvettes, rue limitrophe avec la ville voisine de Maurecourt.

Le premier atelier s'est tenu le 2 octobre 2020 au cours duquel des tables rondes ont permis de rassembler des questionnements autour de 3 thèmes principaux : Déplacements/Mobilité, Vie Quotidienne, Implantation du projet.

Un compte rendu a été diffusé le 14 octobre par la mairie d'Andrésey rassemblant toutes les contributions et apportant de premières réponses aux questions posées.

Le second atelier s'est tenu le 16 octobre au cours duquel l'architecte a apporté des réponses visuelles aux questionnements des riverains. Cette présentation a été suivie d'un échange avec la salle. Étaient présents une soixantaine de personnes dont une cinquantaine d'habitants de Maurecourt parmi lesquels le maire, l'adjointe à l'urbanisme et un conseiller municipal.

L'atelier aurait dû permettre un temps d'échange apaisé autour des tables après la présentation de l'architecte. Cela n'a pas été possible en raison du climat de réunion qui n'a pas permis de rassembler les conditions d'un échange calme et constructif.



#01 // REPROCHE FAIT À LA MAIRIE D'ANDRÉSY D'AVOIR MENTI SUR SA CONNAISSANCE DU PROJET.

→ UN RIVERAIN A MONTRÉ UNE COPIE DU CM DU 18/12/2019 AU COURS DUQUEL LE NOMBRE DE LOGEMENTS ÉTAIT EXPLICITÉ.

Le conseil municipal du 18 décembre 2019, présidé par l'ancienne majorité, a effectivement voté le déclassement de la parcelle appartenant à la ville d'Andrézy sur le projet Beauvettes afin qu'elle puisse à terme intégrer le projet immobilier.

Tous les élus de la ville d'Andrézy ayant un mandat en 2019 étaient donc informés d'un projet immobilier 100 % social comme cela est retranscrit dans le procès verbal de ce conseil municipal. Pour mémoire les conseils municipaux sont publics et font l'objet de procès-verbaux intégraux mis en ligne sur le site de la ville d'Andrézy qui permettent à chacun de se faire une idée précise des échanges.

Tous les citoyens étaient donc en mesure de connaître l'existence de ce projet.

Si la nouvelle majorité (qui avait 4 élus dans l'opposition à l'époque) était bien informée de ce nouveau projet elle n'a découvert le détail précis de l'opération qu'en arrivant en mairie en juillet 2020. Il n'était en effet pas dans les pratiques de l'équipe précédente de fournir les documents en leur possession et d'informer des négociations en cours avec les promoteurs.

On notera également que le maire de l'époque avait bien annoncé à l'ensemble des conseillers qu'« il n'y a pas encore de projet définitif ».

Les seules informations que nous avions étaient celles diffusée lors du conseil municipal :

- Les propriétaires des parcelles (Département, ville, privé)
- Le montant du terrain de la ville d'Andrézy estimé par Les Domaines
- Un promoteur immobilier qui fait du 100 %social
- Le nombre de logements (45-47)
- Le maintien de la raquette existante
- Pas d'ouverture d'une route vers les Charvaux



#02 // POURQUOI LA MUNICIPALITÉ D'ANDRÉSY N'A RIEN FAIT POUR INFORMER LES RIVERAINS ?

La nouvelle équipe est arrivée en juillet, elle ne peut assumer les choix de l'équipe précédente en matière d'information et de travail de concertation avec la population.

Lors de l'arrivée de la nouvelle équipe en juillet, nous avons rapidement rencontré Alila, le promoteur du projet, qui selon le planning établi aurait dû déposer le permis de construire fin juillet 2020. Nous lui avons demandé de surseoir à ce dépôt en l'informant de la volonté de l'équipe municipale de mettre en place plusieurs ateliers de travail avec les riverains avant le dépôt du permis afin de les informer de la nature du projet et d'affiner avec eux les détails. Dire que nous n'informons pas les riverains n'est donc pas compréhensible pour nous.

Un dépôt de permis initialement prévu en juillet 2020

Si la municipalité n'avait pas voulu informer les riverains, elle aurait laissé le permis être déposé, et en octobre ou novembre 2020, les riverains auraient découvert le projet complètement ficelé avec la seule possibilité d'un recours gracieux puis administratif pour le faire évoluer. Ce n'est clairement pas l'axe choisi par la municipalité.

Trois ateliers de concertation

Les ateliers mis en place n'ont pas vocation et n'ont pas été présentés comme un référendum pour ou contre le projet.

D'une part, le projet était trop avancé, en juillet, pour envisager son abandon, d'autre part, le promoteur pouvait déposer son permis en juillet et la nouvelle municipalité aurait été obligée de l'accepter, car conforme a priori au PLU. Enfin, la Ville d'Andrésey ne respecte pas la loi SRU en matière de logements sociaux (17% au lieu des 25%) et a une obligation de rattraper son retard, sous peine de pénalités financières lourdes, voire de reprise en main des constructions par le Préfet, comme cela s'est produit à Triel-sur-Seine.

La municipalité actuelle est donc favorable à la construction de ce petit collectif 100 % social, comme elle est favorable d'une façon générale à la construction de petits collectifs sociaux répartis dans la ville en complément des 40 % de logements sociaux imposés par le PLHi (Plan Local de l'Habitat intercommunal) dans les opérations de logements collectifs.



La municipalité d'Andrésy est maître de sa politique urbaine et de construction de logements sociaux comme chaque ville sur son territoire. Elle a fait le choix d'inviter et de travailler avec les riverains des deux villes et d'informer la mairie de Maurecourt dans un souci d'information de toutes les parties prenantes et parce qu'elle est consciente que tout projet a des conséquences et que celles-ci doivent être travaillées ensemble.

Au 1er atelier, nous avons rappelé le cadre du travail et les éléments intangibles : l'existence d'un collectif à cet endroit, 100% social. Tout le reste pouvait être travaillé avec la population : morphologie globale du bâti, composition du parc de logements (qui pourrait faire varier son nombre), flux de déplacements, stationnements, ...



#03 // EST-IL AUTORISÉ DE CONSTRUIRE UN TEL COMPLEXE DE 50 LOGEMENTS DANS UNE ZONE PAVILLONNAIRE ?

L'État demande à ce qu'on urbanise dans les zones déjà constructibles, en faisant la « ville sur la ville ». Cette densification des tissus urbains existants s'impose comme un outil de lutte contre l'étalement urbain et moyen de préservation des terres agricoles.

Cette volonté d'urbanisation en densification a été transcrite dans les textes de loi depuis les années 2000 par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), en 2009 et 2010 avec les lois dites Grenelle, puis en 2014 avec la loi pour l'accès au logement et l'urbanisme rénové dite loi ALUR.

En effet, la loi ALUR a notamment revisité le code de l'urbanisme afin de favoriser la densification des lotissements dans l'ensemble des communes, même au cœur de quartiers initialement résidentiels et initialement exclusivement composés de maisons individuelles et de villas. L'objectif, clairement avoué de la loi, est de densifier les gisements fonciers en ne restreignant plus les droits à construire dans les lotissements.

Il est donc aujourd'hui autorisé de construire un complexe de 50 logements en zone pavillonnaire.



04 // IMPACT DU PROJET EN TERME DE CIRCULATION – ÉCHELLE VILLE

- **CRITIQUE FORMULÉE SUR L'ABSENCE D'UNE ÉTUDE CIRCULATION EFFECTUÉE PAR LA VILLE D'ANDRÉSY**
- **COMMUNIQUÉ DE LA VILLE DE MAURECOURT**
- **INTERVENTION DU MAIRE DE MAURECOURT EN ATELIER**
- **STATISTIQUES SUR LE NOMBRE DE VOITURES PAR HABITANT**

Des craintes ont été émises par la « ville de Maurecourt » concernant l'impact sur la ville de Maurecourt

1. dû au projet Rue des Beauvettes (arrivée estimée par la ville de Maurecourt de 100 voitures)
2. dû aux autres projets immobiliers de la ville d'Andrézy (objectifs inscrits dans le PLUi).

Absence d'étude permettant d'évaluer l'augmentation du trafic

La ville d'Andrézy a essayé de rassurer les riverains en s'appuyant sur l'étude de circulation effectuée en 2017-2018 pour la ville d'Andrézy visant à mesurer l'impact de l'arrivée de différents projets immobiliers sur la ville.

Cette étude concluait que « la circulation va se densifier tout en restant fluide ». Pour aller dans le sens de cette étude, les deux immeubles collectifs construits rue du Bel Air ne semblent pas générer de problèmes de fluidité et de stationnement particuliers.

Durant l'atelier il a été reproché à la mairie de sous-estimer le problème des flux, en n'ayant aucune étude concrète à l'appui. A l'inverse une partie des riverains et la mairie de Maurecourt, ont formulé des estimations de flux à destination de Maurecourt (jusqu'à 100 véhicules) qui de la même façon ne reposent sur aucune étude concrète.

Au regard de ces désaccords, **une étude d'impact sur la circulation et le stationnement a été engagée par la ville d'Andrézy visant à évaluer les conséquences du projet sur les rues environnantes**. Les résultats devraient être disponibles vers la fin du mois de novembre.



05 // IMPACT DU PROJET EN TERME DE CIRCULATION – ÉCHELLE LOCALE

→ ENTRÉES/SORTIES DU PROJET IMMOBILIER

→ SUR LA RUE DES BEAUVETTES

FLUX, STATIONNEMENT

→ ÉTAT DES RUES ET DES TROTTOIRS

Les riverains sont inquiets des flux directs qu'engendrera le projet pour la rue des Beauvettes et les rues environnantes en termes de circulation quotidiennes, mais également en ce qui concerne le stationnement, particulièrement le week-end.

Entrée/sorties du projet

Une première rencontre a eu lieu avec le département afin d'envisager des possibilités d'entrée/sortie via la RD. L'idée d'un rond-point a été écartée par le département. Une entrée par la RD55 est en cours de discussion. La mairie d'Andrésey a organisé une nouvelle rencontre avec la Communauté Urbaine GPS&O et le département afin d'approfondir le sujet. Cette réunion est prévue le 9 novembre.

→ Cette réunion a eu lieu. Une étude est lancée afin d'étudier la faisabilité d'une entrée permanente depuis la RD55, via une voie de dégagement

Statistiques sur les voitures pour la ville d'Andrésey¹

²À Andrésey 37% seulement des ménages ont 2 voitures. Donc les 2/3 ont 1 seule voiture ou... aucune. Le taux baisse avec le niveau de revenu : ce n'est pas un "préjugé" mais la réalité statistique.

À Andrésey 37% seulement des ménages ont 2 voitures. Donc les 2/3 ont 1 seule voiture ou... aucune. Le taux baisse avec le niveau de revenu : ce n'est pas un "préjugé" mais la réalité statistique.

	2019	%
Au moins une voiture	4 738	87,4
1 voiture	2 702	49,9
2 voitures ou plus	2 035	37,6

¹ Source INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-78015> – LOG T9 - Équipement automobile des ménages

² Source INSEE : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-78015> – LOG T9 - Équipement automobile des ménages



Dans le social le taux d'équipement est plus faible. A cela s'ajoute le fait que les propriétaires de T1 ou T2 (plus souvent un jeune ou un senior) peuvent ne pas avoir de voiture (surtout quand ils viennent de la petite couronne et donc lorsqu'ils sont déjà habitués à se passer de voiture). D'où une estimation globale de 1 voiture/ménage.



Flux directs

Comme pour la circulation à l'échelle de la ville, l'étude de flux commandée par la ville d'Andrésey viendra apporter des éléments factuels pour la réflexion à l'échelle du quartier.

Une réflexion sur la mise en place de zone de vitesse contrôlées (zones 30, zones 20 km/h dite « zones de rencontre » avec priorité piéton et stationnement uniquement sur places matérialisées) font partie des solutions permettant d'apaiser les flux.

Stationnement interne au projet

Le projet immobilier prévoit une dizaine de places de stationnement à l'intérieur du projet dédiées aux visiteurs. Pour rappel, la mairie d'Andrésey demandera au bailleur de faire un effort pour proposer des tarifs de location de parking les plus bas possibles, afin que le maximum de places de parking sous-terrain soit utilisé.

Comme indiqué dans le premier compte rendu :

Alila fait le retour d'expérience suivant sur ses Résidences d'Orgeval et de Gargenville. Une place de stationnement a été réalisée par logement. Le bailleur comptabilise entre 0,75 et 0,80 véhicule/logement (et autant de places louées). Les deux résidences sont équipées de parkings visiteurs 4 à 5 places par résidence qui ne semblent pas occupées par les résidents.

Stationnement hors projet

La crainte exprimée par plusieurs riverains est de voir des véhicules, venant visiter les habitants du projet immobilier, stationner n'importe comment dans les rues environnantes.

Le stationnement sur la voie publique est une responsabilité partagée et réglementée par les deux mairies et ouverte à tous les automobilistes. Les deux villes autorisent aujourd'hui une circulation en double sens et un stationnement en quinconce qui permet de réguler la vitesse des véhicules.

L'appréhension légitime des riverains doit être prise en compte par les deux mairies afin d'anticiper les besoins et d'envisager des solutions permettant de ne pas avoir de stationnement sauvage. Cette réflexion doit s'appuyer sur une analyse de l'existant sur les voies situées dans le périmètre du projet (Rue du Bel Air, Rue des Beauvettes, Sente du Haut des buis, Sente des Buis, ...) à confronter aux résultats de l'étude de circulation commandée par la mairie d'Andrésey.



En outre, la mairie d'Andrésey a déjà obtenu des tarifs de location de parking à 16€/mois de bailleurs sociaux sur d'autres résidences. Ce tarif attractif couplé à une réglementation du stationnement permettra de répondre à l'inquiétude d'un quartier en favorisant les stationnements à l'intérieur du projet.

Les mêmes craintes existaient sur le projet de l'ancien collège à Andrésey. Aujourd'hui, avec 200 logements aucun stationnement gênant n'est à constater.



#06 // ETAT DE LA VOIRIE RUE DU BEL AIR

La rue du Bel Air n'a effectivement pas de trottoir entre le numéro 1 et le numéro 5. Un trottoir existe néanmoins en face sur toute la longueur et permet un déplacement sécurisé sur cette rue. Un passage piéton pourrait dans un premier temps être matérialisé sur la rue du Bel Air, juste avant la rue des Beauvettes.

Dans le cadre de la réflexion sur les déplacements autour de la rue des Beauvettes, la ville d'Andrésey devra se rapprocher de la CU GPS&O pour étudier et programmer un aménagement de cette portion de rue.

→ Une rencontre sur place a eu lieu fin novembre avec les services de GPSeO. Un relevé de géomètre commandé par la ville permettra à GPSeO d'étudier l'aménagement d'un trottoir et de le programmer au budget de GPSeO.



#07 // POLLUTIONS ENGENDRÉES PAR LA PROXIMITÉ DE LA RD55

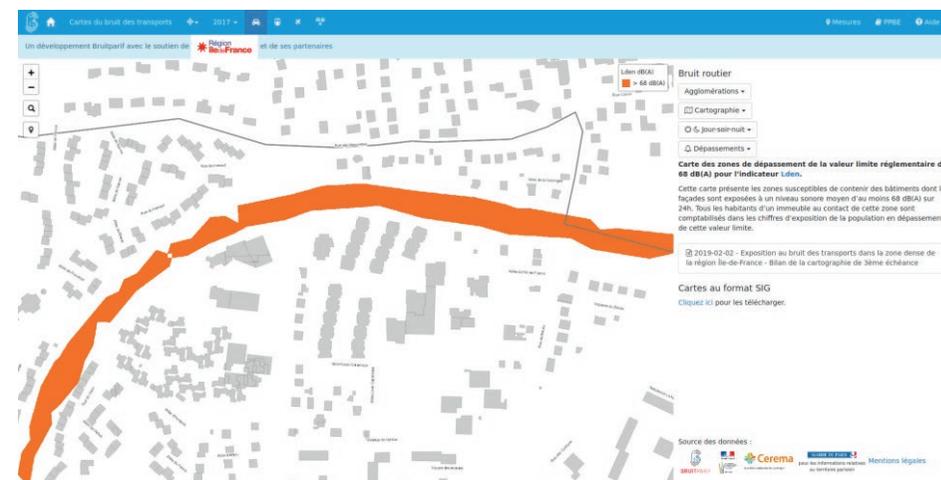
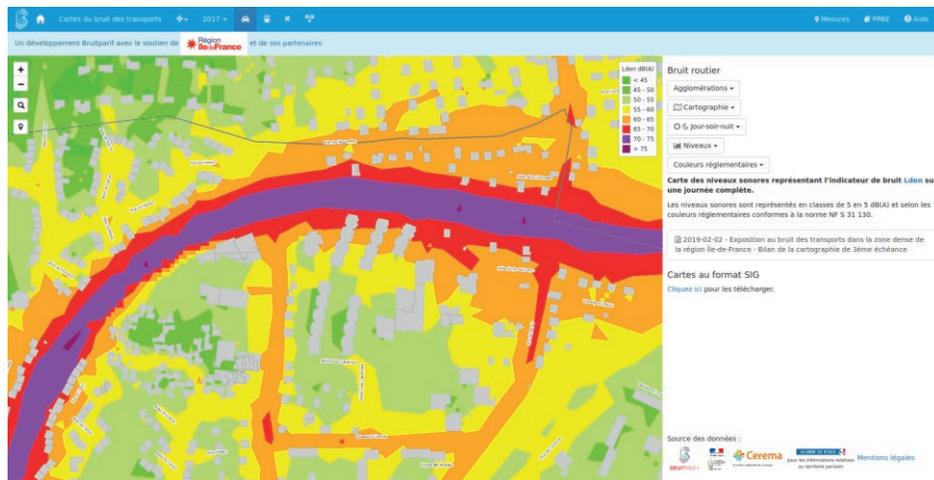
Lors des échanges durant les ateliers, mais également sur les réseaux sociaux, la mairie d'Andrésey a été critiquée sur « la pollution sonore et celle due aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur cette route ».

Nous vous détaillons ci-dessous les mesures de bruit et de qualité de l'air publiées par les deux organismes AirParif et BruitParif. Ces données sont disponibles publiquement sur les sites de ces deux organismes.

Bruit³

BruitParif, est une association en charge de centraliser les cartes stratégiques de bruit (CSB) disponibles au sein de la région Île-de-France dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE et de publier les informations et documents attendus conformément aux exigences réglementaires.



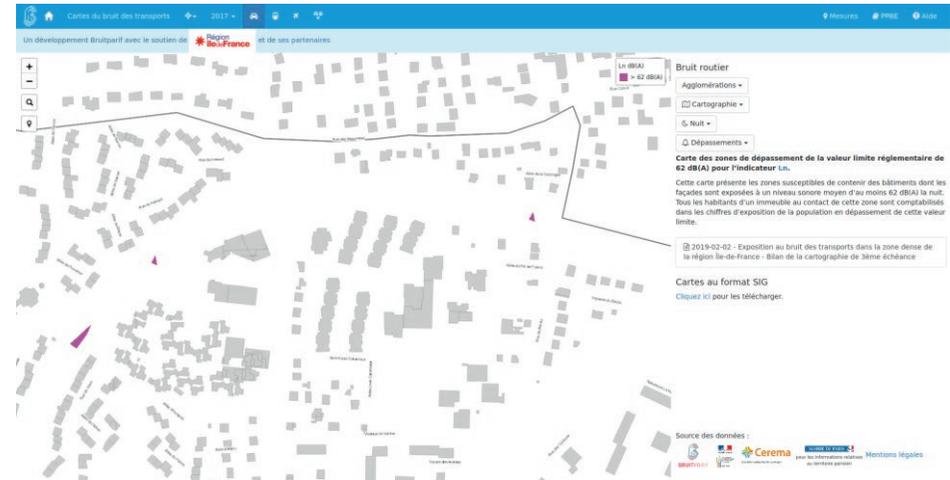
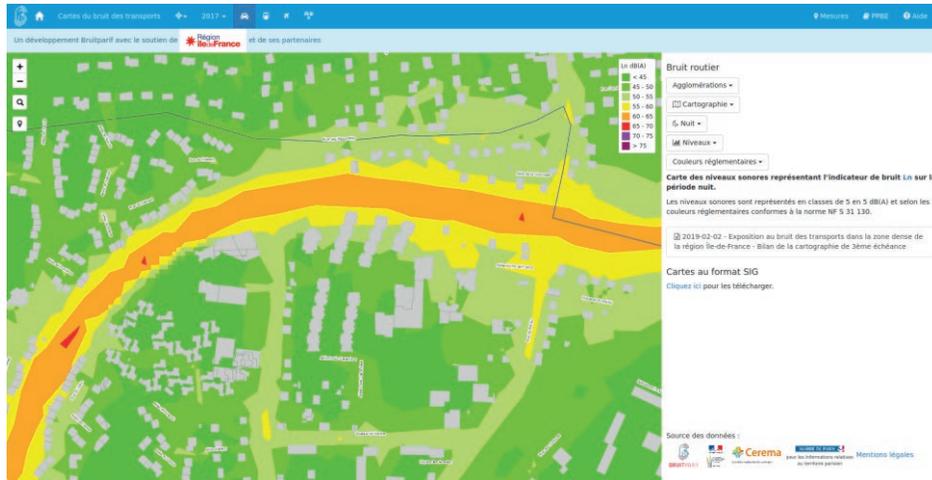


Les mesures présentées par BruitParif montrent des valeurs de 65 à 70 dB(A) (Zone rouge) qui impactent aujourd'hui 5 maisons le long de la RD55. Tout le reste de la rue des Beauvettes est situé dans une zone de 60 à 65 db(A).

Sur la seconde carte on peut constater que les dépassements de la valeur limite réglementaire restent cantonnés à la RD55 et n'atteignent pas les maisons.

La nuit les valeurs baissent logiquement en raison de la réduction du trafic. Aucun dépassement n'est à signaler dans toute la zone.





L'étude du projet immobilier prévoit de traiter la problématique du bruit de la façon suivante :

Le promoteur Alila prévoit une étude des isollements acoustiques de façade. Cette étude a pour but d'assurer à l'ouvrage projeté un confort acoustique conforme aux exigences de la N.R.A. (Nouvelle Réglementation Acoustique), constitué par l'Arrêté du 30 juin 1999.

L'étude définit les isollements de façades requis ainsi que les performances acoustiques minimales des composants de façades (murs, planchers, isolants, volets, coffres de volets roulant, entrées d'air, ...).

Les entrepreneurs seront donc tenus de respecter les dispositions de cette étude.

Les textes de référence suivants sont pris en compte dans cette étude :

- Arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation,
- Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
- Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,



- Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports

Qualité de l'air

Airparif est une association indépendante, seule agréée par le ministère de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Île-de-France. Cette surveillance est réalisée dans le cadre réglementaire défini par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30 décembre 1996 (LAURE). La LAURE fixe comme objectif « le droit à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé » et fonde les conditions de la surveillance de la qualité de l'air et de l'information du public en France.

Airparif présente sur son site web les grandes familles de polluants et les principaux indicateurs de pollution⁴. Des bilans et cartes annuelles sont également disponibles⁵ sur une période allant de 2007 à 2019 pour chaque indicateur.

Andrésy & secteur des Beauvettes

Nous vous présentons ci-dessous les cartes représentant les indicateurs de pollution pour 2019 pour le secteur des Beauvettes. Si ces indicateurs ne sont pas aussi précis qu'une modélisation spécifique de la qualité de l'air ils apportent une bonne image générale.

⁴ <https://www.airparif.asso.fr/pollution/differents-polluants>

⁵ <https://demo.airparif.fr/surveiller-la-pollution/bilan-et-cartes-annuels-de-pollution>



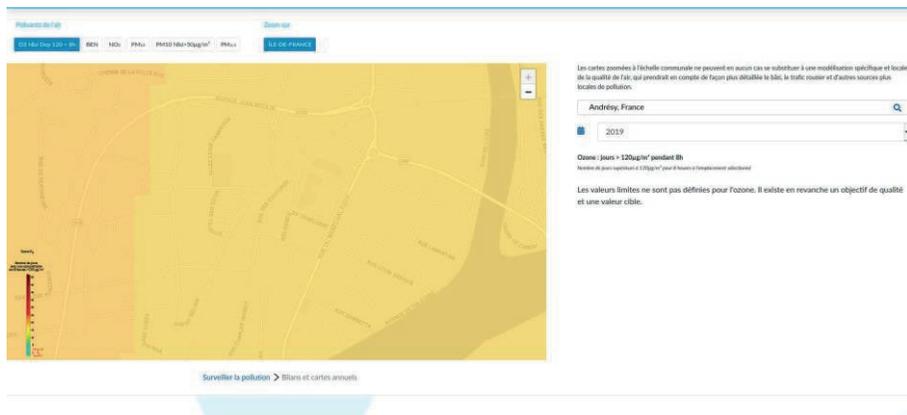


Figure 1: Indicateur Ozone (O3)

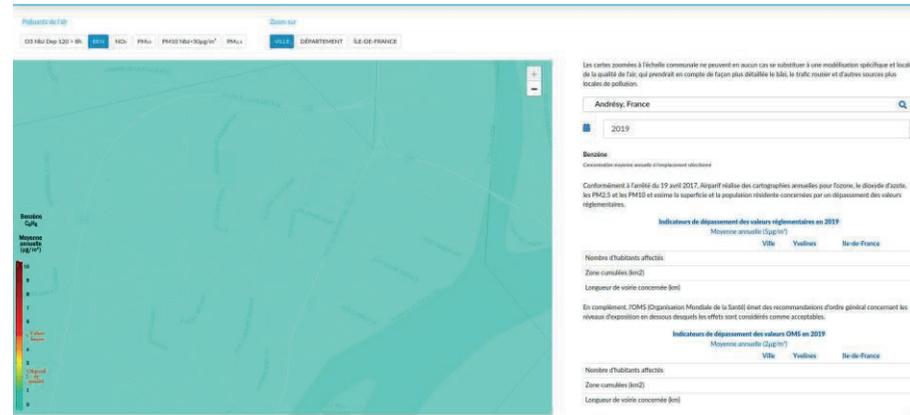


Figure 2: Indicateur Benzène (BEN)

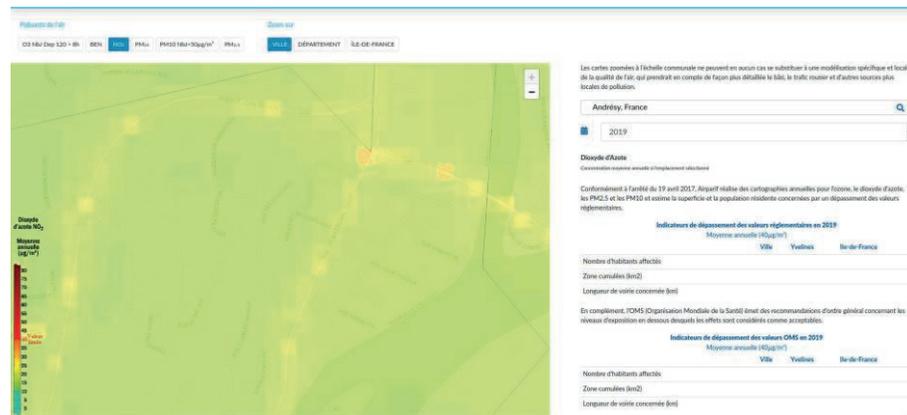


Figure 3: Indicateur Dioxyde d'Azote (NO2)

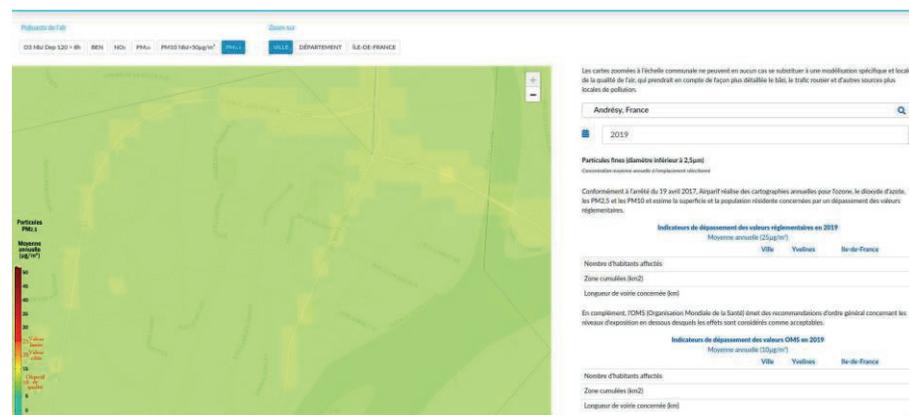


Figure 4: Indicateur Particules fines (diamètre inférieur à 2,5µm)



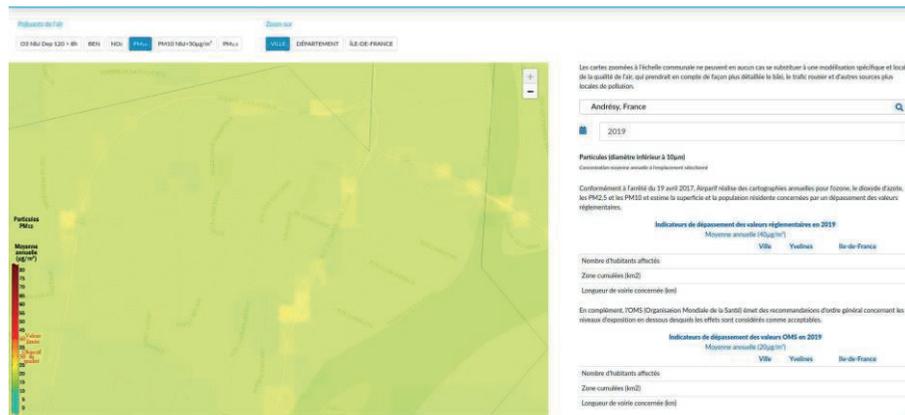


Figure 5: Indicateur Particules (diamètre inférieur à 10µm)

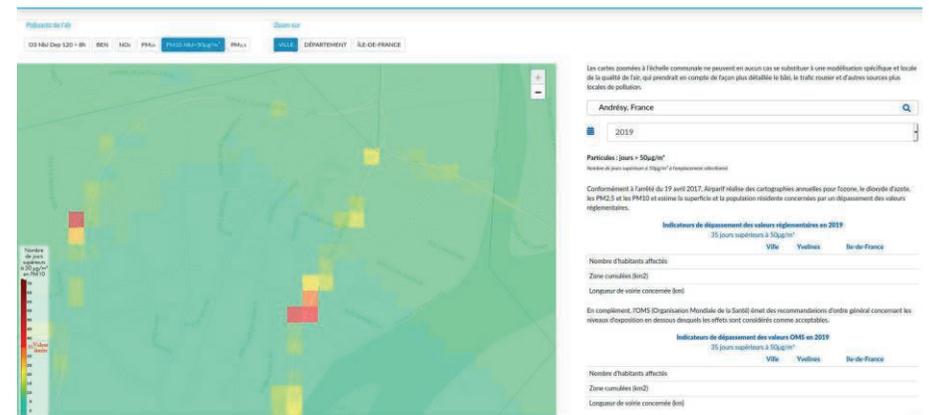


Figure 6: Indicateur Particules : jours > 50µg/m³

On peut constater que les six indicateurs de pollution sur la zone d'implantation du projet immobilier ne démontrent pas de pollution spécifique sur cette zone.

Sur plusieurs indicateurs les niveaux sont même inférieurs à ceux des routes internes à la ville. Dans tous les cas les indicateurs sont soit dans la moyenne soit à des taux inférieurs à l'objectif de qualité (donc meilleurs). Seul l'indicateur d'ozone est vraiment moyen mais c'est le même taux pour toute une bande allant de Conflans Sainte-Honorine à Chanteloup-les-Vignes en passant par Maurecourt et qui concerne plus généralement la région Île-de-France.



#08 // À QUELLE ÉCOLE SERONT AFFECTÉS LES ENFANTS HABITANT DANS CE PROJET IMMOBILIER ? CAPACITÉ DE L'ÉCOLE À RECEVOIR LES NOUVEAUX ENFANTS

Aujourd'hui la carte scolaire affecte les enfants habitant rue des Beauvettes à la maternelle Fin d'Oise et à l'école élémentaire Le Parc située en face (± 1 km du projet, et environ 15mn à pied).

L'école élémentaire Le Parc accueille aujourd'hui 13 classes (300 élèves). La treizième classe est depuis plusieurs années menacée de fermeture. L'école a bénéficié d'une rénovation et d'un agrandissement de deux classes lui permettant donc de monter à 15 classes. La cantine a une capacité de 106 places assises. Au regard de ses effectifs l'école est aujourd'hui en mesure de recevoir environ 80 nouveaux enfants.



#09 // PROPOSITION DE FAIRE UNE CONSULTATION CITOYENNE

Un riverain de Maurecourt, également conseiller municipal de Maurecourt, a proposé qu'une consultation citoyenne soit mise en place pour décider de la poursuite du projet.

La ville d'Andrésy ne s'engagera pas dans une consultation citoyenne si son objectif se limite à un référendum restreint aux riverains directs pour savoir s'ils sont pour ou contre l'existence du projet.

Les règles ont été présentées au tout début du processus de concertation:

- **Le 1er atelier avait pour objectif :**

- de cadrer le processus et le non négociable pour des raisons légales : un collectif 100% social
- puis de laisser s'exprimer les habitants et de recenser toutes leurs critiques.

Ces critiques ont fait l'objet d'un compte rendu de 20 pages avec les réponses et propositions de la municipalité d'Andrésy.

- **Le 2ème atelier avait pour objectif :**

- de faire émerger des améliorations et des solutions alternatives,
- de réfléchir ensemble sur la morphologie globale, la composition du parc de logements (qui peut réduire son nombre), l'esthétisme global, les matériaux, l'élargissement de la rue avec le positionnement des stationnements, mobilités...
- des documents de travail avaient été préparés et un travail autour des tables était prévu.

La majorité des participants a refusé ce travail et cette procédure. Ils ont souhaité simplement rappeler à nouveau leur opposition et donc leur refus de tout travail collectif.

La ville d'Andrésy n'arrête donc pas le processus de concertation de façon unilatérale. Il lui semble aujourd'hui difficile de poursuivre une concertation si l'autre partie la refuse.



#10 // PÉTITION CONTRE LE PROJET DE CONSTRUCTION LUE AU COURS DE L'ATELIER #2

Nous reproduisons ci-dessous chacun des points de la pétition lus durant l'atelier et auxquels nous apportons une réponse ou renvoyons à une réponse déjà effectuée.

1. Les nouveaux habitants de ces logements devront subir les nuisances sonores et une pollution de l'air considérable du CD 55 qui borde l'opération (trafic actuel de cet axe : 12000 à 15.000 véhicules par jour). Ce qui ne paraît pas compatible avec la préservation de l'environnement et du cadre de vie de tous.
→ cf réponses #07 dans ce document
2. La rue des Beauvettes est en fait une impasse et la largeur de sa chaussée actuelle ne permettra pas de supporter le trafic supplémentaire généré par l'arrivée des habitants de ces 50 logements. Cette rue et ce quartier vont se trouver de fait complètement congestionnés.
→ cf réponse #04 & #05 dans ce document
3. Le nombre de places de stationnement sera insuffisant et les nouveaux arrivants vont se garer dans les rues voisines (environ 70 — 80 véhicules, sans compter les visiteurs)
→ cf réponse #04 & #05 dans ce document
4. En termes de sécurité, les nouveaux habitants seront tentés de traverser le CD 55 à pied pour rejoindre les commodités du quartier des Charvaux. Le site retenu est dangereux.
→ Le projet anticipe ce problème en clôturant la résidence et en créant une butte séparant physiquement la résidence de la RD55. En outre la présence d'un gardien en journée permettra également de s'assurer qu'aucun habitant ne traverse la départementale.
Dans l'hypothèse d'une entrée des véhicules par la RD55, une réflexion va être menée pour trouver une solution de sécurisation. De la même façon il faudra s'assurer que l'accès à la départementale ne peut se faire en amont et aval de cette parcelle.
5. Compte tenu de la topographie des lieux, les riverains les plus proches craignent que leurs maisons ne subissent des dommages dus à des mouvements de terrains importants, compte tenu notamment, de la proximité de la zone de carrières.



→ L'aménagement du projet a été conçu de manière à ce que les bâtiments puissent épouser, au mieux, la topographie du terrain dans le but de limiter les déblais/remblais.

Par-ailleurs, d'après les indications de l'inspection générale des carrières, le terrain se situe en limite de zone concernée par la présence de carrières souterraines. Nous avons sollicité l'inspection générale des carrières de Versailles par téléphone, les carrières recensées dans ce secteur se situent sur la commune de Maurecourt plus au nord de la zone d'étude et non sur Andrésey.

Aussi, les précédentes études de sols réalisées confirment l'absence de carrières sur ce terrain au droit des points de sondages (13 sondages réalisés).

Enfin, une mission spécifique relative à la stabilité des avoisinants est attribuée à un bureau de contrôle. Cette dernière a pour rôle de prévenir les travaux susceptibles d'affecter la stabilité des avoisinants. Dans ce cadre, le bureau de contrôle examine les dispositions prises par les constructeurs. Les techniques mises en œuvre par les entreprises reçoivent l'aval dudit bureau de contrôle avant exécution des travaux.

6. Les habitants contestent la volumétrie des constructions projetées par rapport aux lieux avoisinants constitués pour l'essentiel de pavillons.

→ Comme indiqué au #03 le PLUi permet de construire un petit collectif sur cette zone. Lors du premier atelier le cabinet d'architecte a expliqué les différentes hypothèses d'implantations et de volume qui ont été étudiées. La solution retenue permet de s'implanter dans la pente, sans faire apparaître de grandes émergences et en créant des percées permettant de supprimer l'effet bloc.

Le second atelier devait permettre d'aborder cette dimension de façon plus précise, cf Compte Rendu du premier atelier Thème Implantation (p14)

7. La municipalité dispose encore de moyens et de solutions alternatives en termes de réserve foncière pour ne pas déposer la demande de permis de construire de cet ensemble immobilier, qui menace le cadre de vie des riverains et des futurs occupants des logements nouvellement construits.

→ La municipalité d'Andrésey a des objectifs de construction sur des périodes triennales, en raison, notamment, de son retard en matière de logements sociaux. La population d'Andrésey étant trois fois plus nombreuse que celle de Maurecourt, les objectifs de construction sont naturellement plus importants que sur Maurecourt. La ville doit donc utiliser toutes les réserves foncières pour atteindre ses objectifs de



construction liés au PLUi et à la loi SRU. Si les riverains des futurs projets demandent tous à ce que les nouvelles constructions se fassent ailleurs, elles ne se feront nulle part... En outre comme le soulignent les riverains le cadre de vie y est agréable.

8. En quoi, ce projet est durable et va faciliter notre quotidien ? C'est une de vos promesses de campagne.

→ L'objectif de ce projet n'est pas de faciliter le quotidien des andrésiens ou des maurecourtois mais de répondre à un besoin pressant en terme de logements des habitants sur le territoire. La facilitation du quotidien des habitants doit se faire en complément, par exemple en créant le trottoir manquant depuis toujours sur la rue du Bel Air, en réfléchissant aux mobilités, etc. Sur ces points nous comptons honorer nos engagements et nous travaillerons avec les riverains désireux d'avancer de façon constructive.

9. A l'heure où l'on parle du manque de poumons verts dans les milieux urbains, les riverains proches de cette zone verte se mobilisent pour préserver son devenir.

→ Le terrain constructible évoqué est constitué d'une friche colonisée par une végétation spontanée à très faible valeur environnementale. Ce n'est pas non plus un lieu de promenade. La notion de poumon vert s'applique plus généralement aux milieux très urbanisés dans lesquels les espaces verts se font rares. Au regard de la situation de ce quartier situé à quelques centaines de mètres des champs et des 1250 ha de la forêt de l'Hautil, il nous semble que le poumon vert est plutôt bien présent à proximité.

En outre, lors du second atelier il a été indiqué que dans la mesure du possible les plus grands arbres seraient maintenus, et que comme il a été montré, d'autres arbres seront plantés dans et autour du projet.



Compt

immobilier

VUE DEPUIS LE BAS DE RUE DES BEAUVETTES

