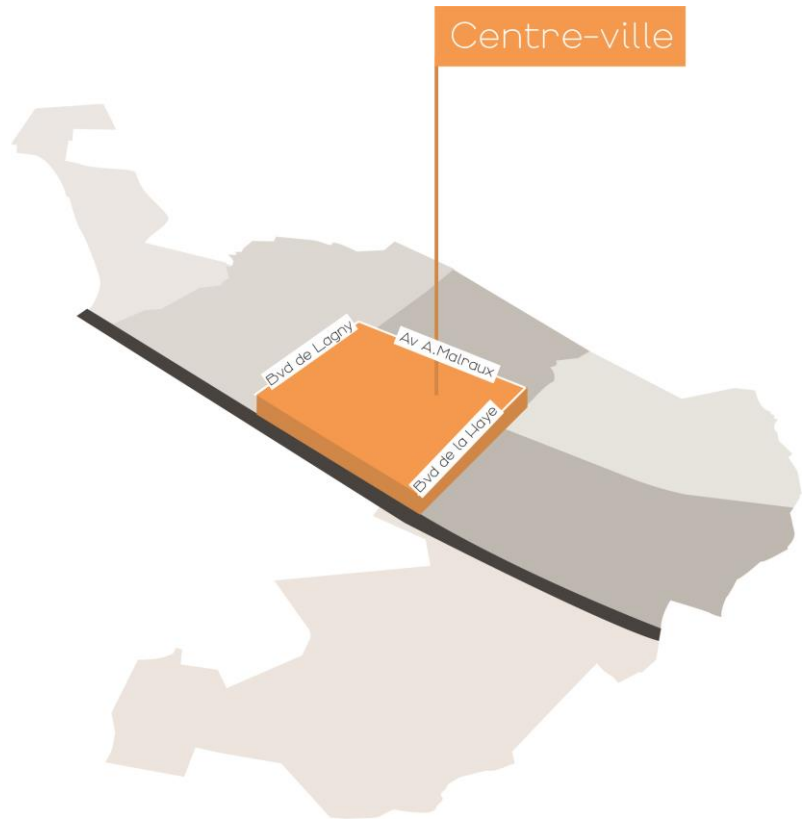


## Compte rendu de la réunion de comité de quartier du Centre-ville

Réunion plénière du 24 janvier  
2022



### Étaient présents :

- Serge Sithisak – 1er Maire-adjoint délégué à l'aménagement du territoire, à l'administration générale et aux comités de quartiers
- Xavier Eloundou – élu référent
- Maeva Hiron – collaboratrice de cabinet
- Mario Principato – coordinateur des comités de quartiers
- Membres : Philippe Brunet – Mathieu Caron – Régis Déoux (président du Comité de quartier du Centre-ville) – Maria Georgali – Christian Héon – Stanislas Kamba – Man Ly Lam – Massoud Noury – Sandrine Vesin

### Étaient excusés :

- Membres : Stefany Auroyer Potier – Julien Bonnin – Amélie Boulanger – Romain Dacheux – Jean-Dominique Ea – Maxine Mohaer – Dominique Pouteau

## Ordre du jour :

### 1<sup>ère</sup> partie : Les grands projets au centre-ville

- 1- La mobilité douce au centre-ville
  - L'étude sur les mobilités douces
  - Le simulateur des déplacements/trafic
  - Les stationnements vélo
- 2- La halle couverte pour le marché
- 3- Répartition des logements sociaux par quartier
- 4- L'anticipation des services publics

### 2<sup>ème</sup> partie : Les projets du comité

- 5- Bilan des marches exploratoires
- 6- Le nouveau feu tricolore de la Rue Konrad Adenauer
- 7- Une ombrière photovoltaïque pour les parkings
- 8- Les délibérations détaillées du Conseil Municipal

#### 1- La mobilité douce au centre-ville

En préambule, une clarification est nécessaire pour comprendre les notions de mobilité douce. Il est également important de contextualiser la gestion de la mobilité douce de notre ville.

*La mobilité douce ou mobilité active désigne l'ensemble des déplacements non motorisés comme la marche à pied, le vélo, le roller et tous les transports respectueux de l'environnement.*

Au centre-ville, c'est un des modes de déplacement que le comité de quartier du centre-ville souhaite promouvoir pour fluidifier les déplacements et pour diminuer l'impact environnemental des véhicules motorisés ainsi que leurs places de stationnements. L'enjeu est de **pouvoir se déplacer depuis n'importe quel quartier sans véhicule motorisé pour rejoindre le centre-ville :**

pour prendre le RER, faire ses courses, utiliser les services d'une entreprise et d'un service public, aller à un établissement scolaire, se distraire, participer à une activité associative.

Le contexte de la gestion de la mobilité douce à Bussy-Saint-Georges est particulier parce que nous vivons dans une ville nouvelle. Dans notre commune, la gestion de la mobilité douce s'articule avec plusieurs acteurs et pourrait paraître de prime abord complexe mais ce n'est pas le cas.

- L'aménageur public, EpaMarne urbanise et conçoit la mobilité douce. Ce dernier a ainsi créé un réseau sur un axe d'Est en Ouest avec pour stratégie de laisser les voies douces ouvertes et interconnectées entre les chantiers des promoteurs. Mais faute de vision d'ensemble, la ville a hérité d'un maillage imparfait avec des ruptures qu'il faut à présent corriger.
- Le plan local de mobilité anime une réflexion pour le compte de 31 communes dont Bussy-Saint-Georges. Son objectif se limite à élaborer des études en concertation avec les citoyens avec pour finalité de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus efficace et durable d'ici 2030. Il construit ainsi une vision prospective pour interconnecter les communes concernées, sans empiéter sur le territoire de la commune.
- La communauté d'agglomération Marne-et-Gondoire a en charge le financement et la gestion de certaines infrastructures, dont une partie des voiries douces. En matière des infrastructures cyclables, elle prévoit à Bussy-Saint-Georges la réalisation à l'horizon 2024 de deux itinéraires inscrits sur son schéma directeur des liaisons douces :
  - Un axe Nord-Sud sur le Boulevard de Lagny ;
  - Un axe Est-Ouest le long de l'Avenue Marie Curie.
- La commune de Bussy-Saint-Georges finance et gère les voies douces qui ne sont pas gérées par Marne-et-Gondoire.

En synthèse, pour le centre-ville, la gestion des voies douces implique donc de se coordonner avec le projet des 2 voies douces de Marne-et-Gondoire, de relier l'existant des vies douces du centre-ville et de s'interconnecter à celles des autres quartiers.

### L'étude sur les mobilités douces :

Lors d'une précédente plénière, le comité de quartier du centre-ville avait été informé de l'existence d'une étude sur les flux de circulation portée par la commune et EpaMarne. Aussi le comité de quartier souhaite en prendre connaissance parce qu'il envisage de faire des propositions sur ce sujet pour le centre-ville mais ces propositions doivent être cohérentes avec l'étude.

**Question :** *Est-ce qu'il est possible de présenter l'étude au niveau du centre-ville, si son état d'avancement le permet ?*

L'étude est bien avancée et devrait aboutir en juin 2022. Afin de permettre aux comités de quartiers d'en bénéficier, la municipalité propose de présenter l'étude le plus en amont possible et à tous les comités de quartiers. Le groupe de travail transverse aux comités de quartier sur la mobilité pourra ainsi en bénéficier.

Une autre étude réalisée par Marne-et-Gondoire pourra également être présentée lors de cette présentation.

Ces études visent à vérifier la compatibilité des futurs projets de voie douces avec les autres projets intercommunaux voire régionaux :

- Au niveau intercommunal, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre de la planification stratégique intercommunale sur 20 ans dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables. Il a été révisé en 2021.

- Au niveau régional, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) vise à clarifier le schéma d'aménagement régional. Il a été révisé en 2013 et sera renouvelé en 2030. La révision du SDRIF Environnementale (SDRIF-e) a été engagée par le Conseil Régional en novembre 2021.

### Le simulateur des déplacements/trafic :

Lors d'une précédente plénière, le comité de quartier du centre-ville avait été informé de l'existence d'un simulateur des flux de circulation. Cet outil permet de mesurer l'impact des changements de circulation.

**Question :** *Est-ce qu'il est possible de présenter le simulateur au comité de quartier centre-ville afin d'évaluer l'utilité de l'outil pour ses propres projets ?*

La municipalité propose de présenter le simulateur lors de la réunion de présentation des études de mobilité parce qu'il sera alors possible de partager cet outil aux 5 comités de quartiers et le groupe de travail transverse de mobilité.

### Les stationnements vélo :

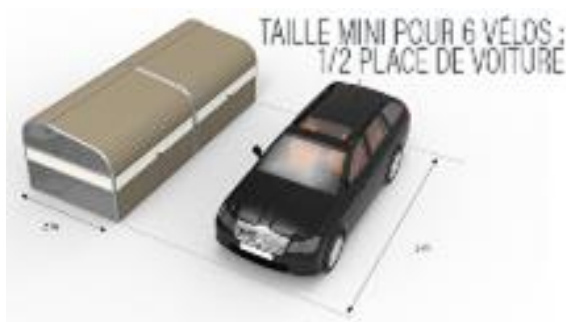
Le comité de quartier souhaite partager un retour d'expérience de la plupart des grandes villes. L'erreur courante est de focaliser l'attention uniquement sur le développement des pistes cyclables, mais pour favoriser la pratique du vélo il est nécessaire d'apporter une réponse adéquate à 3 problématiques :

- Le point de départ qui est le stationnement résidentiel,
- Le parcours cyclable qui correspond à l'infrastructure de la voie,
- Le point d'arrivé qui correspond aux emplacements vélo stratégiques en centre-ville (ou ailleurs).

Au centre-ville, le contexte est particulier parce que les habitants résident en grande majorité dans des copropriétés qui n'ont pas été conçues avec des locaux pour vélos. Aussi, si le stationnement résidentiel existe c'est dans de très rares cas, et il est souvent mal sécurisé et limité en nombre de places.

De même, les points d'arrivés ne sont pas forcément bien pensés aujourd'hui. Il s'agit de déployer des parkings à vélos sécurisés au niveau des endroits stratégiques : les commerces, les services publics (écoles, crèches, annexe de la mairie...), les abords du RER...

Plusieurs solutions ont été expérimentées et adoptées dans les grandes villes. Elles sont représentées ci-dessous.



Grenoble



Courbevoie



Lille



Paris

Ces solutions peuvent être financées pour partie par la région et le comité de quartier du centre-ville peut aider sur ce sujet, entre autres en sondant la population.

**Question :** *Est-ce qu'une réflexion sur les stationnements de vélo sur la voie publique est envisagée ?*

A ce jour, il n'y a pas d'étude réalisée. Les comités de quartier peuvent faire des propositions si le besoin existe.

## 2- La halle couverte pour le marché

Dans la presse, nous avons pu lire que le projet de la halle couverte avait bien avancé (source article de La Marne [https://actu.fr/ile-de-france/bussy-saint-georges\\_77058/bussy-saint-georges-rer-a-zac-et-baisse-d-impots-des-voeux-en-forme-d-annonce\\_38553250.html](https://actu.fr/ile-de-france/bussy-saint-georges_77058/bussy-saint-georges-rer-a-zac-et-baisse-d-impots-des-voeux-en-forme-d-annonce_38553250.html)). Il est écrit que 30 commerces de bouche supplémentaires seront hébergés. Nous mesurons mal l'impact sur les commerces actuels et le besoin pour la population. Un restaurant gastronomique est prévu.

L'intervention débute en mai et dure jusqu'en septembre. Pendant cette période, le tronçon entre le square et la place sera entièrement piéton et animé. Pourtant, à notre connaissance, le projet était en étude.

**Question :** *Vu l'avancement du projet, est-ce qu'il est possible de présenter le projet de la halle couverte et d'y associer le comité de quartier pour participer à la réflexion ?*

Ces informations et les échéances ne sont plus exactes, il existe aujourd'hui un problème de domanialité et un problème de faisabilité juridique, nous avons une délégation de services publics avec le prestataire, il y avait deux solutions, soit laisser la halle couverte dans la délégation de services publics mais c'est un objet qui coûte cher, avec une obligation de contrat jusqu'en 2035, ou bien d'en sortir et d'en faire un projet annexe qui nécessite alors une mise en concurrence, la commune va partir sur cette deuxième option, la halle va sortir de la délégation de services publics.

A ce stade, un concours doit d'abord être lancé pour recueillir des propositions d'aménagement. Puis, il sera possible retenir un scénario et de le présenter au comité de quartier. Le concours sera lancé prochainement. En parallèle, le PLU doit être révisé via une procédure simplifiée.

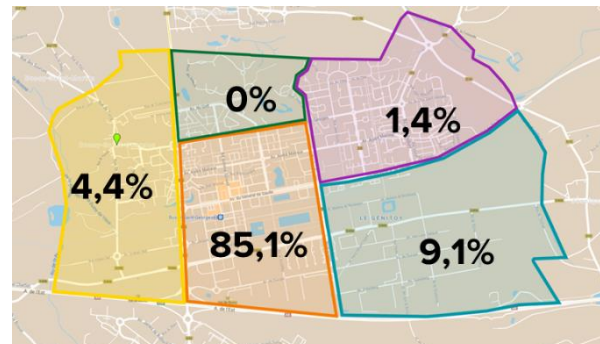
Pour information, sur ce secteur, un petit chantier sera réalisé sur la Grande Place pour redonner un peu de vie et casser l'effet d'îlot de chaleur. Ce projet est réalisé avec les commerçants, les membres du comité de quartier pourront y être associés, mais la priorité du dialogue sera donnée aux commerçants et au directeur de l'hôtel.

### 3- Répartition des logements sociaux par quartier

Bussy-Saint-Georges a pour stratégie de développer les logements sociaux. Ce qui est très bien et correspond à des exigences légales.

La ville compte déjà 19,6 % de logements sociaux, avec 2 537 logements sociaux. La cible est d'atteindre 30 % de logements sociaux.

Si on rentre dans le détail, la gestion des logements sociaux depuis le début de la ville pose des questions. En effet, selon les données de 2019 mises à disposition par le portail du ministère de la Transition Ecologique, il est possible de géolocaliser la répartition de ces logements sociaux.



Ainsi, près de 85,1 % des logements sociaux sont situés en centre-ville.

Ignorant le nombre de logements par quartier, il n'a pas été possible de définir le taux de logement social par quartier. Ce qui aurait pu nous permettre de tenir compte de la densité des logements dans le centre-ville.

Cette concentration pose un problème parce que le parc social devrait être réparti spatialement dans les quartiers afin de favoriser la mixité sociale, tel est l'objectif de la loi SRU qui cadre les logements sociaux. Ceci est d'ailleurs évalué par l'indice de ségrégation qui mesure en pourcentage la proportion de logements sociaux que l'on devrait « déplacer » d'un quartier à l'autre pour obtenir le même taux dans tous les quartiers d'une unité urbaine. Cet indice n'est pas connu mais est vraisemblablement élevé.



**Question :** *Est-ce qu'il est prévu de répartir les logements sociaux dans les quartiers, sinon pourquoi ? Y a-t-il une programmation de logements sociaux dans le diffus (en dehors des grandes opérations d'aménagement) ?*

L'objectif est de concentrer le parc social au sud de la ville (dont le quartier centre-ville et le Sycomore), ce qui permettra d'éviter une dépréciation de l'immobilier au nord de la ville, dans les quartiers déjà construits.

De plus, le centre-ville représente 60 % à 70 % de la population, il faut donc modérer ce pourcentage. Le quartier Sycomore qui est en pleine construction accueillera également davantage de logements sociaux.

Le comité de quartier du centre-ville est surpris et n'est pas en phase par ce choix politique, qui revient à déprécier l'immobilier au sud de la ville, d'où l'intérêt de viser un développement mixte et équilibré.

#### **4- L'anticipation des services publics**

Bussy-Saint-Georges s'agrandit vite. En parallèle depuis quelques années, les membres du quartier constatent que le cadre de vie se dégrade et que le sentiment d'insécurité devient plus important au centre-ville. Ceci donne le sentiment que les services publics ne suivent pas l'expansion de la ville : services sociaux, de propreté, de police municipale, de la voirie...

Pour illustrer ces propos, les busangeorgiens constatent que des citoyens sont en détresse sociale aux abords du RER A : des personnes en état d'ébriété dans la rue, la mendicité, des personnes qui dorment dans leur voiture.

**Question :** *Comment la municipalité arrive à anticiper les besoins en services publics alors que la ville s'agrandit très vite ?*

Les services publics sont bien dimensionnés et des recrutements sont en cours, tout est proportionnel, cependant il est à noter qu'avec des absences dans les services, cela peut impacter les délais de traitement. Par exemple, les

actions sociales sont gérées par le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) et les effectifs sont suffisants. Deux personnes sont dédiées à la gestion des problèmes sociaux. Un budget est voté chaque année pour les actions du CCAS en fonction des besoins anticipés.

Concernant les incivilités rencontrées récemment, des actions sont en cours et seront planifiées par différents niveaux de priorité.

Le levier est la répression. La commune réfléchit à des solutions technologiques. Par exemple, il est question de déployer des logiciels sur les caméras qui verbaliseront les propriétaires des véhicules qui auront déposé des déchets illicitement ou bien ne respecteront pas le code de la route. Ces caméras pourront lire les plaques d'immatriculation et envoyer des contraventions. Un arrêté municipal sera nécessaire au préalable pour cadrer cette innovation.

Il est prévu également d'augmenter le montant des contraventions en cas d'incivilité, comme par exemple, le dépôt de déchets.

Une réflexion de fond est en cours pour réduire de façon significative les frais d'entretien ce qui permettra d'optimiser la gestion des services publics. Par exemple, au sujet des espaces verts, une étude permettra de sélectionner des végétaux et des essences arbres qui demandent moins d'entretien.

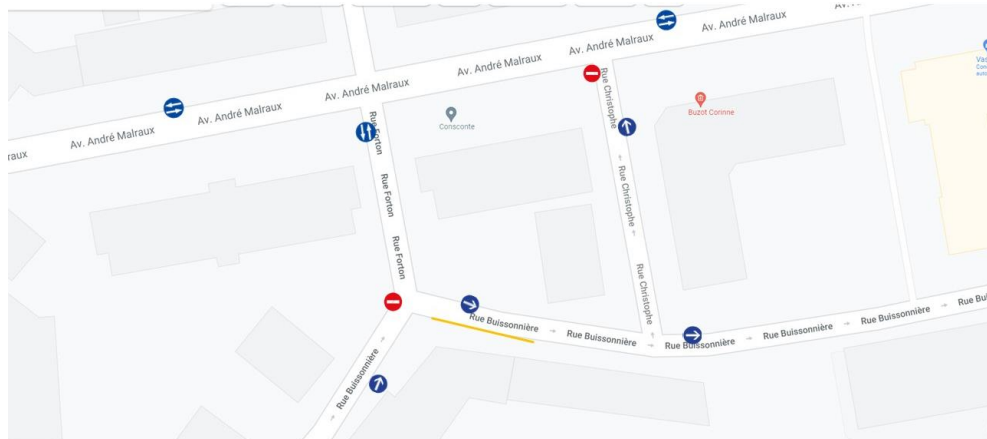
## **5- Bilan des marches exploratoires**

En juin 2021, les membres du comité de quartier centre-ville ont réalisé plusieurs marches exploratoires pour signaler des dysfonctionnements, comme dans les autres quartiers. S'ils ont été pris en compte pour la plupart, des signalements un peu plus chers seront mis en œuvre par la suite une fois le nouveau budget voté.

Projet Rue Buissonnière :

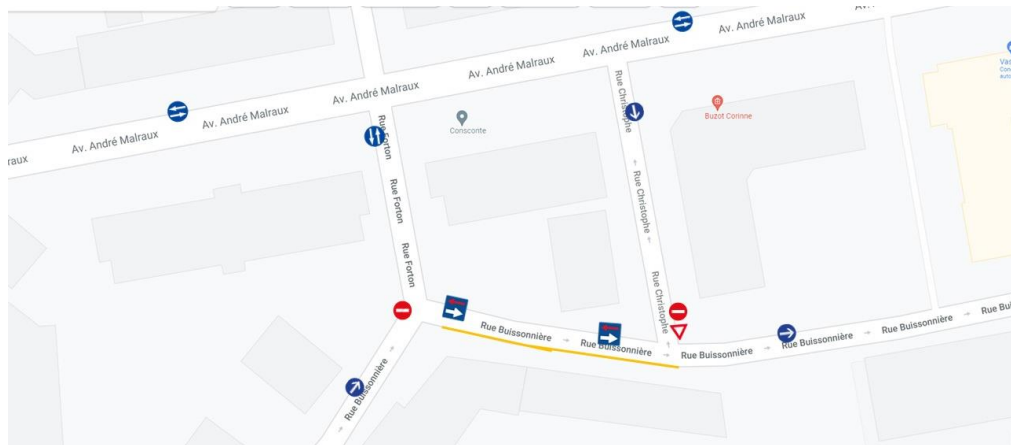
Le comité de quartier avait signalé que la circulation à la rue Buissonnière était complexe pour les riverains qui souhaitaient rentrer dans leurs immeubles. Aussi, il était nécessaire de réaliser des manœuvres dangereuses.

Avant :



Le comité de quartier avait proposé 2 solutions. Une des solutions a été retenue, et consiste à changer le sens de circulation sur le tronçon de la rue Buissonnière et la rue Forton. Le calendrier de réalisation n'est pas connu.

Après :



Projet de rajout de poubelles sur la Grande Place :

Lors de la marche exploratoire de juin, les membres du comité de quartier avaient constaté une abondance de déchets sur la Grande Place. Il a été

décidé de rajouter des poubelles. La demande d'ajout est en cours d'expertise et de budgétisation.

Projet de changement de signalisation à l'intersection de la rue Jean Monnet et du boulevard Antoine Giroust :

Il existe 3 stops à l'intersection de la rue Jean Monnet et boulevard Antoine Giroust. Logiquement, il y en a un de trop. Aussi, les chauffeurs marquent tous le stop et cela empêche une circulation fluide sur les 2 rues. Le comité de quartier avait demandé quelle était l'origine de cette multiplication de stops. La réponse apportée est que l'objectif est de justement casser la circulation. S'il faut changer cette circulation, le besoin doit être justifié par la population.



## 6- Le nouveau feu tricolore de la Rue Konrad Adenauer

Un changement de circulation sur la rue Konrad Adenauer a été réalisé récemment. Des membres du comité de quartier sont riverains et souhaitent partager leurs réflexions sur ce changement. Trois constats sont réalisés.

- Un bloc de béton a été installé pour éviter que les véhicules provenant de l'avenue du Général de Gaulle puissent tourner sur la rue Konrad

Adenauer alors qu'elle est en sens interdit dorénavant. Ce bloc de béton a son utilité mais il n'est pas destiné à rester.

- Un feu tricolore sur la rue Konrad Adenauer permet de laisser passer les véhicules provenant de la contre-allée de l'Avenue du Général de Gaulle, mais la durée du feu est courte.
- Le feu tricolore sur la contre-allée de l'Avenue du Général de Gaulle est situé après le passage piéton, ce qui est dangereux pour les piétons parce que les voitures s'arrêtent au feu et non pas au passage piéton.



**Question :** Est-ce qu'il est possible de faire des propositions d'aménagements ?

Le comité de quartier pourra faire des propositions.

## 7- Une ombrière photovoltaïque pour les parkings

De plus en plus de villes utilisent les ombrières photovoltaïques pour protéger les véhicules du soleil et générer de l'énergie solaire. Cette solution n'est pas

applicable sur tous les types de parkings et la rentabilité peut être incertaine en fonction de l'environnement. Toutefois, notre latitude permet d'assurer une rentabilité.

La photographie ci-dessous représente une ombrière photovoltaïque.



Avant d'installer une ombrière photovoltaïque, une étude est nécessaire. Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public qui réalise cette étude.

Le comité de quartier peut se charger de recueillir le ressenti des riverains concernés.

**Question :** *Est-ce que la commune ou EpaMarne ont réfléchi à ce type de solution ? Si non, est-ce qu'un diagnostic CEREMA est envisageable ?*

La commune va se renseigner sur cette étude, son coût et les conclusions. Cette innovation est intéressante pour des grands parkings comme pour des centres-commerciaux ou des supermarchés, de plus, il faut tenir compte que les parkings du centre-ville (Place de la Marne et parking Champollion) sont bordés d'immeubles donc souvent cachés du soleil.

Il avait été envisagé de mettre en place des panneaux solaires sur :

- Le complexe sportif Laura Flessel mais les études ont démontré que cela n'aurait pas eu d'impact sur l'éclairage, uniquement la température de l'eau, entre 1 ou 2 degrés.

- Les toits des immeubles de la copropriété Le Trianon mais l'étude a démontré que cela n'apportait pas de bénéfice en raison de l'orientation de ceux-ci et du nombre de jours ensoleillés.

## **8- Les délibérations détaillées du Conseil Municipal**

Les citoyens retrouvent sur le site web de la Mairie les convocations et les procès-verbaux, mais ils ne disposent pas des délibérations et des pièces jointes. Ceci n'est pas obligatoire, mais permettrait de mieux s'informer et de disposer d'un accès facile aux informations sans devoir se déplacer à la mairie pour consulter la version papier.

**Question :** *Comment obtenir les délibérations détaillées du Conseil Municipal et les pièces jointes ?*

Ceci est un dysfonctionnement du portail web. Les délibérations seront mises en ligne.

**Prochaine réunion plénière : Lundi 21 mars 2022**