



Association déclarée N° W912.001630,
créée en 1983

13, rue du 14 juillet - Corbeil Essonnes

<http://www.confluence-91.org> et

<http://www.corbeil-essonnes-environnement.org>

courriel : confluence91@gmail.com

Corbeil-Essonnes-Environnement

(CEE)

Corbeil-Essonnes, le 31 mai 2011

Objet : Constat préalable à la révision du PLU de Corbeil-Essonnes

Monsieur le Maire,

Comme nous l'avons fait dès juillet 2008 lors de la précédente procédure de révision du PLU, l'association Corbeil-Essonnes Environnement vous adresse ses remarques et propositions, préalable que vous avez fixé au lancement de la révision envisagée sur 2011-2012.

Nous sommes absolument conscients que l'avenir de notre ville s'engage sur de tels documents. C'est pourquoi nous avons souhaité aller plus loin que répondre au simple questionnaire proposé sur lequel nous reviendrons plus loin.

Dépendant d'un PLU de 2005 qui fut lui-même l'objet d'une simple révision, et après l'arrêt de la révision du PLU de 2008-2009, il est maintenant indispensable que notre ville se dote d'un cadre qui fixe les règles de son devenir et de son mieux-vivre.

Nous avons structuré notre réponse en 3 parties que nous développons ci après :

1-Quelles sont les mutations de notre ville ? Relevé, constat et propositions générales

2-LE PLU, document de référence pour la ville dans sa globalité

3- Les périmètres d'étude

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération

Pour CEE, le président Pierre MICHEL

1-Quelles sont les mutations de notre ville ? Relevé, constat et propositions générales

Nous nous sommes, comme vous, interrogés sur les mutations de notre territoire, la plupart d'entre nous le connaissant depuis plusieurs décennies, d'autres étant même nés dans cette ville sans l'avoir jamais quittée.

Depuis 2005, la ville a effectivement changé

Des mutations importantes sont survenues dans certains quartiers :

- Sur le boulevard John Kennedy
- Dans la zone Montconseil / Hôpital Gilles
- Dans le centre Essonnes
- Dans la zone commerciale Exona
- Sur le site de la Papeterie
- Sur le site de la Montagne des Glaises
- Sur les berges de Seine

Nous apporterons nos observations sur ces quartiers, soit dans nos remarques sur une vision d'ensemble de la ville au travers du PLU, soit avec les Périmètres d'Etude.

L'habitat se transforme :

- **L'habitat ancien** connaît une paupérisation-façades dégradées, conditions de logement indignes de par les aménagements et les surfaces (parfois 12m²)- ce qui entraîne la précarisation de ses occupants soumis à des loyers prohibitifs. De même, la sur-occupation de l'espace, outre les problèmes sociaux qu'elle entraîne, a d'autres conséquences sur l'espace de vie collectif. Quand une maison de ville devient un immeuble locatif de 12 logements, la réglementation de l'offre de stationnement des véhicules devrait s'appliquer, ce qui n'est nullement le cas. Les travaux de transformation de tels immeubles échappant à tout contrôle, peuvent entraîner aussi des problèmes de gestion patrimoniale à moyen terme.
- **Les constructions neuves**, -programmes ou initiative privée -n'ont jamais fait l'objet d'une étude d'impact sur les quartiers et sur la qualité de vie au quotidien. Or, elles ont de fait modifié, intensifié et compliqué tout ce qui préoccupe chacun d'entre nous : la circulation, le stationnement, la proximité sociale, les écoles, les équipements publics et les services, les espaces verts, car peu de choses ont été anticipées du fait même que le PLU 2005 ne se plaçait pas dans une telle perspective. L'intérêt général des habitants n'a pas suffisamment été pris en compte et les constructeurs trop peu contraints ont optimisé leurs opérations immobilières hors des infrastructures nécessaires. Exemple pour illustrer le propos : la Papeterie qui aurait pu être un écoquartier n'est qu'une simple opération immobilière dont les problèmes de désenclavement n'ont toujours pas été résolus.



En dégradation constante la question des déplacements dans notre ville

- Nous savons, nous aussi, que tout le monde rentre chez soi dans les mêmes heures. Néanmoins on ne peut nier que la circulation, en termes de volume, n'a cessé de se densifier, en particulier dans les quartiers anciens qui sont des axes de passage. Nous savons aussi qu'aucune mesure du trafic n'a été effectuée depuis 15 ans. Si l'on ne peut influencer sur les pratiques des migrations quotidiennes dues au déséquilibre croissant habitat/emploi, au moins peut-on réfléchir en termes de fluidité. C'est pour cela que nous déplorons l'absence persistante **d'un Plan de Circulation, étape préliminaire à un futur PLD-Plan Local de Déplacement.**
- La création de Pedibus sur les écoles élémentaires est un élément commun à tous les quartiers et participerait à une ville durable.
- Nous voulons particulièrement attirer votre attention sur le stationnement sauvage qui encombre les trottoirs en particulier dans les quartiers anciens, obligeant poussettes et piétons à se déplacer sur la voie
- Nous vous signalons la dégradation notable des voies -routes et trottoirs- et ce depuis plusieurs mois
- Nous dénonçons aussi un certain « amateurisme » des services de la ville à faire face à des problèmes factuels d'une certaine durée qui, s'ils ne sont pas solutionnés, nuisent à l'image de la ville et sont dommageables à tous : habitants qui circulent, actifs qui travaillent sur la ville, commerçants. Nous pensons aux difficultés de circulation présentes engendrées par les travaux du pont de la rue Féray...

Concernant le maintien et le développement de l'activité économique et commerciale, nous ne pouvons que constater la confirmation du déclin.

- En terme d'**emploi**, l'activité a atteint un niveau minimal qui est dû certes, à une situation économique nationale mais aussi à un tissu industriel qui appartient au passé.
- **Le commerce de proximité des centres anciens** est asphyxié -le commerce indépendant-entre autres le commerce de bouche- est en voie de disparition au profit de services franchisés ou de commerces de type fastfood. Nous souhaitons proposer des solutions alternatives.
- Seul **le marché de « Corbeil »** reste le poumon commercial de notre ville. Et pourtant, il serait bon de l'aider lui aussi à s'adapter aux nouveaux besoins si l'on veut le faire prospérer et rayonner. Là aussi, nous émettrons des propositions, sans oublier le marché d'Essonnes.

En mutation aussi le patrimoine de notre ville

- Depuis 2005, nous avons pu constater la destruction de demeures de référence qui n'ont, pour certaines, été remplacées que par des friches, et pour d'autres par des ensembles sans caractère architectural.
- Nous nous inquiétons de **l'absence d'entretien du patrimoine existant** : moulin Phalempin ; Palais de Justice ; école Paul Bert ; la maison de la Papeterie Darblay (surnommée le Château); le Phalanstère Alfred Jarry... pour ne citer que ces lieux



- Nous déplorons aussi une **absence de projets sur les lieux patrimoniaux** -projets pour mieux les inscrire dans la ville, projets pour les faire vivre-.

Enfin, la **dernière mutation** dont il faut tenir compte, ce qui peut paraître prétentieux mais qui nous semble réel, c'est le **rôle indispensable que jouent les associations environnementales et d'usagers** depuis ces dernières années à Corbeil-Essonnes.

En effet, ces associations travaillent, sans esprit partisan, à défendre l'intérêt général lorsque celui-ci est menacé, mais s'emploient aussi à être de véritables forces de proposition, qui ne peuvent ni n'entendent se substituer à ceux qui prennent les décisions, ni prétendre être à eux seuls la concertation.

La concertation préalable avec les habitants est une absolue nécessité et doit être non seulement sollicitée mais privilégiée. La vie politique locale y gagnerait.



2-LE PLU, document de référence pour la ville dans sa globalité

Comme en 2009, nous souhaitons que le PLU soit le document qui unifie la ville dans ses composantes avec ses différents quartiers, et la ville et les territoires avec lesquels elle est en lien : communauté d'agglomération et communes voisines. La concentration des projets dans les zones définies comme Périmètres d'Etude ne doit pas occulter que le document concerne la ville dans sa globalité. Il est en effet impossible d'aborder certaines questions qui relèvent du PLU comme le plan de circulation ou le réseau d'assainissement en ne prenant en compte que les Périmètres d'Etude.

Comme en 2009, nous sommes attachés à l'idée que **le PADD est le document qui doit guider les décisions**. Il serait dommageable de prendre des décisions à court terme sans aucune vision d'avenir.

C'est aussi le PADD qui inscrira la ville dans une logique de territoires puisqu'il a pour mission de mettre en perspective le PLU avec les propositions de la Région exprimées dans le SDRIF et les SCoT. Nous demandons que ce PADD exprime la vision d'aménagement de la commune pour les 15 prochaines années avec la plus grande clarté.

Pour y voir clair et pour la bonne information du citoyen, serait-il possible de connaître quelle est la politique de préemption de la ville et quel en est le patrimoine ? L'aménagement des infrastructures nécessaires au développement de la ville implique la constitution de réserves foncières qui doivent apparaître dans le PADD. La politique foncière doit être à la mesure des ambitions de la ville.

1-La question des zonages et leur délimitation : zones UD, UE et zones N

Celle-ci doit être considérée dans une perspective d'avenir : quels sont les quartiers qui peuvent être densifiés ? De quelles réserves foncières disposons-nous ? Quelles réhabilitations sont envisagées ?

- CEE ne méconnaît pas le besoin crucial de logements dans notre région. Mais nous souhaitons depuis longtemps un meilleur équilibre sur **les zones à densifier (en classement UD)**: mixité de logement, mixité d'activités, coup de frein à la densification sauvage (c'est-à-dire non pensée dans l'intérêt collectif), qui ne relève pas d'une vision urbanistique. D'où l'intérêt de créer des structures d'aménagement de type PAE, ZAC ou écoquartier qui permettent un aménagement global et qui favorisent la concertation avec les habitants et les associations. Nous avons vu ce qu'a donné la souplesse de règlement des zones UD de la ville...entre autres sur le site de l'hôpital Gilles et le boulevard Henri Dunant.
- La zone UE, l'une des zones pavillonnaires qui, dans une ville comme Corbeil-Essonnes, aurait dû être protégée, est sans cesse menacée, et l'application première de cette menace a été mise en œuvre sur le boulevard JFK. Nous avons émis les plus extrêmes réserves sur les arrangements de règlement qui faisaient la part belle à la surdensification non contrôlée et



au mitage des zones qui rompent ainsi l'unité des tissus urbains. La réalité dépasse largement les prévisions, avec des cœurs d'îlots qui n'ont pas été préservés et un déséquilibre écologique manifeste puisque les espaces verts perméables ont été réduits en particulier sur le bassin versant JFK/Essonne.

Nous comprenons qu'il est nécessaire de créer des fronts bâtis avec des COS homogènes le long des axes de circulation principaux, mais ceci doit se faire d'une manière organisée et le cadre juridique doit être clairement arrêté.

Les zones N

- Nous demandons que soit réellement appliquée l'obligation de compensations de surface en quantité et en qualité.
- Nous ne voulons pas revoir classés en **zones N** les délaissés paysagers entourant les nœuds routiers, les parkings de grande surface ou des zones qui, au lieu d'être dévolus aux circulations douces, se retrouvent de fait être des parkings, ce qui dénote par évidence que la question du stationnement devra, elle aussi, être traitée d'une manière globale et règlementaire.
- De même, il faut répertorier les sites remarquables de notre paysage : ceux-ci sont classables au titre du Patrimoine naturel.
- Nous apprécions les avancées concernant l'entretien et la protection de **la rivière Essonne**, démarche à laquelle CEE a apporté sa contribution.

Nous rappelons que le SDRIF engage à réaliser une continuité dans les espaces verts, ne serait-ce que pour favoriser les liaisons douces et que l'Essonne, dans son parcours urbain, devrait en être l'axe naturel structurant.

- **Le Cirque de l'Essonne** doit être une zone N « prioritaire ». Cette zone N doit absolument rester une zone non constructible. Le « grignotage » en périphérie doit être arrêté. Cet espace naturel pour être protégé doit être classé et l'usage collectif doit en être défini : aménagement pour partie en réserve naturelle ? (à classer en Zone Humide ou en ZNIEFF dans ce cas ?), pour partie en jardins familiaux ? pour partie en zone de promenade ?

Nous attendons un projet partagé entre les 3 communes dont dépend ce site, relayé par les institutions départementales et régionales. Le « chacun pour soi » ne conduirait qu'à une dégradation de la situation.

2-La circulation et ses 2 corollaires : le stationnement / les liaisons douces

Il n'est pas imaginable de renouveler un PLU sans **PLD**, celui-ci s'intégrant dans le **Scot**. Avec ce PLD, il est nécessaire de mettre en place un **Plan de Circulation**. Il s'agit donc de mettre en interface le transport individuel, en l'occurrence en banlieue parisienne, le quasi tout-voiture, avec la politique régionale et nationale des transports en commun. Ce PLD, s'il veut être réaliste et efficace, doit prendre en compte les synergies des communes limitrophes qui drainent vers



Corbeil-Essonnes leurs transports en commun et leur trafic automobile. Il suffit de consulter le PLD de Sénart en Essonne qui mentionne la gare centrale de Corbeil-Essonnes comme lieu d'emprunt de la ligne D du RER et l'accès à la ligne C via Juvisy de ses habitants.

- **Le Plan de Circulation** à créer devra donc s'attaquer au problème de la circulation de transit mais aussi aux différents abcès de fixation dûs à l'urbanisation massive de zones, assez enclavées, voire très enclavées, les nouveaux habitants empruntant les mêmes voies que la circulation de transit. Certains de ces abcès se trouvent être au cœur même des centres anciens, traversés par des axes principaux. La tendance est d'aménager des zones 30, ce qui permet de repenser l'accès piétons et de créer des zones de rencontre (vitesse limitée à 10kms/heure et priorité au piéton). Certains centres ville de notre région ont opté pour des centres anciens piétonniers, ce qui a eu pour effet de maintenir un commerce indépendant prospère (cf. Juvisy-sur-Orge ; certaines zones de Savigny-sur-Orge). Sur le moyen terme, pourquoi ne pas envisager le détournement de la circulation de transit ?
- Avec un Plan de Circulation bien organisé, il est bon de prévoir une signalisation et un jalonnement clairement disposés.
- La création de nouvelles zones d'habitation ou la sur-densification de quartiers existants imposeraient de nouvelles infrastructures afin de désenclaver ces zones qui le sont déjà de par la configuration de la ville. Le développement de la ville s'opérant selon un axe nord/sud, avec une densification prévisible vers le nord de la gare centrale, et une densification déjà amorcée par la ZAC de la Montagne des Glaises, dont le nombre définitif de logements ne semble toujours pas arrêté (et donc sans cesse revu à la hausse), il nous semble indispensable de songer à aménager **un axe Zola-Carnot**, avec franchissement des voies de chemin de fer. Quant à l'extension du quartier de la Papeterie, son désenclavement reste encore à trouver.
- Pour ce qui concerne **le stationnement**, nous tenons à rappeler les engagements des dernières campagnes électorales : 2 places de parking par logement supérieur au F2. Il serait bon de revoir complètement la politique de construction en couplant systématiquement l'achat appartement/parking.
- Dans les zones d'habitat ancien, les possibilités de stationnement sont devenues limitées voire insuffisantes. C'est à la puissance publique d'intervenir en créant des unités de stationnement bien disséminées et adaptées aux différents quartiers concernés (cf. à Viry-Châtillon).
- Enfin, si l'on veut vraiment accentuer le développement des transports en commun, il est indispensable de prévoir dans les différents secteurs des gares (nous rappelons que Corbeil-Essonnes et sa Communauté d'Agglo est dotée de 4 gares) des parkings répondant aux réels besoins, les 2 urgences à prévoir étant autour de la gare centrale et à Moulin-Galant. Le parking de la gare centrale est à envisager dans l'aménagement du Pôle multimodal sur lequel nous reviendrons. Il libérerait les allées Aristide Briand de leur



actuelle fonction, ce qui permettrait de créer une véritable liaison douce et une coulée verte entre Corbeil et Essonnes : cet espace est classé zone N...

- Enfin, **les liaisons douces** sont tributaires d'une harmonisation de l'aménagement des quartiers et de la circulation : ce n'est pas en tolérant l'occupation de l'espace public que constituent les trottoirs qu'on peut protéger le piéton corbeil-essonnois (stationnement sauvage sur les trottoirs). Nous constatons l'absence de règles pour le bâti nouveau afin de libérer l'espace nécessaire à l'aménagement des trottoirs et pistes cyclables....Les liaisons douces doivent aussi assurer un continuum : on ne prévoit pas quelques centaines de mètres d'aménagement qui s'arrêtent soudain. Là encore, il s'agit de penser en terme d'aménagement global : piétons, poussettes, vélos, personnes à mobilité réduite, en sachant qu'il vaut mieux séparer piétons et cyclistes quand on le peut.
- Les quelques liaisons douces existantes : chemins de traverse et de flanc de coteau, voies le long de l'Essonne, sont très peu entretenues ; certains chemins ont été livrés aux promoteurs (cf. Clos Lecomte ; l'accès au square Dalimier) : il n'est guère encourageant de les emprunter. Or, il s'agit bien de changer nos habitudes...et de valoriser notre patrimoine naturel : cela passe par une politique volontaire d'aménagement

3-La prévention des risques : les mesurer pour informer et anticiper au sein d'un PPR-Plan de Prévention des Risques

Lors de la précédente enquête sur la révision du PLU, nous nous étions attachés aux risques géologiques générés par la présence sur la ville de zones d'aléas forts des retraits/gonflement des argiles (cf. carte BRGM). Nous réinsistons sur la nécessité d'intégrer au PLU un **Plan de Prévention des Risques avec les prescriptions nécessaires.**

Les citoyens devraient pouvoir être clairement informés de l'état des lieux dans lequel ils vivent. C'est pourquoi nous voulons attirer à nouveau votre attention sur :

- **Les périmètres d'éloignement des installations classées à risques industriels** : ces zones doivent être clairement mentionnées dans le PLU et faire l'objet d'informations spécifiques
- **L'hydrologie de notre ville** : compte tenu du contexte hydrogéologique local, les études d'impact sur les zones sensibles sont indispensables. Nous demandons que le PPRI de la Seine soit appliqué avec rigueur dans toute son ampleur. Nous demandons que le PPRI de l'Essonne soit enfin adopté et appliqué
- **Le bruit** : il n'est procédé à aucune mesure en dehors des sites industriels classés. Nous demandons qu'une cartographie du bruit soit établie sur la ville. La réduction effective de la vitesse et la réduction de la circulation concourraient à en limiter les effets.
- **La qualité de l'air** : un système de mesure de la qualité de l'air est à mettre en place



- **Les antennes radioélectriques** nécessitent un inventaire cartographique de leurs installations. Aucune mesure n'est jusque là connue. Une réglementation locale s'impose : un arrêté du maire doit permettre d'éloigner les antennes des lieux d'accueil des enfants : c'est une mesure de précaution élémentaire
- **La pollution visuelle** : l'utilisation abusive des panneaux publicitaires, constitue une véritable nuisance visuelle dans notre ville. Nous demandons qu'une réglementation locale soit insérée au PLU.
- **Le réseau d'assainissement et du réseau d'eau potable.** Nous nous inquiétons de la vétusté de ce dernier et de sa surcharge. La saturation des collecteurs est constatée dans certains quartiers. L'avis technique du SIARCE sur les projets lourds ne peut-il être souverain et ne jamais être dérogé ?
- **Eaux usées/Eaux pluviales** : Où en sommes-nous de l'aménagement des séparations ?

4-La question du patrimoine

Peu de bâtiments classés, quelques bâtiments inscrits et néanmoins un patrimoine architectural, urbain et paysager riche à protéger. Comme cela se fait dans d'autres villes de même importance, un **inventaire patrimonial** devrait être relevé. Tout cela permettrait de créer des **zones réglementaires** de type ZPPAUP, remplacées aujourd'hui par les **AVAP**. Ces zones, qui constituent des servitudes d'utilité publique et qui doivent être annexées au PLU, déterminent les périmètres et les modalités de protection. Elles sont par nécessité contraignantes. Mais elles sont aussi l'un des moyens qu'une ville peut se donner pour garantir la préservation de son petit patrimoine

- Une **annexe Patrimoine hors AVAP** a tout à fait sa raison d'être au vu des richesses de notre ville et aurait vocation de conseil auprès des propriétaires, entre autres sur le traitement des rénovations. Elle concerne :
 - **le patrimoine architectural, public et privé**, avec certaines constructions ou éléments remarquables (murs, clôtures, portes ...) et représentatifs des diverses époques de développement de notre ville, et des constructions liées aux industries de notre ville (moulins, lavoirs, cheminées...). Exemple le travail de la Maison d'Architecture et de Banlieue d'Athis-Mons qui réfléchit, collecte et expose tout ce qui caractérise l'architecture de banlieue
 - **le patrimoine urbain** (places et voies remarquables...)
 - **le patrimoine paysager** : le recensement exact des EPR (Espaces Paysagers Remarquables) dont nous en avons constaté la diminution significative depuis 2005), des EBC (Espaces Boisés Remarquables), les boisements et parcs privés à protéger ; sont à identifier les arbres et cônes de vue remarquables. L'abattage de ces arbres doit être soumis à autorisation et compensé.



3- Les périmètres d'étude

Après les deux premiers points traitant des mutations et du PLU, nous avons étudié chacun de nos quartiers. Nous nous sommes en particulier attachés à certains périmètres spécifiques, qui nous semblent poser davantage de problèmes, en développant successivement le constat et nos propositions.

1-Les quartiers Gare/Montagne des Glaises/Tarterêts

2-La Rive Droite

3-Le Cirque de l'Essonne / Robinson

4-La Nacelle / Quartier de la Papeterie

5- Centres Anciens

1 - Quartier de la gare

Constat

En préalable, nous ne trouvons pas acceptable que l'aménagement du pôle gare se définisse indépendamment de la révision du PLU. L'aménagement du pôle gare concerne la circulation, le stationnement, le développement durable, l'activité sous plusieurs formes, qui sont également des rubriques du PLU. Le risque est fort que le PLU ne traite que du zonage, le pôle gare que des aspects transports en desserte de la gare, et que les orientations d'aménagement soient évoquées dans les deux études mais sans en attribuer la responsabilité à l'une ou l'autre de ces études.

- L'urbanisme du quartier souffre de longue date : démolitions des maisons pour être remplacées par des immeubles industriels (Extension des moulins et Imprimerie, ou maison laissée à l'abandon (Imprimerie).
- Circulation rue de Seine intense et croissante (Axe reliant les 2 cotés de la ville séparés par les voies ferrées), y compris des poids lourds, jour et nuit, générant un niveau de bruit excessif en particulier au carrefour de l'avenue Darblay et de la rue de Seine.
- De nouvelles lignes de bus circulant la nuit.
- Arrêt de bus installé au droit des habitations, bruyant (Bus et passagers en attente aux arrêts).
- Zones vertes laissées à l'abandon, couvertes de déchets en tout genre (ancien passage voie ferrée des moulins).
- Rue et trottoirs jonchées de déchets, et faisant l'objet d'un entretien irrégulier, que la plupart du temps les riverains doivent réclamer et qui développe un sentiment général de quartier laissé à l'abandon.



- Stationnement des usagers et riverains de plus en plus difficile, compte tenu de l'accroissement du nombre des usagers de la gare, et que le stationnement payant n'a pas amélioré.
- Pollution olfactive (toluène), sonore (Industries toujours non conforme à la réglementation en matière de bruit, circulation).
- Les dispositions annoncées dans l'étude du pôle gare en date du 27 avril 2011 aggravent la situation : lignes de bus circulant dans des voies étroites et inadaptées, stationnement encore plus contraint, transformation du pôle sud de la gare en 2^{ème} gare routière.

Quartier de la gare

Propositions de CEE

- Réaliser une seule étude d'urbanisation traitant de la problématique spécifique à la création d'un pôle de transport multimodal et d'un quartier urbain central habité, industriel, et avec des activités. S' il y a des problèmes spécifiques et urgents liés aux transports en commun et aux aménagements de voirie, il est possible de les traiter ponctuellement. Si les enjeux identifiés au préalable à l'étude du pôle gare ne portent peu à discussion, les conclusions, en l'état (avril 2011) sont peu rigoureuses et manquent de quantification.
- Le quartier a besoin de : stationnement, circulation fluide, liaisons douces et accès aux transports des PMR, de commerces de proximité, d'une liaison Nord-Sud reliant les quartiers tant pour les véhicules que les piétons, vélos & PMR. L'hypothèse implicite de deux gares routières, une de chaque coté de la gare, méconnaît les contraintes de surfaces disponibles ou utilisables. Or la disponibilité de surfaces est une absolue nécessité afin de procurer au pôle gare une centralité urbaine, objectif annoncé du PLU.
- Améliorer l'accès aux quais pour les personnes handicapées.
- Inclure également le quai de l'Apport-Paris et l'espace proche des voies ferrées. Une partie de l'activité n'est pas dépendante de la proximité de la Seine, alors qu'une activité portuaire peut y être développée, génératrice de services. De l'espace y est inemployé, alors que l'on en manque par ailleurs. L'activité tertiaire peut bénéficier d'une situation favorable en terme d'accès (Francilienne, gare, liaison Sénart, alors que le déficit d'emploi tertiaire est fort.
- Identifier les voies possibles permettant de relier les 2 cotés de la ville séparés par les voies ferrées et permettant le désenclavement des quartiers, prévoir les acquisitions et réserves foncières correspondantes, les faire figurer sur tous les schémas des projets en cours d'étude.



Quartier des Tarterêts

Constat

- Rénovation des Tarterêts : le caractère du logement demeure encore très social avec une mixité limitée, de même pour le marché, le centre commercial le long de l'avenue Strathkelvin. Ceux-ci ont une fréquentation élevée.
- Le square Gauguin reste peu fréquenté.
- La zone commerciale en haut des Tarterêts est insuffisamment fréquentée, ce qui mène à un échec commercial.
- La voie piétonne (trottoir) le long de l'avenue du 8 mai 1945 assurant la communication entre le haut des Tarterêts et Exona est coupée, les piétons, souvent avec poussette et enfants, doivent marcher sur l'avenue, à forte circulation automobile. Les autorités ont été alertées (janvier 2009), sans action à ce jour, malgré le danger identifié.
- Le T-Zen sera utile dans la perspective de développement progressif d'activités le long de sa voie, il ne semble pas être un outil de désenclavement du quartier. Quant au 402, nous ne voyons pas clairement ce qu'il apporte par rapport aux lignes existantes

Quartier de la Montagne des glaises

Constat

- cette zone a un risque naturel bien identifié de retrait et gonflement des argiles classé en « aléa fort », et 84% de la surface va être imperméabilisé.
- Le nombre de logements annoncé augmente suivant les diverses informations.
- La dernière réunion d'information date de juillet 2008, depuis il semble que la communication avec les riverains se fasse plus par expert et avocat. Les rapports d'expertise ont une diffusion plus large que celle nécessaire pour le riverain concerné. Un bilan de concertation n'était pas joint à l'enquête publique.
- Les zones naturelles (Zone N) sont sacrifiées, la compensation n'est pas satisfaisante (bordures de voies rapides !!!), et les arguments pour les déclasser ne sont pas acceptables : friche non entretenue, dégradée... Le déboisement s'est effectué avant les avis.
- L'étude d'impact a identifié des voies de dessertes Nord-Sud mais le projet ne les fait pas apparaître. Des solutions de désenclavement de la gare ne sont pas mises en œuvre à l'occasion d'un tel projet.



Quartiers des Tarterêts et Montagne des glaises

Propositions de CEE

- Identifier les liaisons Hôpital francilien vers les quartiers de Corbeil-Essonnes, la gare.
- S'assurer de la bonne prise en compte de l'efficacité énergétique dans la rénovation des Tarterêts et le faire savoir.
- Prendre en compte les critères aujourd'hui reconnus d'éco-quartier, afin de sortir de l'habitat social concentré. Y remettre de l'activité et de la mixité. Le COS est un outil pouvant favoriser l'activité commerciale.
- Paysager l'ensemble, offrir des jardins familiaux ou partagés, devant les immeubles, ce qui permet de créer du lien et de développer l'intégration au quartier.
- Assurer la continuité des pistes cyclables, afin qu'elles puissent servir. L'arrêt de la piste cyclable avenue de Strathkelvin venant de l'hôpital au niveau du pont est surprenant, elle devrait rejoindre la gare. Cette même avenue a une circulation à double sens prêtant à confusion, souvent des véhicules se retrouvent face à face. Le croisement de cette avenue avec la rue Léon Blum est dangereux, les véhicules descendant la rue Léon Blum ont priorité et arrivent trop rapidement; il faudrait les ralentir, ou mettre un stop. Sur ce même carrefour, les bus remontant la rue Léon Blum ne peuvent pas s'engager dans l'avenue Strathkelvin si des véhicules la descendant sont au stop. Ce carrefour nous paraît à réaménager en priorité, pour des raisons de sécurité. Mettre des feux ou un panneau STOP devant le magasin Coccinelle pour ralentir la circulation dans la descente de la rue Gustave Courbet.
- Aménager l'espace le long de l'avenue qui paraît plus laissé à l'abandon qu'aménagé.
- Des tours vont être détruites : installer à la place des commerces, une zone d'activités, un parking
- Jours de marché : 2 actions sont possibles pour améliorer le stationnement : créer des places à proximité et mettre en place des navettes (gratuites ?) de et vers ce marché.
- Montagne des glaises, un cabinet effectue une étude auprès des riverains (avril/mai 2011). Nous souhaitons évidemment que cette étude soit rendue publique et que l'avis des riverains soit pris en compte, bien qu'une grande partie du projet soit déjà définie.
- Nous demandons que les zones N soient compensées correctement.
- Nous demandons que les futurs acquéreurs soient correctement informés du risque « Aléa fort » lors de la publicité de l'opération et de l'exécution des transactions et qu'ils soient clairement informés des conséquences d'avoir un permis à leur nom, au cas probable de dommages à leur habitation.
- Bien que le PLU ne soit pas le support pour ces actions, nous notons :
 - Adapter la collecte des déchets à la densité de l'habitat, afin d'éliminer le stockage de déchets au vu de tous, amplifiant le caractère « zone » et faire un effort particulier de nettoyage des espaces publics. Des bennes de déchets restent pleines et leurs environs ressemblent plus à une décharge qu'à un espace public. Prévoir dans certains endroits un ramassage quotidien des déchets.
 - Square Gauguin : retailler les entrées et sorties pour empêcher les véhicules d'y accéder (rodéo fréquent). Créer des activités : boudrome, pétanque,...éventuellement avec encadrement ou entraîneur pour les jeunes voulant pratiquer volley, basket,...



2 - Quartier Rive Droite

La Rive-Droite de la ville de Corbeil-Essonnes est située sur le versant Brie de la rivière Seine. C'est à la fois un quartier excentré et un quartier traversant, excentré car mal relié au centre ville de Corbeil et traversant car c'est un carrefour des axes vitaux de circulation. Ses diverses composantes sont elles-mêmes isolées.

La circulation est problématique à plusieurs titres. D'une manière générale, la circulation d'où qu'elle vienne est trop rapide. D'autre part, la fréquentation en est trop élevée.

Constat

- L'axe le long de la Seine, depuis Melun vers Juvisy, est hyper fréquenté : + 10.000 véhicules/ jour selon des statistiques de la DDE remontant déjà à + de 10 ans.
- Le Pont de l'Armée Patton, lien ténu reliant la rive droite au cœur de la ville ancienne de Corbeil, est le point de passage obligé des habitants de ce quartier vers le centre-ville et la Gare de Corbeil-Essonnes, mais aussi celui de tous les habitants du plateau et notamment de ceux de la ville nouvelle de Melun-Sénart qui souhaitent gagner la Rive gauche de la Seine. En théorie limité aux poids-lourds de 7 tonnes⁵, il est en réalité emprunté par nombre de poids-lourds cherchant à gagner l'autre rive vers la Nationale 191, l'A6 et le sud du département.
- La Place St Leonard face au Pont de l'armée Patton est le symbole caricatural d'un quartier mal défini où, matin et soir, se télescopent les véhicules descendant depuis la côte de St Germain vers le Pont de l'Armée Patton et ceux venant de Saintry vers la Francilienne et Evry. Le passage à 2 voitures de front rend la traversée extrêmement dangereuse pour les personnes vulnérables.
- L'école du Paradis, côté Nord, est excentrée par rapport au quartier, obligeant les parents et enfants, à emprunter des trottoirs trop étroits et dangereux, la vitesse des véhicules n'étant pas adaptée à cette configuration de ville ancienne.
- Absence de liaisons douces en continuité avec celles d'Evry puisqu'elles s'arrêtent à la hauteur de l'IUFM d'Etioilles.
- Le nouveau Parc Darblay, situé au delà de l'école du Paradis, n'est pas relié au reste du quartier par un cheminement normalisé, agréable et sécurisé. L'accès de ce parc au reste de la ville n'est pas prévu.
- Le stationnement "sauvage" est la règle dans toutes les impasses donnant vers la Seine : Port de la Motte, Port de Bercy, Parking Bellevue, Port de l'Etoile, car très peu de contrôle.
- L'état de propreté des trottoirs du quartier Rive Droite s'est largement dégradé car il pâtit d'un traitement de nettoyage des plus aléatoires. Les canisettes créées dans le square rue du Barillet ne sont pas entretenues régulièrement et deviennent source d'infection, les enfants jouant à proximité. Les Quais de Seine ne sont pas mieux traités : crottes innombrables, canettes, poubelles débordantes. Les impasses non nettoyées deviennent des espaces propices aux décharges sauvages, faute d'entretien minimum. De même, les bouches d'égout restent obstruées. Les jours d'orage, les eaux descendant depuis la colline font sauter les plaques d'égout rendant la circulation des personnes et des véhicules particulièrement dangereuse.



Quartier Rive Droite

Propositions

- Création d'une zone 30 sur l'ensemble du quartier avec rehaussements pour piétons pour obliger les voitures à ralentir + radar pédagogique et signalisation « Priorité piétons »
- La Place St Leonard mérite d'être traitée en trottoir traversant avec la priorité absolue donnée aux piétons. Suppression du passage à 2 voitures de front.
- Installation de panneaux indicatifs plus visibles indiquant les limitations de trafic, à la bretelle de sortie de la Francilienne Rive Droite ; les panneaux actuels sont microscopiques.
- Contrôle plus fréquent de la part des Polices Municipale et Nationale.
- Les liaisons douces sont à créer pour relier le nord de la communauté d'agglomération Seine-Essonnes au reste de la Ville. L'Axe rive droite Juvisy-Melun via la RD serait à prioriser et présenterait une alternative au tout voiture pour les personnes cherchant à gagner la Gare de Corbeil-Essonnes.
- Proposition de nettoyage des trottoirs plus fréquents, curage des égouts et des canalisations plus fréquents, ce compte-tenu du nouvel acheminement des eaux usées particulièrement complexe via le Pont Patton, vers la station de traitement située RG à hauteur du Pont de la francilienne.



3 - Cirque de l'Essonne / Quartier Robinson

Constat

- Le Cirque de l'Essonne est en partie en friche avec un Espace Boisé Classé (EBC) et un Espace Paysager Remarquable (EPR) non entretenu, servant de décharge publique sauvage depuis de nombreuses années, avec le côté sympa d'occupation des sols par des jardins « ouvriers » non cadrés, de bric et de broc, qui, au fil des ans, empiètent de plus en plus sur les EPR et EBC, du fait d'arbres abattus lors de la dernière grande tempête de 1999, et de quelques uns, abattus délibérément pour créer de nouveaux jardins.
- C'est un espace humide, péri-urbain, qui doit être conservé en tant que tel pour sa biodiversité. Le nettoyage rétablira la libre circulation des eaux de surface et rendra cet espace aux promeneurs et jardiniers.
- Le quartier de Robinson est un quartier pavillonnaire situé en zone UHb1, UHc1, UHb urbanisé sur tout le coteau par des constructions en fond de parcelle (chemin des Longaines, sentier des 3 carreaux, route de Lisses) qui ont entraîné une imperméabilisation des sols. Celle-ci provoque des inondations dûes aux écoulements d'eaux pluviales, faute d'avoir anticipé leur écoulement et pris en considération le sous-sol (glaises vertes et présence de sources de surface).

Propositions

- Il serait nécessaire d'inclure dans le périmètre d'étude cirque de l'Essonne/ Robinson, le coteau jusqu'à la route de Lisses sur le même bassin versant.
- Il est nécessaire dans le nouveau PLU d'imposer un Plan de Prévoyance de Risque avec prescription, au vu du classement en aléa fort d'une très grande partie de la commune
- A l'avenir, il serait bien d'interdire ces constructions en fond de parcelle pour éviter de voir des espaces perméables devenir des constructions démesurées.
- Le cirque de l'Essonne, classé en zone N doit rester zone N avec un projet d'aménagement bien défini. Dans la cartographie des zones réglementaires du PPRI de l'Essonne, non encore adopté, il est classé en zone rouge, zone d'expansion de crues et pour cela doit rester **inconstructible**
- Cet espace est aussi recensé comme ancienne décharge municipale, dans sa partie Corbeil-essonnoise. De ce fait, ce site peut bénéficier, **encore et seulement pour 2011**, « avant extinction de la politique départementale d'aide aux études et aux travaux de réhabilitation des anciennes décharges brutes municipales » des subventions régionales.



4 - Quartier de la Nacelle / Rue de la Papeterie / Quartier d'Essonnes

Préalable : Il est inconcevable d'avoir exclu l'aménagement du PAE de la Papeterie du Périmètre d'Etude Nacelle /rue de la papeterie : nous demandons l'extension de ce Périmètre d'Etude, ne serait-ce que pour mieux en étudier son désenclavement.

Constat

- Pour avoir totalement oublié l'apport de circulation et de stationnement de la 1ere phase de la Papeterie avec ses 600 logements, les bouchons automobiles en amont (côte St Lazare, Moulin-Galant) et en aval (rue d' Angoulême) vont s'aggraver.
- L'imperméabilisation des sols du quartier de la Nacelle (zone E) est totale, du fait des nouvelles constructions ANRU qui suppriment le grand espace de jeux, les bosquets, les promenades au profit de bâtiments collectifs et parkings de surface asphaltée.
A noter la disparition du bel espace de jeux boisé, rue de la papeterie, dû à la résidentialisation des anciens bâtiments, au profit d'un parking de surface asphalté, sans surface compensée.
- Le projet d'aménagement des 1,6 km de la rue de la Papeterie en boulevard urbain n'intègre pas toutes les problématiques : côté impair, les immeubles collectifs anciens, sans garages ni parkings de surface, génèrent un stationnement sauvage qui ne respecte pas les normes d'accès pompiers (rue des Caillettes).

Propositions

- Le parc de la Nacelle, répertorié lui aussi en zone rouge du futur PPRI de l'Essonne, doit faire l'objet d'un classement, du boulevard Jules Vallès jusqu'au collège de La Nacelle
- Il serait nécessaire de faire déplacer l'aire de jeux coincée entre le passage à niveau et le boulevard Lecouillard, petit et dangereux puisque très proche de la voie de circulation automobile et des gaz d'échappement, vers le parc de la Nacelle

Quartier d'Essonnes

Constat

- La rue de Paris n'est qu'une monotonie commerciale apportant plus de nuisances (détritus alimentaires, emballages, bruits nocturnes, parfois odeurs) que de bien-être, le tout dans un contexte de stationnement diurne anarchique où le cheminement piétonnier est envahi par les voitures, ce qui amène les piétons et les poussettes à emprunter la chaussée !!
- Tous les espaces les plus intéressants du quartier ont été attribués à des promoteurs, faisant fi de l'équilibre hydrologique du sous- sol. Des parkings souterrains près de la rivière ou dans la nappe ont été réalisés sans étude d'impact préalable (voir la maison derrière l'église st Etienne).
- Il est à remarquer sur la cartographie des zones réglementaires du PPRI de l'Essonne non encore adopté, que le bâtiment C de la résidence de la porte d'Essonne est en pleine zone rouge, et en cas d'inondation, cette zone ne pourra pas servir de zone d'expansion



puisque cet immeuble est construit à 1,50 M au -dessus du terrain naturel qui a imposé 2 murs de béton et des événements à 2,30 M du sol qui empêcheront donc l'étalement de l'eau.

Proposition pour le long terme

- Reconsidérer le bâti le long de la rue de Paris, définir les alignements, permettant d'élargir la voie et reconstruire dans le cadre d'un programme à définir (cf la nationale 7 à Ris Orangis).

5 - Quartier Centres anciens : Corbeil & Essonnes

Préalable : Les quartiers anciens ne pourront perdurer que si l'on trouve un équilibre - mixité sociale, commerces, services et architecture - entre la conservation et la mise en valeur patrimoniale et le développement de nouveaux programmes.

L'attractivité touristique justifiée par le patrimoine et l'histoire de la ville pâtit, dans son image et sa réalité, de l'état général d'entretien de la ville.

Constat

- Le patrimoine, très conséquent dans les centres anciens, doit être protégé, conservé et donc entretenu
 - Cathédrale St Spire - Palais de justice - Prison - Fronton de la gendarmerie - Tour St Nicolas Maison de l'Arquebuse - Halle du marché - Hôtel des anciens combattants - Commanderie St Jean - Moulin Phalempin (rue Lavoisier) - Maison d'Alfred Jarry (quai de l'Apport Paris) - Perception (ancienne Banque de France angle rue Féray / rue JJ Rousseau) - Maison Charlotte Ansart (ancienne école maternelle allées A Briand)
 - Certaines écoles
 - Les Grands Moulins
- L'urbanisation des centres anciens a entraîné la destruction de maisons de caractère, pour laisser place à d'intenses programmes immobiliers ou à des friches (quartier du stade). Le mitage des zones pavillonnaires par les grands ensembles a été fait au détriment des anciens et nouveaux habitants puisque les infrastructures sont saturées ou n'ont pas été prévues. En outre, ce mitage ne favorise pas la convivialité.
- La circulation de transit en centre ville s'est intensifiée, d'autant plus que tous les flux convergent place de la Mairie et place du marché pour traverser le pont de l'Armée Patton. Les rues du centre ville sont étroites et non adaptées à un tel flux de voitures.
- La typologie des centres anciens, aux rues étroites, aux trottoirs étroits, aux maisons anciennes souvent sans garage entraînent des difficultés de cheminement pour les riverains (il n'est pas toujours possible de sortir de chez soi). Beaucoup de voitures ventouses ne sont jamais verbalisées. Le manque de stationnement limite la fréquentation des commerces (disparition dommageable des commerces de bouche en centre ville).



Le stationnement des usagers de la gare déborde largement sur les centres anciens (sur les allées Aristide Briand).

- peu d'espaces verts et de jeux pour les enfants en centre ville. L'aménagement des 3 parcs publics des centres anciens -Chantemerle, Dalimier et Crété- constituent un minimum minimum et ils pourraient devenir plus attractifs.
- Mauvais état des chaussées et des trottoirs. Les trottoirs défoncés par les camions lors des travaux de construction d'immeubles (dernier exemple rue Champlois, face à la poste où les piétons devront endurer ces inconvénients tout le temps que durera le chantier ; nids de poule rue St Spire ; pavés cassés place du marché) . Notons l'absence et l'abandon de marquage des passages piétons sur l'ensemble de la ville
- Le nettoyage des rues est un problème récurrent, ce sont toujours les mêmes qui sont nettoyées ; certaines ne sont jamais visitées par les services d'entretien ; des poubelles restent en permanence sur le trottoir ; elles entravent également le passage avec poussettes et le déplacement des personnes âgées.). Le nettoyage des trottoirs est encore moins fréquent et doit souvent être réclamé.
- L'absence d'hôtels en centre ville est regrettable.
- Les centres manquent de lieux de convivialité

Propositions

- Proscrire la densification des constructions lourdes en centre ville, pour favoriser les petites résidences à taille humaine 8/10 logements, avec parking intégré
Prolonger les programmes de réhabilitation du bâti ancien (OPAH)
- Inverser définitivement le sens de circulation quai J Bourgoin dans sa partie finale pour accéder au pont de l'armée Patton.
- Détruire de vieilles maisons abandonnées pour création des petits espaces de stationnement (à durée limitée) => maison angle rues J Lemaire/JJ Rousseau + 12 rue des remparts + 3 rue Abélard + angle rues de l'Arche/Arquebuse.
- Créer des parkings adaptés aux besoins et à l'activité du centre ville : marché 3 fois/semaine - salle des ventes - lycée.
- Créer un stationnement résidentiel
- Refaire le marquage des passages piétons sur l'ensemble de la ville
- Créer de nouvelles aires de jeux en centres anciens
- Créer et baliser des parcours de promenade entre les centres Corbeil et Essonnes, depuis les Grands Moulins jusqu'à La Nacelle et les promouvoir
- Entretien et nettoyer les passerelles de franchissement de la rivière Essonne
- Remettre en œuvre un programme permanent de nettoyage de la ville pour toutes les rues. Faire appliquer la loi en éduquant puis verbalisant si nécessaire (via la police municipale ou la création d'une brigade verte) les incivilités des administrés (jeté d'immondices sur la voie publique, crachats, ordures, déchets canins)
- Réaménager en les déplaçant dans des lieux plus discrets les poubelles collectives qui sont installées sur les rares places du quartier.
- Supprimer les canisettes.



Synthèse finale

Après étude des différents quartiers, nous constatons que la rénovation urbaine en cours de réalisation des quartiers ANRU Montconseil et Henri Dunant, boulevard Kennedy, ZAC de la Montagne des Glaises, PAE de la Papeterie, centre ville de Corbeil, bords de Seine, entrée nord de la ville, crée une situation de fait qui rend la transition du PLU 2005 vers le PLU à élaborer plus difficile

Nous insistons pour que soient enfin tissés de véritables liens : physiques, économiques et socioculturels entre les différents quartiers de la ville, en se souvenant que les axes structurants sont naturels : trame bleue / trame verte.

Nous sommes prêts à communiquer sur ce travail collectif et restons à votre disposition pour rentrer dans le détail car nous croyons à l'architecture comme paysage et à l'urbanisme réfléchi et concerté comme bien-vivre partagé.

Fin du document.

