

Département des Yvelines
Commune de Chapet

ENQUETE PUBLIQUE

ELABORATION DU
PLAN LOCAL D'URBANISME
DE LA COMMUNE DE CHAPET

RAPPORT, AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVEES

Du mardi 19 septembre au samedi 21 octobre 2017

Laurent Dané
Commissaire Enquêteur

Référence E17000059/78



Diffusion :

- Mairie de Chapet
- Grand Paris Seine et Oise
- Tribunal administratif de Versailles

SOMMAIRE

PARTIE I : RAPPORT	4
Généralités	4
L'enquête publique et le Commissaire Enquêteur.....	4
Objet de l'enquête.....	5
Présentation de la commune	5
Documents d'urbanisme supra-communaux à prendre en compte.....	9
Le projet de PLU.....	11
Composition du dossier.....	12
Organisation et déroulement de l'enquête.....	13
Concertation préalable	13
Désignation du commissaire enquêteur	16
Visite des lieux.....	16
Publicité de l'enquête.....	16
Ouverture des registres d'enquête.....	18
Réunion publique d'information et d'échange.....	18
Prolongation de l'enquête	18
Permanences de l'enquête publique	18
Lieu des permanences de l'enquête publique.....	18
Climat de l'enquête	19
Incidents pendant l'enquête	19
Clôture de l'enquête.....	19
PV de synthèse.....	19
Mémoire en réponse du GPS&O	19
Remise du rapport.....	19
Analyse des observations	19
Observations du public	19
Avis des personnes publiques associées	32
Avis des personnes publiques concernées.....	34
Avis des autres personnes publiques.....	35

Analyse des réponses du Grand Paris Seine et Oise et de la mairie de Chapet	36
Recherches diverses du commissaire enquêteur.....	36
Etude de la zone en début de la route de Brezolles	36
Mesure ponctuelle du flux de circulation automobile	37
Circulation de transit sur Chapet.....	38
Question du bruit de circulation.....	38
PARTIE II AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES	41
Cadre général du projet soumis à l'enquête	41
Objectifs du projet.....	41
Déroulement de l'enquête publique	41
Observations du public.....	41
AVIS du Commissaire enquêteur.....	41
Sur l'OAP du château de Bazincourt	41
Sur l'OAP du Mitan	42
Sur le diagnostic initial.....	42
Sur le PADD	43
Sur le zonage.....	43
Sur le règlement	43
Conclusions motivées.....	45
ANNEXES	47
Liste des pièces jointes au rapport.....	47
PV de synthèse.....	47
Mémoire en réponse du GPS&O reçu par courriel le 20 novembre.....	49
Courrier de l'EPAMSA.....	78
Pétition des habitants de la Grande Rue.....	82
Courrier de l'association Préserver Chapet	87

Préambule

Pour la commodité de lecture sur écran, ce rapport est présenté en mode paysage. Il est conseillé de le lire en mode « Plein écran » pour bénéficier de la meilleure qualité de lecture sur écran possible.

Les deux documents Rapport et Conclusions motivées sont indépendants, et ne sont reliés entre eux que dans un souci pratique de présentation, de lecture et d'archivage.

PARTIE I : RAPPORT

Généralités

L'enquête publique et le Commissaire Enquêteur

Ce paragraphe a pour but de rappeler aux lecteurs non familiers des enquêtes publiques, le contexte des enquêtes publiques et le statut du Commissaire Enquêteur.

Dans un projet ayant un impact sur l'environnement au sens large, après une phase de concertation, lors de laquelle le public a été consulté et a pu émettre des propositions, un projet est élaboré, souvent avec l'aide d'un bureau d'études spécialisé. Une fois le projet clairement défini et ses enjeux et impacts déterminés par différentes études, le projet est soumis à l'avis du public dans le cadre de l'enquête publique. Toute personne ou organisme peut alors exprimer son avis sur le projet. Ces avis sont recueillis et synthétisés par le Commissaire Enquêteur.

Le Commissaire Enquêteur est « un citoyen ordinaire » qui a fait acte de candidature pour conduire des enquêtes publiques. Il a été inscrit sur une liste d'aptitude après un entretien par une commission présidée par le Président du tribunal administratif. Il est ensuite désigné pour des enquêtes par le Président du tribunal administratif. Il doit être totalement indépendant du cadre de chaque enquête, et il signe pour chaque enquête, une déclaration dans laquelle il déclare n'avoir aucun intérêt dans le projet. Il n'habite pas sur la commune, n'y possède rien et n'a pas de relations avec les personnes impliquées dans le projet. Le Commissaire Enquêteur est rémunéré comme « collaborateur occasionnel du service public » pour son travail dans le cadre de l'enquête, mais ce n'est pas son activité principale. La

culture générale du Commissaire Enquêteur lui permet de comprendre le projet et ses enjeux, mais il n'est pas un professionnel du domaine.

A l'issue de l'enquête publique, le Commissaire Enquêteur rédige le présent rapport dans un délai d'un mois. Après avoir étudié le dossier d'enquête publique, écouté toutes les personnes qui sont venues lui exposer leur avis sur le projet, et éventuellement rencontré de sa propre initiative, toute personne qui serait susceptible de lui apporter un éclairage sur le projet, il donne un avis **motivé** sur le projet.

Cet avis peut être favorable, éventuellement assorti de recommandations qu'il lui semble utiles de faire connaître à l'autorité organisatrice de l'enquête et au porteur du projet.

Cet avis peut être favorable, à condition que soient prises en comptes certaines réserves, sur un ou plusieurs points qui lui semblent bloquants pour le bon équilibre du projet. Dans le cas où les réserves ne seraient pas levées, l'avis deviendrait défavorable.

Enfin l'avis peut être défavorable si son utilité publique n'est pas avérée, c'est à dire que les inconvénients pour l'environnement au sens large sont supérieurs aux avantages que la collectivité pourrait retirer du projet. Dans ce cas, un recours contre le projet auprès du tribunal administratif, serait suspensif des travaux, dans l'attente d'une décision exécutoire du Tribunal Administratif.

L'avis du commissaire enquêteur est donc **un avis consultatif** d'une personne totalement indépendante du projet, ayant écouté de nombreux avis du public et qui apporte un éclairage externe aux décisionnaires du projet, qui restent ensuite libres de suivre ou non l'avis du Commissaire enquêteur.

Objet de l'enquête

L'enquête publique a pour objet l'élaboration du Plan local d'Urbanisme de la commune de Chapet. Ce Plan local d'Urbanisme fait suite au Plan d'Occupation des Sols, rendu caduc par la loi Alur depuis le 1^{er} janvier 2017.

Présentation de la commune

La commune est bien décrite dans le document de présentation du projet de PLU. Je reproduits ici les points les plus marquants, avec mes commentaires ou étonnements quand il y a lieu.

Organisation administrative

Chapet est une commune rurale des Yvelines composée de 1200 habitants environ. Elle faisait partie de la Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine au début de la conception du projet de PLU. Cette communauté a été remplacée depuis le 1^{er} janvier 2016 par une communauté urbaine beaucoup plus grande du Grand Paris Seine et Oise GPS&O qui regroupe plus de 400 000 habitants répartis dans 73 communes le long de la vallée de la Seine, de Conflans Sainte Honorine à l'aval de Mantes la Jolie.

La compétence d'urbanisme a été reprise par le GPS&O qui est l'autorité organisatrice de cette enquête publique.

Un PLUi Plan Local d'Urbanisme Intercommunal est en cours d'élaboration par le GPS&O mais ne sera pas approuvé avant la fin 2019

Environnement naturel

Le bourg de Chapet est situé à l'extrémité nord-ouest d'un plateau au-dessus de la plaine des Mureaux. Celui offre de belles vues dégagées depuis le bourg.



Figure 1 Vue vers la plaine des Mureaux depuis la grande Rue

On accède à Chapet par l'ouest par une route en deux lacets, ce qui surprend l'étranger à la commune et lui donne un caractère unique. A l'est et on sud on accède à Chapet par des routes de taille très modeste qui soulignent son caractère rural.

Sur le territoire de Chapet se trouvent deux ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique)

- La ZNIEFF de type 2 du Bois régional de Verneuil (Le type 2 présente une cohérence écologique et paysagère et est riches ou peu altéré, avec de fortes potentialités écologiques)
- La ZNIEFF de type 1 de la zone humide des Planes (Le type 1 accueille au moins une espèce ou un habitat écologique patrimonial)

Ces deux ZNIEFF sont à l'écart des zones urbanisées et ont été classées en zone N et NC.

Il est à noter que la présence de certaines espèces intéressantes est en partie liée à l'exploitation d'argiles sur une partie de la zone, qui crée un milieu différent du milieu d'origine, et qui est plus favorable.

Enfin, outre des espaces agricoles important et exploités, le village de Chapet bâti en partie sur d'anciens vergers possède une végétation importante.

Ressources

Les ressources en eau potable sont suffisantes. Mais il n'est pas indiqué dans le diagnostic si les ressources en eau sont suffisantes pour une irrigation d'un surplus de maraîchage.

De même le chapitre sur l'assainissement n'a pas été rempli ce qui est ennuyeux dès lors que l'on parle d'augmentation de population.

D'un point de vue énergie, Chapet n'est pas bien loti. Les ressources géothermiques sont faibles, ainsi que les possibilités d'éolien. Le gisement solaire est identique à celui du reste de l'Ile de France, et reste envisageable pour une production locale d'énergie solaire photovoltaïque ou thermique.

Les graphiques sur les surfaces potentielles de capteurs, présentés dans le diagnostic, ne semblent en revanche pas du tout pertinents pour un projet de PLU. Ils mettent en évidence les potentialités globales par commune. Mais Chapet étant une petite commune, peu dense, il faut raisonner en relatif. On ne voit pas pourquoi un panneau solaire serait plus efficace à Mantes la Jolie qu'à Chapet. En revanche Mantes la Jolie produira globalement plus que Chapet, mais ce n'est pas une raison pour ne pas encourager le solaire à Chapet.

Occupation des sols

Il y a une stabilité de l'occupation des sols avec une faible consommation d'espace depuis une dizaine d'années.

La plupart des permis de construire ont été déposés pour des projets dans l'enveloppe urbaine de Chapet, qui densifient le tissu urbain.

Habitat de Chapet

L'histoire de Chapet remonte au IX^{ème} siècle. Le vieux Chapet était situé dans la plaine en contrebas. Il s'agissait d'un village de vignerons, qui ont utilisé comme caves les nombreuses carrières situées sous Chapet.

Le village s'est fortement développé à partir des années 1950 mais sans plan d'ensemble, au gré des divisions de vergers et sans revoir le réseau viaire qui est resté comme me l'ont décrit

des habitants « tracé par des charrettes ». La grande rue a un vrai charme, malheureusement entaché par une circulation trop importante en début et fin de journée.

L'église de Chapet, assez jolie et rebâtie au XVII^{ème} siècle n'est pas classée monument historique mais mérite une protection, ce qui sera fait en partie par ce PLU qui la cite comme bâtiment remarquable. Des travaux sont en cours pour son confortement.

Les autres bâtiments remarquables sont :

- La mairie de 1929
- Le moulin banal en bas de Chapet
- Les caves des vignerons
- Le château de Bazincourt (début du XX^{ème})
- Le lavoir des Aulnes
- La fontaine de Brezolles

Par ailleurs de nombreuses maisons présentent un intérêt principalement dans la grande rue.

Les transports et l'accessibilité

Chapet est situé à 37 km au nord-ouest de Paris soit 45 minutes en voiture (trafic fluide), mais seulement 25 minutes de la Défense par l'A14 ce qui fait son succès auprès de cadres et employés qui y travaillent.

L'accès direct à l'A13 est un atout majeur pour Chapet, mais aussi un inconvénient tout aussi fort, par le trafic extérieur à la commune que draine cet accès.

Les accès routiers à Mantes la Jolie et les Mureaux sont également cités, mais **bizarrement l'accès routier à Verneuil qui est pourtant un lieu d'activités commerciales et d'accès au réseau SNCF important pour les chapetois que j'ai rencontrés n'est pas mentionné.** La route vers Verneuil est d'ailleurs particulièrement étroite compte tenu du trafic.

La gare de Verneuil, la plus proche est très bien desservie par les trains et le sera encore mieux avec l'arrivée du RER Eole. Malheureusement les quelques kilomètres à faire pour rejoindre Chapet se font presque exclusivement en voiture particulière, les transports en commun étant très insuffisants en fréquence. Les arrêts de bus sur la commune sont en revanche convenablement abrités.

Le réseau viaire de la commune s'organise autour de deux axes principaux, et vu de l'extérieur, le village s'organise comme un sens giratoire géant. Une dominante Ouest vers Est au sud et un sens unique Est vers Ouest avec une brève exception de contre-sens au nord dans la grande rue.

Le document de diagnostic ne mentionne en revanche pas les multiples dispositifs de ralentissement (stop, chicanes et dos d'âne) qui tentent de réduire la vitesse des véhicules, mais créent une circulation difficile faite de redémarrages fréquents.

Le réseau de circulations douces ayant pour fonction la desserte des espaces agricoles est développé et agréable, mais il manque une circulation cyclable bien identifiée rapide et confortable vers Verneuil.

Il y a assez peu de stationnement aménagé le long des rues et quelques places de stationnement en parking. Le stationnement est très utilisé le soir, et vide en journée.

Risques et nuisances

Plusieurs chapitres du diagnostic sont incomplets et marqués « en attente de la transmission du PAC ».

Le diagnostic mentionne l'absence de risque lié à l'existence d'anciennes carrières. Ce point est étonnant dans la mesure où Chapet est répertoriée comme commune concernée par le risque « carrières souterraines ou cavités abandonnées » par l'inspection générale des carrières des Yvelines.

Les zones de cavités dans les Yvelines

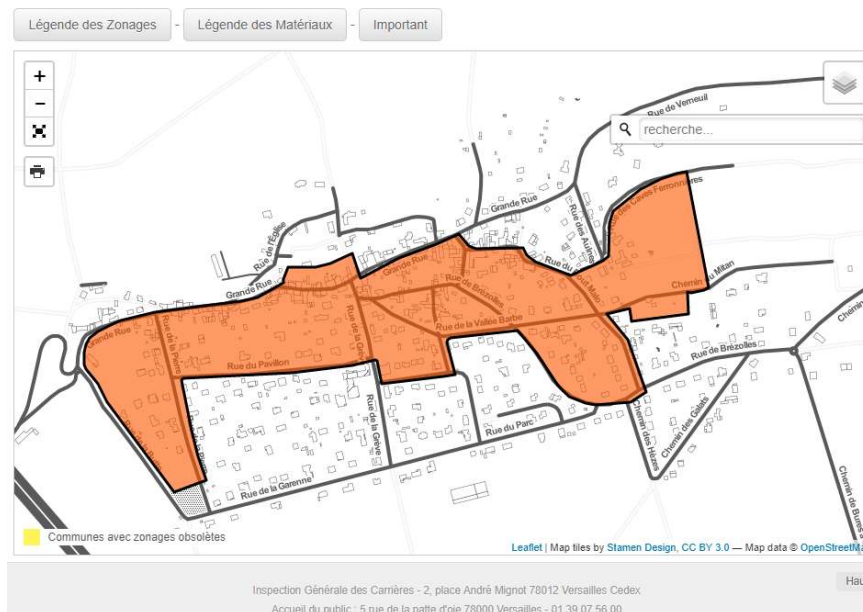


Figure 2 Carte des zones de carrières sous Chapet, établie par l'inspection générale des carrières des Yvelines

Le diagnostic identifie cependant des risques moyens à fort de retrait et gonflement d'argiles.

La commune de Chapet serait soumise à un périmètre de servitude liée à l'aléa inondation, mais ce point n'est pas clair dans le document avec là encore une mention « en attente de la transmission du PAC ». Cependant cet aléa du au ru d'Orgeval ne concerne pas une zone habitée ou constructible.

Un site d'enfouissement de déchets inconnus est répertorié à l'entrée ouest du village et sera mentionné dans le zonage.

La seule Installation Classée pour la Protection de l'Environnement située sur la commune est la société Terreal qui extrait des argiles. Son exploitation n'est pas dangereuse.

D'autres installations classées sont situées à proximité de la commune et la liste en est donnée. **Il est dommage que les deux établissements classés Seveso seuil haut SARP**

Industries et Total Raffinage et qui se trouvent à Limay et à Gargenville à 13 km et 10 km à l'ouest, dans la direction des vents dominants ne soient pas cités.

Compte tenu de son environnement, Chapet est également soumis au passage de matières dangereuses par route sur la D43 et sur l'autoroute A13.

Nuisances sonores

Chapet est susceptible d'être impacté par des nuisances sonores générées par l'autoroute A13 et la RD 43. Dans la pratique ces nuisances ne m'ont pas semblé supérieures à celles générées par le trafic dans la grande rue.

Enfin Chapet est susceptible de subir les nuisances sonores du trafic aérien à destination de l'aéroport Charles de Gaulle et de l'aérodrome des Mureaux. Dans la pratique seul le tour de piste de l'aérodrome des Mureaux, qui longe Chapet au sud m'a été signalé comme nuisance.

La population de Chapet

Comme de nombreuses communes périurbaines des Yvelines, Chapet a subi une croissance démographique soutenue de 1968 à 1990, passant de 560 à 1100 habitants, puis après une stagnation de 1990 à 2000 une hausse beaucoup plus ralentie de 2000 à nos jours, passant de 1100 à 1200 habitants en 2012. En revanche la part de jeunes ménages reste constante ce qui est plus rare et entretient un solde naturel de naissances de +0,4 à +0,6% par an.

La tranche d'âge des 15 29 ans est très faible, presque inférieure de moitié aux autres tranches d'âge.

La majorité des foyers est composée de familles avec enfants, mais on note également une hausse des couples sans enfants, lorsque ceux-ci deviennent autonomes. Le nombre de familles monoparentales diminue de 20 foyers alors que les familles avec enfants sont stables.

Contrairement à ce qu'indique le document, il n'y a pas pour moi, comme dans d'autres communes, de desserrement des ménages par une hausse de la monoparentalité qui justifierait des logements plus petits dans le cas d'écclatement familial. Il faudrait en revanche déterminer si les couples qui n'ont plus d'enfants aspirent à un logement plus petit et dans ce cas est-ce sur Chapet ou bien dans un environnement plus citadin ou hors de l'Ile de France pour la retraite ?

Le niveau de vie médian par unité de consommation à Chapet est supérieur à celui des Yvelines. Le document mentionne un écart de 500 euros entre les revenus communaux et départementaux, mais c'est en fait un écart entre les revenus communaux et régionaux.

La part de la population active est importante, avec une hausse récente des cadres, professions intermédiaires et employés et une disparition des ouvriers. Il n'y a pas d'agriculteur en activité habitant à Chapet. Le taux de chômage est bas avec 5,3%

Le logement à Chapet

Il est notable de remarquer que le nombre de logements a moins vite augmenté que la population surtout jusqu'en 1990. On remarque que les 44 résidences secondaires de 1968 ont quasiment disparu pour se réduire à 5. En revanche, le nombre de logements vacants augmente fortement entre 2007 et 2012 avec actuellement 25 logements vacants soit 5%, traduisant peut-être une inadéquation des logements plus anciens aux besoins et standards actuels.

Il y a une part importante de grands logements avec 71,1% de logements de plus de 4 pièces. Il semble que les ménages s'installant à Chapet sont à la recherche de logements de grande taille. Le document de présentation évoque un parcours résidentiel avec une part de logements plus petits. Mais **il aurait été intéressant d'étudier si le parcours résidentiel est souhaité à l'intérieur de la commune, ou bien si la recherche de logements plus petits va de pair avec une recherche d'un environnement moins rural et mieux équipé.**

Les ménages sont très majoritairement propriétaires. Il serait là aussi intéressant de vérifier auprès des professionnels de l'immobilier si une demande existe pour des logements locatifs plus petits à Chapet.

Les emplois des chapetois

40 % de la population possède un diplôme de l'enseignement supérieur ce qui est nettement supérieur à la moyenne nationale. Un autre tiers de la population ne détient que peu de diplômes, ce qui implique l'accès à des emplois variés.

L'indicateur de concentration d'emploi indique seulement un emploi pour 36,7 actifs ce qui est très peu et impose à la majorité des chapetois de quitter la commune pour travailler. **Néanmoins entre 2007 et 2012 la commune a gagné 68 emplois ce qui est très important. Ce chiffre gagnerait à être précisé qualitativement, pour essayer de savoir si ce sont des**

emplois domiciliés sur la commune, mais exercés à l'extérieur et à l'inverse si la part du télétravail pourtant non comptabilisé dans la commune augmente. Rappelons qu'une journée de télétravail par semaine équivaut à 0,2 emplois effectivement occupés dans la commune. Si le télétravail se généralise c'est plus de 100 emplois au global qui seront exercés sur la commune et pourraient dynamiser la vie dans la journée. L'arrivée de la fibre optique à Chapet va certainement pouvoir renforcer la part du télétravail.

Les transport domicile travail

89% des actifs de Chapet doivent quitter la commune pour travailler et que la question des déplacements est un enjeu majeur. 40 % travaillent dans un autre département que les Yvelines et 47 % dans les Yvelines, mais dans une autre commune. **La représentation en « diagramme circulaire » du document me semble inadaptée puisque qu'il s'agit de valeurs cumulatives et que le total dépasse donc 100%**

La voiture individuelle est très largement prépondérante avec presque 80%. Il serait cependant intéressant de mentionner comment sont pris en compte les trajets mixtes s'il y en a : voiture individuelle jusqu'à la gare puis transport en commun.

La part des déplacements doux est très faible avec 1,4%. Elle se comprend quand on observe la dangerosité de la route de Verneuil pour un vélo. La distance est de 4 km tant vers Verneuil que vers Les Mureaux ce qui reste compatible avec un trajet en vélo, mais si la piste cyclable vers les Mureaux est bien sécurisée, l'assistance électrique est indispensable pour remonter. Une circulation douce vers Verneuil serait certainement utile.

Le diagramme de flux Seine Aval est assez délicat à comprendre et aurait gagné à être présenté sous forme d'une carte.

Activités économiques de Chapet.

Les surfaces agricoles sont en augmentation à Chapet entre 1988 et 2010, passant de 166 à 208 hectares, portés par une nouvelle génération d'agriculteurs avec des tailles d'exploitation plus importantes, dont deux ont leur siège à Chapet.

Le reste de l'activité économique est tournée essentiellement vers les services et un peu vers le commerce et la construction. La santé occupe une part importante avec les 50 salariés de la clinique de Bazincourt, dont la vocation est confortée par une OAP spécifique lui permettant de se développer sans contraintes fortes.

Les entreprises de Chapet sont pérennes puisque plus de 50% ont plus de 10 ans.

Pour ces entreprises l'arrivée de la fibre optique est un atout important. Les premiers déploiements commencent actuellement sur Chapet, grâce aux efforts de la municipalité.

Equipements sportifs

Aujourd'hui Chapet ne dispose plus d'équipements sportifs à la hauteur de sa population. Certains équipements sont tombés en désuétude. **Les communes aux alentours sont bien équipées, et la ville des Mureaux dans son avis sur le PLU, appelle à plus de coopération avec Chapet sur ce point.**

Documents d'urbanisme supra-communaux à prendre en compte

SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile de France

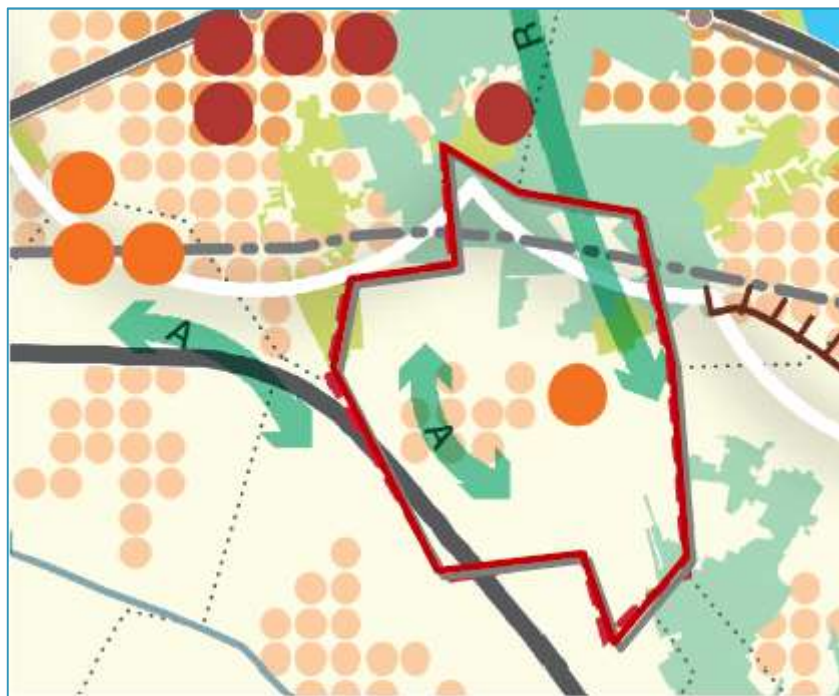


Figure 3 Carte du SDRIF pour Chapet

Le Schéma Directeur de la Région Ile de France mentionne pour Chapet une pastille d'urbanisation préférentielle, mais également une liaison agricole et forestière, ainsi que le tracé de la future ligne à grande vitesse Paris Normandie. Le centre du bourg est considéré comme un espace urbanisé à optimiser.

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

La commune de Chapet n'est pas couverte par un SCOT

SDADEY : Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines

Le SDADEY a bien été rappelé dans le rapport de présentation du dossier de PLU. Chapet, commune à dominante rurale du Territoire Seine-Aval, repose à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit la commune, sur les orientations suivantes rappelées par l'avis du Conseil Général en tant que Personne Publique Associée.

- **L'impulsion du développement urbain, économique et résidentiel de la Seine-aval, reconnue comme Opération d'Intérêt National (OIN), dont l'attractivité doit être renouvelée au travers notamment :**
 - D'une diversification des activités et de la valorisation des spécificités du tissu productif local,
 - De l'organisation d'une offre d'immobilier d'entreprises et de foncier d'activités,
 - Du maintien d'un cadre de vie attractif, notamment en termes de paysage et de patrimoine ;
- **L'intensification du développement à l'échelle des agglomérations du Mantois, de Meulan-Les Mureaux et de la Confluence Seine-Oise** pour renforcer les grands équilibres urbains et d'habitat/emploi, au travers d'une dynamique d'urbanisation prioritairement orientée sur les pôles urbains structurants (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy, Conflans-Sainte-Honorine) ;
- **La réalisation ou l'amélioration des infrastructures nécessaires à l'atteinte des objectifs (le développement de la Seine-Aval, avec notamment :**
 - L'amélioration de la qualité de service des lignes SNCF (prolongement de la ligne RER E Eole ...) et des déplacements entre la Seine-Aval et l'agglomération de Cergy-Pontoise,
 - Le renforcement de l'intermodalité entre transports collectifs et transports individuels ;
 - **La structuration et la requalification des espaces naturels de la Vallée de Seine en vue d'une reconquête paysagère et environnementale progressive et d'un développement qualitatif, avec :**
 - L'organisation de la trame naturelle de la Vallée et la valorisation de son grand paysage (boucles, coteaux et buttes telle celle de Marsinval assurant des transitions vers des entités rurales, vallées de rivières affluentes telle La Mauldre, ...)
 - La pérennisation et la diversification agricole,
 - Le développement de l'accès aux espaces forestiers et de l'offre de loisirs,
 - Le renforcement de la qualité environnementale (zones d'activités économiques, entrées de ville) ;
 - **La maîtrise de l'urbanisation des villages ruraux ou situés aux franges de la vallée de Seine et la mise en valeur des atouts de leur cadre de vie, au travers :**
 - De l'optimisation du potentiel de densification au sein du tissu urbain, afin de limiter les extensions urbaines périphériques consommatrices d'espaces agricoles et naturels, et le mitage des paysages,
 - La valorisation des activités artisanales, la revitalisation des commerces de proximité, la mise en valeur des espaces ouverts et la promotion du patrimoine, notamment au travers du développement du tourisme rural et du confortement des réseaux de liaisons douces (pédestres, équestres, cyclables).

Le projet de PLU

La justification du projet

Le projet est sérieusement réfléchi dans le tome 2 du document de présentation.

Une première étape consiste en un inventaire atouts potentialités » / « contraintes et faiblesses » de Chapet sur une dizaine d'axes.

Le document évalue la population possible en 2030 qui suivant trois scénarios serait de 1371 avec le même taux de croissance que de 1999 à 2007, 1500 en prenant en compte l'OAP du Mitan avec 100 logements et enfin 2023 en prenant en compte l'hypothèse du PLHI (Programme Local de l'Habitat Intercommunal)

Dans les trois scénarios, l'impact sur le nombre de classes, le stationnement et le nombre de logements aidés nécessaires est évalué.

Le potentiel de densification à l'intérieur de l'enveloppe urbaine a été évalué en termes de terrains disponibles et de divisions parcellaires possibles pour aboutir à un potentiel de 36 logements.

Deux scénarios ont été envisagés :

Un Scénario 1 : « Chapet , village rural » avec une faible croissance du nombre d'habitants et un axe fort sur un cadre de vie naturel.

Un Scénario 2 : « Chapet , village en développement » qui tient compte d'une nouvelle population en particulier sur le quartier du Mitan.

La municipalité fait le choix d'un scénario hybride, qui s'appuie sur l'intégralité du scénario 2, mais qui tient également compte de la sensibilité environnementale, paysagère et patrimoniale du scénario 1.

Les orientations du PADD sont ensuite justifiées au regard des enjeux et des documents auxquels le PLU doit être conforme.

Chaque zone est précisément justifiée dans les choix de règlement, ainsi que l'évolution par rapport au POS.

Enfin un grand chapitre justifie de façon convaincante le non prise en compte d'une partie de classement EBC (Espace Boissé Classé) sur le hameau de Brezolles.

L'évolution des emplacements réservés par rapport au POS est justifiée. L'emplacement réservé n°3 (Espace vert à l'arrière de l'église) devra cependant être supprimé dans la rédaction définitive compte tenu d'un contentieux qui a été tranché en faveur du propriétaire.

Enfin le document détaille les mesures de protection du patrimoine bâti et fait le bilan chiffré de l'évolution des zones.

Le dernier chapitre fait une évaluation des incidences sur l'environnement et les mesures prises pour sa préservation et mise en valeur.

PADD : Plan d'Action et de Développement Durable

Il est organisé autour de trois grands axes :

- Préserver un cadre de vie attractif et accessible à tous
- Pérenniser les atouts économiques et veiller au bon fonctionnement du territoire.
- Prendre en compte les atouts environnementaux et paysagers.

Axe 1 : Préserver un cadre de vie attractif et accessible à tous

Chapet souhaite conserver son identité villageoise et son caractère rural. Le projet du Mitan qui a été réduit de 300 à 100 logements doit permettre d'accueillir le surcroît de population ainsi que les équipements de plein air qui manquent à la commune et assureront la continuité avec le reste du village.

Pour le reste, Chapet souhaite rester à l'intérieur de son enveloppe urbaine avec une densification plus importante.

Chapet souhaite offrir des logements pour tous, avec une offre diversifiée et surtout une part de logements locatifs pour offrir un parcours résidentiel complet et favoriser une mixité générationnelle et sociale. Le quartier du Mitan est le vecteur principal de cette politique.

Axe 2 : Pérenniser les atouts économiques et veiller au bon fonctionnement du territoire.

Chapet souhaite encourager la mixité fonctionnelle et compte sur l'opération du Mitan pour proposer de nouveaux équipements et commerces qui viendront renforcer une offre aujourd'hui insuffisante pour l'accroissement de population attendu.

Sur le plan économique, Chapet souhaite maintenir les activités présentes sur le territoire, conforter la vocation médicale du Château de Bazincourt. Elle souhaite pouvoir accueillir de nouvelles activités en accord avec l'identité et le caractère du village et mise sur une desserte numérique performante.

La commune souhaite également continuer à s'appuyer sur la richesse du sol, que ce soit dans le domaine de l'agriculture ou de l'extraction d'argiles.

En ce qui concerne la circulation, **le PADD acte que l'automobile demeure le mode de transport privilégié. Il constate aussi que par sa forme de village rue, Chapet souffre d'un passage important, en partie dû aux communes voisines.**

La municipalité souhaite se donner les moyens d'améliorer les déplacements par :

- Une fluidification et une sécurisation du trafic en élargissant certaines voies ou certains carrefours ;
- Renforcer le maillage de liaisons douces ;
- Développer l'offre en stationnement ;
- Se donner les moyens de réduire autant que possible les déplacements afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Enfin le PADD met l'accent sur la mise en place d'un espace ouvert à vocation naturelle, de jonction entre le village et le Mitan sur une zone de deux hectares.

Axe 3 : Prendre en compte les atouts environnementaux et paysagers.

Le PADD met l'accent sur les continuités écologiques qui doivent être maintenues.

Le paysage de Chapet est qualifié à juste titre d'atypique. Le PADD distingue : les espaces boisés, les paysages agricoles ouverts avec des vues lointaines, une topographie qui permet des cônes de vue qui sont de réels panoramas. Tous ces éléments de paysage doivent être préservés.

Le patrimoine bâti doit être protégé et mis en valeur, en particulier l'église, la mairie, les constructions de caractère et les murs qui contribuent à la constitution d'un cadre de vie de qualité et à l'identité communale. Le PADD sur ce point n'est pas entièrement tourné vers le passé puisqu'il souhaite : permettre la réalisation d'une architecture contemporaine tenant compte de l'identité paysagère et architecturale de Chapet.

Enfin le projet communal vise à protéger les personnes et les biens vis-à-vis des nuisances et risques naturels et technologiques.

Pour la lutte sur le changement climatique, le PADD souhaite classiquement : promouvoir les énergies renouvelables, encourager la diminution de la consommation énergétique des constructions et favoriser la récupération des eaux de pluie à la parcelle.

OAP : Orientations d'Aménagement et de Programmation

Deux OAP sont incluses dans le projet de PLU.

L'OAP du château de Bazincourt vise à permettre à cet établissement médical de se développer en harmonie avec son environnement.

L'OAP du Mitan vise à permettre la construction de 100 logements assez denses (35/hectare) sur 5 hectares, ainsi que la création d'une zone d'agriculture maraîchère innovante sur 9 hectares et un espace naturel de transition entre le village et les habitations de ce nouveau quartier, sur un espace rendu inconstructible par la présence d'anciennes carrières sur 2 hectares.

Composition du dossier

Le dossier a été mis à la disposition du public en Mairie sous forme papier. Le dossier était disponible sous forme numérique sur le site web du GPS&O à l'adresse <http://www.GPSEO.fr/docs-plui/lainville-en-vexin> via un lien en page d'accueil du site web de la mairie de Lainville en Vexin <http://www.lainville-en-vexin.fr/index.php/vie-municipale/le-plu/133-avis-d-enquete-publique-plu>

Le dossier était composé comme suit :

1. Pièces administratives
 - Arrêté du président du GPSO prescrivant l'enquête publique

- Note de présentation portant sur le projet d'élaboration du PLU de Lainville en Vexin
 - Rappel des textes suite au décret du 25 avril
 - Bilan de la concertation du projet d'élaboration du PLU de Lainville en Vexin
 - Délibération du GP&O du 15 décembre 2016 et du 29 septembre 2016
 - Délibération du conseil municipal de Lainville en Vexin du 20 juin 2014 et du 1 décembre 2016
2. Rapport de présentation
 - 2.1 Diagnostic et état initial de l'environnement
 - 2.2 Justifications et impacts sur l'environnement
 3. Projet d'aménagement et de Développement Durable
 4. Orientation d'Aménagement et de programmation
 5. Règlement
 6. Documents graphiques
 - 6.1 Plan de zonage général
 - 6.2 Plan de zonage - Le village
 7. Annexes
 - 7.1 Servitudes : plan télécom Orange, Zones à risque d'inondation
 - 7.2 Annexes Sanitaires : Réseau eau potable (2 plans) Notice sanitaire et de traitement des déchets
 - 7.3 Annexes informatives : Lutte contre le saturnisme, Retrait Gonflement des argiles et notice

Bilan de la concertation

Avis des personnes publiques associées

- Mission régionale de l'autorité environnementale
- Conseil Général des Yvelines
- Parc Naturel Régional du Vexin Français
- Conseil Régional d'île de France
- Direction Départementale des Territoires des Yvelines
- Commission Départementale des Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers des Yvelines (CDPENNAF)
- Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval

Organisation et déroulement de l'enquête

Concertation préalable

Le conseil municipal a mis en place les éléments de concertation suivants :

- Publication dans le bulletin municipal (Mars 2015 – Décembre 2015 – Septembre 2016 et sur le site internet de la ville, des principales informations concernant l'élaboration du PLU et son état d'avancement ;
- Mise à disposition du public, en mairie, aux jours et heures habituels d'ouverture :
 - Des documents liés à l'élaboration du PLU ;
 - D'un registre destiné à recueillir des observations.
- Recueil en mairie de l'avis des associations ;
- Organisation de réunions publiques au cours desquelles seront respectivement présentées le diagnostic, le PADD et l'arrêt du projet de PLU (9 décembre 2015)

80 personnes étaient présentes à la réunion ce qui est beaucoup à l'échelle de la population. Un temps d'échange a été prévu à la fin de la présentation.

Je reproduis ici l'intégralité du compte rendu des deux réunions qui permet de se faire une bonne idée des questionnements et des attentes des habitants vis-à-vis du projet de PLU, avant la finalisation complète du dossier de projet.

REUNION DU 9 DECEMBRE 2015 Présentation du PADD

Question 1 « Avec l'arrivée du quartier du Miton, j'ai peur que le Village de Chapet soit dénaturé. Qu'avez-vous prévu pour pallier à cela ? »

- Monsieur le Maire rappelle que le Miton est prévu en continuité avec le village actuel
- Le bureau d'études précise que le PADD prévoit une orientation insistant sur la volonté de créer un quartier en cohérence avec le tissu actuel du Village.

Question 2 « Je ne comprends pas votre projet qui est trop vague et flou. Il ne traite pas assez des déplacements et notamment de la voie de contournement. Parler des oiseaux et des fleurs c'est bien, mais ça ne règlera pas le problème de circulation ! »

- Le Maire explique que la voie de contournement n'est pas précisée aujourd'hui.
- Le bureau d'études précise que c'est le Département des Yvelines qui est compétent en matière de transport. La commune prend la mesure des problématiques comme elle le peut, et notamment par le biais du PLU.

Question 3 « *Le quartier du Mitan va faire augmenter le nombre d'habitants de la commune et donc le nombre de voitures qui traversent le village. Qu'avez-vous prévu pour résorber ce problème ?* »

- Le Maire explique que le projet du Mitan sera présenté en partie aux habitants dans une réunion publique spécifique en janvier.
- Le bureau d'études précise que c'est l'EPAMSA qui porte le projet du Mitan. La commune prend la mesure des problématiques comme elle le peut, et notamment par le biais du PLU. Le Mitan est d'ailleurs intégré dans la mesure du possible à toutes les réflexions où la commune est compétente, et notamment en matière de planification et de règlement de construction.

Question 4 « *Pouvez-vous m'expliquer les nouvelles compétences de la nouvelle intercommunalité qui sera créée au 01/01/2016 ?* »

- Le Maire explique la formation de la nouvelle communauté urbaine. La compétence planification urbaine se verra déléguée à cette intercommunalité, mais le PLU restera en cours d'élaboration à l'échelle de la commune.

Question 5 « *le projet de déviation et le projet du Mitan sont des aberrations !* ».

Monsieur le Maire rappelle que ces projets sont imposés à la commune. Le PLU est un moyen pour la commune d'être proactif vis-à-vis de leur réalisation, et d'anticiper, dans la mesure des compétences de la commune, leur l'impact sur le territoire.

Question 6 « *Je ne comprends pas bien la Loi SRU : je pensais que seules les communes de plus de 3500 habitants étaient concernées* ».

- Le bureau d'études précise qu'en Île-de-France, ce seuil est ramené à 1500 habitants.
- Il est rappelé que cette loi s'applique dans les intercommunalités de plus de 50000 habitants avec une commune de plus de 15 000 habitants.

Question 7 « *C'est quoi un PLU intercommunal ?* »

- Le bureau d'études explique que les PLU remplacent les POS. C'est la Loi SRU qui a mis en place ces documents. Cette loi a autorisé les communes qui le souhaitaient

à se regrouper pour faire des PLU intercommunaux, et rendre ainsi plus cohérent l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, l'État souhaite renforcer la possibilité de réaliser ce type de document à l'échelle des intercommunalités. C'est d'ailleurs pour cela qu'il est imposé aux communes de transférer leur compétence planification.

Question 8 « *Est-il possible de préciser le calendrier ? Quand allons-nous faire la deuxième réunion publique ?* »

- Le Bureau d'études développe le calendrier prévisionnel. La prochaine réunion publique devrait avoir lieu vers l'été 2016.

Question 9 : « *Comment est-il possible de m'exprimer par écrit ?* »

M. le maire rappelle qu'un registre est disponible en Mairie et qu'il est possible de transmettre des courriers.

Question 10 « *Le PADD sera soumis à un vote en conseil municipal ?* »

- Monsieur le Maire explique qu'un débat va avoir lieu.

Question 11 « *Est-ce que le PLU s'appliquera aux constructions existantes ?* »

- Le bureau d'études explique que le PLU sera opposable aux tiers uniquement pour les nouvelles autorisations et déclarations d'urbanisme.

Un habitant propose de stopper l'élaboration du PLU si aucun projet de voirie n'est porté par le département des Yvelines.

- Monsieur Le Maire explique que c'est impossible. Le PLU doit être réalisé.

Un habitant souhaite que le Président de la CA2RS et un représentant du Conseil Départemental des Yvelines soient conviés à la prochaine réunion.

Un échange a lieu sur l'ensemble des projets plus ou moins connus : déviation(s), projet de passage de ligne TGV sur la commune, Mitan, etc.

- Monsieur Le Maire précise que seules les informations qui sont connues avec certitude aujourd'hui ont été prises en compte.

- Le bureau d'études rappelle qu'un document qui synthétise l'ensemble de projets, nommé le Porter à Connaissance de l'Etat, n'a pas encore été fourni. Il sera analysé et pris en compte dès sa réception.

REUNION DU 9 NOVEMBRE 2016 : Présentation du projet de PLU avant arrêt

Environ 60 personnes étaient présentes à la réunion.

« Pourquoi faire autant de nouveaux logements alors que plusieurs maisons sont à vendre dans Chapet ? La commune n'est pas si attractive que vous le présentez et beaucoup de logements neufs sont déjà en construction dans d'autres communes assez proches. Vous allez construire des logements qui resteront vides »

- Le secteur de la Seine-Aval est particulièrement attractif en Île-de-France, et notamment à Chapet. Néanmoins, les nouveaux habitants ne peuvent pas tous acquérir une maison individuelle à Chapet, qui par ailleurs, nécessite souvent des travaux de rénovation énergétique. Les nouveaux logements créés viendront proposer une offre en logements diverse, entre appartements, maisons de ville et maisons individuelles.

« Que faites-vous pour l'arrivée de l'Internet Très Haut débit à Chapet ? »

- Le PADD inscrit la volonté de la commune d'implanter le très haut débit à Chapet.

« Le PLU de Chapet sera-t-il intégré dans le PLUi ? »

- Les grandes lignes du PLU actuellement en cours à Chapet devraient être prises en compte dans l'élaboration du PLUi. Aujourd'hui, c'est GPS&O qui valide les pièces qui sont en cours d'élaboration.

« Combien de temps un PLU est-il valable ? »

- La rédaction d'un PLU est faite pour être valable une dizaine d'années. Cependant, le PLUi de GPS&O sera applicable avant que le PLU de Chapet ne devienne obsolète.

« Le contournement des Mureaux est-il toujours d'actualité ? »

- Le conseil départemental des Yvelines a confirmé à la commune le maintien de l'emplacement réservé permettant la création du contournement.

Association Préserver Chapet : « Nous sommes déçus de ne pas voir inscrite dans le projet communal la création d'une déviation routière contournant le village et le délestant du trafic actuel et futur. Le contournement des Mureaux se fait en zone naturelle au titre de l'intérêt général et il nous est refusé un contournement à Chapet. »

- La commune prend note mais ne peut pas prendre ce type de décision seule.

« Nous ne sommes pas d'accord avec les chiffres que vous proposez sur l'accroissement de la population à Chapet, lequel viendra nécessairement augmenter le nombre de véhicules circulant dans le village. »

- L'enquête publique permettra d'analyser le dossier en détail pour comprendre le raisonnement ayant permis de constituer le projet communal et ces données chiffrées. Il est rappelé que ces chiffres sont des tendances à suivre et ne correspondent pas à un engagement de la commune.

« Avez-vous pris en compte la présence de carrières souterraines abandonnées à Chapet ? »

- Ce risque est pris en compte. Il en est fait mention dans le règlement et dans le zonage.

« La superficie minimale (article 5) existe-elle toujours dans le PLU ? »

- Cet article a été supprimé dans les PLU. Néanmoins d'autres règles (retrait, recul, emprise au sol) peuvent permettre de maîtriser la densification du village. Le projet de la commune tient à préserver l'identité du bourg tout en permettant l'optimisation du tissu bâti.

« Qui instruit les permis de construire et les autres demandes d'urbanisme ? »

- C'est GPS&O qui instruit les déclarations et demandes en urbanisme. La DDT peut dans certains cas (OIN) instruire certaines demandes.

« Comment se termine la concertation ? »

- Au moment de l'arrêt du PLU, le bilan de la concertation est tiré. Un document spécifique est réalisé et joint au dossier d'arrêt : il contient tous les éléments qui ont été mis en place par la commune pour diffuser les informations relatives au PLU. Il faut cependant dissocier la concertation qui a été menée avec l'EPAMSA au sujet du Mitan de celle qui est faite dans le cadre du PLU.

« Quelle typologie de logements sera prévue dans le Mitan ? »

- La programmation de ce quartier n'est pas encore achevée, mais il est prévu que sa programmation soit diverse : petits collectifs, maisons de ville, maisons individuelles – du locatif et de l'accession.

On voit que le projet du quartier du Mitan et des difficultés de circulation et le besoin d'un contournement faisaient déjà largement partie des préoccupations des habitants de Chapet.

Désignation du commissaire enquêteur

A la demande du Président de la Communauté Urbaine du Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) j'ai été désigné commissaire enquêteur par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Versailles le 10 Mai 2017. Cette décision porte le numéro E17000059/78

Visite des lieux

J'ai visité la commune en plusieurs fois principalement à l'issue de mes permanences.

J'ai plus particulièrement visité à pied :

- La grande rue
- La rue de l'église et la sente de la marre de cours
- L'espace entre le chemin des Galats et la rue de Brezolles
- La rue des caves ferronières
- La rue du pavillon

En complétant par des observations en voiture je pense avoir parcouru plus des ¾ du réseau viaire de Chapet.

Publicité de l'enquête

La publicité de l'enquête a été bonne avec en particulier une mention dans le journal de la mairie ainsi qu'une page dédiée sur le site web de la mairie. Un relai de la tenue de l'enquête publique a également été fait par l'association « préserver Chapet » qui a incité ses adhérents à participer.

Signalons enfin l'affichage sur le panneau à messages variables face à la mairie très visible



Figure 4 Vue du panneau à messages variables situé grande rue face à la mairie



Figure 5 Affichage de l'enquête sur le panneau de la mairie



Figure 6 Affichage Rue du Parc - Rue de Brezolles

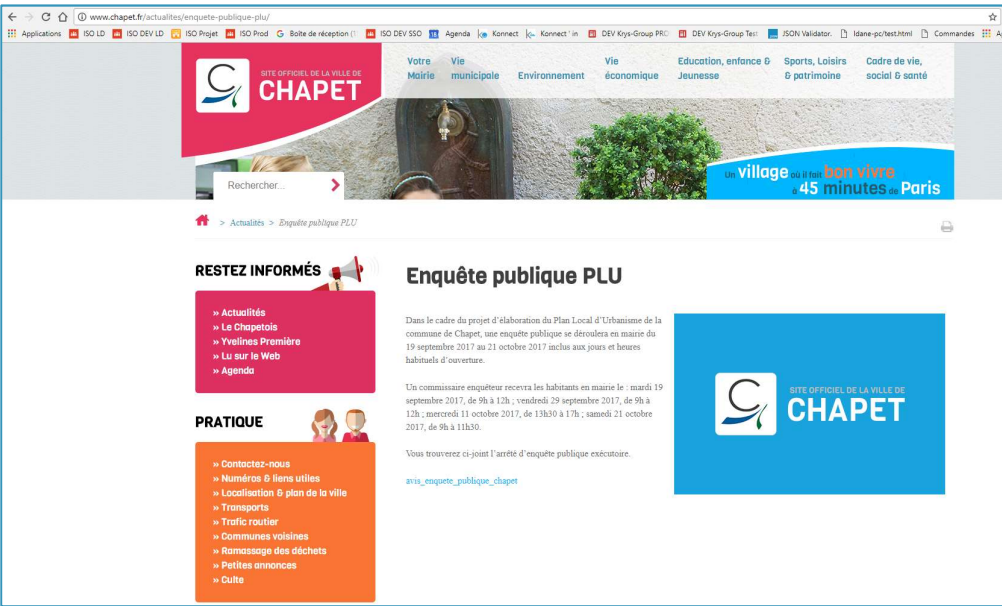


Figure 7 Site internet de la ville



Figure 8 Insertion dans le Courrier des Yvelines du 30 aout

Ouverture des registres d'enquête

Le mardi 19 septembre à l’ouverture de l’enquête publique j’ai paraphé le registre papier d’enquête publique.

Réunion publique d’information et d’échange

Il n’y a pas eu de réunion publique d’information et d’échange.

Prolongation de l’enquête

Toutes les personnes l’ayant souhaité ayant pu me rencontrer ou s’exprimer par écrit, je n’ai pas jugé utile de prolonger l’enquête.

Permanences de l’enquête publique

Les permanences ont eu lieu à la mairie de Chapet à des heures d’ouverture normale de la Mairie c’est-à-dire :

- Mardi 19 septembre 2017 de 9h00 à 12h00
- Vendredi 28 septembre de 9h00 à 12h00
- Mercredi 11 octobre de 13h30 à 17h00
- Samedi 21 octobre de 9h00 à 11h30

Les horaires des permanences, compatibles avec les horaires d’ouverture de la mairie n’ont permis au public travaillant en horaires de bureau de n’être présent que lors de la dernière permanence du samedi matin, qui a connu une bonne affluence. En revanche de nombreuses contributions écrites papier ou par courrier électronique ont été reçues.

Même le samedi jour de forte affluence j’ai pu recevoir toutes les personnes qui ont souhaité me rencontrer. J’ai seulement dû recevoir les personnes qui souhaitaient me rencontrer, en deux groupes de 4 personnes lors de la dernière heure de la dernière permanence. Cependant chaque personne a pu prendre la parole.

Lieu des permanences de l’enquête publique

Les permanences se sont tenues dans une grande salle à l'arrière de la mairie de Chapet, accessible par ascenseur aux personnes à mobilité réduite, bien adaptée pour recevoir du public.

Climat de l'enquête

Le climat de l'enquête a été bon.

Incidents pendant l'enquête

Aucun incident n'est à signaler.

Clôture de l'enquête

Le samedi 21 octobre, j'ai signé et clôturé le registre d'enquête contenant 15 courriers et courriers électroniques et 6 avis rédigés sur le registre.

PV de synthèse

Le lundi 6 novembre j'ai remis mon rapport de synthèse au cours d'une réunion en Mairie de Chapet avec Monsieur le Maire de Chapet, Monsieur Molina, adjoint chargé de l'urbanisme, Mme Desmares chargée du projet du PLU de Chapet au Grand Paris Seine et Oise Mme Sandra Boilay, responsable gestion des documents d'urbanisme de GPS&O, et Mme Marine Burgun, du bureau d'études G2CA qui a assisté la mairie de Chapet pour l'élaboration du PLU. Il n'a pas été possible d'organiser cette réunion plus tôt compte tenu des congés de la Toussaint.

Mémoire en réponse du GPS&O

Le 20 novembre j'ai reçu par courriel le mémoire en réponse du GPS&O à mon PV de synthèse, dans le délai prévu de deux semaines.

Remise du rapport

J'ai remis mon rapport par courriel puis sous forme papier le 28 novembre avec un peu de retard compte tenu de la date de présentation du rapport de synthèse qui a décalé la rédaction du rapport.

Analyse des observations

Observations du public

Les remarques du public sont en noir, les commentaires puis les classifications du Commissaire enquêteur sont en bleu. Les mél et courriers papier ont été numérotés ensemble sans distinction particulière et agrafés sur le registre d'enquête publique.

M Ragot habitant 17 rue du Parc (Avis sur le registre)

M Ragot fait plusieurs remarques sur le dossier du PLU.

Pièce n°1-2 Rapport de présentation tome 2, page 20 Impact sur le stationnement : La référence à 1,19 voitures par ménage n'est pas valable pour Chapet où l'on doit approcher les 3 voitures.

Pièce n°1-2 Rapport de présentation tome 2, page 142 Déviation de la RD 154 : nécessité de maintenir la « réservation » prévue pour la réalisation de la « rocade sud des Mureaux » prévues par le SDAURIF qui est déjà indispensable pour libérer Chapet des véhicules lourds et légers qui la traversent.

Pièce n°5 page 85 l'église est localisée place de la Mairie page 88 la sente de l'abreuvoir est appelée « Rue »

Pièce n°6 2A Annexe sanitaire page 16 Situation actuelle : ce n'est pas le SIEA de Verneuil Vernouillet qui avait compétence avant la communauté.

La relecture attentive de M Ragot permettra après vérification de corriger le dossier de PLU. Les points importants sont qu'il souligne que l'évaluation de 1,19 voitures par ménage n'est pas du tout réaliste et se rapproche plutôt de trois. Le fait que le barreau des Mureaux ne soit plus dans les zones réservées est étonnant compte tenu de la forte demande des habitants de Chapet.

J'ai estimé de mon côté que le nombre de véhicules par ménage était proche de 1,5. (voir mon commentaire sur le mémoire en réponse du GPS&O)

Difficultés de circulation - Contournement de Chapet

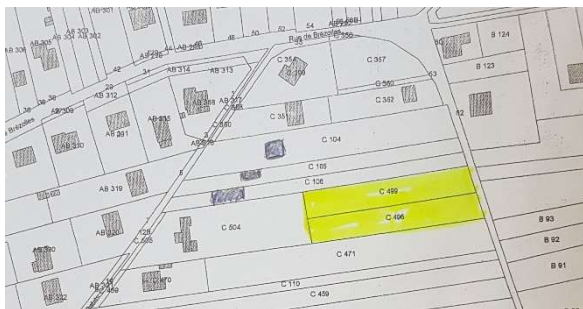
Habitants 4 rue de l'église (visite à la permanence)

Souhaitent diviser leur terrain et demandent si on peut faire un chemin d'accès en zone A à l'arrière de leur terrain.

J'ai conseillé à ces personnes de prendre contact avec le service urbanisme du GPS&O ne pouvant répondre avec certitude à leur question.

Constructibilité aux franges du village

M Gerard HAMOT Propriétaire d'un terrain au sud de Chapet (Visite à la permanence)



Il a trois enfants à qui il voudrait donner un morceau de terrain. Le terrain est proche de l'OAP du Miton mais est devenu non constructible

Il a entamé de multiples démarches pour savoir pourquoi son terrain n'est pas constructible, mais s'estime renvoyé d'une

administration à l'autre compte tenu de la complexité (OIN puis EPAMSA puis Commune puis GPS&O)

Cette zone non constructible est difficilement comprise des propriétaires J'en ai fait une étude à part, dans Recherches diverses - Etude de la zone en début de la route de Brezolles

Constructibilité aux franges du village

M et Mme Lechêne 53 Grande Rue à Chapet (Visite à la permanence et courrier n° 1).

Propriétaires des parcelles n° AA70, 71 et 72 Ne comprennent pas pourquoi leur terrain est en zone NL alors que les terrains contigus sont en zone Uh. Ils ont patiemment alerté depuis 10 ans la municipalité sur leur souhait de voir constructible leur parcelle alors que la parcelle voisine non bâtie et de caractéristiques identiques est constructible et sont très déçus qu'aucune justification ne vienne étayer le choix de la municipalité.

En effet, vu d'un œil extérieur on ne comprend pas vraiment pourquoi la zone Uh comprend les parcelles 66, 67, 68 et 69 et ne continue pas le long de la sente de la mare de cours. Soit ces parcelles sont en zone Uh soit on considère qu'il y a une difficulté d'accès ou un intérêt pour le maraichage et elles sont en zone NL. Une justification précise serait nécessaire.

Constructibilité aux franges du village

Mme Simon 14 rue des caves Ferronières (visite à la permanence)

Habite sur l'OAP du Miton en zone qui deviendrait agricole selon les souhaits de l'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois. Sa construction est bloquée à 200 m² de surface de plancher et elle ne peut réaliser l'extension de sa maison construite dans les années 70. Elle souhaiterait faire un garage. Mme Simon se plaint d'être dans l'incertitude depuis 10 ans une autorisation d'agrandir ayant été retirée suite au changement de compétence. Mme Simon remarque que la limite des 200 m² n'est pas homogène avec les autres réglementations qui s'expriment de façon plus moderne en % de surface bâtie.

Compte tenu des évolutions successives de la zone du Miton on comprend que la définition de zone agricole et des contraintes de construction destinées aux exploitants agricoles, qui s'appliquent à son terrain soit difficilement compréhensibles.

Constructibilité aux franges du village

Habitante de Chapet (visite à la permanence)

Regrette que le réseau de pistes cyclables soit peu développé à Chapet en particulier pour aller à Verneuil. Le danger est un frein à l'utilisation du vélo qui pourrait conduire aux gares du futur RER Eole. Elle constate que Chapet est « près de tout mais qu'il n'y a aucun moyen pour y aller ».

Cette habitante avec sa formule, résume l'ensemble de la problématique des transports de Chapet. Le seul moyen de déplacement correct est le véhicule personnel en direction de la Défense, Orgeval et Paris.

En ce qui concerne les pistes cyclables, des zones réservées pourraient être prévues dans le zonage, pour une construction future de pistes cyclables en site propre vers Verneuil.

Absence de pistes cyclables - Difficultés de circulation

M Brilland Chemin des haizes (visite à la permanence)

Souhaitait connaître l'évolution par rapport au POS.

Il estime que la croissance de Chapet est légitime, mais qu'elle n'est pas accompagnée par une hausse de l'offre de transports, en particuliers collectifs

S'étonne que rien ne soit prévu pour le passage du TGV. Il n'est pas sûr que les liaisons cyclables seraient très utilisées.

Problèmes de transports - Difficultés de circulation – Favorable à l'augmentation de population

M. CAPANICAS (courrier n°9)

M Capanicas réagit au courrier de l'EPAMSA qui s'est exprimé sur l'OAP du Mitan dans le cadre de l'enquête publique. Il s'inquiète du faible nombre de places de stationnement prévu. Il estime qu'un tel projet ne pourrait être validé qu'accompagné d'un projet de voirie. La phase de construction posera de plus des problèmes spécifiques avec une circulation supplémentaire de poids lourds. Selon lui la seule solution serait d'élargir la rue du chemin vert pour la mettre à double sens ce qui n'est pas facile selon lui.

Sans être hostile par principe aux logements sociaux dans la commune il s'étonne de la proportion prévue.

Enfin il est conscient de l'investissement qui a été réalisé par la communauté d'agglomération pour l'achat des terrains, mais il estime que cela ne justifie pas de continuer dans l'erreur et que la vente des terrains au prix du marché pour un développement pavillonnaire organisé permettrait un bon retour sur investissement et le financement de quelques logements sociaux.

Circulation – Sécurité des piétons - Stationnement - Favorable à une faible proportion de logements sociaux – Mieux valoriser le terrain

M et Mme Didelet 2 rue Grève (Visite à la permanence)

M Didelet est un ancien agriculteur de Chapet qui habite derrière la mairie. Il précise que bientôt il n'y aura plus qu'un seul agriculteur à Chapet.

Ancien maraicher lui-même il s'étonne du projet de maraichage sur l'OAP du Mitan car il m'explique que pour faire du maraichage il faut impérativement irriguer car cela influe sur la qualité du produit et le rendement, et que cela ne semble pas prévu. Il estime d'ailleurs que les terrains ne sont pas extraordinaires au Mitan et qu'il sera difficile de trouver des maraichers.

En zone UH il possède un terrain Chemin de la sente de la marre des cours.

Il est satisfait de l'évolution du PLU qui permettra de bâtir en s'associant avec les autres voisins. Il estime que route de Brezolles en partant du chemin les Galasses le terrain aurait pu être constructible.

Le remarques de ce professionnel sur le maraichage prévu sur l'OAP du Mitan sont intéressantes et pourraient être confrontées à celles d'autres professionnels pour déterminer si le projet est viable.

Satisfait du PLU – Ne comprend pas la zone de la route de Brezolles

Mme Geneviève Antin Sa belle-mère habite Chapet 6 rue de Verneuil (visite à la permanence)

Elle a assisté aux réunions de concertation. Après un début à 300 logements au Mitan elle estime que le fait que l'on descende à 100 a « calmé les esprits ».

Elle pense que Chapet n'est pas le village idéal pour densifier. Le fait d'être proche de l'autoroute assèche les transports en commun et amène un trafic important. Elle ne comprend pas bien pourquoi densifier sur le Mitan compte tenu des difficultés de circulation. Le projet du Mitan a été lancé en 1994 depuis il n'est plus au gout du jour. Compte tenu des carrières ce n'est pas très raisonnable de faire passer des engins de chantier.

Elle pense qu'il faudrait un accès direct des Mureaux à Bazincourt

Mis à part le quartier du Mitan elle n'a pas de problèmes sur le PLU.

Satisfaite du PLU – Difficultés de circulation - Opposition au quartier du Mitan

Martine Grazianno habitante de Chapet (Visite à la permanence)

Très inquiète par le projet de PLU et le quartier du mitan à cause de l'augmentation de circulation. Sa maison tremble avec le trafic routier, même avec des véhicules légers.

Les véhicules de chantier vont avoir un tonnage trop important compte tenu du sous-sol

Elle a des difficultés à sortir de chez elle avec sa voiture et craint une augmentation de circulation avec la déviation de l'A 154 Elle estime que considérer 1,19 véhicules par ménage est utopique et que le projet de PLU serait acceptable avec un contournement de Chapet

Craint pour la valorisation de son patrimoine.

La déviation de Verneuil inquiète les habitants. En effet elle rajoute un quatrième axe nord-ouest sud-est alors que Chapet reste le seul point de passage transversal sur 6 km entre les Mureaux et Vernouillet, et le point d'accès à l'autoroute A13 pour tous les 25.000 habitants de Verneuil et Vernouillet.

Difficultés de circulation - Opposition au quartier du Mitan

Mme Dominique Carlo-Rapp habitant chemin des Trois Poiriers (Visite à la permanence et avis sur le registre)

Elle trouve que l'extension du château de Bazincourt n'est pas très heureuse et que les agrandissements futurs seront plus esthétiques. Elle souhaite que le quartier reste en l'état plutôt campagnard.

Elle est satisfaite de pouvoir agrandir sa maison.

Elle soulève les problèmes de circulation assez complexes pour son cas particulier, car elle doit prendre la Grand Rue en sens inverse du trafic dominant. Depuis que le stationnement est à nouveau autorisé il n'est plus possible de passer facilement. Mais c'est la seule entrée vraiment carrossable possible. Le stationnement dans la rue est vraiment un problème alors que le parking est vide mais les garages ont été transformés en pièces habitables. Elle regrette que la gendarmerie ne puisse pas vraiment régler les problèmes de circulation de Chapet.

Le quartier du Mitan va très fortement aggraver le problème pour rejoindre l'autoroute ce qui fait qu'elle ne pourra pas rentrer chez elle. Elle estime que le lieu du quartier du Mitan doit rester un lieu de promenade.

Elle pense qu'il faudrait un contournement de Chapet.

La complexité d'accès à la rue de l'église et aux rues du bas de Chapet permet de bien comprendre qu'aux difficultés réelles de circulation s'ajoute une difficulté perçue qui conduit à ce sentiment que tous les problèmes de Chapet résident dans la circulation.

Difficultés de circulation - Contournement de Chapet - Opposition au quartier du Mitan

M et Mme Renaut 6 rue du Chemin Vert (Visite à la permanence)

Souffrent de beaucoup de circulation le soir. Le nombre et la vitesse des voitures sont un problème. Les brise vitesse ne sont pas assez efficaces. Il faudrait que le chemin vert soit à double sens pour limiter la vitesse et le passage

Les gens du voyage à la limite de Verneuil sont un problème pour utiliser le chemin des Chesnées qui devrait pouvoir être utilisé pour aller à Verneuil et au stade. Ils regrettent que les espaces sportifs de cet endroit ne puissent plus être utilisés. Selon eux La partie occupée par les gens du voyage est située sur Vernouillet qui hésite à prendre des dispositions pour faire respecter l'ordre public.

Ils seraient pour une voie de contournement en bas de Chapet.

Ils s'inquiètent de la taille de l'école qui ne serait pas suffisante pour accueillir les nouveaux arrivants.

Dans le cadre du PLU plusieurs habitants ont exprimé un sentiment qu'en matière de respect des règles de construction il y avait « deux poids deux mesures ». Mais dans la mesure où les habitations concernées se trouvent sur la commune de Vernouillet, je n'ai pas investigué plus loin dans cette direction.

Difficultés de circulation - Contournement de Chapet - Problèmes des gens du voyage – Capacité des équipements publics

M. Philippe Ghione habitant de Chapet (Courrier n°2)

M Ghione a fait une étude très complète du projet de PLU et il a consigné ses remarques par écrit.

ETAT INITIAL

Page 12 II est écrit : plateau agricole à l'Ouest et forêt à l'Est. Pour moi le plateau agricole est au Sud et la forêt au Nord.

Page 15 Objectifs de L'OIN, entre autres : amélioration des réseaux routiers. Pourquoi n'avoir pas profité de cette opportunité pour y rattacher la déviation ?

Il est écrit : le quartier du Mitan est situé à l'Ouest de la commune, pour moi il est à l'Est.

Page 18 Même remarque : un secteur de développement urbain préférentiel est identifié à l'Ouest de la commune : Non à l'Est.

Page 70 II est écrit à l'Ouest se sont développés des petits hameaux : Brézolles et Bazincourt : Non à l'Est.

Page 72 II est écrit : le tissu urbain de la ville des Mureaux longe la limite Nord Est: Non Nord Ouest.

Page 78 Infrastructures routières Dans un document faisant l'état des lieux il est anormal de ne pas citer projet existant et déjà entériné : la déviation de Chapet.

Page 84 Photo du haut : entrée Nord Ouest: Non Nord Est. \

Photo du bas: je ne connais pas mais le chemin des Perons est situé sur la commune de Verneuil soit au Sud Ouest de Chapet.

Page 121 Tableau entre 1999 et 2012

Bilan du renouvellement

II est écrit: $(426 + 148) - 470 = - 114$ logements: faux $(426+148) - 470 = 104$

- ce n'est pas 148 mais 158
- écriture rigoureuse: $470 - (426+158) = - 114$ logements

Conclusion : la commune a perdu 114 logements: il faut oser récrire et l'entériner.

En réalité les 158 Permis de Construire traduits comme étant des logements sont en réalité : quelques logements ainsi que des appentis, vérandas, ouvertures de fenêtres, garages..... etc.

Page 123 Premier tableau "entre 2007 et 2012": difficilement compréhensible, avec une erreur en deuxième ligne: nombre de ménages en 1999: 401 habitants!!!

Deuxième tableau Avec 91 logements en moins Chapet a suffisamment augmenté sa capacité de logements pour maintenir le même nombre d'habitants. Bravo !

Et la conclusion avec des données erronées : La commune peut accueillir un grand nombre de nouveaux habitants : C.Q.F.D

A partir de la rubrique "Profil Socio-économique" : je ne sais pas exploiter, je ne fais pas de commentaires.

JUSTIFICATION DU PROJET

Page 17 Dans le tableau affiché la colonne 4 est en partie fausse.

Le nombre d'habitants supplémentaires n'est pas de 311 mais de 291: $1500-1209= 291$.

Ce n'est plus une croissance de 120 logements mais de: $291/2,6= 112$

Soit un total de logements de $112+10+5= 127$ et non pas 135.

Page 18 Les résultats de la page 17 nécessitent de revoir la colonne 4 du tableau.

La démarche retenue consistant à fixer le nombre d'habitants à 1500 à l'horizon 2030 est dangereuse. Elle est basée sur un nombre de logements à construire (fixé sur le quartier du Mitan) et un hypothétique coefficient d'occupation.

Si ce coefficient évolue à la hausse la barrière de 1500 habitants est immédiatement franchie, soit => Loi SRU II serait judicieux de fixer un nombre d'habitants laissant une garantie.

Page 40 Favoriser la récupération des eaux pluviales.

Le PLU manque d'ambition.

Proposition : imposer pour chaque nouvelle construction, dans les zones où la superficie du terrain le permet, un ensemble de récupération des eaux de pluie (citerne et réseau) destiné par exemple à l'arrosage du jardin, le lavage des véhicules, les toilettes.... etc.

Page 46

Le tracé : projet (principe de liaison de desserte de niveau national et international) n'est pas du tout explicite. On ne sait pas de quoi il s'agit.

CONCLUSIONS

1) Ce document (PLU) développe toute l'argumentation possible et imaginable imposant à la commune de Chapet d'augmenter son parc de logements. Mais une fois de plus les accès sont quasiment oubliés.

2)- Le projet du Mitan, pour ma part pourquoi pas mais à deux conditions.

- un nombre raisonnable, établi rigoureusement, de logements aidés ou non mais garantissant la commune de n'être pas imposée à la loi SRU.
- Une déviation du village préalable à toute extension.

Oralement lors de la permanence, Monsieur Ghione regrette que l'on ne parle pas de la déviation de Chapet dans le PLU et rappelle que les rues ont été tracées par des voitures à chevaux. Il souhaiterait une concertation avec les Mureaux et souligne que l'idée de la déviation était pratiquement acquise puis a été enterrée.

Il pense que l'obligation de citernes d'eaux pluviales dans les constructions nouvelles serait cohérente avec le maraichage. Il demande en quoi consistent les espaces maraichers protégés, et que peut-on faire dessus ?

Il regrette qu'il y ait peu de vie de village. Il est satisfait de la réduction de 300 à 100 habitants du projet du Mitan. Il regrette qu'il n'y ait pas de transport public efficace et approuve la densification pour permettre aux jeunes de s'installer.

A titre personnel, il souhaite vendre un terrain avec un chalet à démolir à l'arrière de la rue des caves feronnrières.

M Ghione estime l'augmentation de population plutôt souhaitable, mais pense-lui aussi que résoudre les questions de circulation sont un prérequis indispensable. Les erreurs d'orientation sont en effet dommageables au sérieux du document. Il conteste certains points de calcul de population du dossier de PLU. Enfin M Ghione souhaite que tout soit mis en œuvre pour ne pas dépasser la barrière de 1500 habitant qui imposerait de nouvelles contraintes. Si avec un raisonnement étayé, il accepte tout à fait une augmentation de population, il s'oppose à ce que cela soit fait sans au préalable résoudre les problèmes de circulation.

Pointe quelques erreurs dans le dossier - Difficultés de circulation – Favorable à une augmentation de population – Intérêt pour le maraichage – Contournement de Chapet

M Theodule 11 rue du Pavillon (visite à la permanence et avis sur le registre)

Très gêné par la limite de 4 mètres pour des voies d'accès car il ne dispose que de 3 mètres pour diviser son terrain qui pourrait libérer 500 m2. Il estime que cela est contraire aux objectifs de densification. La largeur d'un camion de pompiers n'est pas de 4m. Ce n'est pas pareil à Bouafle et Verneuil.

J'ai consulté deux documents techniques du SDIS 95 et SDIS 34 qui évoquent tous les deux des voies de 3 mètres de largeur. Si la largeur de 4 mètres apporte une marge appréciable, il est dommage que cette marge bloque des possibilités de densification. La limite de 4 mètres pourrait devenir : « La largeur des accès ne doit pas être inférieure à 4 mètres, sauf si une construction existante l'empêche et dans ce cas la largeur peut être ponctuellement réduite à 3 mètres ».

Règles d'accès aux habitations – Favorable à une densification

Mme Guinvarch.habitant 12 rue de la Grève (Courrier n°3)

A déposé une lettre contenant les remarques suivantes :

Elle a choisi de l'installer à Chapet en raison de son caractère rural et de son accès facile à l'autoroute A14, mais constate que l'accès est devenu bien plus difficile.

Elle demande instamment que le problème de circulation soit résolu AVANT l'augmentation de population et pointe les difficultés de circulation tant dans la rue du Parc où les multiples

dispositifs de ralentissement sont nécessaires mais rendent la circulation difficile et dans la Grande Rue où les vibrations causent des dommages aux habitations.

Elle démontre qu'à Chapet il faut bien deux voitures au moins par foyer et que vouloir réduire la dépendance à la voiture est utopique. Elle estime que la voirie de Chapet n'est pas adaptée à une circulation à pied et que le manque de commerçants oblige à prendre sa voiture.

Si le préalable de la construction d'une déviation de Chapet était réalisé elle ne verrait pas d'objections à l'augmentation de population de Chapet en restant sous la limite de 1500 habitants. Mais en revanche elle estime que cette croissance doit se faire sous forme de maisons individuelles avec un jardin, ce qui correspond aux souhaits des habitants qui rejoignent Chapet et elle cite à l'appui le taux de vacance dans des villages ayant opté pour la construction d'appartements.

Mme Guinvarch représente bien une catégorie d'habitants de Chapet qui ont conçu leur installation en fonction de déplacements en voiture, en particulier vers la Défense par l'A14. Ce qui ne poserait pas de difficulté avec la seule population de Chapet et la commodité d'un accès très proche de l'autoroute A13, n'est plus possible lorsque l'on ajoute la circulation externe à Chapet.

Difficultés de circulation – Dommages aux habitations – Contournement de Chapet

M Roussel habitant 16 chemin des Galats (Courrier n°4)

M Roussel a effectué une lecture attentive du projet de PLU qu'il a trouvé complexe à lire pour un néophyte en urbanisme comme le sont la plupart des administrés. Il s'étonne que le document soit approuvé par M Tautou président du GPS&O sans mention de la mairie de Chapet, alors qu'il lui avait été affirmé dans des réunions que le Maire de Chapet restait le maître du PLU.

Il est interpellé par la différence entre la description de l'OAP du Mitan et la réalité concrète. Il estime que la construction de 135 logement au total dans la commune amènera un trafic automobile de 270 voitures supplémentaires, et des besoins en équipements publics. Il remarque que la construction de la déviation de Verneuil ne fera qu'augmenter le trafic automobile à Chapet. La phase de construction sera pour lui particulièrement critique avec la circulation d'engins de chantiers. Il craint que la mise en service de la ligne Eole n'amène un trafic supplémentaire depuis les communes avoisinantes.

En plus de la circulation automobile il déplore une augmentation du passage d'avions de tourisme avec jusqu'à un avion toutes les 37 secondes le week-end.

Il pointe l'incohérence du projet du Mitan qui ne prend pas en compte les infrastructures nécessaires et craint une augmentation des impôts locaux et des difficultés à assurer les divers services publics (éducation, police, déchets...). Il craint que ce projet ne soit rendu indispensable pour des considérations financières, afin de valoriser un investissement public déjà effectué pour lequel il ne serait plus possible de revenir en arrière.

M Roussel très en colère dans son courrier, présente les mêmes arguments qu'une grande partie du public qui s'est exprimé.

Difficultés de circulation – Capacité des infrastructures de services publics – Contre l'OAP du Mitan

M et Mme Padure habitant 1 bis rue des caves Ferronières (Visite à la permanence et avis sur le registre)

Mme Padure s'est rendue à la permanence et après m'avoir rencontré a laissé un avis dans le registre. Elle est inquiète de l'OAP du Mitan et rejoint l'avis de beaucoup d'habitants de Chapet et en particulier de l'association « Préserver Chapet ».

Elle m'a interrogé sur un projet d'une salle des fêtes dans la proximité destinée à remplacer le foyer rural, et craint que cet équipement soit utilisé pour des fêtes de mariages. Je lui ai répondu que dans l'OAP du Mitan il s'agissait plutôt d'équipements de plein air. Elle demande en tous cas à être informée plus précisément des projets d'équipement sur cette zone

Elle m'a fait une remarque sur la visibilité de l'enquête publique qui n'était pas très importante.

Par rapport à d'autres communes la visibilité était peut-être un peu moins forte que pour d'autres PLU pour lesquels j'ai conduit des enquêtes publiques. Néanmoins la communication obligatoire a été effectuée et l'affichage sur le panneau à messages variables de la mairie, situé à un emplacement très passant était bien visible. La forte participation permet de conclure que la visibilité de l'enquête a permis l'expression correcte du public.

Inquiétude sur les équipements publics de l'OAP du Mitan - Visibilité de l'enquête***M Thorat habitant rue du Mitan (courrier n°5)***

Monsieur Thorat s'inquiète du trafic du aux engins de chantier pour l'OAP du Mitan, puis du trafic automobile induit. Il demande ce que va devenir le chemin du Mitan.

Il demande la confirmation à la commune que dans le cas de déplacement de clôture, de modification d'accès aux habitations suite à l'évolution de la chaussée, les frais de déplacement de compteurs seraient pris en charge par la commune.

La question du déplacement des compteurs n'est pas du ressort du PLU et je ne peux y répondre.

Inquiétude sur l'OAP du Mitan – Difficultés de circulation***M Taloni Président de l'association Préserver Chapet (rendez-vous et courrier n° 10)***

J'ai rencontré M Taloni à la suite d'une permanence car j'ai estimé que représentant d'une association importante, il convenait de disposer du temps nécessaire à une bonne écoute. M Taloni m'a remis un courrier. Voici la synthèse de son courrier écrit et de son exposé oral.

Préserver Chapet est une association créée en 2016 suite au projet des 300 logements au Mitan. Le projet était considéré comme acquis. Le but de l'association était de l'éteindre ou de le réduire

Les représentants de l'association ont été reçus par M Tautou, actuellement président du Grand Paris seine et Oise, qui lui-même considère que le projet n'est pas raisonnable

Monsieur Taloni m'a expliqué que les terrains appartiennent à un organisme d'état qui les a achetés. Du coup la GPS&O qui a une participation dans le projet souhaite ne pas perdre trop d'argent dans le projet. Il y a donc un besoin de trouver un équilibre pour ne pas trop perdre. Mais il y a une difficulté avec un projet réduit qui ne permet plus de financer le réseau routier.

L'association souhaite conserver le caractère du village en conservant le taux de progression actuel. Le projet actuel ne correspond pas à cela. Avec 100 habitants pour le Mitan auquel s'ajoute les 40 « dents creuses » le flux de véhicules va s'ajouter aux 2500 véhicules par jour

transitent dans Chapet (source département). De plus la création de la déviation de Verneuil risque d'ajouter encore un trafic supplémentaire.

M Taloni remarque qu'il n'y a aucun projet sérieux d'amélioration du trafic. Il demande à lier toute construction nouvelle avec une déviation de Chapet. Le barreau RD154 A13 existe dans les projets mais pas avant 2025. Il précise que la question de la circulation est absente du PADD.

Il constate qu'il n'y a pas de trottoirs et de circulation à pied possible dans Chapet.

Il rappelle que le souhait des habitants est la tranquillité et se demande pourquoi construire des logements sociaux loin des gares et sans une offre de transports en commun suffisante, ce qui est contraire à la loi SRU.

Il émet donc un avis défavorable au projet du Mitan tel que décrit dans l'OAP et propose de le remplacer par 50 à 60 constructions nouvelles de style maisons individuelles avec jardin. Ajouté aux 40 à 50 constructions intra-muros, cela permettrait d'assurer un taux de croissance équivalent à celui qui a été constaté depuis 20 ans de façon à ne pas dépasser la limite de 1500 habitants prévue dans le PADD.

Enfin il signale des constructions illégales et une zone de « non droit » créée par les gens du voyage entre Chapet et Vernouillet qui risquent de pénaliser la commercialisation des nouveaux logements.

En conclusion il réclame un référendum « pour ou contre le projet de PLU »

Je remarque que l'association Préserver Chapet n'est pas dans une opposition systématique à tout agrandissement du village de Chapet et propose un intermédiaire à l'OAP proposée. Mais elle subordonne surtout tout agrandissement, à la résolution préalable des problèmes de circulation avec en particulier la déviation de tout le trafic externe à la commune.

Difficulté de circulation – Favorable à une densification - Très défavorable à l'OAP du Mitan - Problèmes des gens du voyage – Contournement de Chapet

M Grasset habitant grande Rue Signataire de la lettre des habitants de grande rue (visite à la permanence)

Inquiet pour les équipements nécessaires pour suivre l'évolution de population avec l'OAP du Mitan. Ces équipements publics atteignent déjà leur limite aujourd'hui. Il précise qu'il faudra agrandir l'école

Il se demande comment inciter les commerces à venir et où les situer. Il cite un échec d'épicerie grand rue.

Il cite des difficultés de stationnement pour accéder aux commerces.

Il n'est pas contre la zone du Mitan mais estime que les accès prévus sont étranges. La hauteur des immeubles de 12m à l'égout demandée par l'EPAMSA lui semble trop élevée

Dans la grande rue les maisons se dégradent à cause des vibrations, du sel des routes en partie basse il y a une pollution importante. L'interdiction de plus de 3,5T n'est pas bien respectée. Les trottoirs ne sont pas assez larges.

Il propose une circulation par la rue du Pavillon où les maisons sont plus en retrait. Mais estime que dans l'idéal il faudrait détourner le trafic à l'extérieur. Les caractéristiques de la RD154 ne sont pas adaptées au trafic.

La circulation du bus qui fait le tour de Chapet n'est pas très adaptée. Les bus ne sont pas suffisants et n'ont pas de desserte dans la journée. Le barreau de Chapet au nord serait vraiment nécessaire et il propose d'utiliser le pont au sud sur l'autoroute actuellement uniquement utilisé pour la circulation agricole.

Enfin le trajet Verneuil Chapet est très dangereux en vélo.

Difficultés de circulation – Transports en commun insuffisants – Favorable à une augmentation de population – Contournement de Chapet

M. Tarisien habitant Rue de Brezolles (visite à la permanence)

M Tarisien pointe le problème de stationnement pour le Mitan qui est récurrent le soir.

Difficultés de stationnement

Mme Ung Rebour Habitant rue du Pavillon (visite à la permanence)

Inquiète par l'agrandissement du Mitan. Elle n'est pas contre dans l'absolu pour une augmentation de population mais le village actuel est totalement inadapté à un accroissement de population

Il n'y a quasiment pas de transports en commun, et les déplacements sont très compliqués quand on est pas véhiculé.

Le village est peu adapté à la circulation de bus de grande capacité. Elle doit donc fréquemment utiliser les VTC depuis Paris, ce qui revient à 50 € la course car on ne trouve pas de VTC à Verneuil. Elle estime que les logements sociaux nécessitent des commerces et des transports en commun.

Elle demande de ne pas faire les choses à l'envers. Il serait logique de commencer par résoudre la question des transports d'abord. Même avec un véhicule elle trouve que la route de Verneuil est dangereuse.

Mme Ung Rebour représente une nouvelle génération de jeunes parents attirés par le calme de Chapet, mais qui n'ont pas la même relation avec la voiture individuelle. Pour elle il serait normal d'avoir des transports en commun de qualité vers Verneuil. Je pense qu'il s'agit d'une génération avec des attentes et des priorités différentes qui pourrait sortir Chapet de son mode de transport « tout voiture » et qui accepte d'investir de son temps dans les transports en commun. Mais il faut apporter à ces personnes une offre de navettes avec Verneuil réellement performante. L'arrivée d'Eole, les moyens du GPS&O sont une occasion intéressante de faire évoluer les choses.

Transports en commun – Difficulté de circulation – Manque de commerces – Favorable à une augmentation de population

M Jacques THOMAS habitant Grande Rue (visite à la permanence et courrier n°8)

Est inquiet par le projet du Mitan avec l'augmentation de circulation que cela implique. Cette opération se devrait selon lui de financer une amélioration du réseau routier de Chapet.

Il estime qu'il y a un danger pour sa maison. Les travaux d'assainissement ajoutés aux vibrations ont perturbé sa construction qui a subi de gros dommages sous forme de fissures importantes et de la cassure d'une poutre du 19ème siècle de 45cm de section.

Sa maison très ancienne du XVIIème siècle est en danger avec les cars et les camions. La structure de la maison est fragile à cause d'anciennes voutes sous sa maison

Il estime qu'il faut impérativement une voie de dégagement pour Chapet. La partie de la grande rue où il habite est pour lui la plus critique. Il remarque que les trottoirs ne sont pas conformes et ne permettent pas le passage de poussettes ou de chaises d'handicapés.

Pour les accès l'entrée sur l'autoroute A13 est très compliquée à cause de la cote et de la faible longueur de la voie d'insertion. Le retour se fait plus par Orgeval. Mais à l'aller la grande rue n'est pas évitée.

Il estime qu'une analyse précise du sous-sol rempli d'anciennes carrières serait nécessaire avant toute grande décision d'urbanisme.

Il trouve que l'association Préserver Chapet est trop modérée. Il estime qu'il faut sauvegarder le patrimoine ancien de Chapet. Il annonce qu'il déposera un recours pour risque de destruction de patrimoine historique si le Mitan perturbe un équilibre.

M Thomas pointe la fragilité de certains édifice compte tenu du sous-sol de Chapet et de la circulation importante. Il est l'un des seuls à m'avoir parlé du patrimoine de Chapet, pourtant bien identifié dans le PLU.

Difficulté de circulation – Préservation du patrimoine – Dommage aux habitations – Opposition à l'OAP du Mitan

Mme Matyas Habitant 1 rue de l'église (Avis dans le registre)

Mme Matyas ne comprend pas la justification de l'OAP du Mitan qui risque de créer un « second village », ni pourquoi cette opération serait lancée avant d'avoir résolu les problèmes de voirie.

Difficulté de circulation - Opposition à l'OAP du Mitan

M et Mme Cazo habitant rue du Parc (Avis dans le registre)

M et Mme Cazo se plaignent de nuisances sonores et olfactives avec le passage actuel de véhicules. Ils estiment qu'il est inenvisageable d'avoir plus de trafic routier, le village n'étant pas adapté. Ils estiment que la population actuelle de 1200 est suffisante.

Ils remarquent que le trafic de transit génère plus de nuisances en particulier de jets de détritrus.

Contre une augmentation de population - Pollution

Mme Giraud, (M Legravérend avec avis spécifique), M Tchouprina et un autre signataire de la pétition (visite à la permanence et Courrier N°7)

Ces personnes habitent Grande Rue entre les numéros 11 et 53 (du restaurant au Stop). Elles font partie des 22 personnes qui ont signé la pétition qui m'a été remise.

Les signataires sont en accord avec le constat du PLU en ce qui concerne :

- Le patrimoine bâti remarquable de Chapet ;
- La description des flux de circulation et leurs difficultés ;
- La faiblesse des transports en commun qui sont à développer avec l'arrivée d'EOLE;
- Les difficultés de stationnement.

Cependant, pour le cas particulier de la Grande Rue les signataires font part :

- D'une dégradation du bâti ancien à cause des vibrations dues au trafic (2271 véhicules jour sur cette portion de rue auxquels il faut ajouter 29 poids lourds selon un comptage réalisé en 2016 par le Département des Yvelines)
- De problèmes de sécurité routière avec des vitesses excessives, une difficulté à sortir des garages et des craintes pour les enfants qui se déplacent à pied et une impossibilité pour les forces de l'ordre de faire respecter en permanence les règles de circulation.

Pour les années à venir les signataires estiment que la situation ne pourra qu'empirer avec la densification sur les « dents creuses », les camions de chantier lors de la construction du Mitan, le développement du passage de bus de taille importante.

Ils demandent donc :

- La réalisation du barreau de Chapet présent dans le PLU des Mureaux pour dévier le trafic externe.

- Une amélioration de la gestion des lignes de bus, avec des véhicules plus appropriés aux voies étroites.
- Une piétonisation de la Grande Rue avec un accès motorisé réservé aux riverains

Un dossier en annexe présente quelques exemples, soit d'insécurité routière, soit de dégâts causés aux habitations par un trafic trop important et par le sel déversé pour prévenir le verglas.

Oralement les personnes que j'ai rencontrées m'ont précisé :

- qu'il y avait déjà eu des accidents avec les poussettes ;
- que le trafic routier a considérablement augmenté depuis 4 ans
- que la vitesse semble augmenter car les usagers sont de passage avec quelques très grandes vitesses observées ;
- que le trafic est saturé le matin entre 7h30 à 9h00

M Legravérend a essayé de prendre les transports en commun mais ils ne sont pas fiables. Il se déplace maintenant en moto.

Tous m'ont précisé que les bus qui passent sont trop gros, que le projet de construction au Mitan va apporter plus le monde et qu'il n'est pas normal que ni les transports ni la voirie n'aient été anticipés.

Ils m'ont assuré que lors de toutes les réunions publiques aucune réponses au sujet des transport n'avait été apportée. Ils estiment qu'il faut penser le projet global avec les infrastructures correspondantes.

La légitimité de l'OAP du Mitan n'est pas compréhensible pour un village de 1200 habitants. Quelle est l'utilité réelle de construire à Chapet ? Quelle justification ? La loi n'impose pas de construire. Ils craignent que cela fasse un second village et que les nouveaux Chapetois soient mal accueillis.

Il y a beaucoup de liens avec Verneuil mais la route n'est pas du tout adaptée. On ne peut pas croiser un bus. Il faut pouvoir aller à Verneuil en vélo sur une piste dédiée. Les nouveaux habitants sont surpris de ne pas disposer de voies de circulation douce. Les enfants sont

éclatés scolairement entre un collège à Equevilly puis le lycée des Mureaux ou le lycée privé de Verneuil. Les commerces sont à Verneuil et il n'y a qu'un rattachement administratif aux Mureaux par le code postal.

Cette pétition concerne l'une des parties les plus critiques de la circulation qui se situe tout le long de la Grande Rue dans la traversée du village avec une voirie très mal adaptée à un trafic même relativement modéré. Elle pointe les difficultés de transport en commun mais également les spécificités de Chapet qui réclame plus un système de petites navettes fréquentes que de bus de grande capacité. J'ai choisi de questionner ces personnes sur les liens avec les villes environnantes car j'étais étonné qu'elles apparaissent peu dans le diagnostic préalable à l'élaboration du PLU. Il s'avère que Verneuil est la ville la plus proche de Chapet, géographiquement et sociologiquement, mais il est dommage que ces liens n'apparaissent pas dans ce projet de PLU. Souhaitons que l'agglomération du Grand Paris Seine et Oise puisse rapprocher les destins de ces deux communes complémentaires.

Difficultés de circulation – Demande de justification de l'OAP du Mitan – Sécurité - Contournement de Chapet – Amélioration des transports en commun

M Legravérend habitant 41 Grande rue depuis 2013 (Visite à la permanence et Courrier n° 6)

M. Legravérend que j'ai reçu avec d'autres signataires de la pétition a déposé un courrier dans lequel il rappelle les points suivants :

Une augmentation significative de la circulation Grande Rue depuis son arrivée

Cette circulation est principalement créée par des usagers venant de communes voisines (Verneuil, Vernouillet) qui accèdent à l'A13

La Grande Rue est aujourd'hui la seule voie d'accès à cette autoroute, mais le flux de véhicules est trop important avec des véhicules qui roulent trop souvent à trop vive allure.

Il pointe un risque d'accidents graves notamment pour les enfants qui se rendent ou rentrent de l'école.

Compte tenu des différents projets d'urbanisme autour de Chapet il estime que le trafic va encore augmenter et qu'il est indispensable qu'un nouvel accès à l'A13 soit créé rapidement.

M Legravérend pointe toutes les difficultés de circulation et les dangers pour la sécurité en particulier des enfants. Il attire justement l'attention sur les projets d'urbanisme externes à Chapet, qui existent certainement, mais qui à l'exception de la déviation de Verneuil ne m'apparaissent pas mentionnés dans le diagnostic du PLU.

Difficulté de circulation – Sécurité – Contournement de Chapet

***Mme Blanc, M et Mme habitant rue du parc, M. habitant Grande rue
(Visite à la permanence et courrier N° 11 de Mme Blanc)***

Ils ne sont pas d'accord avec l'augmentation de population compte tenu des problèmes d'infrastructure et des carrières. L'une des personnes n'a d'ailleurs pas acheté une maison grande rue en ayant peur des risques de fissures. Chapet a un trafic bien plus important que celui de ses habitants. Ajouter plus d'une centaine de voitures n'est pas raisonnable. La circulation est très compliquée Grande Rue et la pollution est importante. Il y a des fissures dans les maisons. Les ralentisseurs font beaucoup de bruit. Il n'est pas normal que des camions de 38 tonnes traversent encore Chapet alors que c'est interdit aux plus de 9 tonnes.

Le village n'a pas vocation à grandir si les infrastructures ne sont pas adaptées. En plus des routes, l'école sera trop petite.

Il faut d'abord penser les infrastructures et ensuite le projet. Ils estiment qu'il faut absolument un contournement du village.

Le patrimoine du village et sa tranquillité sont appréciés. La diversité des habitations est appréciée. Ils assument qu'il n'y ait pas de commerce et font leurs courses sur Verneuil ou Ecquevilly (pour les vieux chapetois)

Ils seraient plus favorables pour des liens avec Verneuil (voie cyclable, transports) mais remarquent que la route pour Verneuil est dangereuse. Les Mureaux ne représentent pour eux qu'un itinéraire pour aller chercher l'autoroute.

En ce qui concerne les transports ils remarquent que la queue de voitures remonte jusque dans Chapet le matin pour avoir un accès à l'autoroute. Pour eux il serait envisageable de prendre les transports en commun avec Eole et un bus adapté.

Depuis que l'A14 existe, il y a beaucoup de Chapetois qui travaillent à la Défense avec un temps de trajet de 45 minutes le matin pour aller à la Défense contre 20 minutes en heures creuses.

Enfin une personne m'a signalé que les bouches d'égout plus petites ne sont pas adaptées en cas de fortes pluies.

Ce groupe de personnes se plaint également des difficultés de circulation et des dégâts aux habitations à cause d'un trafic trop important. Elles montrent un intérêt pour les transports en commun.

Difficultés de circulation – Amélioration des transports en commun – Contre une augmentation de la population – Contournement de Chapet - Absence de pistes cyclables

M et Mme Blaise habitant 2 rue du Chemin vert (courrier n° 11)

Ils estiment que sans déviation tout projet de développement est un non-sens absolu. Ils souhaitent pouvoir se déplacer vers les Mureaux, Verneuil, Ecquevilly et Bouaffle mais doutent que des circulations douces puissent être mise en place.

Difficultés de circulation – Contre une augmentation de la population

M Gores Habitant 58 bis grande rue (courrier n° 12)

M Gore est très étonné que dans le projet du Mitan il n'y ait pas de schéma de circulation avec de nouvelles routes ou une déviation. Il remarque que les nuisances dans la grande Rue sont importantes et causent des dommages à sa maison.

Difficultés de circulation – Contre une augmentation de la population

M Thomas-Gatel habitant rue du Parc (courrier n° 13)

Il fait part de son scepticisme sur l'OAP du Mitan qui va conduire à une noria de camions qui va dégrader les routes, amener de nouveaux élèves dans l'école qui ne sera pas en capacité de les accueillir et augmenter encore le trafic automobile car il estime que les transports publics sont insuffisants.

Il pense que les constructions du Mitan ne seront que des HLM dont la location est problématique et qui n'ont rien à voir avec l'architecture du village.

Il souhaiterait que l'on construise une piste cyclable entre Verneuil et Chapet afin de permettre des déplacements verts et suppléer au manque flagrant de transports en commun.

Difficultés de circulation – Demande d'une piste cyclable – Contre l'OAP du Mitan

M Hodouin habitant 12 rue des caves Ferronières (Courrier n° 14)

M Hodouin rappelle que Chapet est un village rural et que ceux qui s'y installent le font en contrepartie d'équipements et de dessertes peux nombreux, mais que c'est un choix.

Il se demande ce qu'il adviendrait si 140 logements étaient construits avec les 250 véhicules supplémentaires.

Il remarque que lors de toutes les réunions qui ont pu être faites, les questions sur la circulation sont toujours restées sans réponses.

Enfin revenant sur le caractère rural de Chapet il rappelle que les champs, les friches etc.. participent à l'équilibre écologique qui est fragile et rare en Ile de France et que les travaux mèneraient à la destruction de cet espace naturel.

Environnement – Contre l'OAP du Mitan – Difficultés de circulation

Evolutions du PLU demandées par l'EPAMSA (courrier n° 15)

L'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval EPAMSA a rédigé une lettre à mon attention (Courrier N°15) souhaitant que le périmètre d'attente énoncé dans l'article 1 du règlement 1AU et au sein de l'OAP du secteur du Mitan soit levé afin que le projet suffisamment abouti, puisse être opérationnel.

L'EPAMSA rappelle le nouveau plan de zonage avec la répartition suivante :

- 3 hectares environ seront réservés à la zone AU
- 2 hectares environ seront réservés à la zone N
- 10 hectares environ seront réservés à la zone A

La zone AU étant réduite l'EPAMSA propose que l'OAP du Mitan soit modifiée comme suit :

- La création d'un nouveau schéma donnant les grandes orientations du projet, schéma qui pourra s'appuyer sur le plan d'aménagement joint (voir pièce jointe n°2).
- La création de deux sous-secteurs (voir pièce-jointe n°3) : « a » et « b » différant uniquement de par leur hauteur :
 - Pour le secteur « a », la hauteur maximale se calcule entre l'égout du toit ou l'acrotère de la construction et le terrain naturel situé au droit de celui-ci. Elle ne pourra pas dépasser 12 mètres
 - Alors que pour le secteur « b » la hauteur maximale se calcule entre le faitage de la construction et le terrain naturel situé au droit de celui-ci. Elle ne pourra pas dépasser 9 mètres,
- Nous souhaiterions pouvoir modifier la partie « Espaces bâtis et équipements - Programme de construction » et indiquer uniquement :
« Le programme de constructions devra respecter une forme urbaine relativement dense. Les formes urbaines mises en œuvre devront tendre vers une densité moyenne de 35 logements à l'hectare (SDRIF 2030), Cela se traduit par des constructions allant du lot libre aux petits habitats collectifs. Pour assurer la diversité de l'offre en logements, il faut atteindre un objectif d'environ 30% de logements locatifs sociaux. La présente OAP propose un périmètre d'environ 3ha, et il est attendu que le projet propose l'implantation d'environ 100 logements, » Le reste des paragraphes resterait inchangé.

Pour la zone 1 AU (Titre III - Chapitre 1) :

Article 1AU 7 : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.

Les constructions doivent être implantées en limite séparatives ou en retrait d'au moins 1 mètre.

L'EPAMSA souhaiterait que l'on ajoute :

Les constructions annexes, non affectées à l'habitation ou à l'activité, pourront être implantées en limite séparative ou être éloignées de la limite séparative d'une distance d'au moins 1 mètre

Article 1AU 10 : hauteur maximale des constructions

L'EPAMSA souhaite que l'on ajoute : *Les hauteurs sont réglementées dans l'OAP.*

L'EPAMSA souhaiterait également modifier l'écriture de l'article 1AU 10 et propose la disposition suivante :

La hauteur maximale se calcule entre l'égout du toit ou l'acrotère de la construction et le terrain naturel situé au droit de celui-ci.

Elle ne pourra pas dépasser 12 mètres. Les constructions annexes, non affectées à l'habitation ou à l'activité, ne devront pas dépasser une hauteur totale de 3,5m

Article 1AU 12 : stationnement.

12.2- Normes de stationnement :

L'EPAMSA propose une nouvelle rédaction pour l'article sur les véhicules motorisés :

1 place par tranche de 70m2 de Surface de Plancher avec un minimum d'une place par logement
3 places maximum par logement

Article 1AU 15 : obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales
L'EPAMSA propose d'ajouter la mention suivante (soulignée) : en cas de capteurs solaires,

Ce courrier a été reçu après le début de l'enquête. Il a été annexé au dossier.

*La demande de l'EPAMSA en ce qui concerne la hauteur maximale des constructions en zone AU sur une sous-zone a, correspond à l'évolution d'un calcul de hauteur « depuis le point le plus haut », pour un calcul « depuis l'égout du toit » est de nature à faire changer significativement le règlement. Si l'on considère un toit avec une pente de 45° et une largeur d'immeuble de 10 mètres cela fait une différence de 3,5 mètres de hauteur. Soit un peu plus de 15 mètres de hauteur maximale. Cette OAP du Mitan étant déjà suffisamment controversée au sein des habitants, **une telle modification serait à mon sens susceptible de modifier l'équilibre du PLU tel qu'il a été présenté lors de cette enquête publique.***

Pour les normes de stationnement, il me semble que ce sont déjà celles qui sont inscrites dans la version du règlement du 30/11/2016 du dossier de PLU. Le point sur les constructions annexe n'était pas mentionné dans le règlement, mais les règles proposées par L'EPAMSA sont identiques.

*Le plan masse fourni est très utile, mais il a été difficile de l'intégrer au dossier de projet puisque celui-ci faisait partie des avis du public. En conséquence **on ne peut pas considérer que les informations de la lettre de l'EPAMSA aient été portées à la connaissance du public.** Il aurait été largement préférable le recevoir plus tôt pour qu'il soit effectivement intégré dans les documents de l'OAP.*

Deux jeunes garçons d'une dizaine d'années, habitants de Chapet (Visite à la permanence)

Ils souhaitent préserver les champs pour les animaux et pour se promener.

Ils proposent des poubelles communes pour limiter le trajet des éboueurs.

Il s'agissait du plus jeune public que j'ai reçu et que leurs parents ont invité à s'exprimer. Ce qui fait une belle conclusion à cette enquête publique.

Leurs préoccupations pour le futur s'expriment très naturellement vers les sujets d'environnement.

Environnement

M Yve Le Chene habitant 30 Grande Rue (Courrier reçu hors délai)

M Le Chene m'a envoyé un courrier à mon domicile pour me mentionner le problème de son terrain cadastré AA49 et situé à l'arrière de l'église. Son terrain est marqué comme un emplacement réservé n°3 (Création d'un jardin public). Ce classement a déjà fait l'objet d'une action en justice qui a abouti par deux fois à conclure que le terrain était constructible.

Bien qu'hors délai j'ai demandé des précisions à Monsieur le Maire au sujet de ce courrier qui m'a confirmé qu'il s'agissait d'une erreur de copie et que cette zone réservée n°3 serait bien supprimée du PLU définitif et que la zone du terrain serait constructible.

Avis des personnes publiques associées

Conseil Général des Yvelines

Le Conseil Général des Yvelines a rappelé les enjeux Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY), dans lequel doit s'inscrire. Il estime que certains objectifs du PADD et des dispositions du PLU sont cohérents avec les orientations départementales en particulier :

- Le rythme démographique assez modéré
- La diversification des 140 logements prévus
- La densification avec 40 logements au sein de l'enveloppe urbaine existante, mais il souhaiterait que l'effort soit augmenté pour accueillir une part plus importante des 140 logements prévus
- De confortement de la vocation médicale du Château de Bazincourt bénéficiant de possibilités d'extension significatives, dès lors que l'Opération d'Aménagement et de Programmation n°1 dont ce centre fait l'objet prévoit bien des prescriptions patrimoniales de préservation du parc du château et d'arbres remarquables,
- De pérennisation des commerces du centre-bourg, de maintien des activités (carrières d'argile...), et d'encouragement au développement de la desserte numérique,

- De préservation des continuités écologiques et de renforcement du maillage de liaisons douces

Le Département a cependant émis plusieurs recommandations

Recommandations sur l'OAP n°2 : futur quartier du Mitan

Le département est satisfait de la réduction du nombre de logements qui ne lui semblait pas adapté au contexte rural du village et au caractère délicat de la desserte routière assez délicate du village.

Afin d'assurer une intégration satisfaisante du quartier dans le village et limiter la consommation d'espace, le Département recommande :

De préciser les équipements et services nécessaires à l'accueil et à l'intégration de la population nouvelle prévue sur le quartier du Mitan, et plus largement aux 1 500 habitants de Chapet prévus à terme,

D'envisager des logements de typologie diversifiée, en complément des 30% sociaux déjà prévus, de préciser la nature de l'équipement à vocation de loisirs, prévu sur 2 ha actuellement agricoles, en tant qu'espace de rencontre et de jonction entre le village et le nouveau quartier,

-De réduire la superficie de cet espace de transition afin de limiter d'autant la consommation d'espaces et de rapprocher les nouvelles constructions du village si la situation foncière le permet,

D'apporter des précisions quant aux objectifs et caractéristiques du « projet d'agriculture périurbaine innovante », lequel a vocation à être conçu en partenariat avec les agriculteurs locaux et à contribuer au confortement des circuits courts en vallée de Seine,

De réintégrer dès à présent en zone A (éventuellement indicée et assortie d'une réglementation spécifique), les terrains actuellement inscrits en zone AU dédiés à ce projet, dès lors que leur vocation agricole est assurée.

La proposition de densifier plus fortement le centre du village est intéressante. Mais elle passera plus facilement par des opérations de démolition reconstruction de quelques habitations sans caractère particulier et qui manifestement ne sont plus adaptées aux

exigences des acheteurs. Ces terrains pourraient être mieux valorisés par un bâti plus récent. Le PLU devrait prévoir de favoriser ce genre d'opération avec des règles permettant de ne pas perturber le voisinage en matière de vis-à-vis et d'ensoleillement.

Je remarque que le Département estime que la desserte routière du village est assez délicate reconnaissant ainsi un problème déjà actuel.

Le Département propose de rapprocher le quartier du Mitan du reste du village, mais cela semble difficile compte tenu de la présence de carrières.

Si le projet d'agriculture périurbaine innovante est séduisant, je remarque également qu'il ne s'appuie sur aucune étude spécifique de faisabilité technique et économique en ce lieu.

Conseil Régional d'île de France

Le Conseil Régional note que le PLU s'accorde globalement avec les grandes orientations du projet spatial défini par le schéma directeur. Mais il remarque que les objectifs de lutte contre le changement climatique ne sont précisés ni dans le PADD ni dans le règlement et que ce point pourrait faire l'objet de précisions dans les documents définitifs.

Il souhaiterait que le projet du Mitan comporte des précisions sur les moyens préconisés pour rendre cette opération la plus exemplaire possible.

En ce qui concerne les transports, le Conseil Régional souhaiterait que la commune engage une réflexion sur les possibilités de reports modaux vers la future gare EOLE aux Mureaux.

Le Conseil Régional constate un intérêt marqué pour la conservation des espaces naturels et agricoles, aux continuités écologiques et au patrimoine bâti.

Il rappelle la forme initiale de « village rue » de Chapet et que l'automobile demeure le mode transport privilégié. Cependant le PLU ne décrit pas les dispositions qui seront mises en œuvre pour faciliter un report modal.

Le Conseil Régional reconnaît donc les objectifs de préservation des milieux naturels et le souhait de réduire la part des transports en voiture individuelle, mais regrette que le projet de PLU contienne peu de dispositions concrètes pour arriver aux objectifs.

Direction Départementale des Territoires des Yvelines

La Direction départementales des Territoires des Yvelines a émis un avis favorable assorti des remarques suivantes :

Pour améliorer la compatibilité du PLU avec le SDRIF il conviendrait d'ajouter au document graphique les continuités écologiques pour l'espace au nord de la commune et la liaison agricole et forestière au nord-ouest de la commune.

Pour le quartier du Mitan la DDT remarque que pour le secteur de 9 hectares dédié à des projets d'agriculture périurbaine innovante, aucune précision sur le type de projet n'est mentionnée. La densité de logement de 20 logements à l'hectare ne lui semble pas suffisante et devrait être augmentée à 35 logements par hectare pour respecter les préconisations du SDRIF.

Le secteur de 2 hectares dédié à l'aménagement d'équipements publics en milieu ouvert n'est pas suffisamment justifié.

Le SDAGE du bassin Seine Normandie n'est pas pris en compte dans sa version la plus récente. En particulier il conviendrait d'avoir une étude plus précise sur la zone humide voisine de l'OAP « château de Bazincourt »

La DDT rappelle l'existence de l'Atlas des Paysages des Yvelines et signale que le PLU doit prendre en compte la notion de paysage.

Elle signale que la limite du massif boisé de plus de 100 hectares n'est pas respectée sur le secteur de Bazincourt et doit être corrigée. En revanche la justification apportée dans le document de présentation quant à l'absence d'EBC sur le hameau de Brézolles est admise.

La zone N située à l'ouest de l'A13 devra être modifiée en zone A pour être conforme à son utilisation actuelle.

La DDT mentionne ensuite les corrections ponctuelles à effectuer sur le PLU :

- Alimentation en eau potable
- Rubrique assainissement qui doit être complétée
- La partie risques naturels est à reprendre ainsi que la partie sur les anciennes carrières.

- La mention temporaire « En attente transmission PAC » n'a pas été remplacée par le texte définitif
- Les zones de carrières qui doivent être reportées sur les documents graphiques

Les remarques de la DDT sont assez nombreuses et conduisent à s'interroger sur l'importance des différences de contenu du PLU tel qu'il sera, lorsque toutes les remarques seront prises en compte, par rapport au projet présenté en enquête publique. Les points les plus importants me semblent être une prise en compte insuffisante des risques dus aux carrières souterraines, les oublis concernant l'assainissement et la volonté de densification de l'OAP du Mitan.

Avis des personnes publiques concernées

Seule la Mairie des Mureaux a émis un avis du le PLU de Chapet. Il est étonnant que la mairie de Verneuil pourtant proche voisine, avec laquelle les habitants de Chapet entretiennent des liens importants n'ai pas émis d'avis.

Mairie des Mureaux

Parmi les communes voisines, la commune des Mureaux est la seule à avoir émis un avis, qui contient les remarques suivantes :

- La ville de Chapet ne dispose pour le moment d'aucune offre locative sociale. L'opération du Mitan fixe un objectif de création de 30% de logements aidés dans l'opération.
- Le PADD ne présente pas les atouts que représente sa proximité avec l'A13, avec la future gare RER, les équipements et les zone d'activité des Mureaux ainsi que les liens à établir pour favoriser leur accès depuis Chapet.
- Le zonage est cohérent avec le zonage des secteurs limitrophes sur les Mureaux classés en zone naturelle et zone urbaine paysagère.
- Une incohérence apparaît entre les raccordements de l'emplacement réservé relatif à la déviation de la RD154 au nord de Chapet.

La commune des Mureaux a émis un avis favorable.

On remarque que la commune des Mureaux regrette entre les lignes que des liens plus étroits entre les deux communes ne soient pas encouragés, Chapet pouvant profiter des équipements et atouts économiques des Mureaux.

Avis des autres personnes publiques

Commission Départementale des Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers des Yvelines (CDPENAF)

La CDPENAF a souligné la limitation des extensions sur les espaces agricoles, mais ajoute qu'une économie d'espace plus grande restait possible. Elle s'inquiète de la répartition entre secteurs agricoles ou naturels de l'OAP du Mitan et demande que l'étude en cours rationalise l'utilisation des espaces. Elle estime en particulier que l'espace de 2 hectares entre l'OAP et le reste du village est excessif. La CDPENAF souhaite que l'on consulte les agriculteurs concernés pour définir avec eux la nature des projets d'agriculture périurbaine innovants envisagés.

La CDPENAF demande que soit classée la zone au sud de l'autoroute A13 en zone A conformément à son usage actuel et non en zone N comme dans le projet de PLU. Elle souhaite également que soit réalisée une étude pour permettre une délimitation et une caractérisation plus précise des zones humides potentielles sur le secteur de l'OAP du château de Bazincourt.

Enfin le CDPENAF remarque que le PLU ne respecte pas la délimitation du massif boisé à l'est de la commune ainsi que le tracé de la lisière, et souhaiterait que le règlement de la zone A soit complété pour préciser les conditions de hauteur, d'emprise et de densité.

La remarque sur la viabilité du projet agricole dans le quartier du Mitan qui n'a pas été approfondi est intéressante et rejoint une remarque d'un habitant de la commune, ancien maraicher lui-même. En revanche, compte tenu des carrières en sous-sol il semble difficile de rapprocher plus les habitations du Mitan du reste du village, sauf à réaliser une étude plus approfondie du sous-sol.

Mission régionale de l'autorité environnementale

La mission a décidé par un arrêté en date du 21 février 2017, que la révision du POS de Chapet en vue de l'approbation d'un PLU, n'est pas soumise à une évaluation environnementale en ayant considéré les points suivants :

- La construction de 40 logements dans l'enveloppe urbaine et 100 logements en extension sur 5 hectares sur le secteur du Mitan qui est identifié au SDRIF comme secteur d'urbanisation préférentielle
- Le site d'implantation du projet du Mitan ne présente pas de sensibilité particulière au regard des zonages qui concernent notamment les milieux naturels, les sols, la gestion de l'eau, etc. et une orientation d'aménagement et de programmation est prévue pour encadrer la réalisation de ce projet.
- Le projet de PADD comporte des orientations visant à préserver les espaces naturels et les éléments constitutifs de la trame verte et bleue (espaces boisés, espaces naturels de loisirs, prairies, cours d'eau, mares zones humides...), à valoriser le patrimoine local paysager (points de vue remarquables, alignements d'arbres, haies...) et les entrées de village, et à protéger les éléments du patrimoine bâti.
- Le projet communal vise, en dehors du secteur du projet du Mitan, à préserver les terres agricoles de l'urbanisation par un zonage agricole permettant l'implantation de constructions uniquement nécessaires à l'activité agricole et préservant ainsi les espaces ouverts agricoles, et que le projet prévoit des mesures visant à assurer la préservation de la liaison agricole et forestière qui traverse le centre-bourg
- Les ressources en eau sont suffisantes sur le territoire pour assurer les besoins présents et futurs pour l'alimentation en eau potable et pour les autres usages.
- Les risques naturels (phénomène de retrait-gonflement des argiles), sont pris en compte par le projet de PLU à travers la mise en place de mesures de protection adaptées (mesures constructives préventives et interdiction ou réglementation des constructions de sous-sols) ;
- Le territoire communal est soumis à un certain nombre de risques et nuisances liés à la présence de la voie routière A13 classée en catégorie 1, particulièrement fréquentée et bruyante, et la RD43.
- Les enjeux liés à l'augmentation des déplacements sur le territoire communal, et les éléments dans le projet permettant d'assurer la fluidification et la sécurisation du trafic.
- Le plan de prévention du bruit dans l'environnement du territoire communal qui prescrit la mise en place d'une isolation de façade, le projet communal qui vise à protéger les personnes et les biens vis-à-vis des nuisances et des risques, et assure qu'en particulier « aucune zone de développement urbain n'est située à proximité » de l'A13 et de la RD43.

Si les enjeux environnementaux sont bien pris en compte, les enjeux de nuisance due au trafic routier pris en compte dans le dossier de PLU ne sont pas pris à la même échelle que celle qui est considérée par les habitants. La réglementation considère les voies à très fort trafic éloignées de quelques centaines de mètres et ce point est bien respecté dans le projet de PLU. Mais la population est sensible à un trafic bien moins important situé en revanche parfois à quelques mètres des habitations comme dans la Grande Rue. Si la RD 43 qui est mentionnée, draine certainement un trafic important, elle n'a strictement aucune influence sur les zones habitées de Chapet.

La MRAe estime que les enjeux liés à l'augmentation des déplacements sur le territoire communal sont pris en compte dans le projet en permettant d'assurer la fluidification et la sécurisation du trafic. Je remarque que les avis de la population qui considère que la circulation n'est pas du tout satisfaisante à Chapet sont franchement opposés

Analyse des réponses du Grand Paris Seine et Oise et de la mairie de Chapet

J'ai reçu le lundi 20 novembre par mël le mémoire en réponse du GPS&O de mon PV de synthèse remis le lundi 6 novembre.

Mes commentaires à ce document sont en annexe dans une colonne spécifique.

Recherches diverses du commissaire enquêteur

Etude de la zone en début de la route de Brezolles

Face à une remarque d'un habitant possédant un terrain route de Brezolles (voir photo) j'ai étudié en détail la configuration de cette zone qui a fait un moment partie de l'OIN (Opération d'Intérêt National). Cette zone est limitée au sud par un muret et un rideau de végétation. Le champ serait selon son propriétaire exploité gratuitement par un agriculteur.

Visuellement on comprend mal pourquoi cette parcelle n'est pas constructible, puisque le rideau de végétation la sépare des espaces agricoles au sud.

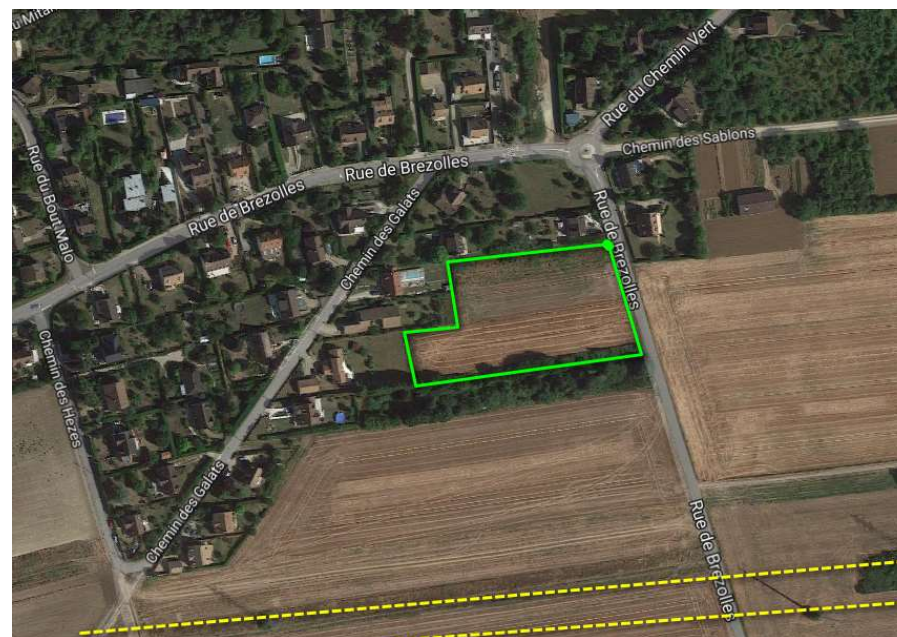


Figure 9 Terrains route de Brezolles pour lesquels une constructibilité est demandée par les propriétaires En pointillés jaunes les deux lignes à très haute tension qui marquent également le tour de piste de l'aérodrome des Mureaux.

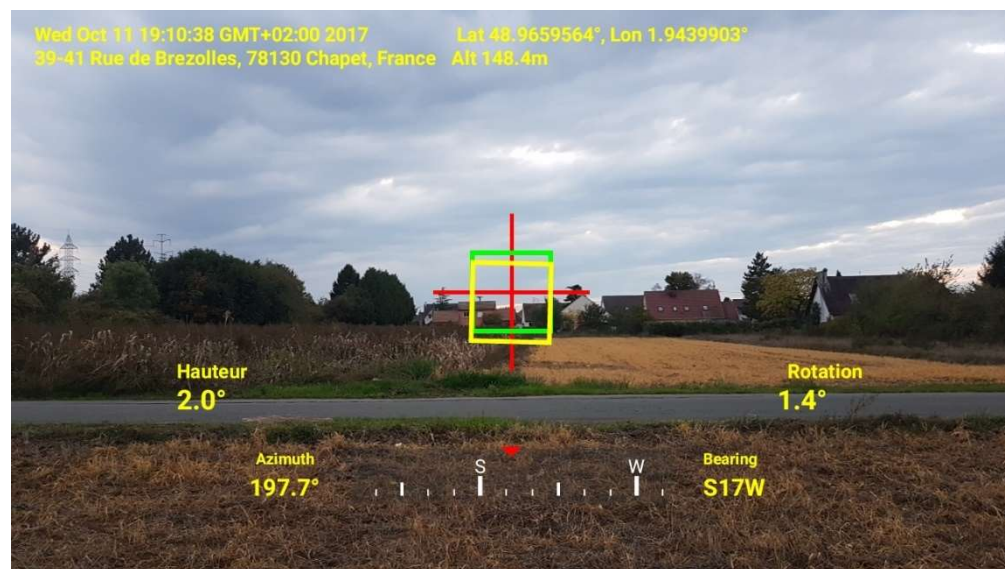
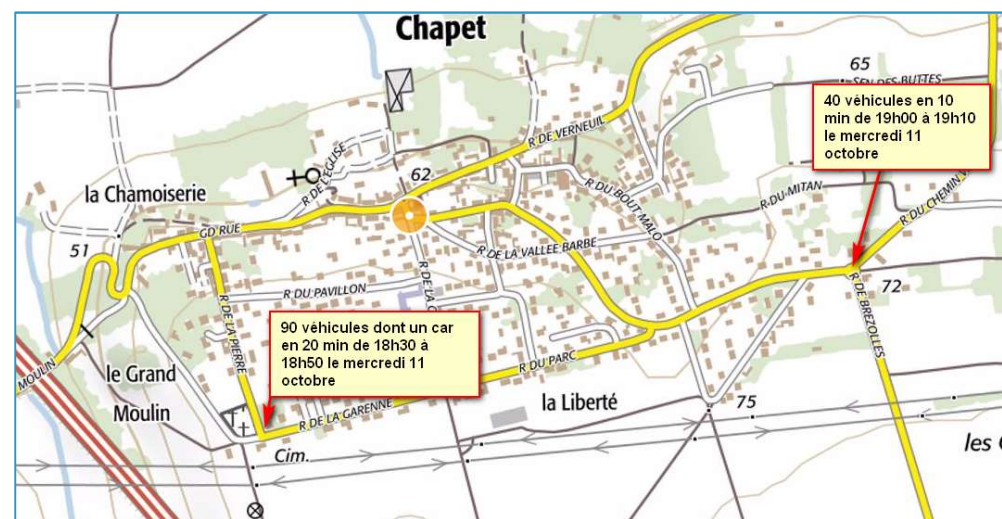


Figure 10 vue vers l'ouest depuis la rue de Brézolles (l'indication de l'azimut est erronée de 90°)

Il me semble qu'il pourrait être envisagé à terme de rendre ces terrains constructibles lorsque les questions de circulation auront été résolues, puisqu'ils sont visuellement intégrés au village grâce au rideau de végétation au sud. L'atlas des paysages des Yvelines recommande d'améliorer la vue de Chapet depuis les champs au sud. Au moins pour cet espace cette recommandation serait satisfaite.

Mesure ponctuelle du flux de circulation automobile

Pour me faire une idée personnelle de l'importance du trafic de véhicules, j'ai fait deux mesures ponctuelles de passage de véhicules en deux points de la rue du Parc, en fin d'après-midi en semaine à 18h30 et 19h00 à un moment de pic de trafic. Je n'ai malheureusement pas eu l'occasion de faire une mesure le matin dans la Grand Rue à la même heure. Je n'ai pu faire qu'une mesure plus courte un samedi à 9h45 et extrapolé le flux sur 5 minutes à 170 véhicules par heure.



Les flux de véhicules mesurés à l'heure du retour du travail sont de l'ordre de 240 à 270 véhicules par heure. Quoique importants ne m'ont pas paru trop excessifs dans l'absolu. Je pense cependant qu'il y a une addition d'un flux réel et d'un flux ressenti. Le flux réel est important, dont une bonne part doit être extérieur à la commune. Le flux ressenti est peut-être dû à un sentiment subjectif de difficulté de circulation causé par les multiples dispositifs de ralentissement, ajouté à des incivilités de conduite, sans doute permis par le moindre contrôle social sur les véhicules extérieurs à la commune. Dans la Grande Rue l'étroitesse de la voie et surtout des trottoirs ajoute encore à une insécurité réelle, un sentiment de vulnérabilité.

Dans la grande rue, la fragilité des constructions anciennes bâties sur des carrières doit également être un point d'attention. En résumé, si un flux de circulation tel que celui de Chapet peut être accepté dans un centre-ville important, il est nettement rejeté dans un village rural, choisi pour une recherche de calme.

La seule solution technique pour une meilleure acceptabilité du trafic automobile serait d'avoir une limitation de vitesse à 30 km/h forcée sur le véhicule. Malheureusement, si cette solution est tout à fait réalisable sans aucun surcout sur les véhicules récents, avec un bien meilleur confort que les ralentisseurs, ni le public, ni les constructeurs automobiles ne semblent prêts à l'accepter.

En attendant, l'étroitesse des rues, la présence d'un nombre impressionnant de dos d'âne, chicanes et stops rendent la circulation difficile, et même complexe avec un croisement sur

une faible distance dans la grande rue. Les fréquents redémarrages imposés, sont également plus bruyants et plus polluants.

Il a été fait mention à plusieurs reprises dans des réunions d'une étude de circulation, mais cela n'apparaît pas en détail dans le dossier du projet de PLU. C'est à mon sens un manque très important.

Circulation de transit sur Chapet

La carte des mesures de circulation montre clairement que **sur 7 km entre les Mureaux et Bures, Chapet est le seul point de passage** Nord-Est Sud-Ouest, alors qu'il y a 3 voies Nord-Ouest Sud-Est et bientôt une quatrième avec la déviation de Verneuil.

La réalisation du « barreau de Chapet » sur l'emplacement réservé au nord de la commune est donc indispensable pour soulager la circulation de Chapet, supprimer la circulation de transit dans Chapet et réduire le nombre de dispositifs de ralentissement.

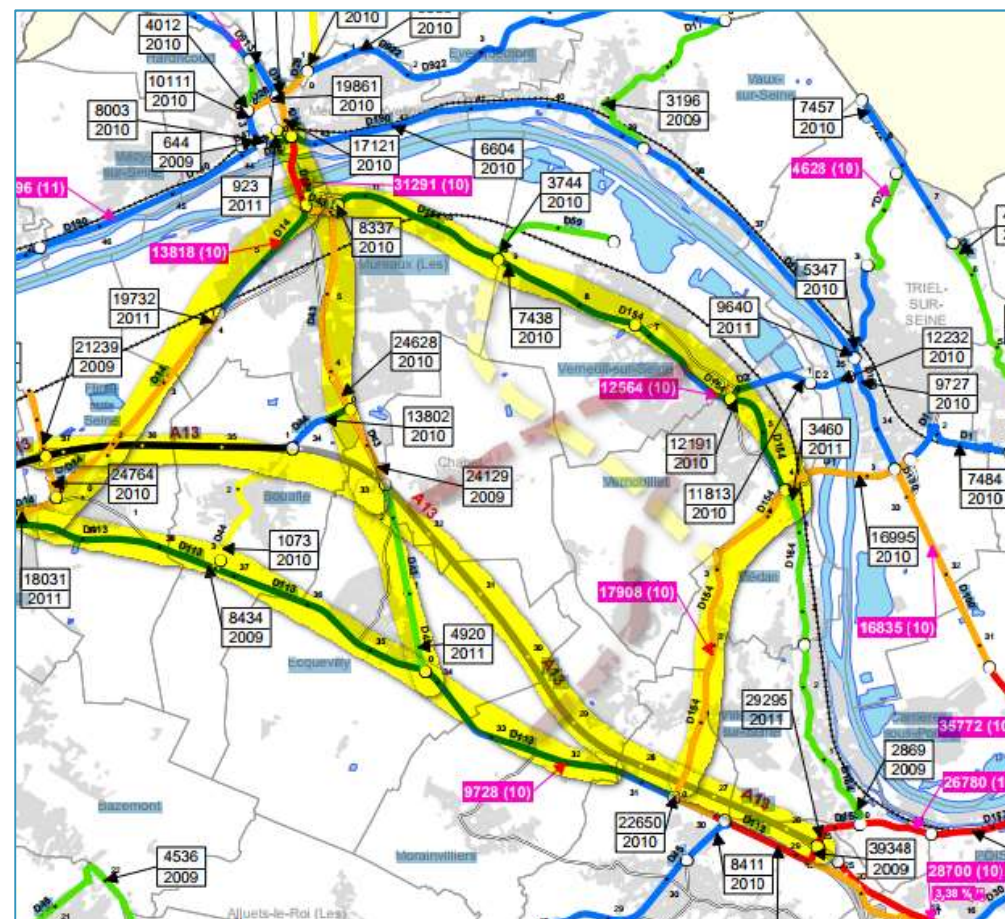


Figure 11 Schéma des voies importantes de communication en jaune (déviation RD154 en pointillés jaunes) et les deux seules voies traversantes en brun pointillé. (Mesures de circulation Département des Yvelines)

Question du bruit de circulation

J'ai essayé une comparaison entre le bruit de l'autoroute A13 prise en compte dans le projet de PLU et le passage d'une voiture dans la grande rue.

Chapet est proche de l'Autoroute A13 avec des maisons les plus proches à 180m de l'autoroute qui est une source de bruit linéaire. Dans ce cas le bruit perd 3dB dès que l'on

double la distance. En prenant 80 dB à 10 mètres de l'autoroute A13 on obtient 68 dB pour les maisons de Chapet les plus proches.

Les maisons les plus proches sont à moins de 10 mètres du véhicule circulant Grande Rue. Comme c'est une source ponctuelle son affaiblissement est plus rapide, soit 6dB lorsque l'on double la distance. Les 68 dB de l'autoroute sont cependant facilement dépassés par le redémarrage d'une voiture après un stop.

On voit donc que le PLU de Chapet devrait accorder une importance plus grande à la circulation dans le village plutôt qu'à la circulation due à l'autoroute A13.

La réduction du trafic automobile en proposant d'autres moyens de transports et en détournant le trafic extérieur de Chapet, est donc la seule solution actuelle pour une acceptabilité par les Chapetois de l'augmentation de population

PARTIE II AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVÉES

Cadre général du projet soumis à l'enquête

Le projet soumis à l'enquête concerne l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme de la Commune de Chapet, qui a vocation à remplacer le POS devenu caduc au 1^{er} janvier 2017 par la loi Alur.

Objectifs du projet

L'objectif de ce PLU énoncé dans le PADD s'articule sur trois axes :

- Préserver un cadre de vie attractif et accessible à tous
- Pérenniser les atouts économiques et veiller au bon fonctionnement du territoire.
- Prendre en compte les atouts environnementaux et paysagers.

Déroulement de l'enquête publique

Le climat de l'enquête a été bon et la participation très importante puisque l'on peut estimer que les avis exprimés représentaient un peu moins de 10% de la population si l'on considère qu'une personne qui s'exprime représente son foyer et que les membres d'associations s'expriment par leur représentant.

L'information a été bonne avec un affichage bien visible en différents points de la ville, un affichage très visible sur le panneau à messages variables dans la grande rue très passante. L'intégralité du dossier était consultable en Mairie aux heures d'ouverture et sur le site internet de la ville

J'ai pu recevoir toutes les personnes qui l'ont souhaité au cours de quatre permanences et c'est uniquement lors de la dernière heure de permanence le samedi, que j'ai dû recevoir des personnes par groupe de quatre, chacune ayant cependant pu s'exprimer individuellement.

Compte tenu de congés, je n'ai pu rencontrer le GPS&O et la mairie que le 6 novembre pour leur présenter mon PV de synthèse soit 16 jours après la fin de l'enquête. Le mémoire en

réponse du GPS&O m'a été envoyé par courriel le 20 novembre à la fin du délai normal, ce qui explique la signature et remise du rapport le 28 novembre au lieu du 22 novembre.

Observations du public

J'ai reçu en mairie 24 personnes. 12 courriers dont une pétition signée par 22 personnes m'ont été adressées et 6 avis ont été rédigés sur le registre.

Les thèmes des avis se résument ainsi :

- Difficultés de circulation : citées 21 fois
- Le contournement de Chapet par une voie nouvelle : est réclamé 11 fois
- L'opposition à l'OAP du Mitan est citée 10 fois
- L'augmentation de population à condition indispensable de prérequis sur la circulation est acceptée 7 fois
- A l'inverse le rejet d'une augmentation de population est cité 4 fois
- Les questions de constructibilité aux franges du village : ont été évoquées 4 fois
- Une piste cyclable en site propre a été réclamée 4 fois
- L'amélioration des transports en commun a été réclamée 3 fois
- La capacité d'accueil des équipements et services public a été citée 3 fois
- Les problèmes avec les gens du voyage sont cités 2 fois
- Les questions d'environnement (hors circulation) n'ont été évoquées que 2 fois
- L'intérêt pour le développement des activités de maraichage a également été évoqué deux fois mais par d'autres personnes.
- Enfin deux personnes ont fait une lecture très attentive du dossier et ont pointé quelques erreurs.

AVIS du Commissaire enquêteur

Sur l'OAP du château de Bazincourt

Cette OAP n'a fait l'objet d'aucune remarque de la part du public. Seule la CDPENAF demande que soit évaluée plus précisément l'éventuelle présence d'une zone humide.

De mon point de vue cette OAP est intéressante pour formaliser le destin de cette zone. Elle préserve bien les espaces naturels. Il n'y a pas d'indication sur le trafic automobile induit

par le personnel, les patients et leurs visiteurs, mais on peut supposer qu'il se répartit plus régulièrement tout au long de la journée que le reste de la circulation à Chapet. Ce point pourrait néanmoins être complété dans l'OAP.

Sur l'OAP du Mitan

Cette OAP, qui répond à une demande de la région Ile de France, inscrite sous forme d'une pastille d'urbanisation dans le SDRIF, a déjà une longue histoire. Initialement intégrée au périmètre de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, son périmètre a été réduit de 300 logements à 100 logements. La commune accompagne le projet mais sans en avoir la maîtrise.

Cette OAP a fait l'objet d'une information importante auprès de la population au cours des réunions publiques d'élaboration du projet de PLU.

Le quartier est situé à 600 mètres du centre du bourg ce qui est raisonnable pour une accessibilité à pied.

Néanmoins, le projet a fait l'objet d'une précision de dernière minute, sous forme d'une proposition de plan masse et d'une demande de modification du règlement de la zone, de la part de EPAMSA maître d'ouvrage de l'opération. Cette précision est arrivée sous la forme d'une lettre au commissaire enquêteur que j'ai rangée finalement dans les avis du public, après avoir pensé par erreur qu'il s'agissait du courrier d'une personne publique associée. **Cette demande de modification du règlement est substantielle puisqu'elle amènerait élévation de la hauteur maximale d'environ 3 mètres. Pour cette raison cette demande amène à mon avis une confusion importante dans l'esprit du public, qui de toute façon rejetait massivement cette opération avant cette précision.**

Le rejet de l'OAP du Mitan n'est pas un rejet global du projet pour un grand nombre de personnes rencontrées, mais une demande que les problèmes de circulation de Chapet soient traités AVANT la réalisation de l'opération.

Hors de son contexte chapetois, l'OAP du Mitan semble équilibrée mais impose des changements de structure à la commune (classe supplémentaire dans l'école par exemple). Le quartier du Mitan évoque une agriculture maraîchère innovante, mais aucune étude ou référence ne vient étayer la validité technique et économique de cette option. Je remarque que la plupart des espaces ne m'ont pas semblé cultivés comme le remarquent la DDT et la

CDPENAF. Le secteur d'équipement ouvert rendu obligatoire par la présence de carrières assure une transition plus douce avec le voisinage, d'autant que les hauteurs prévues sont significatives, le terrain du Mitan étant lui-même sur un point haut. En revanche aucune précision n'est donnée sur les équipements envisagés.

Compte tenu des difficultés actuelles de circulation dans le village, la réalisation du quartier du Mitan ne me semble pas opportune, tant que le contournement de Chapet ne sera pas assuré. Le quartier du Mitan devrait être aussi l'occasion de réfléchir à un lien plus fort entre Chapet et Verneuil, qui peuvent tout à fait rester séparés par des espaces agricoles, mais devraient partager cet espace rural, avec par exemple une liaison douce en site propre. La mise en place du GPS&O devrait être l'occasion de mieux réfléchir à cette question d'intercommunalité.

Suivant l'avis du public qui s'est exprimé, je suis donc très réservé sur la réalisation de cette OAP compte tenu de l'état actuel de la circulation dans Chapet. Le projet d'agriculture maraîchère innovante s'il est intéressant dans l'absolu, devrait s'appuyer sur des références techniques et économiques pour être crédible.

Sur le diagnostic initial

Le diagnostic initial souffre de quelques manques et ne semble pas complètement finalisé. Plusieurs mentions « à compléter » ont subsisté dans des domaines importants comme les eaux usées ou les risques naturels. **La prise en compte des carrières n'est pas clairement identifiée. La prise en compte d'installations classées pour l'environnement classées Seveso Haut et situées respectivement à 13km et 10km à vol d'oiseau à l'ouest, dans le sens des vents dominants, aurait dû être faite.**

Enfin, compte tenu du caractère extrêmement sensible des difficultés de circulation ressenties, **une étude nettement plus approfondie de la circulation aurait dû être faite.** L'étude de 2011 qui aurait été réalisée pour la conception du quartier du Mitan n'est pas mentionnée. Il est dommage que le GPS&O dans son mémoire en réponse s'accroche à une estimation de 1,19 voitures par ménage qui est la moyenne nationale alors qu'avec les chiffres disponibles à l'INSEE on peut l'estimer à 1,5 à Chapet. Il aurait été intéressant de tenter de distinguer la circulation propre à Chapet, de la circulation externe de transit de manière à pouvoir appuyer factuellement la demande de réalisation de la déviation de Chapet qui est prévue.

Sur le logement, le diagnostic initial mentionne plusieurs fois le besoin de proposer un parcours résidentiel à Chapet, composé de logements de tailles différentes avec plus de logements en location. **Il aurait été souhaitable de s'appuyer sur une étude de marché au moins informelle auprès des professionnels de l'immobilier, pour déterminer si les habitants aspirent à un parcours résidentiel complet à Chapet**, ou bien si Chapet ne représente pour eux qu'une étape de la vie, essentiellement dans sa phase familiale avec enfants jusqu'à jeune retraité, le reste du parcours pouvant se faire dans des villes très proches comme les Mureaux pour de jeunes ménages modestes, ou bien à Verneuil dont la sociologie se rapproche de Chapet.

Le document évoque très peu l'environnement des communes proches de Chapet : les Mureaux et surtout Verneuil, ce qui est dommage pour un document porté par une communauté urbaine qui s'engage maintenant dans un PLUi

Il est enfin étonnant que dans le document détaillant les impacts du PLU sur l'environnement, la question des transports et déplacements n'ait qu'un enjeu moyen pour la commune avec une incidence négative seulement moyenne.

Le bureau d'études qui a réalisé le document de présentation a réalisé un travail de diagnostic intéressant mais incomplet et pas assez travaillé pour les spécificités de Chapet.

Sur le PADD

Le PADD mise sur une densification, mais sans vraiment de traduction forte dans le règlement. Les règles sont assouplies, mais il est dommage que le règlement n'incite pas plus fortement à mieux utiliser l'espace, par des murs mitoyens isolés phoniquement par exemple.

Le PADD prévoit d'offrir des possibilités de parcours résidentiel dans la commune. Mais aucune information n'est fournie pour permettre de savoir si cela correspond à une attente de certains habitants. Y a-t-il un besoin d'hébergement dans des situations de décohabitation dans le cas de divorces ? Y a-t-il des besoins de logements plus petits pour des personnes plus âgées ? La commune est-elle attractive pour de jeunes ménages qui ne sont pas forcément véhiculés à 100% ?

Le PADD prévoit de pérenniser les commerces du centre bourg, et le règlement conforte efficacement les locaux dédiés. Il serait intéressant de connaître l'influence du niveau de

circulation sur la fréquentation des commerces dans les « villages rue » comme Chapet. Malheureusement, les commerces de Chapet sont situés dans le sens des flux du matin ce qui est moins favorable.

Ce PADD est classique et de bon sens pour un village comme Chapet. Ses intentions sont bonnes et semblent en phase avec les attentes des habitants que j'ai pu rencontrer. Les objectifs de développement durable envisagés pourraient cependant avoir une traduction plus forte dans actions proposées.

Sur le zonage

L'emplacement réservé n°3 (Espace vert) a fait l'objet d'un contentieux administratif important dans lequel le propriétaire a eu gain de cause. La mairie m'a indiqué que cet emplacement réservé devait être supprimé dans la version définitive du PLU.

Le PADD affirme vouloir fluidifier la circulation, mais mis à part l'emplacement réservé n°4 aucun autre espace n'est prévu pour cela.

Le PADD affirme privilégier les liaisons douces. Certains chemins sont bien protégés, mais il est dommage qu'un emplacement réservé destiné à une liaison douce en vélo vers Verneuil n'ait pas été prévue. Le GPS&O m'a expliqué qu'un plan vélo était en cours de conception pour le territoire mais ne verra pas le jour avant un moment. La mairie pourrait devancer cela au moins sur le papier.

Le plan de zonage mentionne bien le risque carrières.

Sur le règlement

Le règlement est clair et compréhensible et n'a pas suscité de remarques particulières. Néanmoins, la largeur obligatoire des voies d'accès à 4 mètres est un obstacle à la densification. Dans la mesure où les documents des services de secours que j'ai pu consulter recommandent plutôt 3 mètres, il serait préférable d'avoir règle sur la largeur des voies d'accès qui pourrait être par exemple : *La largeur des accès ne doit pas être inférieure à 4 mètres, sauf si une construction existante l'empêche, et dans ce cas la largeur peut être ponctuellement réduite à 3 mètres.*

La part très majoritaire de logements construits entre 1946 et 1990 souligne le besoin d'une mise aux normes des habitations. **Néanmoins, je suis surpris que le règlement ne favorise pas plus nettement des opérations de démolition/reconstruction qui permettent une densification plus ordonnée, plus esthétique et plus pratique, que la division simple des parcelles.**

Le règlement se termine par une vingtaine de pages de conseils, vraisemblablement repris de l'ancien Plan d'Occupation des Sols. Lorsque l'on observe les maisons de Chapet on constate qu'un nombre non négligeable de maisons ont été bâties avant les documents d'urbanisme du type POS, sur le modèle de « ce qu'il ne faut pas faire ». On peut donc s'interroger sur l'identité principale de Chapet. Si la continuité architecturale ne pose pas de questions pour le vieux village, le bureau d'urbanisme qui a conseillé la mairie aurait pu essayer de trouver dans la littérature professionnelle, des conseils plus récents et adaptés à la rénovation ou aux nouvelles constructions dans un environnement de pavillons des années 1960, 1970.

Dans le PADD, Chapet souhaite favoriser l'activité agricole. Mais **je n'ai rien trouvé dans le règlement qui veille aux largeurs importantes nécessaires pour la circulation d'engins agricoles, sur certaines parties du réseau viaire qui pourraient être identifiées.** Il faudrait préciser pour les voiries à identifier : « véhicules de lutte contre l'incendie, d'enlèvement d'ordures ménagères, engins agricoles) Cependant aucun agriculteur en activité ne s'est exprimé sur ce sujet lors de l'enquête.

Le règlement comporte une partie importante destinée à préserver des bâtiments ou des végétaux remarquables. Ce point d'a fait l'objet d'aucun avis du public, la pression foncière n'étant pas trop forte à Chapet. **Cette partie sur les éléments remarquables est intéressante, mais il faudrait une justification** au moins en une phrase pour chaque élément remarquable. **La commune veille également à préserver les chemins communaux ce qui est en accord avec les objectifs du PADD.**

Le règlement mentionne bien lui aussi le risque carrières.

Enfin pour l'anecdote on trouve dans plusieurs zones du règlement, une mention de « chemins de halage et de marchepied » qui à mon avis peuvent difficilement s'appliquer au ru d'Orgeval, seul cours d'eau de la commune.

En résumé le règlement est un document d'urbanisme clair et qui n'a pas soulevé d'objections majeures de la part du public. On pourrait en revanche lui reprocher de ne

pas accompagner et appuyer suffisamment dans ses articles, les engagements du PADD en matière de densification et de rénovation énergétique des constructions.

Conclusions motivées

Remarquons tout d'abord que le futur PLU de Chapet élaboré par la municipalité puis porté par le GPS&O, est un document intermédiaire, d'une durée de vie limitée, puisqu'il a vocation à être remplacé par le PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) du GPS&O en cours d'élaboration. Le PLU objet de la présente enquête publique, sera donc remplacé fin 2019, dès l'approbation du PLUi.

Pour les points positifs :

- Ce projet de PLU respecte la demande de densification émise par la région Ile de France.
- Les orientations du PADD sont adaptées au caractère de Chapet et semblent en phase avec les aspirations des habitants que j'ai rencontré.
- En dehors de l'OAP du Mitan, le caractère rural du village est préservé.
- Le règlement est précis et justifié pour chaque zone.
- Le patrimoine et les espaces naturels sont convenablement protégés.
- Une volonté forte se dégage de ne pas étendre la superficie du village, hors l'opération du Mitan.
- Les espaces agricoles cultivés qui sont en augmentation sont protégés.

Pour les points négatifs

- Les fortes difficultés de circulation de Chapet, à l'échelle d'un village rural, sont bien présentes dans l'esprit de la municipalité, mais dans l'attente d'une solution de contournement que le Département des Yvelines tarde à réaliser, les autres solutions proposées ne sont pas à la hauteur des enjeux.
- La population se sent prise en otage par l'opération du Mitan. Une part importante des personnes rencontrées ne refuse pas dans l'absolu l'opération, mais réclame que les questions de circulation soient résolues avant de décider la construction.
- La question de transports durables, que ce soit par les transports en commun ou des circulations douces en particulier vers Verneuil, est insuffisamment traitée et ne répond pas aux attentes d'une partie de la population. L'insuffisance des transports collectifs conduit à s'interroger sur la viabilité des logements en petits collectifs prévus dans l'OAP du Mitan.
- La traduction des objectifs du PADD en termes de développement durable ne me semble pas suffisante dans le règlement.

- Enfin d'un point de vue forme, le document de présentation souffre de quelques parties trop générales et pas assez approfondies pour les spécificités de Chapet.

J'émet donc un avis favorable au projet de PLU de Chapet, avec une forte réserve sur l'OAP du Mitan, tant que les difficultés de circulation de Chapet ne seront pas résolues.

A Montigny le Bretonneux le 28 novembre 2017

Laurent Dané
Commissaire Enquêteur

ANNEXES

Liste des pièces jointes au rapport

- PV de Synthèse
- Mémoire en réponse du GPS&O
- Lettre de l'EPAMSA
- Pétition des habitants de la Grande Rue
- Lettre de l'association Préserver Chapet

PV de synthèse

Département des
Commune de

ENQUETE PUBLIQUE

Elaboration du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Chapet

Référence N° 17000058/78

du 19 septembre 2017
au 21 octobre 2017 inclus

PV DE SYNTHESE

Montigny le Bretonneux le 5 novembre 2017

Laurent DANÉ Commissaire Enquêteur

En résumé

La participation du public a été forte.

Les permanences ont été suffisantes pour que je puisse recevoir dans de bonnes conditions toutes les personnes qui se sont présentées. Cependant comme cela était prévisible, si je n'ai pas été occupé constamment lors des premières permanences, de nombreuses personnes se sont présentées le dernier jour, et j'ai dû en recevoir certaines par groupe de trois lors de la dernière heure. Les horaires ont semblé adaptés, le samedi matin était néanmoins la seule date adaptée pour les personnes travaillant avec des horaires de bureau. **Il n'y a eu aucun incident.**

J'ai reçu en mairie lors des permanences 24 personnes. Lorsque deux personnes en couple représentaient un logement je n'ai compté qu'une personne.

J'ai reçu 14 courriers dont une pétition signée par 22 personnes. 6 avis ont été rédigés sur le registre.

Compte tenu des personnes qui se sont exprimées par deux moyens différents j'ai au total reçu les avis de 35 personnes, une pétition signée de 16 autres personnes et je tiens compte pour une partie du représentant de l'association « Préserver Chapet » qui dit représenter une centaine de personnes. Si on rapporte chaque avis à une habitation **on peut estimer qu'un peu moins de 10% de la population s'est exprimée ce qui est très important.**

La localisation de la participation s'est concentrée sur la Grande Rue avec une très forte mobilisation, sur le secteur de la rue des caves Ferronnières et dans une moindre mesure dans la rue du Parc.

Le problème soulevé par la quasi-totalité des personnes a été les **difficultés de circulation**. De ce fait, **l'OAP du Mitan a été massivement rejetée**, pas toujours en tant que telle, mais **parce que les prérequis en matière de circulation n'étaient pas préalablement résolus.**

Les **difficultés de transports en commun** ont souvent été signalées. Certains considèrent cet inconvénient comme normal et devant être accepté à Chapet, d'autres ayant des attentes plus fortes et enfin quelques-uns étant prêts à investir du temps et/ou des efforts pour réduire la circulation automobile, si des moyens en transports en commun ou en pistes cyclables étaient mis à leur disposition. La demande d'une **piste cyclable en site propre vers Verneuil** a été faite plusieurs fois.

La densification au cœur du village actuel est plutôt bien acceptée.

Enfin dans les franges du village les limites de construction sont parfois mal acceptées en particulier route de Brezolles et en contrebas au nord du bourg.

Il est à noter que si plusieurs remarques concernant la circulation ont mentionné des dommages au bâti, la partie du PLU destinée à la sauvegarde d'éléments de patrimoine est passée complètement inaperçue.

Et en détail

- Difficultés de circulation : citées 21 fois
- Le contournement de Chapet par une voie nouvelle : est réclamé 11 fois
- L'opposition à l'OAP du Mitan est citée 10 fois
- L'augmentation de population à condition indispensable de prérequis sur la circulation est acceptée 7 fois
- A l'inverse le rejet d'une augmentation de population est cité 4 fois
- Les questions de constructibilité aux franges du village : ont été évoquées 4 fois
- Une piste cyclable en site propre a été réclamée 4 fois
- L'amélioration des transports en commun a été réclamée 3 fois
- La capacité d'accueil des équipements et services public a été citée 3 fois
- Les problèmes avec les gens du voyage sont cités 2 fois
- Les questions d'environnement (hors circulation) n'ont été évoquées que 2 fois
- L'intérêt pour le développement des activités de maraîchage a également été évoqué deux fois mais par d'autres personnes.
- Enfin deux personnes ont fait une lecture très attentive du dossier et ont pointé quelques erreurs.

Questions du Commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique

Il semble que la demande d'une augmentation de population vienne de la région, que la mairie et le GPSEO s'exécutent au mieux, mais que les prérequis en matière de circulation et de transports en commun dépendent du département qui ne se sent pas concerné. Qu'en est il de votre point de vue ?

Route de Brézolles quelques terrains sont visuellement plutôt rattachés au village surtout grâce à un rideau d'arbres et un mur. Les champs sont exploités mais gratuitement. Serait envisageable de rendre constructibles ces terrains ?

ELABORATION DU PLU DE LA COMMUNE DE CHAPET

MEMOIRE EN REPONSE

AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC RECUEILLIES DURANT L'ENQUETE PUBLIQUE DU 19 SEPTEMBRE 2017 AU 21 OCTOBRE 2017

Pour la commodité de lecture, j'ai fait un copier/coller du document du mémoire en réponse auquel j'ai ajouté une colonne avec mes remarques en bleu.

Observations 1 à 35 écrites sur le registre : voir tableau ci-dessous

NUMERO	AUTEURS	SYNTHESE DES OBSERVATIONS	ZONES	AVIS	Remarques du Commissaire enquêteur
Observation n°1 <i>Registre</i>	M. Rémi RAGOT	Rapport de présentation : - Référence aux 1,19 voitures par ménage n'est pas valable pour Chapet → plutôt 3 voitures par ménages ; - Nécessité de maintien de l'ER pour la déviation RD154, indispensable pour libérer Chapet de la forte circulation (véhicules légers et poids lourds). Pb de localisation de l'Église, place de la mairie sur le plan de zonage + sente de l'Abreuvoir nommée « rue ». Annexes sanitaires : - Ce n'est pas le SIEA de Verneuil-Vernouillet qui avait la compétence avant la CU.		La référence aux 1,19 voitures par foyer, correspond à la moyenne française. L'emplacement réservé de la RD154 sera intégré dans le PLU, suite aux demandes du Département, formulées dans leur avis. Les problèmes de localisation seront modifiés dans le PLU de Chapet. Dans les annexes sanitaires, il sera précisé que le SIAM a la compétence pour le bourg de Chapet et le SIEA pour le hameau de Brezolles.	Selon le site DataFrance de l'Insee, le taux de ménages de Chapet possédant au moins un véhicule est de 95,46 % soit 14,78 points de plus que la moyenne française. Prendre une statistique nationale n'est donc pas conforme à la réalité de Chapet, sans compter que le taux d'équipement des villes voisines de Chapet est également nettement supérieur à la moyenne nationale. L'observation de M Ragot est donc pertinente bien qu'exagérée. En extrapolant les données des départements français j'obtiens environ 1,5 voitures par foyer à Chapet

					L'emplacement n°1 réservé destiné à la RD154 apparaît bien dans la version du 25/11/2016
Observation n°2 <i>Courrier joint au registre</i>	EPAMSA	Le projet du Mitan s'est affiné. L'EPAMSA souhaite apporter des modifications au PLU pour la réalisation du projet. Levée du périmètre de gel. Modification de l'OAP du Mitan : création d'un nouveau schéma, création de deux sous-secteurs (zone a avec hauteur à 12 mètres ; zone b avec hauteur à 9 mètres). Modification zonage : environ 3ha zone AU ; environ 2 ha zone N ; environ 10ha zone A. Modification règlement : limite séparative, hauteur des constructions, stationnement, performances énergétiques et environnementales.	Mitan	Les modifications du PLU de Chapet vont prendre en compte les remarques de l'EPAMSA. Le périmètre de gel sera levé, l'OAP du Mitan se focalisera sur la nouvelle zone AU d'environ 3 ha. Le zonage sera aussi modifié en fonction de ces demandes. Enfin, la zone prendra en compte les différences de hauteurs entre la zone plus pavillonnaire et la zone intermédiaire. Le règlement prendra en compte les remarques sur les limites séparatives, de hauteurs, de stationnement, et sur les performances énergétiques.	Face à ce projet du Mitan, controversé par une partie de la population de Chapet, il me semble ennuyeux de modifier significativement le projet de PLU actuel sur cette zone, en particulier le changement de hauteur maximale. Le public n'a pas eu une connaissance claire des modifications qui n'étaient mentionnées que dans une demande de l'EPAMSA en tant qu'avis du public et non dans le dossier d'enquête publique proprement dit.

Observation n°3	Habitante 4 rue de l'église	Souhait de division du terrain et demande de faire un chemin d'accès en zone A	A	Il n'y a pas de projet de voirie publique en zone A pour une desserte de fond de parcelle.	
Observation n°4	M. Gérard HAMOT	Terrain proche OAP Mitau, mais inconstructible. Demande pourquoi non constructible.	A	Les parcelles mentionnées font à ce jour parties du périmètre juridique de l'Opération Intérêt National Seine Aval et sont intégrées dans la Zone d'Aménagement Différée. Toutefois, ces parcelles ne font pas parties du périmètre de projet du Mitau pour lequel l'EPFY s'est positionné pour en maîtriser le foncier. C'est pourquoi, les parcelles au sud de l'OIN ne sont pas constructibles. Les terrains route de Brezolles ne sont plus inclus dans le périmètre de projet du Mitau. Même s'ils se trouvent dans le périmètre de l'OIN et de la ZAD, ils ne vont pas évoluer dans un avenir proche. C'est pourquoi il a été décidé de les maintenir en zone agricole.	Les terrains route de Brezolles me semblent intégrés au village compte tenu du mur qui isole ces parcelles des champs au sud (voir mon étude spécifique sur ce secteur)
Observation n°5	M. LECHENE	Parcelles AA 70, 71 et 72 en zone NL, et terrains contigus en zone UH. Demande passage en zone constructible.	NL	Les parcelles AA 70,71,72 ne sont pas constructibles en raison de la présence de vergers et de boisements, afin de maintenir une diversification de la pratique agricole et du	

				maintien d'une ceinture verte. Les lois ALUR et Grenelle poussent les documents d'urbanisme, tels que les PLU, vers une protection des espaces naturels et agricoles. Le PLU de Chapet, dans le maintien de ces espaces de vergers et de boisements au nord de la frange urbaine, est conforme aux lois en vigueur. Le SDRIF indique que la consommation d'espace naturel ou agricole doit être limitée : le projet du Mitan consomme d'ores et déjà le potentiel global des constructions en extension du village.	
Observation n°6 <i><u>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr avec courrier en pièce jointe</u></i>	M et Mme SIMON	Parcelle en zone A : peu de marges d'agrandissement (extensions dans la limite des 200m² autorisées). Souhait de plus grandes marges de manœuvres comme en zone urbaine à proximité. Problème d'aménagement de la zone AU sans déviation du village. Problématique des transports en commune inexistants (futur gare EOLE), aucune pistes	A	La localisation de la parcelle est au cœur du projet du Mitan, mais ne s'intègre pas dans le projet bâti, mais dans la partie agricole. Les règles de la zone A du PLU prévoit déjà des possibilités en matière d'extension : 200m² de SDP. Ces dispositions s'appliquent à l'ensemble des constructions existantes, non liées à l'activité agricole, classées en zone A de la commune. Il n'est pas souhaité apporter une augmentation de la surface de plancher pour les extensions.	

		cyclables mises à disposition (communes voisines en réalisent).			
Observation n°7	Habitante de Chapet	Réseau piste cyclable à réaliser.		Le PLU n'a pas vocation à déterminer un réseau de pistes cyclables. La CU Grand Paris Seine et Oise est actuellement en train de travailler sur un plan vélo 2018-2021. La proposition de cette piste cyclable déjà présente dans l'ancienne communauté d'agglo, sera très probablement reprise dans le nouveau plan vélo.	L'article L151-38 du code de l'urbanisme précise quand même : <i>Le règlement peut préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public.</i> Face au besoin exprimé par la population, il aurait été souhaitable de mieux traiter ce point avec par exemple un emplacement réservé vers Verneuil, sans attendre le plan vélo du GPS&O
Observation n°8	M. BRILLAND	Circulation difficile liée au Mitan. Quid de la ligne TGV (future LNPN) ?		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements.	Le trafic automobile actuel étant déjà considéré comme excessif par l'ensemble de la population rencontrée, compte tenu du trafic de transit, toute augmentation même minime est mal perçue.

				Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. La future ligne de TGV n'est pas encore actée par les services de l'État. Lorsqu'elle sera actée et le tracé choisi, les PLU, ou le futur PLUi, devront être mis à jour pour intégrer cette nouvelle ligne TGV.	Si le tracé de la future ligne TGV n'est pas connu de façon définitive, les trois tracés envisagés passent tous par Chapet. Il aurait été intéressant de réfléchir aux opportunités et menaces de chaque trajet
Observation n°9 <u>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</u> <u>avec courrier en pièce jointe</u>	Habitants Grande Rue	Dégradations du bâti ancien ; sécurité routière ; problématique du stationnement (déficit de places – obligation de se garer dans les rues étroites). - Qu'en sera-t-il avec le quartier du Mitan ? (Passage des camions chantier dans Grande Rue : ingérable) ; - Qu'en sera-t-il lorsque l'offre de transport en commun se développera ? - Qu'en sera-t-il lorsque les résidences en cours et à venir des communes voisines seront livrées ? Proposition de réaliser le barreau de Chapet présent dans le PLU des Mureaux ; améliorer la		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Lors de la phase chantier, un plan de circulation des véhicules de chantier sera réalisé, afin d'éviter tout trafic au sein du bourg de Chapet.	

		gestion des lignes de bus, piétonniser la Grande Rue.		Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Le PLU n'a pas vocation à organiser la sécurité routière de la commune. Pour le stationnement, le Miton propose des parkings visiteurs, du parking organisé sur voirie en longitudinal, en plus des parkings pour les logements, afin d'endiguer le stationnement sauvage.	
Observation n°10 <i>Registre avec courrier</i>	M. LEGRAVEREND	Difficulté d'accès de l'A 13. Problème amplifié avec le quartier du Miton. Proposition d'un nouvel accès pour endiguer les accidents, et retrouver une fluidité du trafic.		Lors de l'élaboration du projet du Miton, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas	

				encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Ces deux voiries permettront d'endiguer le trafic sur Chapet et fluidifier celui-ci aux heures de pointe. La circulation à Chapet est amplifiée en raison de la présence de l'A13. Un autre accès ne peut être pris en charge par le PLU.	
Observation n°11	Mme MATYAS	Difficulté de circulation et opposition à l'OAP du Mitan.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la	

				demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°12 Mail à <u>enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</u>	Mme Martine GRAZIANO	Problématique de circulation sur la Grande Rue et de dégradation du patrimoine bâti. Le projet du Mitan et la déviation vont accroître la circulation dans Chapet et dans la Grande Rue. Nécessité d'un projet de contournement en lien avec le Mitan.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Le PLU n'a pas vocation à organiser la sécurité routière de la commune. Pour le stationnement, le Mitan propose des parkings visiteurs et des	Pas de réponse sur la dégradation du patrimoine bâti dans la grande rue.

				parkings souterrains, afin d'endiguer le stationnement sauvage.	
Observation n°13 <u>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</u>	M. Francis MORALES	Projet du Mitan disproportionné, sans création de routes et déviations.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°14	M. Philippe GHIONE	Remarques sur l'état initial de l'environnement à prendre en compte.		Les remarques seront étudiées et prises en considération.	

Registre avec courrier					
Observation n°15 Registre avec courrier	Mme Marie-Thérèse GUINVARCH	Projet du Mitan disproportionné, sans création de routes et déviations.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°16	M. THEODULE	Gêné par la limite de 4 mètres pour des voies d'accès, car souhait de division de terrain, mais n'a		Les 4 mètres de largeur pour les accès seront maintenus, cette règle ayant été reprise du POS en vigueur.	Il est dommage que cette limite de 4 mètres réduise les possibilités de densification.

Registre		que 3 mètres de largeur pour la création de l'accès.			
Observation n°17 Registre	Mme Dominique CARLO-RAPP	Demande le nouveau plan de circulation avec l'extension du Mitan.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°18 Registre	M. DELFOSSE	Les règles d'urbanisation de la zone du Mitan doivent être aussi restrictives que la zone UG ;		Les règles d'urbanisation de la zone du Mitan sont celles de la zone AU (À Urbaniser), identifiée comme un secteur de projet. De plus, une OAP plus précise est réalisée sur le projet bâti du Mitan, afin de donner des orientations	

		Nécessité d'adapter les infrastructures routières au sein du village avant l'arrivée du Mitan ; Déviations de Chapet à réaliser pour minimiser l'impact de circulation sur Chapet ; Aménagement sécurisant pour le rond-point de Brezolles ; Être acteur des décisions de positionnement des voies d'accès et de leur aménagement pour la zone du Mitan.	écrites et graphiques claires sur le futur quartier du Mitan. Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Des réunions publiques se sont tenues sur le projet du Mitan, et ont permis de faire remonter	
--	--	--	---	--

				les informations nécessaires dans l'élaboration de ce projet.	
Observation n°19 Registre	Mme BOUGEAUD	Pas de « barres d'immeuble » ou « cages à poules » dans le Mitan – harmonie des façades du Mitan avec le village ; Y aura-t-il une mitoyenneté entre les habitations du Mitan ? La déviation sera-t-elle mise en place ? Être acteur des décisions de positionnement des voies d'accès et de leur aménagement pour la zone du Mitan.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Le projet établi ne prévoit pas de mitoyenneté. De plus, l'architecture du projet et son harmonie avec le village pourront être travaillées lors de la réalisation de celui-ci.	

				Des réunions publiques se sont tenues sur le projet du Miton, et ont permis de faire remonter les informations nécessaires dans l'élaboration de ce projet.	
Observation n°20 <i>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</i>	M. Jacques THOMAS	Affaissement du sol dans l'allée de la propriété : dégradations provoquées par le trafic sur la Grande Rue. Avis défavorable au projet du Miton, en raison de l'augmentation du trafic en centre-bourg.		Lors de l'élaboration du projet du Miton, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet.	
Observation n°21 <i>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr avec courrier en pièce jointe</i>	Mme SIMON	Hauteurs proposées par l'EPAMSA (12m et 9m) vont à l'encontre de l'harmonie du village (rural, pavillonnaire). Incompatibilité entre logements et logements sociaux avec les infrastructures routières prévues.	A	Lors de l'élaboration du projet du Miton, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de	

		Maison et parcelle classée en zone A : pas liée à l'agriculture, donc nécessité d'être rattachée à la zone urbaine ou AU.		logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. La localisation de la parcelle est au cœur du projet du Mitan, mais ne s'intègre pas dans le projet bâti, mais dans la partie agricole. Les règles de la zone A en matière d'extension (extension n'excédant pas 200m² de SDP) s'applique à l'ensemble des constructions existantes, non liées à l'activité agricole, classées en zone A de la commune. Il n'est pas souhaité apporter une augmentation de la surface de plancher pour les extensions.	
Observation n°22 <i>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr avec courrier en pièce jointe</i>	Association « Préserver Chapet »	Avis défavorable au PLU : - La commune de Chapet n'est pas destinée à connaître un développement significatif de sa population sans projet de contournement envisagé ; - Compte tenu du manque de transports en commun et de liaisons fréquentes avec Verneuil/Les Mureaux, la loi SRU ne s'applique pas : la densification devant se faire dans les communes disposant d'un réseau de transports ; - Projet du Mitan trop important par rapport à la taille du village, de sa	Mitan	Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet.	Pas de réponse sur les transports en commun

		configuration, et les infrastructures routières ne peuvent accueillir une augmentation forte de la population ; - Proposition de descendre le nombre de logements à 50/60 au Mitan + 40/50 intramuros (dents creuses) : sous les 1500 habitants à horizon 2030 (comme indiqué dans le PADD) ; - Proximité du Mitan d'une zone de non-droit dédiée aux gens du voyage sédentarisés compliquera la vente et l'installation de nouveaux habitants.		La commune de Chapet n'est pas soumise à la loi SRU, mais a la possibilité de proposer des Logements Locatifs Sociaux (LLS), à hauteur de 30% de l'ensemble du projet du Mitan. La commune a un secteur préférentiel de développement, pointé par le SDRIF, et classé en secteur d'Opération d'Intérêt National (OIN). Le projet du Mitan a été diminué, au regard des premières propositions, montant le nombre de logements à plus de 300 logements. Le PADD de la commune annonce un projet d'extension sur le Mitan d'environ 100 logements.	
Observation n°23 Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr	M. Jean-Pierre CAPANICAS	Projet du Mitan disproportionné, sans création de routes et déviations. Quel moyen d'accès pour les véhicules de chantier ? Commune non soumise à la loi SRU : un projet peu judicieux sur le nombre de LLS, notamment dans des immeubles.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet.	

				Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Le PLU n'a pas vocation à organiser la sécurité routière de la commune. Pour le stationnement, le Mitan propose des parkings visiteurs, du parking organisé sur voirie en longitudinal, en plus des parkings pour les logements, afin d'endiguer le stationnement sauvage. La commune de Chapet n'est pas soumise à la loi SRU, mais a la possibilité de proposer des Logements Locatifs Sociaux, à hauteur de 30% de l'ensemble du projet du Mitan. Cette décision permet d'accueillir une population jeune et âgée, afin de maintenir une diversification de la population.	
Observation n°24	Mme Geneviève ANTIN	Opposition au projet du Mitan (sous-sol avec carrières, site et situation topologique de Chapet, localisation à 4 km de la gare des Mureaux donc dépendance de la voiture, absence de services, projet datant de 1994 devant être revu selon les nouveaux objectifs nationaux).		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements.	

<u>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr avec courrier en pièce jointe</u>		Réduction de l'utilisation de la voiture pas possible pour Chapet, et augmentation de véhicules avec le Mitan, or SDRIF/PDUIF/CR/CD des Yvelines tendent vers une baisse de la dépendance à la voiture et vers une baisse de la consommation d'espaces. Favorable au projet de Bazincourt, mais mettre à l'étude d'autres voies de dessertes.		Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Le PLU n'a pas vocation à organiser la sécurité routière de la commune. Pour le stationnement, le Mitan propose des parkings visiteurs, du parking organisé sur voirie en longitudinal, en plus des parkings pour les logements, afin d'endiguer le stationnement sauvage. Le PLU de Chapet est en compatibilité avec les schémas de planification supra-communaux (PDUIF ; SDRIF). Aucune autre voie de desserte ne sera proposée dans le projet de la clinique de Bazincourt : les accès proposés sont déjà suffisants et répondent aux besoins d'accessibilité.	
Observation n°25	M. et Mme BLANC	Désaccord avec le projet du Mitan (volumétrie des logements) sans création de routes et déviations.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en	

Mail à enquête-publique-plu-chapet@GPS&O.fr				2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°26 Mail à enquête-publique-plu-chapet@GPS&O.fr	M. Bernard BLAISE	Désaccord avec le projet du Mitan sans création de routes et déviations.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet.	

				Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°27 Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr	M. Vincent GORES	Dégradations du bâti ancien à cause de l'augmentation du trafic. Opposition projet sans schéma de circulation.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	Pas de réponse sur la dégradation du bâti ancien.
Observation n°28	M. et Mme DARRAS	Nécessité d'adapter les infrastructures routières au sein du village avant l'arrivée du Mitan ;		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé.	Pas de réponse sur la hauteur de 12m au quartier du Mitan.

<u>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</u>		Hauteur proposée par l'EPAMSA de 12m va à l'encontre de l'harmonie du village.		Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU.	
Observation n°29 <u>Mail à enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</u> <i>avec courrier en pièce jointe</i>	M. Alberto PEREGO et Mme Maria Alessandra CORDERO DI MONTEZEMOLO	Opposition au projet du Mitan (hauteur 12m, sous-sol avec carrières, site et situation topologique de Chapet, localisation à 4 km de la gare des Mureaux donc dépendance de la voiture, quel accès au site pour les véhicules de chantier ?). Pas d'application de la loi SRU, car village sous les 1500 habitants.		Le site du Mitan a été étudié, et notamment la portance des sols. Le secteur de carrière se localise essentiellement à l'Est du projet. C'est pourquoi le projet s'est organisé pour éviter de construire les logements sur cette zone de carrières. Cette partie sera classée en zone N. Lors de la phase chantier, un plan de circulation des véhicules de chantier sera réalisé, afin d'éviter tout trafic au sein du bourg de Chapet. La commune de Chapet n'est pas soumise à la loi SRU, mais a la possibilité de proposer des Logements Locatifs Sociaux (LLS), à hauteur de 30% de l'ensemble du projet du Mitan.	

Observation n°30 <i>Mail à <u>enquete-publique-plu-chapet@GPS&O.fr</u> avec courrier en pièce jointe</i>	M. Antonio FONSECA	Reprise courrier de l'association Préserver Chapet : Avis défavorable au PLU : - La commune de Chapet n'est pas destinée à connaître un développement significatif de sa population sans projet de contournement envisagé ; - Compte tenu du manque de transports en commun et de liaisons fréquentes avec Verneuil/Les Mureaux, la loi SRU ne s'applique pas : la densification devant se faire dans les communes disposant d'un réseau de transports ; - Projet du Mitan trop important par rapport à la taille du village, de sa configuration, et les infrastructures routières ne peuvent accueillir une augmentation forte de la population ; - Proposition de descendre le nombre de logements à 50/60 au Mitan + 40/50 intramuros (dents-creuses) : sous les 1500 habitants à horizon 2030 (comme indiqué dans le PADD) ; - Proximité du Mitan d'une zone de non-droit dédiée aux gens du voyage sédentarisés compliquera la vente et l'installation de nouveaux habitants.	Même réponse qu'à l'observation n°22, de l'Association Préserver Chapet. Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. La commune de Chapet n'est pas soumise à la loi SRU, mais a la possibilité de proposer des Logements Locatifs Sociaux (LLS), à hauteur de 30% de l'ensemble du projet du Mitan. La commune a un secteur préférentiel de développement, pointé par le SDRIF, et classé en secteur d'Opération d'Intérêt National (OIN). Le projet du Mitan a été diminué, au regard des premières propositions, montant le nombre de logements à plus de 300 logements. Le PADD de la commune annonce un projet d'extension sur le Mitan d'environ 100 logements.	
--	---------------------------	---	--	--

Observation n°31 Registre	M. DIDELET	Projet de maraichage de l'OAP nécessite une irrigation importante, car influe sur la qualité du produit. Terrain route de Brezolles aurait pu être constructible.		Le PLU ne peut pas répondre au projet agricole. Un projet agricole dans le cadre du projet du Mitan est actuellement en cours d'étude. Le classement de parcelles en zone A implique une non-constructibilité. De plus, la municipalité et la CU Grand Paris Seine et Oise n'ont pas souhaité ouvrir à l'urbanisation les franges du hameau de Brezolles, afin de maintenir son caractère rural et son enveloppe urbaine actuelle.	Le diagnostic devrait cependant fournir quelques références sur le sujet.
Observation n°32 Courrier joint au registre	M. ROUSSEL	Question sur la compétence PLU. Problématique de l'augmentation de la population (Mitan et dents creuses) entraîne l'augmentation du nombre de voitures, donc du trafic dans Chapet. Infrastructures routières non adaptées. Capacité des infrastructures publiques, avec le Mitan ?		Le 1^{er} janvier 2016, la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise récupérait la compétence urbanisme. Tous les PLU en cours d'élaboration lors du transfert de la compétence ont été pris en charge par la Communauté Urbaine, en étroite collaboration avec la commune, pour mener à leur terme, dans la droite ligne de ce qui a déjà été réalisé. Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de	

				logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Enfin, dans le cadre du projet du Mitan, une étude sur la capacité d'accueil dans les équipements publics a été réalisée.	
Observation n°33 Registre	M. et Mme PADURE	Inquiétude sur les équipements publics de l'OAP du Mitan. Visibilité de l'enquête		Dans le cadre du projet du Mitan, une étude sur la capacité d'accueil dans les équipements publics a été réalisée. De plus, les équipements proposés sont des équipements de plein air, de rassemblement (terrain de foot, city stade, aire de jeux). L'enquête publique a été affichée dans le cadre réglementaire (affiches en mairie et dans la commune, journaux départementaux), mais aussi dans le journal local, présentée par M. le Maire dans son édito. Les habitants ont eu la possibilité de s'exprimer librement pendant un mois (permanences, mail enquête publique,	La participation forte du public prouve que l'information sur l'enquête publique a été suffisante.

				registre pendant horaires d'ouverture de la mairie, courriers).	
Observation n°34 <i>Courrier joint au registre</i>	M. HODOUIN	Caractéristique du village rural de Chapet à préserver : opposition au quartier du Mitan. Circulation difficile, amplifiée par le Mitan.		Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : cette diminution du nombre de logements confirme cette étude d'un léger impact sur le trafic routier dans Chapet. Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Ces deux voies permettront de fluidifier le trafic dans Chapet. Le projet du Mitan est en secteur d'Opération d'Intérêt National, identifié dans le Schéma Directeur d'Ile-de-France. Ce secteur préférentiel de développement est pointé à une échelle plus large que la commune, et permettra de renouveler la population sur Chapet.	

Registre

Toutes les réponses apportées sont fondées sur l'intérêt général et s'appuient sur le Code de l'Urbanisme et les différentes lois en vigueur.

PLU de Chapet**Réponse au PV de synthèse du commissaire-enquêteur****17 novembre 2017**Réponse au PV de synthèse du commissaire-enquêteur

- Question n°1 du commissaire-enquêteur

Il semble que la demande d'une augmentation de population vienne de la région, que la mairie et GPS&O s'exécutent au mieux, mais que les prérequis en matière de circulation et de transports en commun dépendent du département qui ne se sent pas concerné. Qu'en est-il de votre point de vue ?

Deux emplacements réservés sont dans le PLU : le contournement et la RD154. Il n'y a pas encore de date de réalisation de ces deux voies importantes, toutefois, le Département a fait la demande explicite dans son avis, d'intégrer en ER ces deux voies dans le PLU. Ces deux voiries permettront d'endiguer le trafic sur Chapet et fluidifier celui-ci aux heures de pointe.

Lors de l'élaboration du projet du Mitan, une étude de trafic a été menée en corrélation en 2011, et a permis de montrer que le trafic au sein de Chapet ne serait pas amplifié ou aggravé. Cette étude portait sur une augmentation de plus de 300 logements. Aujourd'hui, le projet a été réduit à 100 logements : l'augmentation du nombre de voitures ne va pas impacter négativement le trafic routier dans Chapet. De plus, l'ensemble des voiries seront dimensionnées, afin d'accueillir cette augmentation de population et de voitures. De plus, l'accroche avec la trame viaire existante sera étudiée.

Dans son SDRIF, la Région requiert la construction de logements pour accueillir les Franciliens. Chapet comme de nombreuses autres communes est impliquée dans cette politique (certes très louable). Au Département à prendre sa part et sa responsabilité par la construction des infrastructures routières pour « drainer » l'augmentation du flux routier. A la Région également de prévoir les moyens de transport pour satisfaire les besoins en déplacement des Franciliens et ceci jusqu'aux petites communes isolées.

C'est un des thèmes majeurs qui est ressorti des réunions publiques organisés avec les habitants de GPS&O. Chapet confirme cette demande.

- Question n°2 du commissaire-enquêteur

Route de Brezolles quelques terrains sont visuellement plutôt rattachés au village surtout grâce à un rideau d'arbres et un mur. Les champs sont exploités mais gratuitement. Serait-il envisageable de rendre constructibles ces terrains ?

Le PLU de Chapet est conforme aux lois ALUR et Grenelle en vigueur, poussant les documents d'urbanisme à protéger les espaces naturels et agricoles, afin d'endiguer l'étalement urbain. Les terrains route de Brezolles ne sont plus inclus dans le périmètre de projet du Mitan. Même s'ils se trouvent dans le périmètre de l'OIN et de la ZAD, ils ne vont pas évoluer dans un avenir proche. C'est pourquoi il a été décidé de les maintenir en zone agricole.

Courrier de l'EPAMSA



Mairie de Chapet
Monsieur Laurent Dane
Place de la Mairie
78130 Chapet

Mantes-la-Jolie le 26/09/17

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet : Enquête publique de Chapet – Évolutions demandées par l'EPAMSA.
Réf : XH/DC/CT /17-320

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

L'Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) est maître d'ouvrage de l'opération du Mitan située sur la commune de Chapet. L'EPAMSA travaille, en partenariat étroit avec la Commune et la Communauté Urbaine, à l'élaboration d'un projet partagé.

La procédure de révision du POS de Chapet a permis, en Novembre 2016, d'arrêter un projet de PLU. La Ville de Chapet, la Communauté Urbaine et l'EPAMSA ont souhaité intégrer un périmètre de gel (Article L.151-41 du code de l'urbanisme) pour se laisser le temps de développer le projet urbain.

Depuis la rédaction des règles du PLU de Chapet, un projet du Mitan affiné et concerté a pu émerger. C'est à ce titre, Monsieur le Commissaire Enquêteur, que nous souhaitons aujourd'hui que le périmètre d'attente, énoncé dans l'article 1 du règlement 1AU et au sein de l'OAP du secteur du Mitan, soit levé afin que le projet, suffisamment abouti, puisse être opérationnel.

De même, un nouveau plan de zonage (voir pièce-jointe n°1) est proposé pour le secteur de projet et, dorénavant, la répartition sera la suivante :

- o 3Ha environ seront réservés à la zone AU,
- o 2Ha environ seront réservés à la zone N,
- o 10Ha environ seront réservés à la zone A.

Du fait de la réduction de la zone AU, et aux vues des avancées récentes, l'OAP portant sur le secteur du Mitan doit être modifiée.

1 rue de Champagne, 78200 Mantès-la-Jolie
Tél. : 01 39 29 21 21 • Fax : 01 39 29 21 57
RCS Versailles • SIREN n° 410 638 100



Ainsi, pour la nouvelle OAP, nous proposons les modifications suivantes :

- La création d'un nouveau schéma donnant les grandes orientations du projet, schéma qui pourra s'appuyer sur le plan d'aménagement joint (voir pièce-jointe n°2).
- La création de deux sous-secteurs (voir pièce-jointe n°3) : « a » et « b » différant uniquement de par leur hauteur.
 - o Ainsi, pour le secteur « a », la hauteur maximale se calcule entre l'égout du toit ou l'acrotère de la construction et le terrain naturel situé au droit de celui-ci. Elle ne pourra pas dépasser 12 mètres.
 - o Alors que pour le secteur « b », la hauteur maximale se calcule entre le faitage de la construction et le terrain naturel situé au droit de celui-ci. Elle ne pourra pas dépasser 9 mètres.
- Nous souhaiterions pouvoir modifier la partie « Espaces bâtis et équipements – Programme de construction » et indiquer uniquement : « Le programme de constructions devra respecter une forme urbaine relativement dense. Les formes urbaines mises en œuvre devront tendre vers une densité moyenne de 35 logements à l'hectare (SDRIF 2030). Cela se traduit par des constructions allant du lot libre aux petits habitats collectifs. Pour assurer la diversité de l'offre en logements, il faut atteindre un objectif d'environ 30% de logements locatifs sociaux. La présente OAP propose un périmètre d'environ 3ha, et il est attendu que le projet propose l'implantation d'environ 100 logements. »
- Le reste des paragraphes resterait inchangé.

Enfin, nous souhaiterions pouvoir apporter les modifications suivantes au règlement de la zone 1AU (Titre III - Chapitre 1) :

- **Article 1AU 7 :** implantation des constructions par rapport aux limites séparatives.
Les constructions doivent être implantées en limite séparatives ou en retrait d'au moins 1 mètre.

Nous souhaiterions pouvoir ajouter :

Les constructions annexes, non affectées à l'habitation ou à l'activité, pourront être implantées en limite séparative ou être éloignées de la limite séparative d'une distance d'au moins un mètre.

- **Article 1AU 10 :** hauteur maximale des constructions.

Ajouter que : Les hauteurs sont réglementées dans l'OAP.

Nous souhaiterions également modifier l'écriture de cet article et proposer la disposition suivante :

1 rue de Champagne, 78200 Mantès-la-Jolie
Tél. : 01 39 29 21 21 • Fax : 01 39 29 21 57
RCS Versailles • SIREN n° 410 638 100



La hauteur maximale se calcule entre l'égout du toit ou l'acrotère de la construction et le terrain naturel situé au droit de celui-ci.

Elle ne pourra pas dépasser 12 mètres.

Les constructions annexes, non affectées à l'habitation ou à l'activité, ne devront pas dépasser une hauteur totale de 3,50 m.

• **Article 1AU 12 : stationnement.**

12.2- Normes de stationnement : nous proposons une nouvelle rédaction pour l'article sur les véhicules motorisés :

- 1 place par tranche de 70m² de SDP avec un minimum d'une place par logement.
- 3 places maximum par logement.

• **Article 1AU 15 : obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales.**

Nous proposons d'ajouter la mention suivante (soulignée) :

En cas de capteurs solaires,

Nous vous remercions par avance de l'intérêt que vous voudrez bien porter à notre requête.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations les plus distinguées.

Xavier Hemeury

Directeur Général

1 rue de Champagne, 78200 Mantes-la-Jolie
Tél. : 01 39 29 21 21 • Fax : 01 39 29 21 57
RCS Versailles • SIREN n° 410 638 100



Pièce-jointe 1 : proposition d'un plan de zonage.



1 rue de Champagne, 78200 Mantes-la-Jolie
Tél. : 01 39 29 21 21 • Fax : 01 39 29 21 57
RCS Versailles • SIREN n° 410 638 100



Pièce-jointe 2 : plan de principe d'aménagement de la zone.



1 rue de Champagne, 78200 Mantes-la-Jolie
Tél. : 01 39 29 21 21 • Fax : 01 39 29 21 57
RCS Versailles • SIREN n° 410 638 100



Pièce-jointe 3 : proposition de création de deux secteurs dans l'OAP : « a » et « b ».



1 rue de Champagne, 78200 Mantes-la-Jolie
Tél. : 01 39 29 21 21 • Fax : 01 39 29 21 57
RCS Versailles • SIREN n° 410 638 100

Pétition des habitants de la Grande Rue

J'ai choisi de mettre en annexe cette pétition car elle rassemble un nombre significatif de personnes et résume bien les problèmes rencontrés dans la grande rue de Chapet

Chapet, le 8 octobre 2017.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Suite à l'enquête publique en cours concernant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme (PLU), nous saisissons l'opportunité de vous exposer les problématiques récurrentes des riverains de la Grande Rue (portion du N° 11 au N° 53).

Toutefois, avant de les lister, il nous semble important de relever des informations nous concernant issues du **Tome 1 du PLU « Etat Initial de l'environnement et Cadrage Socio-économique »**

HISTORIQUE
Chapet est doté d'« **un patrimoine bâti historique et remarquable** ». « Il est important de noter que le bâti ancien rattaché à une activité agricole a souvent été réhabilité ». « Chapet est un « village-rue » qui

s'est développé le long de son axe historique principal, la Grande Rue, le reliant au reste du territoire d'Est en Ouest ».

AXES ROUTIER & FERROVIAIRE
Parmi les facteurs de risques, il a été relevé que « *le territoire est concerné par la présence d'une infrastructure routière supportant un important trafic* ». Cet axe assure à Chapet « *une desserte routière intime à l'échelle de la commune mais qui se relie directement à un axe régional important* ». « Chapet dispose d'un accès direct [à l'A13], axe majeur de la région. [Ainsi que] la D144 et D43 permettant (...) de se déplacer sur le territoire à une échelle plus fine ».

LES PROBLÉMATIQUES DES RIVERAINS DE LA GRANDE RUE (DU N° 11 AU N° 53)

Nous sommes en accord avec ce constat. Nous souhaitons partager avec vous les conséquences sur notre quotidien en 3 points :

DÉGRADATIONS DU BÂTI ANCIEN
Les maisons sont anciennes, sans fondations pour la plupart.
Le trafic routier génère des vibrations allant jusqu'à faire trembler celles-ci et les fissurer.
NB : la campagne de comptage du département des Yvelines menée

en mai 2016 indique les chiffres suivants en moyenne par jour : 2271 véhicules sur cette portion de Grande Rue, sens de sortie de bourg + 29 poids lourds

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
Les véhicules empruntant cette voie adoptent une conduite dangereuse pour les riverains :
les panneaux Stop sont régulièrement grillés. La vitesse est excessive (souvent supérieure à 50 km/h). Si par malheur nous intervenons

« *Une accessibilité par les transports en commun [est] à développer* » : « *la gare des Mureaux, à proximité de Chapet, sera connectée à EOLE. Par conséquent, le territoire de la commune se retrouve bénéficiaire de ce projet, qui renforcera son attractivité résidentielle.* »
De plus, Chapet est desservi par un réseau de bus local, assurant plusieurs passages matin et soir. Dont certains passent par la Grande Rue.

STATIONNEMENT
La mairie a bien noté le déficit en places de stationnement.
« *Stationnement non-réglémenté* » : « *Ce phénomène reste rare durant la journée. Il se manifeste le soir, suivant les déplacements pendulaires des habitants* ».

pour demander aux conducteurs de réduire leur vitesse, nous nous faisons souvent insultés (toutes catégories sociales confondues) voire foncer dessus. Il nous est difficile de sortir nos véhicules prudemment de nos garages afin d'éviter une collision. Beaucoup d'enfants résident dans la Grande Rue : elle devient un véritable danger au quotidien car inadaptée au déplacement piétonnier. Ceci afin de gagner quelques secondes pour entrer sur l'A13.

NB : la gendarmerie nous a clairement dit que porter plainte ne servait à rien face aux incivilités routières et verbales. Nous nous retrouvons impuissants et démunis.
De plus, la rue est trop étroite : elle ne peut avoir de chicanes ou ralentisseurs pour atténuer la vitesse. La fin de la portion (dans le sens de circulation) est encore plus étroite

pour être dotée de trottoirs avec une largeur convenable. Puis, lorsque les bus traversent la Grande Rue, certains doivent contourner la 1^{ère} bâtisse afin d'entrer dans notre rue. La largeur actuelle étant insuffisante, les bus empiètent sur le trottoir et frôlent le bâti.

PROJECTION DANS LES ANNÉES À VENIR

A l'heure actuelle, la Grande Rue n'est donc plus adaptée à ses fonctions (axe traversant, stationnement, sécurité piétons).

A TERME
• Qu'en sera t-il lorsque les logements prévus dans les « **dents creuses** » verront le jour, dont une dizaine près de l'Eglise (l'accès se fait par la Grande Rue) ? (Selon l'étude du PLU en Tome 2, les « dents creuses » représentent entre 35 et 40 nouveaux logements dans le bourg actuel)
• Qu'en sera t-il lorsque le quartier

résidentiel du **Mitan** sortira de terre ? (Environ 100 logements)
=> les camions de chantiers passeront par la Grande Rue, ce qui est ingérable
• Qu'en sera t-il lorsque l'offre de transport en commun se développera ? (Station Ecole à la Gare des Mureaux entre autre)
• Qu'en sera t-il lorsque les résidences en cours et à venir des communes voisines seront livrées ?

Il en va de la responsabilité des collectivités de prendre en compte

AU QUOTIDIEN, NOTRE SITUATION DEVIENT URGENTE

C'est la raison pour laquelle nous proposons ces pistes :

• **Réalisation du Barreau de Chapet présent dans le PLU des Mureaux** : il s'agit d'un contournement de Chapet depuis la forêt de Verneuil jusqu'à la proximité de l'accès à l'A13.
Objectif : dévier les véhicules transitant par Chapet pour un accès direct à l'A13 (Pour rappel : 2271 véhicules sur cette portion de Grande Rue / 29 poids lourds);

• **Améliorer la gestion des lignes de bus** par des axes ou types de véhicules plus appropriés à l'intérieur de Chapet : cette portion de Grande Rue n'est pas doté d'arrêt de bus. Il s'agit uniquement d'un lieu de passage.
Objectif : Adapter la desserte des transports en commun à notre village, en particulier à notre portion de Grande Rue

• **Piétonnisation de la Grande Rue** avec accès motorisé réservé aux riverains.

STATIONNEMENT
Il y a un vrai déficit de places de stationnement, malgré la présence du parking panoramique.
Les riverains sont forcés de se garer sur la chaussée de la rue.
Ce qui dégrade encore plus la qualité de déplacement, tant piéton que motorisé.

ce constat, les interrogations et les conséquences qui en découlent.

Nous avons bien noté que le scénario retenu dans le **Tome 2 du PLU « Justifications du Projet, Incidences sur l'Environnement, et Indicateurs de suivi »** va dans **notre sens** :
« *Repenser ces espaces publics afin de valoriser le patrimoine bâti et paysager, et les lier avec les équipements publics et espaces de loisirs grâce à des modes de déplacements doux* ».

Objectif : sécuriser les déplacements piétons, protéger le bâti ancien et gérer le stationnement résidentiel.

Nous sommes à votre disposition pour échanger sur le sujet et créer un groupe de travail, dans le but de trouver des solutions à nos problèmes quotidiens et atteindre les objectifs fixés dans le PLU.

Bien cordialement.

SIGNATAIRES

Mr et Mme Stéphane Grasset	15 Grande Rue
Mr et Mme Johann Giraud	17 Grande Rue
Mr Guédon et Mme Le Borgne	18 Grande Rue
Mr et Mme Hervé Dumartin	20 Grande Rue
Mr Dias et Mme Burgot	21 Grande Rue
Mr et Mme Pascal Cazin	22 Grande Rue
Mr Gérard Rouault	22 Grande Rue
Mr Galdéano et Mme Masson	23 Grande Rue
Mr et Mme de Laurens	25 Grande Rue
Mr et Mme Fredon	32 Grande Rue
Mme Joëlle Levoyer	35 Grande Rue
Mr et Mme Mathieu Leclercq	36 Grande Rue
Mr et Mme Sébastien Légravérend	41 Grande Rue
Mr Horvat & Mme Gaudras	47 Grande Rue
Mr et Mme Georges Lechêne	53 Grande Rue
Mr Alain Marchais	65 Grande Rue

ANNEXE 1

MR & MME GIRAUD - 17 Grande Rue

Nous sommes une famille avec 2 enfants : 8 ans et un bébé de 10 mois.

Au vu de l'étroitesse de la rue, des trottoirs et de la circulation, il m'est impossible de marcher ou faire rouler une poussette en sécurité.

Lorsque je suis sur la chaussée avec eux, les voitures et les camions daignent rarement ralentir ou prendre suffisamment large (voire c'est impossible au vu de leur largeur).

Quotidiennement, je fais l'effort de garer ma voiture à l'intérieur de mon terrain :

le trafic et les camions compliquent les manœuvres et les rendent dangereuses.

La chaussée est dégradée (les pavés sont apparents - à la place du goudron-).

Un entrepreneur nous a expliqué que, en plus de l'humidité ambiante, le sel projeté sur la chaussée pour prévenir le gel durant l'hiver s'infiltre via les pavés dans la pierre et fragilise le sous-bassement.

De même, nous avons remarqué que le dessous de notre fenêtre est fissuré.

Rappelons que le sol est calcaire et en pente.

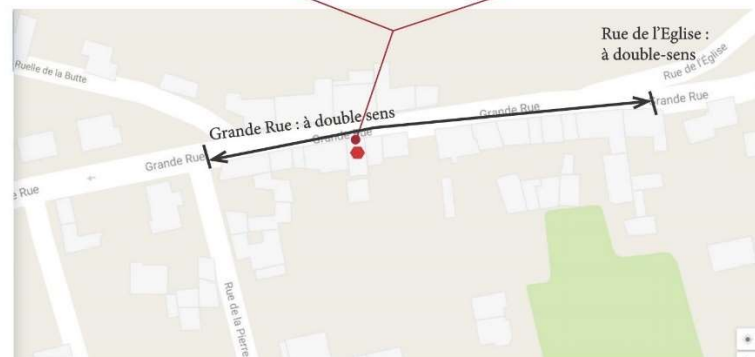
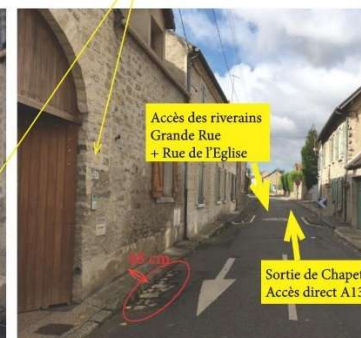
Cette portion de Grande Rue est construite sur des cavités, à flanc de pente.

Le trafic routier, augmenté par les poids lourds, fragilise dangereusement le bâti ancien.

NB : le comptage des véhicules n'intègre pas les véhicules qui accèdent à la Grande Rue en direction du parking panoramique et de l'Eglise



17 Grande Rue



Exemples de trafic quotidien de poids-lourd, camions de chantier sur la portion à double sens, devant chez-nous.
Je vous laisse imaginer une poussette et des enfants au milieu de cela.



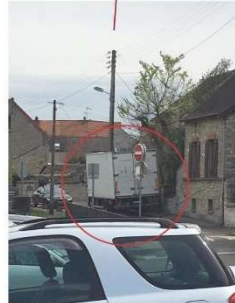
Entrée piéton
+ véhicule
de mon domicile



Pour éviter de frôler le bâti, les
camions se déportent : les files
deviennent trop étroites



Depuis le parking
panoramique



Camion à contre-sens avec présence
d'un panneau sens interdit,
régulièrement non-respecté

ANNEXE 2

MR & MME LECLERCQ - 36 Grande Rue

Nous habitons au 36 Grande Rue.
Comme toutes les maisons de cette rue, la nôtre
est construite au-dessus d'anciennes carrières.
Le trafic routier + les camions de marchandises,
poids-lourds et autres bus accélèrent la vétusté
naturelle des maisons.
Les bâtisses de la Grande Rue ont quasi toutes +
d'1 siècle. Ce sont des constructions solides.

Des fissures sont apparues il y a environ 5 ans.
> 1 sur la façade au niveau de la fenêtre de la
cuisine. Celle-ci apparaît également à l'intérieur et
se répand sur les carreaux de carrelage.

Le lien avec le trafic qui s'est intensifié ces
dernières années est évident.



Façade -
Fenêtre Cuisine



Intérieur -
Fenêtre Cuisine



Intérieur
Carrelage Cuisine



Intérieur - Prolongement
Fenêtre Cuisine



ANNEXE 3

MR HORVAT & MME GAUDRAS - 47 Grande Rue

Dégradations au passage des poids lourds,
fissures, tremblements de la maison et
dernièrement les gouttières très abîmées.
Notre souhait est que la Grande Rue devienne
piétonne car la circulation devient impossible entre
voitures, cars et poids-lourds.
Il est difficile de sortir de chez soi surtout aux
heures de pointe sans se faire insulter.

ANNEXE 4
MR & MME LECHÊNE - 53 Grande Rue

Circulation inverse des vélos, skates, patinettes, etc...
sur la Grande Rue contre les voitures descendentes
tout à gauche donc risques d'accidents.
Voitures sur trottoirs : où passent les piétons,
poussettes et fauteuils roulants (Mr Fonseca).
Plus de 3,5 t en nombre et sur les trottoirs : vibrations
intenses dans les maisons.

Courrier de l'association Préserver Chapet

J'ai choisi de mettre en annexe le courrier de cette association qui regroupe un nombre significatif de chapetois qui s'oppose fermement à l'OAP du Mitau, mais n'est pas opposée à une augmentation de la population de Chapet.

A : Monsieur le Commissaire-Enquêteur Monsieur Dané

DE: Association " Préserver Chapet " son Président Monsieur A.Taloni

CONCERNE : Enquête Publique sur le PLU de CHAPET

Monsieur,

Après avoir lu attentivement le nouveau PLU de Chapet, objet de notre entrevue, je vous informe de la position de notre Association, représentant 114 foyers fiscaux comme adhérents formels et environ 140/150 foyers fiscaux incluant les sympathisants à notre démarche.

Le thème principal de notre désaccord total est que CHAPET, par ses caractéristiques, n'est pas destiné à connaître un développement significatif de sa population si aucun projet sérieux et rapide de contournement n'est envisagé.

La commune de Chapet doit être considérée comme une zone rurale, disposant de circuits de circulation totalement inappropriés par rapport à une éventuelle progression de 140/145 logements supplémentaires (100 logements /Projet du Mitan+ env 40 " dents creuses " intramuros) par rapport aux 430 logements existants, soit une progression de plus de 33 % à l'horizon 2030.

Plus de 2500 véhicules par jour transitent principalement vers l'A13 et son entrée en bas de Chapet, ce qui est déjà inacceptable compte tenu de l'étroitesse des rues de transit, auxquels vont s'ajouter les véhicules liés aux nouvelles constructions, et très probablement ceux qui transiteront par la future déviation de la RD 154.

A cela s'ajoutent les points suivants de désaccord total et notre opposition :

1/ Chapet, compte tenu de son manque de liaisons fréquentes des transports en commun avec les gares avoisinantes (Les Mureaux/Verneuil-Vernouillet) et d'une voirie inadaptée à leur circulation n'a pas vocation à accueillir des logements dits « sociaux ».

Compte tenu du nombre d'habitants actuels, la loi SRU ne s'applique pas non plus, et selon les dernières directives gouvernementales, les densifications doivent se faire dans les communes disposant de moyens de transports en commun hautement significatifs (trains, autocars notamment)

2/ Le projet dit " du Mitan " est trop important par rapport à la taille même du village actuel, de sa configuration et de son décentrage par rapport à l'Ecole notamment.

Outre le fait qu'aucune indication n'a été clairement explicitée pour ce qui concerne le trajet des engins de chantier à venir, les dimensions des rues et routes actuelles ne permettent pas une telle augmentation en nombre.

Notre avis est donc DEFAVORABLE pour la construction prévue d'une centaine de logements neufs sur cette zone.

Nous proposons de limiter à 50/60 constructions nouvelles, dans le style des maisons individuelles existantes (pas d'immeubles ou de logements groupés sans terrain).

Cela s'ajoutera aux 40/45 constructions nouvelles intramuros, ce qui conduit à l'horizon 2030 à une centaine de logements neufs sur une quinzaine d'années.

Ceci correspond plus ou moins au taux de progression annuel des constructions depuis une vingtaine d'années.

Le but principal étant (comme l'indique le PADD) de ne pas dépasser les 1500 habitants à l'horizon 2030.

3/ Nous demandons aussi à ce que les caractéristiques actuelles de Chapet soient maintenues, c'est à dire, un village rural et tranquille.

Tout comme leurs prédécesseurs, de nombreux nouveaux habitants viennent à Chapet uniquement pour cela.

4/ Enfin, la proximité d'une zone de non-droit dédiée aux gens du voyage sédentarisés compliquera fortement la vente et l'installation des personnes pouvant être intéressées par les constructions du Mitan.

EN CONCLUSION, notre Association émet un AVIS TRES DEFAVORABLE au contenu du PLU tel que présenté, et s'y opposera par tous les moyens légaux mis à sa disposition, sauf si un accord négocié est possible.

Nous demandons, en outre, que la Mairie puisse effectuer une consultation de la population par référendum " pour ou contre " le projet actuel du PLU.

Fait à Chapet le 5 octobre 2017