

Châtillon, Le 24 janvier 2025

**PROCÈS-VERBAL
DU CONSEIL DE QUARTIER DIVISION LECLERC-LES SABLONS
Jeudi 23 janvier 2025 à 19h30**

L'AN DEUX MILLE VINGT-CINQ LE VINGT-TROIS JANVIER À DIX-NEUF HEURES TRENTE MINUTES, les membres composant le conseil quartier Division Leclerc-les Sablons de la commune de Châtillon (92320) se sont réunis au nombre de treize et en présence du public, à l'école élémentaire des Sablons, sous la présidence de Mme DORFIAC Élodie, Adjointe à la Maire de la commune de Châtillon (92320), à la suite de la convocation qui leur a été adressée, le **13 janvier 2025**.

Présents :

Mme DORFIAC Élodie, co-présidente, 1^{ère} Adjointe à la Maire de la commune de Châtillon (92320),
M. LAGALLE Maxence, co-président,
Mme BABONNEAU Carine, M. BRÉCARD Éric, Mme DON Dominique, Mme ÉPINETTE Nathalie, M. FAYE David, M. GAY Jean-Michel, Mme HAVARD Sandrine, Mme LAFITTE Marie, M. MYSLIWICE François, M. RAABON Matthieu, Mme RAYROLE Béatrice,
Lesquels formant la majorité des membres plus un, peuvent délibérer valablement en exécution de l'article 5.5 du règlement intérieur des conseils de quartier de la commune de Châtillon (92320).

Ainsi que :

M. MOUTON Christophe, Adjoint à la Maire de la commune de Châtillon (92320), Conseils de quartier, démocratie locale, laïcité et valeurs républicaines, anciens combattants et cérémonies patriotiques
M. Julien PFEIFFER'OVA, directeur de cabinet de Madame la Maire
M. HANAFI Akram, directeur de la relation avec la population, de la vie associative et de la démocratie locale.

Invités :

La directrice de la prévention et de la tranquillité publique.
Le chef de service de la Police Municipale.
Mme Julie ABADIE, responsable du service exploitation et gestion des déchets urbains à Vallée Sud Grand Paris
Trois représentants de la RATP : M. David LECOURT, responsable territorial du groupe RATP pour le territoire de VSGP ; M. Fabien QUENTIN, chef de projet en charge des travaux de transition énergétique du centre bus de Fontenay-aux-Roses ; M. Johann SEIGNEURIN, Responsable Développement d'Offre de Centre Bus de Seine Rive Gauche.

Absents excusés : M. PAULIAN Jean-Philippe, Mme WIDLOECHER Lorraine, M. DORSO André

Absents :

❖ Déroulé de la séance

- 1- Approbation du procès-verbal de la séance du 03 octobre 2024
- 2- Intervention des représentants de la RATP sur le centre-bus
- 3- Présentation, par le territoire Vallée Sud Grand Paris, de la collecte des déchets et des bonnes pratiques
- 4- Temps d'échanges avec les conseillers
 - Échanges avec la Police Municipale
 - Réponses aux questions remontées par les conseillers
 - Points divers
- 5- Temps d'échanges avec le public
- 6- Date du prochain conseil de quartier

❖ Présentation des membres du conseil

Mme DORFIAC 1ère adjointe et co-présidente de ce conseil de quartier salue l'assemblée. Les règles de bon fonctionnement des réunions sont rappelées : celles-ci reposent sur la participation active de tous, dans un esprit de respect mutuel, sans distinction entre les conseillers.

L'objectif est de s'exprimer sincèrement, de construire ensemble en recherchant toujours l'intérêt général.

❖ Introduction sur le déroulement de la réunion par Mme DORFIAC :

Mme DORFIAC propose le déroulement suivant :

- Intervention des représentants de la RATP sur le centre-bus
- Présentation par le territoire Vallée Sud Grand Paris sur la collecte des déchets et bonnes pratiques
- Temps d'échanges avec les conseillers
 - Échanges avec la Police Municipale
 - Réponses aux questions remontées par les conseillers
 - Points divers
- Temps d'échanges avec le public
- Date du prochain conseil de quartier

1- Approbation du procès-verbal de la séance du 03 octobre 2024

Mme DORFIAC indique que le procès-verbal du 03 octobre a été transmis par mail.

Il est consultable en ligne sur le site de la ville.

Aucune observation n'est formulée, aucune abstention. Le vote est unanime et le procès-verbal est validé.

2- Intervention de la RATP :

Il y a eu des échanges en amont entre la municipalité et les représentants de la RATP afin de pouvoir informer sur le projet de transformation du centre bus et d'une manière générale, la circulation des bus sur l'avenue de la Division Leclerc.

M. David LECOURT se présente, il est responsable territorial du groupe RATP pour le territoire de VSGP. À ce titre, il est en lien avec les collectivités du territoire et en particulier avec la ville de Châtillon. Il traite toutes les questions en rapport avec le groupe RATP, le métro, les bus, etc...

M. Fabien QUENTIN, chef de projet en charge des travaux de transition énergétique du centre bus de Fontenay-aux-Roses

M. Johann SEIGNEURIN, Responsable Développement d'Offre de Centre Bus de Seine Rive Gauche qui inclut les sites de Fontenay-aux-Roses et Malakoff.

M. David LECOURT indique que le centre bus est un bâtiment assez imposant qui vient de terminer sa phase de transformation. Il a demandé à M. Fabien QUENTIN de faire un point sur ce projet qui en est à l'étape de livraison. Les usagers devraient voir un changement au niveau des bus qui circuleront puisqu'ils seront au biométhane.

M. Fabien QUENTIN commence sa présentation :

Fontenay-aux-Roses fait partie d'un programme appelé « bus 2025 » qui a pour but de passer toute la flotte de bus au biogaz ou à l'électrique.

La RATP possède 25 centres bus.

Il explique que :

- Les bus électriques seront dans Paris intramuros en raison de l'autonomie des bus électriques qui est de 250-260 km
- Les bus en périphérie comme Fontenay-aux-Roses peuvent aller jusqu'à 350-400 km par jour.
- L'autonomie d'un bus électrique n'étant pas assez importante, il a été décidé par IDFM (Ile-de-France Mobilités) de passer le centre bus de Fontenay-aux-Roses au biométhane
- Les travaux sont financés par IDFM et l'Europe et c'est la RATP qui a réalisé les travaux.

À Fontenay-aux-Roses, il y a environ 230 bus qui sont actuellement hybride-gasoil. À termes, il est prévu de passer la totalité de la flotte au biométhane.

Environ 850 personnes travaillent sur le site.

Le centre bus est situé sur la commune de Fontenay-aux-Roses mais juste à côté de Châtillon et de Clamart au niveau de la division Leclerc. Il est donc situé dans un milieu dense, très urbanisé.

Des bornes de charge rapide au biométhane vont être implantées afin de recharger un bus en 3-4 minutes environ.

Une canalisation de gaz passe en toiture et est raccordée à une station de compression au niveau de la rue de la redoute.

Le centre bus a également été mis aux normes avec :

- l'installation de luminaires LED,
- le flochage de l'ensemble du centre,
- la récupération des eaux de toiture mises dans des bassins pour alimenter la machine à laver les bus.

M. Fabien QUENTIN précise que techniquement le centre bus est alimenté par du gaz de ville du réseau GRDF. Il y a une station de compression permettant de comprimer le gaz qui va au poste de distribution pour pouvoir charger ensuite les bus en charge rapide (3-4 minutes). Il est à noter que sur certains sites, il y a une charge lente similaire à l'électrique de 5-6 heures. Cependant, à Fontenay-aux-Roses, il a été décidé de faire uniquement de la charge rapide.

M. QUENTIN indique que rue de La Redoute, un bassin de rétention des eaux pluviales et des eaux d'extinction incendie se trouvent sous la station de compression, c'est-à-dire qu'en cas d'incendie, les pompiers vont arroser le centre bus. Toute cette eau reste sur le site, il n'est pas possible de la rejeter dans le réseau de la ville. Elle est alors mise dans un bassin de rétention des eaux en attendant qu'elle soit pompée si nécessaire, par les pompiers.

Ensuite, au-dessus, on trouve les équipements de gaz de stations de compression et de bouteilles de gaz. Le tout est entouré de murs coupe-feu sur toute la périphérie. Il est précisé l'absence de toit afin que tout soit à l'air libre, c'est-à-dire qu'en cas d'incident, le gaz peut s'échapper. M. QUENTIN explique que les compresseurs sont dans des gros conteneurs sécurisés. Le site possède donc une détection incendie, une détection gaz, tout est très réglementé.

Les agents de la RATP ont l'habitude de travailler avec des bus au gaz depuis 1999. Plusieurs centres ont déjà réalisé ces travaux, et possèdent déjà des bus au gaz comme à Paris ou dans les alentours.

En termes d'actualité sur le projet, M. QUENTIN souligne qu'il a commencé en 2020 par des études, les marchés ont été signés en 2022 et, le permis de construire a été signé en juillet 2022. Un dossier d'autorisation a été déposé en mars 2022 et les travaux ont débuté en novembre 2022. Les travaux sont terminés depuis juin 2024 et la RATP attend l'arrivée des bus. En attendant la réception des autorisations ICPE et de l'arrêté préfectoral, la station a été mise en attente entre juin 2024 et janvier 2025.

Puisque tous les documents ont été reçus, les derniers réglages sont réalisés ainsi que le démarrage de la station de compression. Les premiers bus au gaz vont circuler dans la commune de Châtillon d'ici la semaine prochaine.

En termes de communication, les riverains du centre bus ont pu recevoir plusieurs courriers. Il avait été mis en place un chargé de proximité. Plusieurs présentations ont été faites ainsi qu'une présentation du projet lors de la journée du patrimoine en 2022.

Enfin, M. QUENTIN indique qu'une enquête publique a été effectuée du 1^{er} juillet au 2 août 2024 : aucune remarque et aucune question n'ont été remontées.

Questions et remarques des conseillers de quartier :

- Une conseillère de quartier présente ses remarques : elle précise qu'elle est directement impactée car elle habite à côté du centre bus avec une exposition aux bruits et à la pollution. Les nuisances sonores sont le bruit des bus qui circulent sur l'avenue de la Division Leclerc que ce soit la nuit et la journée. Elle constate une amplification depuis 6 mois environ, surtout la nuit et entre 5H et 7H du matin avec une quinzaine de bus qui passent, à vide, pour rentrer (bus de nuit) ou partir du centre bus. Elle indique également que les mêmes phénomènes sont observés le week-end, ce qui l'empêche de se reposer correctement.

- M. SEIGNEURIN fait préciser afin de savoir si les nuisances sonores sont dues au bruit des moteurs. Il indique que les bus amplifient ces nuisances en raison du feu tricolore induisant forcément une reprise d'accélération.

Il explique qu'un bus mesure 12 m de long et 2m50 de large et pèse 19 tonnes, qu'au centre bus de Fontenay, il y a 15 lignes avec du matériel standard. Il n'y aura pas d'évolution de matériel de plus grande taille, par contre, il va y avoir des lignes avec des bus de gabarit plus petit, 10m de long et 2m30 de large. Il précise que la RATP est un exploitant, c'est-à-dire qu'il a un donneur d'ordre, Ile-de-France Mobilités, qui est son autorité organisatrice et qui décide du dessin des lignes, de l'implantation des points d'arrêt et de la politique tarifaire. C'est Mme Valérie Péresse qui préside Ile-de-

France Mobilités. Il invite d'ailleurs toutes et tous à venir aux journées du patrimoine afin de découvrir les matériels, les infrastructures, tous les métiers, de rencontrer les responsables de lignes puisque chaque ligne a un responsable d'environ 40 à 60 agents conducteurs sous ses ordres.

Pour répondre à la question sur le bruit : il faut savoir que les bus répondent à des normes européennes. Ceci n'empêche pas effectivement un certain volume sonore. Cependant, les bus au GNV (gaz naturel pour véhicules), sont beaucoup moins bruyants et beaucoup moins polluants. Cela va probablement apporter un vrai changement au quotidien quant aux nuisances sonores et à la pollution.

Pour ce qui est de la vitesse, dévaler une pente à vélo à 30 km/h ne donne pas la même sensation que dévaler une pente en bus à 30 km/h. Le rapport volume/poids est toujours impressionnant. Il rappelle que les bus sont également « tarés » ce qui signifie que leur vitesse est limitée à 50 km/h. Il n'est pas possible de rouler plus vite avec un bus urbain. Il s'agit d'un principe de précaution que la RATP applique. Il souligne que la proportion d'accidents graves avec des bus est infime. La RATP a la sécurité comme souci premier dans la réalisation de sa mission de service public. Il rappelle qu'en cas d'agression d'un chauffeur de bus, la peine pour l'agresseur est multipliée par 2, mais qu'en cas de faute du conducteur de bus, sa peine aussi est multipliée par 2. La RATP est très rigoureuse avec les dysfonctionnements, elle n'hésite pas à sanctionner les conducteurs de bus.

Il espère que, dans le quotidien, la conseillère de quartier va trouver de l'amélioration. Les bus vont être livrés en concertation avec la responsable exploitation et maintenance, Crystal LANGLOIS. Il a été décidé que ce serait la ligne 394 qui en bénéficierait en premier.

Pour la ligne 195, Ile-de-France Mobilités a pour objectifs de passer à des minibus c'est-à-dire des bus moins importants, moins lourds sur la chaussée et moins bruyants. Il précise également qu'il n'est pas possible d'avoir des bus électriques et des bus au gaz sur le même site pour des questions de sécurité.

Il explique que lors de la réception de nouveaux matériels, il y a une période de déverminage des bus, c'est une procédure permettant de tester les éléments d'un système avant d'entrer en service et de faire les réglages nécessaires. Les lignes 394 et 189 seront dotés des nouveaux bus pour les tester en conditions réelles.

- La conseillère de quartier reprend la parole pour indiquer qu'elle a parcouru le plan antibruit de la région île-de-France. Il y est écrit que le gain en décibel d'un bus électrique est de 9 décibels, contrairement à un bus au gaz qui est de 3 décibels. Il y a beaucoup moins de bruit avec un bus électrique qu'avec un bus au gaz par exemple. Elle préférerait donc avoir des bus électriques que des bus au gaz.
 - Un représentant de la RATP indique qu'il s'agit d'une question d'autonomie des lignes de banlieue. De plus, un bus circule toute la journée de 5h du matin à 1h du matin, avec plusieurs conducteurs qui se relaient. Un bus fait donc plus de kilomètres sur les centres bus de banlieue que les centres bus parisiens en moyenne.
 - M. PFEIFFER'OVA souligne que la raison de ce choix : il s'agit de lignes de banlieue qui sont plus longues. C'est aussi un choix stratégique d'Île-De-France Mobilités. Il précise que le Conseil de quartier n'a pas la possibilité de remettre en cause une stratégie régionale. Par contre, ce qui est expliqué, c'est que, malgré tout, les bus au gaz sont mieux que les bus thermiques classiques en termes de nuisances sonores.

- M. PFEIFFER'OVA indique que les centres bus sont forcément dans des zones d'habitations pour ne pas à avoir à faire des kilomètres avant de commencer le travail. Par contre, il est possible de faire remonter auprès des agents de la RATP le fait qu'ils fassent des efforts, qu'il y ait des améliorations et que les bus à vide, quand ils rentrent, ne passent pas par l'avenue de la Division Leclerc mais par la départementale.
 - Un conseiller de quartier explique qu'une diminution de 3 décibels signifie que le bruit est divisé par deux, c'est logarithmique donc un bus au gaz naturel fait deux fois moins de bruit qu'un bus diesel.
 - M. PFEIFFER'OVA explique que Châtillon est la 25e ville la plus dense sur les 38 000 communes de France. Par conséquent, si vous habitez sur l'avenue de Paris, l'avenue de Verdun, ... il y a énormément de nuisances sonores (motos, tramway, ...) et de l'autre côté, avenue de la Division Leclerc, il y a d'autres nuisances mais cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas les réduire.
 - M. SEIGNEURIN explique que chaque ligne a des consignes de ligne. Chaque conducteur en prend connaissance, il apprend le parcours dit « au pied », c'est-à-dire la consigne de sortie et d'entrée qui est fléchée. Ils peuvent cependant contredire ces parcours pour une raison de sécurité, d'exploitation, de saturation de circulation. Il souligne que les consignes sont claires, réitérées, réexpliquées et qu'ils utilisent les moyens de communication modernes, les réseaux sociaux pour être en relation avec les conducteurs.
- Un conseiller demande quel est le calendrier des travaux de la ligne 195 avec le terminus à Châtillon-Montrouge ?
- Les travaux dépendent de la société du Grand Paris et les travaux de cette ligne devraient être terminés normalement en 2027.
- Un conseiller de quartier pose une question concernant le métro ligne 13 et l'adaptation aux PMR (personnes à mobilité réduite) et UFR (usager en fauteuil roulant) ?
- M. LECOURT explique que c'est un sujet relevant de la région d'Île-De-France Mobilité. Si on parle du métro historique, le problème est que, même s'il y a une station neuve accessible, l'idée est que les usagers puissent prendre le métro et sortir où ils le souhaitent. Il ne s'agit pas seulement de mettre des ascenseurs, il faut également assurer des conditions de cheminement équivalentes et surtout une protection totale par rapport à d'éventuels aléas comme une évacuation par exemple. On parle de 20 milliards d'euros en termes de coût pour mettre en accessibilité le métro. Ile-de-France Mobilités travaille en premier sur ce qui est le plus facile à réaliser c'est-à-dire les lignes aériennes existantes. En effet, les contraintes physiques et les infrastructures sont un peu moins importantes sur ces lignes-là comme la ligne 6 du métro par exemple.
 - M. PFEIFFER'OVA précise que la RATP répond aux sollicitations de la municipalité sur l'accessibilité de la station Châtillon-Montrouge en expliquant qu'ils ne peuvent pas mettre en accessibilité uniquement Châtillon et qu'il faut rendre accessible toute la ligne. Ce à quoi la municipalité rétorque qu'il faudrait commencer par Châtillon parce qu'au bout de la ligne, les nouvelles gares sont accessibles (Stade de France par exemple). Il y a donc des personnes en situation de handicap qui peuvent monter au Stade de France mais qui se retrouvent bloquées à Châtillon.

- M. LECOURT explique qu'il faut assurer la sécurité des personnes tout au long du trajet en cas d'évacuation de train par exemple. Au niveau de la région, il y a une vraie prise de conscience, des études sont réalisées et toutes les nouvelles stations sont accessibles. De plus, il y a un problème propre à la station Châtillon-Montrouge qui est le manque de place pour l'insertion des colonnes d'ascenseur. Il est à noter que la RATP réalise les travaux d'interconnexion avec la création et l'adaptation des quais de la ligne 13 pour pouvoir accueillir les voyageurs.
Enfin, il faut savoir que 80% des lignes de bus sont accessibles.

Mme DORFIAC et l'ensemble des membres du conseil de quartier, remercient les représentants de la RATP pour leur intervention et tous ces éclaircissements.

3. Présentation des pratiques de collecte des déchets du territoire Vallée Sud Grand Paris

Mme Julie ABADIE, responsable du service exploitation et gestion des déchets urbains à Vallée Sud Grand Paris (VSGP) commence sa présentation.

Elle indique que le service est composé d'une technicienne, Florelle HIRON, qui répond à l'ensemble des demandes des incidents de collecte, et d'une ambassadrice du tri, Patricia MALAMBO, qui répond à l'ensemble des questions, des demandes de renseignements lors des commandes des bacs de collecte assurant le bon suivi notamment avec les prestataires.

1- Focus sur le déploiement des déchets alimentaires

Depuis janvier 2024, les collectivités ont l'obligation de proposer le tri et la collecte des déchets alimentaires.

L'idée est assez simple : se rendre compte lors de caractérisations des poubelles (c'est à dire ouvrir les poubelles d'ordures ménagères pour regarder ce qu'il y a à l'intérieur) que sur le territoire parisien, elles étaient composées à plus de 30% de déchets alimentaires. Puisqu'un déchet alimentaire est composé à 80% d'eau, et que les ordures ménagères sont brûlées cela revient à dire schématiquement qu'on brûlait de l'eau. C'est la raison pour laquelle le territoire a décidé de mettre en place la collecte des déchets alimentaires depuis le premier janvier. VSGP a commencé par les zones pavillonnaires, et étend progressivement cette collecte à l'ensemble du territoire.

Qu'est-ce que c'est un biodéchet ?

La définition de la loi : ce sont des déchets qui sont non dangereux, biodégradables de jardin ou de parc et dont les déchets alimentaires font partie.

Il est important de dissocier ce qu'est un déchet alimentaire d'un autre déchet qui compose les biodéchets, c'est donc une grande famille. Les déchets alimentaires représentent les épluchures, le carné, le poisson, tous les restes de repas. Alors que les déchets végétaux, ce sont les tailles de haies, les tontes de gazon, les feuilles mortes. On met aussi dans cette famille de biodéchets, les déchets en cellulose, les mouchoirs en papier et l'essuie-tout.

La première phase du déploiement a débuté le 1er janvier 2024 sur l'ensemble du territoire. Elle concernait les zones pavillonnaires et les habitats collectifs de moins de 20 logements.

Les chiffres ont vite été atteints voire dépassés : au total, plus de 2 000 tonnes ont été collectées sur l'ensemble du territoire en 2024. Fort de ce succès, le déploiement va s'étendre

aux moyens collectifs au 1^{er} février 2025. Les usagers concernés ont reçu par courrier postal, un guide du tri.

Avant le déploiement, des audits ont été réalisés dans les locaux de propreté après avoir contacté les copropriétés ou les bailleurs.

Il y a ensuite une phase tout au long du mois de janvier où des éco animateurs du SYCTOM, (l'agence métropolitaine des déchets ménagers), viennent sensibiliser les usagers aux nouveaux gestes de tri et les équiper d'un kit composé d'un bio-seau blanc (sorte de petite poubelle) avec un rouleau de sacs biodégradables.

Le sac poubelle biodégradable devra être déposé dans une grande poubelle de couleur marron avec le couvercle marron.

La collecte commence au premier février et il a été décidé de substituer une collecte d'ordures ménagères pour mettre en place une collecte de déchets alimentaires.

La rue Pierre Brossolette, la rue du plateau et la rue du panorama font partie du déploiement.

Les sacs sont biodégradables afin que les déchets alimentaires soient envoyés dans un centre de massification, situé à Villeneuve Saint Georges, pour être préparés pour une méthanisation et ensuite réinjectés dans le gaz de ville.

On ne peut pas mettre de sac classique d'ordures ménagères puisque cela altérerait le système de préparation en vue de la méthanisation. De plus, les agents de collecte doivent vérifier qu'il s'agit bien de sacs biodégradables dans les bacs. Le fait qu'ils soient verts, visuellement c'est plus facile. On peut également utiliser des papiers Kraft ou les sacs utilisés au supermarché pour les fruits et légumes.

Des caractérisations réalisées par les agents du SICTOM vont avoir lieu afin d'avoir les premières tendances. Le but est que la part des déchets alimentaires de 30% commence à baisser. Aujourd'hui c'est trop tôt, Mme ABADIE n'a pas encore les premiers chiffres.

Concernant la taille des bacs, ils sont grands, mais il s'agit d'une norme de santé au travail pour une meilleure ergonomie, imposée par la CRAMIF. Les bacs sont donc de 120L, à hauteur d'homme.

- Une conseillère de quartier demande s'il ne serait pas possible de faire l'inverse et d'avoir des grands bacs pour le verre et des bacs plus petits pour les déchets alimentaires ?

Mme ABADIE répond que ce n'est pas possible pour la même raison, ce sont des bacs normés. Par contre, il est possible de demander le changement d'un bac de 35L par un bac de 120L, sur le site internet valleesud.fr, à la rubrique gestion des déchets. Cela fait effectivement beaucoup de bacs à stocker mais cela permet une valorisation plus pertinente du tri des déchets.

2- Vallée Sud recycle, les encombrants à la demande

Retour sur les chiffres : il y a eu 11 000 rendez-vous pris sur 2024 à Chatillon. Il y a moins de 2% de réclamations des riverains sur ce service, donc il fonctionne plutôt bien.

La nouveauté, sur Vallée Sud recycle, c'est de gagner en clarté, d'aiguiller le plus possible et surtout de prévenir en cas de travaux. Vallée Sud essaie d'être au plus près de la réalité, d'indiquer les fermetures temporaires de rues, pendant combien de temps et d'indiquer le lieu de présentation le plus proche puisque le prestataire de collecte des encombrants ne peut pas effectuer de marche arrière.

Mme ABADIE souligne qu'il existe maintenant la possibilité de mettre des photos, ce qui est utile pour le collecteur. Il est précisé de faire une photo un peu large afin avec ce qu'il y a autour pour avoir plus de contexte.

- Un conseiller de quartier demande comment sont calculés les 3 mètres-cube autorisés car il a dû se rendre à la déchetterie de Meudon pour se débarrasser de ses encombrants ?

Mme ABADIE explique qu'il peut s'agir d'une non-conformité du prestataire, c'est-à-dire qu'il aurait peut-être dû quand même collecter. Elle précise également qu'il y a la possibilité de prendre plusieurs rendez-vous si besoin.

3- Collecte de sapins en porte à porte

Il y a 4 secteurs donc 4 jours de collecte à Châtillon au mois de janvier. Mme ABADIE indique qu'en plus des sapins, pour les personnes en zone pavillonnaire, il y a la possibilité de mettre les sacs de déchets végétaux qui seront collectés en même temps.

La suite de la vie du sapin, c'est d'être valorisé en engrais, donc en composte.

Elle précise que les sapins floqués ne seront pas collectés ni ceux dans des sacs poubelle ordinaires. Seuls les sapins normaux et les sapins dans les sacs Handicap International seront collectés.

- Un conseiller de quartier demande pourquoi le système des enclos de collecte des sapins a été arrêté ? Des gens abandonnent tous les jours des sapins et cela encombre les trottoirs.

Mme ABADIE explique que le but de la collecte en porte-à-porte est une amélioration du service à l'usager afin qu'il ne soit pas obligé de transporter sur plusieurs centaines de mètres son sapin.

- Une conseillère de quartier indique qu'il y a eu peut-être un problème de communication ?

M. PFEIFFER'OVA indique que c'était indiqué dans le journal de la ville et sur les guides du tri.

Il est vrai que c'est compliqué de changer les habitudes. Il y a toujours des gens qui font des dépôts sauvages même lorsque c'était le système des enclos.

Il précise que des agents de la ville sont dédiés pour ramasser les dépôts sauvages quels qu'ils soient. Il s'agit d'incivilités difficiles à éradiquer.

- Une conseillère de quartier habite dans une rue limitrophe à Clamart et demande si les passages sont optimisés dans ce genre de rues ?

Mme ABADIE explique que l'avantage d'avoir la gestion des déchets au niveau du territoire, c'est de pouvoir optimiser justement le service de collecte et pouvoir, dans le cas de voies limitrophes, ne pas s'arrêter à la frontière du trottoir. C'est peut-être aussi qu'il s'agit de la limite du circuit et que le flux des camions de collecte est plus important.

Mme ABADIE précise qu'elle va vérifier afin que les moyens de collecte soient adaptés en fonction de la typologie de la voie, c'est-à-dire que si les usagers habitent dans des petites voies, ils auront des petites bennes, des petits camions poubelles. S'ils habitent sur des plus grosses artères, le matériel sera plus gros.

- Un conseiller de quartier demande quels sont les objectifs de déploiements de VSQGP ?

Mme ABADIE indique qu'il s'agit d'un déploiement progressif jusqu'à fin 2026, par tranches successives. Pour le moment, VSQGP en est à la deuxième tranche. Les collectes d'ordures ménagères se feront en fonction de la taille du collectif, ce sera la prochaine étape.

- M. PFEIFFER'OVA souligne que VSQGP va investir dans des bennes à hydrogène dans les années à venir et demande s'il y aura également des camions de différentes tailles comme c'est le cas actuellement ?

Mme ABADIE indique que le déploiement est long car il faut prendre en compte les limites techniques. Pour le moment, la flotte du prestataire est thermique et électrique et, peut-être à hydrogène dans quelques années.

Elle termine en indiquant que l'école du développement durable commence à sortir de terre à Châtenay-Malabry avec une recyclerie, un espace de découverte et de pédagogie où pourront venir les écoles et le grand public. Il y aura également la station de production d'hydrogène à Châtenay-Malabry.

Mme DORFIAC souligne que l'école du développement durable sera connectée à la forêt et à Châtenay-Malabry derrière, par une belle voie cyclable. Il y a tout un espace vert en contrebas. Cela se situe à la sortie de Clamart dans la descente pour rejoindre la N118.

Mme ABADIE informe que la distribution des bio-seaux se fera les 11 et 12 février dans la salle polyvalente de l'espace Maison blanche pour les personnes non présentes à leur domicile lors du porte-à-porte.

M. PFEIFFER'OVA indique que la ville proposera plus de dates et de lieux de collecte pour les gens habitant loin de l'espace Maison Blanche.

- une conseillère de quartier demande où trouver les bornes de dépôts de textiles :

Mme ABADIE indique qu'elles se trouvent dans le guide ou sur le site de Vallée Sud.

Elle souligne que depuis le 13 janvier une expérimentation est lancée pour intégrer la collecte de textiles à la demande sur Châtenay-Malabry et le Plessis-Robinson. L'idée est aussi de rendre service aux usagers en venant au pied des habitations. Le textile est alors donné en main propre afin d'assurer une traçabilité. Les créneaux commencent à partir de 07h00 du matin.

4. Intervention de la Police Municipale en complément d'octobre

Mme DORFIAC indique que les représentants de la police municipale sont de nouveau présents à cette réunion du conseil de quartier : la directrice de la prévention et de la tranquillité publique et le chef de service de la Police Municipale.

Le chef de service de la Police Municipale précise qu'ils ne sont pas venus avec un sujet en particulier. La dernière fois il y avait eu beaucoup d'échanges sur la vidéoprotection et la vidéo-verbalisation.

Il propose aux conseillers de quartier de répondre à leurs questions et éventuellement de rebondir sur l'intervention de la RATP.

Effectivement, ils ont déjà verbalisé des chauffeurs de bus, notamment le dernier en date, pour un téléphone au volant. Le chauffeur a été convoqué, suite au retour de la RATP, en Conseil de discipline. Il y a donc un vrai suivi sur l'ensemble des véhicules routiers sur la commune.

Mme DORFIAC ajoute que conformément à ce qui avait été souligné lors de la dernière réunion, les équipes de nuit ont, tous les soirs de la semaine dernière, fait des points de prévention avenue de Verdun auprès des cyclistes. Ils ont arrêté plusieurs dizaines de cyclistes. Ils ont fait de la prévention et de la sensibilisation sur les éclairages, les oreillettes, le port du casque et les équipements. Pour le moment, il n'y a pas eu de verbalisation puisque le choix était de faire d'abord de la prévention.

Questions des conseillers de quartier :

- Concernant la traversée piétonne au droit du centre Orange, serait-il possible de modifier la chicane car les cyclistes roulent très vite et c'est très dangereux à cet endroit ?
 - o Mme DORFIAC indique qu'il y a des signalisations clignotantes en amont et du marquage au sol.
 - o M. PFEIFFER'OVA souligne qu'il y avait des stationnements des 2 côtés, or, à l'heure actuelle, il y a des arceaux pour les vélos depuis 2021 et de la visibilité. En fait, les voitures, avant ces aménagements, passaient et ne voyaient pas. Il mentionne la possibilité peut-être d'installer un plateau surélevé avec des aménagements, mais il se trouve que cet endroit est situé dans le quartier des Arues pour lequel il y a des projets immobiliers des 2 côtés dont les permis de construire ont été déposés. Les travaux de la zone des Arues sont de grande ampleur avec un agrandissement de la coulée verte. Il va donc y avoir des centaines de camions qui vont passer c'est pourquoi ce n'est pas le moment de faire des aménagements. Il souligne cependant que les travaux dans la zone des Arues seront l'occasion, que ce soit rue Louveau, avenue de la République, ... de faire des aménagements adaptés.
 - o Le chef de service de la Police Municipale indique qu'il s'agit d'un double comportement avec à la fois l'automobiliste qui ne va pas forcément marquer l'arrêt pour laisser la priorité aux piétons ou aux vélos et c'est aussi les personnes à vélo ou à pied qui s'engagent d'office sans avoir regardé si un véhicule arrive. Le risque est donc bien présent. La police municipale a fait plusieurs points de contrôle de vitesse sur le bas de l'avenue. Le chef de service de la Police Municipale indique que les agents sont bien visibles donc les gens ralentissent mais dès qu'ils ne sont plus là, les incivilités reprennent. À part l'aménagement du territoire, il n'y a pas de solution pour le moment.

- En tant qu'usager, au niveau de l'arrêt de tramway André Malraux, en particulier le soir lorsqu'il s'agit de descendre et de rentrer en traversant vers Intermarché c'est très dangereux malgré le système de feu où il suffit d'appuyer pour avoir le vert-piéton. Y a-t-il un point de vigilance et l'avez-vous identifié à cet endroit-là surtout après 22h ?
 - o Le chef de service de la Police Municipale informe que c'est un point connu et qui est surveillé par les agents de la police municipale. Il souligne que depuis le dernier conseil de quartier du mois d'octobre et jusqu'à ce jour, une quarantaine de véhicules ont été verbalisés pour le franchissement du feu rouge. Une réflexion est en cours pour demander la possibilité d'implanter un radar fixe pour les feux rouges au département puisque ce n'est pas une voie communale. Ce système forcerait vraiment les gens à marquer l'arrêt.

- M. PFEFFEIR'OVA précise que c'est l'État qui décide de l'implantation des radars.
- Un conseiller de quartier demande si la descente de l'avenue de la Division Leclerc est toujours à 50km/h ? C'est une hérésie sachant qu'il y a des enfants et qu'ils jouent tous les week-ends sur le parking de l'ONERA.
 - M. PFEFFEIR'OVA indique que progressivement les voies telles que celles-ci vont passer à 30km/h.
 - Une question est posée concernant la sécurité piéton en face de l'IRSN, donc vraiment à la limite de Châtillon. Il s'agit du passage piéton allant du parking de l'IRSN jusqu'à l'arrêt de tramway qui est en 2 temps, protégé par des feux qui clignotent. Un conseiller de quartier indique que c'est dangereux en tant que piéton parce que les voitures ne respectent pas la priorité aux piétons.

Il est ajouté que, dans la continuité, une fois qu'on a réussi à traverser, pour se diriger vers l'avenue de la division Leclerc, c'est à dire lorsqu'on descend, on prend le petit virage devant le bâtiment de VSGP où il y a un passage piétons dangereux à cause des bus. En effet, ces bus roulent très vite vers le centre bus. Y aurait-il quelque chose à faire pour sécuriser les piétons à ces deux endroits ?

 - La directrice de la prévention et de la tranquillité publique indique que des contrôles de la police municipale peuvent être mis place dans un premier temps par une présence physique. Malheureusement, les policiers ne pourront pas être en permanence à ces endroits. Souvent pour pallier à ces problématiques, il faut casser la vitesse en installant un feu tricolore mais il y aura malheureusement toujours des automobilistes qui ne respecteront pas les feux. L'idéal est de commencer par de la présence physique avec de la prévention. Ensuite, il faut passer sur une phase de répression. Cela peut être une première étape avant de passer à une autre solution.
 - Une conseillère de quartier évoque le sujet de la rue qui va de du centre des bus jusqu'au tramway, l'avenue de la Division Leclerc jusqu'au bout qui n'est pas éclairé. Y aurait-il une solution pour mieux éclairer cette zone ? Elle demande également ce qui pourrait être effectué pour éviter que les bus gênent la circulation et la visibilité des feux tricolores.
 - Le chef de service de la Police Municipale informe que pour les véhicules mal stationnés du côté gauche en se dirigeant vers Clamart, il n'est pas possible pour la police municipale de Châtillon de verbaliser car ce côté de la rue appartient à Fontenay-aux-Roses. Seul l'autre côté de la rue appartient à la ville de Châtillon. Techniquement, sur les appareils de la police municipale, la ville est cartographiée et l'appareil ne reconnaît pas l'emplacement.
 - Le chef de service de la Police Municipale explique qu'ils sont en relation avec la police municipale de Fontenay-aux-Roses dont les agents ont les mêmes problématiques et ne peuvent pas être présents tous les matins pour verbaliser à cet endroit. Le problème est aussi que les agents RATP ne peuvent pas se garer à l'intérieur puisque c'est le dépôt des bus donc c'est une géographie contrainte et compliquée.
 - Il existe le même problème concernant le parking situé dans le virage où se trouvent des bornes électriques gérées par la ville de Fontenay. Il n'est alors

pas possible de verbaliser les véhicules thermiques stationnés sur les places électriques. Malheureusement, la police municipale n'est géographiquement pas compétente.

- Le chef de service de la Police Municipale indique que cette problématique existe également pour un autre conseil de quartier au niveau de la rue des Roissys dont une partie appartient à la ville de Clamart.
- Une question est posée concernant les éclairages ne fonctionnant pas ou cachés par les arbres qui ont beaucoup poussés ?
 - Un courrier sera rédigé puisque c'est VSGP qui a la compétence sur ce sujet.
 - Concernant la portion devant le jardin partagé, il faut trouver des alternatives en termes d'éclairage.
- Une conseillère de quartier remercie la police municipale pour sa présence car il y a moins de voitures mal garées au niveau de l'école du Parc. Elle souligne que la personne qui fait traverser prend des risques, se fait chahuter par les automobilistes et se met en opposition aux voitures pour assurer la sécurité des piétons mais c'est dangereux pour lui. Elle demande ce qu'il faut faire dans cette situation ?
 - Le chef de service de la Police Municipale répond qu'il faut téléphoner à la police municipale. Il indique que justement, le matin-même, les agents étaient à l'école du Parc parce que cette situation avait été signalée. L'idée est que la police municipale puisse renforcer cet agent autant que possible, même si, idéalement, il devrait être respecté par les automobilistes.
 - M. PFEFFER'OVA informe que la caméra en face de l'école fonctionne très bien et que la verbalisation est possible. Il indique que notamment il y a eu beaucoup de verbalisations au niveau du sens interdit.

Question du public :

- Pour le stationnement avec horodateur, faut-il mettre le ticket sur le parebrise ?
 - Ce n'est pas nécessaire et il n'y a pas forcément de ticket à partir du moment où la plaque d'immatriculation est saisie dans l'appareil.
 - M. PFEIFFER'OVA rappelle qu'il existe 1/2h gratuite en zone rouge et 1h gratuite dans le parking du marché.
 - Une discussion avec le délégataire permettra peut-être d'avoir une deuxième borne sur le parking du marché.

5. Questions des conseillers de quartier et tableau de suivi en partage

Mme DORFIAC informe les conseillers de quartier que le tableau de suivi des questions et sujets du conseil de quartier sera mis sur TEAMS dans les jours à venir.

L'idée est que pour les prochains Conseils, il ne faut pas hésiter à noter les idées ou remarques qui aideront à l'établissement de l'ordre du jour et à préparer le traitement des questions.

Il est important que tous les membres du conseil de quartier puissent s'approprier ce tableau. Mme DORFIAC précise qu'il est possible soit de renseigner directement le tableau sur TEAMS, soit de lui envoyer un mail avec les remarques et/ou questions.

1- Circulation des bus

Ce sujet a déjà été évoqué lors de l'intervention de la RATP.

2- Aménagement devant les Sablons :

Mme DORFIAC indique que la municipalité a enfin eu des nouvelles du Conseil départemental des Hauts-de-Seine pour les aménagements qui ont été demandés devant les Sablons.

Il aura fallu un an pour que le Conseil départemental se déplace, un an pour qu'il réponde, mais les aménagements sont envisagés au mois de mars-avril 2025.

Mme DORFIAC indique que la demande de la chicane a été refusée mais que le Département va installer des nouveaux ralentisseurs (comme sur la coulée verte), changer la signalisation et le marquage au sol. Par contre, il ne remet pas les barrières puisque c'est trop dangereux pour les cyclistes.

3- Point sur les travaux au niveau de l'école des Sablons :

Mme DORFIAC informe que les travaux ont eu lieu cet été.

Elle précise qu'il n'y a pas eu une rénovation énergétique complète de l'école parce qu'il aurait fallu entièrement désosser l'école et la refaire.

Par contre, il y a eu une rénovation thermique avec une pause complète d'une VMC dans toutes les classes de l'école.

Le centre de loisirs a été fermé cet été puisque les travaux ont duré presque 2 mois pour un coût de 3 millions et demi d'euros très largement subventionnés.

Cette rénovation thermique permet de faire très significativement baisser la température dans les classes puisqu'il peut faire jusqu'à plus de 40°C dans certaines classes de cette école au mois de juin.

Cette rénovation thermique permet une circulation de l'air automatisée et surtout un renouvellement de l'air parce qu'il y avait une problématique de qualité de l'air dans cette école, à la limite des normes autorisées.

Mme DORFIAC souligne que des petits travaux continuent.

4- Le réseau de chaleur BAGEOPS et son dysfonctionnement :

- Quelle est la politique de maintenance qui est faite par BAGEOPS sur les immeubles avec la problématique récurrente du réseau de chaleur ?

M. PFEFFEIR'OVA indique que lorsque BAGEOPS a construit le puits de forage de la géothermie à Bagneux, il y avait déjà un vieux réseau de chaleur qui existait à Châtillon sur du gaz. En effet, le chauffage et l'eau chaude étaient collectifs.

Il faut savoir que les infrastructures à Châtillon sont anciennes, et il y a un besoin de renouvellement et de prévention sur ces sujets-là. En fait, ce n'est pas la géothermie qui ne fonctionne pas, ce sont les tuyaux qui cassent, et il est compliqué de fermer une rue pour faire des travaux.

Un mail a été reçu par la municipalité parce que Madame la Maire avait écrit en décembre à BAGEOPS. Ils ont annoncé avoir alerté la préfecture et demander à un prestataire de passer sur l'ensemble du réseau pour vérifier s'il y a des fuites identifiées avec les capteurs thermiques sur l'ensemble du réseau de la voirie.

BAGEOPS souligne que les réseaux sont anciens, sur des terrains argileux, sur des carrières qui bougent beaucoup, c'est très dense avec beaucoup de passage et beaucoup de camions.

Cette initiative est un peu nouvelle et sera utilisée au mois de février pour tester le réseau.

5- ONERA : devenir, étude environnementale et pistes de réflexion :

Mme DORFIAC indique que plusieurs personnes se demandent quel est le devenir de l'ONERA : l'ONERA déménage en 2028 et la ville garde la main sur le futur aménagement grâce à une délibération de décembre 2024 sur le contrat tripartite entre l'Etat, VSGP et la ville de Châtillon.

Pour le moment, il n'y a pas d'étude, donc cela n'aurait pas de sens de lancer un groupe de réflexion aujourd'hui, alors même qu'on ne sait pas encore réellement quand l'ONERA déménagera.

Ce qui est sûr, c'est que la municipalité agira de la même façon, en faisant une concertation. Madame la Maire et la municipalité croient beaucoup à la force de travailler ensemble et notamment avec les habitants qui connaissent le mieux leur quartier.

Par conséquent, lorsque le temps viendra et que les dates se préciseront, il y aura nécessairement une importante concertation. Elle se déroulera comme pour le plan global de déplacement ou pour la rue Gabriel Péri au travers d'ateliers de cocréation.

Cependant, Mme DORFIAC souligne que cela ne se fera pas pendant ce mandat-là.

Elle indique également qu'il y a eu des inquiétudes sur les études environnementales qui seront menées. En effet, un article de Mediapart est sorti sur la zone du Panorama, au-dessus et en haut de la rue, sur le fait que des études auraient pu être partiellement menées sous l'influence de l'IRSN qui est à côté et dont le premier réacteur nucléaire en France se trouve dans les locaux.

Elle clarifie son propos en expliquant que des études seront menées par l'autorité environnementale et par la préfecture puisque tout ceci est extrêmement encadré.

C'est ce qui se passe actuellement dans la zone des Arues. Il y a eu des études environnementales menées par la préfecture avec des avis positifs et aujourd'hui on a des promoteurs qui se retrouvent à refaire une 2e étude qui valide la première. Il s'agit de procédures très encadrées, encore plus dans une zone où il y a des carrières et un passé industriel.

M. PFEIFFER'OVA indique que les études porteront essentiellement sur les bâtiments derrière puisque c'est plus à ce niveau qu'au niveau du parking qu'il pourrait y avoir des inquiétudes. Il pense qu'«une consultation, une concertation, des réflexions sur les projets, devrait se dérouler en 2026. À l'heure actuelle, c'est la période d'études, de questionnements sur les possibilités d'évolution de ce bâtiment :

- Faut-il le détruire ou pas ?
- Quelle est la taille des planchers ?
- Quelle est la profondeur des fondations ?
- Quels sont les carrières ?
- Que nous révèlent les études du sol ?

Mme DORFIAC indique qu'au début de la mandature, elle avait pris contact avec le SEDIF pour voir dans quelle mesure sur son réservoir, on pouvait réaliser des choses. Malheureusement c'est très pollué, avec la présence de résidus qui ne sont pas compatibles avec l'agriculture. Elle précise que c'est un terrain avec du gypse donc extrêmement perméable. Ce n'est donc pas du tout adapté par exemple à du maraîchage, voire même à de l'élevage. Pour rajouter à cela, c'est une zone Vigipirate, extrêmement protégée parce qu'elle abrite les réservoirs d'Ile-de-France.

M. PFEIFFER'OVA souligne que le terrain appartient à l'État qui veut financer le déménagement de l'ONERA sur le plateau de Saclay en vendant le terrain. L'État attend donc

une forte somme d'argent pour ce terrain. La seule solution pour financer ces terrains se fera par la construction mobilière.

Il informe que les aménageurs seront VS GP. Il faudra donc trouver un équilibre et c'est tout le travail effectué avec l'État puisque Madame la Maire ne souhaite pas qu'ils soient construits plus de 500 logements.

La question aussi sera de savoir quel équipement public pourrait être envisager : une école, ou seulement une école maternelle, une extension du parc, un cheminement piéton entre la rue du Plateau et l'avenue de la Division Leclerc...

Tout est envisageable mais il faut garder à l'esprit qu'il y aura forcément une partie immobilière avec 30% de logements sociaux.

Quand le temps sera venu, il sera possible d'avoir des échanges, des discussions, d'imaginer toutes sortes de projets passionnants et intéressants, mais en gardant à l'esprit cette limite financière qui sera bloquante.

6- Mauvais état de la voirie et notamment la rue de Fontenay :

Mme DORFIAC souligne que la rue de Fontenay a bénéficié de nombreux patchs réalisés il y a quelques mois : les gros trous devant la station essence ont été bouchés ce qui rend la route moins dangereuse.

M. PFEIFFER'OVA explique que toute la rue de Fontenay, c'est-à-dire devant l'école Gambetta et la mairie va être cassée par le SEDIF pour refaire les canalisations d'eau dans les années qui viennent soit d'ici 2-3 ans. La voirie sera donc refaite à ce moment-là.

Il précise que l'état de la voirie de Châtillon nécessite des dizaines de milliers d'euros d'investissements pour tout vous faire, cela se fera donc progressivement et cela prendra du temps. En tout cas, la rue Fontenay est inscrite au plan pluriannuel sur les 5 prochaines années, donc elle sera refaite avec des aménagements comme par exemple pour réduire la vitesse de circulation des véhicules.

Cependant, il y a encore des travaux de concessionnaires prévus donc il faudra attendre qu'ils aient terminé pour refaire cette rue.

M. PFEIFFER'OVA souligne que tous les réseaux possibles et imaginables passent rue d'Estienne d'Orves, rue de Fontenay, il s'agit d'un nœud de réseaux incroyable.

6. Questions du public / Remarques des conseillers de quartier :

- L'escalier de la passerelle qui est parfois très glissant, a bénéficié de l'installation d'une main courante ce qui est plutôt sécurisant.
- Le problème des déjections canines s'est beaucoup amélioré.
 - o M. PFEIFFER'OVA indique que la municipalité s'est dotée d'une deuxième motocrotte.
 - o Il informe également de la création d'un nouveau caniparc, dans le quartier de l'aérospatiale où il n'y en avait pas, avec l'idée d'isoler une parcelle du parc Dewoitine par des barrières assez hautes. Ces créations de caniparc font partie de la stratégie de dire aux propriétaires de chiens qu'ils ont des alternatives. Le problème des incivilités des propriétaires de chien est qu'il faut les prendre sur le fait. Effectivement, dès qu'ils voient la police municipale, ils ramassent les déjections de leur chien même si des verbalisations ont pu être réalisées.

- Un travail de concertation avec le service des parcs et jardins et la police municipale a été réalisé afin qu'ils se coordonnent et puissent intervenir si nécessaire. Effectivement, les agents des parcs et jardins subissent la présence de déjections canines lorsqu'ils travaillent dans les massifs par exemple.
- Le haut de la passerelle a bénéficié d'un enrobé mais est-il prévu la même chose sur le bas, juste après l'escalier ?
 - Mme DORFIAC indique que cela n'a jamais été demandé mais elle en prend note.
- Des éclairages ne fonctionnent pas sur la passerelle au-dessus de la D906, ils n'ont par ailleurs jamais fonctionné :
 - La sécurité pour Madame la Maire est primordiale, surtout pour les femmes, donc elle refuse qu'on éteigne les lumières de la rue. Par conséquent si des éclairages sont défectueux il faut les remplacer.
- 500 logements à l'ONERA, cela paraît énorme.
 - M. PFEIFFER'OVA est d'accord et préférerait créer une forêt urbaine à la place. Mais, la réalité de l'endettement de la ville de Châtillon à la fin du mandat sera d'environ 75 millions d'euros, ajouté à ce que coûtera le terrain, plus la dépollution, plus la destruction du bâtiment, ... il y aura forcément des constructions immobilières. L'objectif de la Madame la Maire est qu'il y ait le moins possible de logements.
 - Mme DORFIAC informe qu'il faut aussi prendre en compte les obligations données par le préfet qui aimerait densifier le nombre de logements. Elle précise que le but est d'avoir une zone équilibrée avec des commerces, de l'équipement public, du logement et des espaces verts.

La date du prochain conseil est fixée au **jeudi 05 juin 2025 à 19h30**.

L'ordre du jour étant épuisé, les co-présidents remercient les membres du conseil de quartier et le public pour ces riches échanges. La séance est levée à 21h53.

Adjointe à la Maire

Co-président

DORFIAC Elodie

LAGALLE Maxence