

Synthèse des observations et propositions reçues pendant la participation du public par voie électronique relative à la demande de permis de construire n°091.345.19.1.0028

La participation du public par voie électronique s'est déroulée du 1^{er} octobre 2020 au 6 novembre 2020 inclus, selon les modalités fixées par les décisions du Maire n°247/2020 du 4 septembre 2020 et n°305/2020 du 8 octobre 2020.

Pendant cette période, 37 participations ont été recensées, exclusivement reçues par voie électronique, dont 4 adressées directement sur l'adresse mail du service (urbanisme@longjumeau.fr) en raison de la taille des fichiers et/ou de l'ajout d'images.

Il est à noter que 2 participations sont arrivées vides (n°14 et n°15) émanant de la même personne.

Sur les 37 participations, la quasi-totalité des observations exprime une opposition au projet selon des justifications qui peuvent être classées par thématique.

1) Les conditions de circulation :

(1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 37)

La problématique de la circulation est récurrente dans les participations et constitue un enjeu majeur du projet car l'apport de nouvelles populations entrainera un accroissement de la circulation déjà très dense aux heures de pointes le matin et le soir dans la vie de ce quartier.

Plusieurs points de blocages sont recensés : le franchissement du passage à niveau de la gare de Balizy-Gravigny, le croisement par feux tricolores de la rue des Templiers et de la route Corbeil, le franchissement du passage du Pont des Maures avec feux alternés vers Chilly-Mazarin, le franchissement de la partie en sens unique rue de Savigny (feux alternés) et le flux généré par les entrées/sorties scolaires rue des Templiers.

Ces points constituent déjà des problématiques existantes. Les participants craignent qu'avec l'arrivée du Tram-Train (T12), qui empruntera sur ce tronçon les rails de l'actuel RER C, il soit prévu des arrêts plus fréquents par rapport à ceux du RER C. Le passage à niveau se retrouverait donc fermé plus souvent et risquerait d'engendrer une remontée de file plus importante qu'actuellement.

Les études de circulation prennent-elles en compte l'arrivée du Tram-Train (T12) et évaluent-elles clairement les impacts du projet sur la circulation, notamment au niveau des points de blocages recensés ci-dessus et surtout aux heures de pointe (matin et soir) ? Il conviendrait également de préciser la date des comptages et les heures auxquels ils ont été effectués.

De même, bien que la suppression de l'alternance sur la rue de Savigny soit bénéfique pour la fluidité de ce secteur, l'étude d'impact n'évalue pas le potentiel de transit que cela va engendrer en ne constituant plus un point de blocage.

De plus, l'augmentation de la circulation fait craindre un accroissement des risques accidentels supplémentaires au niveau des écoles rue des Templiers et du passage à niveau de la gare Gravigny-Balizy.

Enfin, certaines observations remettent en cause le principe d'accès retenu au sud de l'opération, jugé trop proche du passage à niveau.

2) Problématiques environnementales :

(2, 3, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36)

La plupart des observations dénoncent une dégradation de leur cadre de vie qui se retrouvera bouleversé par le projet.

2.a) L'absence de prise en compte des impacts sur la vie des riverains du projet :

Beaucoup d'observations déplorent l'absence de prise en compte dans l'étude d'impact de l'avis des riverains qui pourtant seront directement impactés par le projet.

Ainsi, il ressort des participations que l'étude d'impact ne prend pas en compte les préoccupations des riverains directement impactés par le projet qui auront pourtant des conséquences sur leur environnement et cadre de vie notamment la prise en compte des pollutions sonores et atmosphériques engendrées par le projet (apport de population et augmentation de la circulation) et des impacts visuels (paysages) vis-à-vis des habitations existantes. Qu'en est-il ?

Des précisions sur le type de plantation prévue pour assurer une barrière végétale entre les habitations existantes et les bâtiments du projet sont également attendues. D'une manière générale, qu'est-il prévu pour séparer les maisons du lotissement rue de l'Ecuyer des constructions à venir ?

Une participation dénonce la baisse d'ensoleillement qu'engendrera le projet vis-à-vis de son habitation car les maisons O1P et O2P ont un point culminant à 8,90m de hauteur. Le participant propose la suppression de ces 2 maisons qui permettrait le stockage des eaux ou leur remplacement par un modèle moins haut pour favoriser l'ensoleillement.

Enfin, il est dénoncé une mauvaise insertion du projet qui prévoit des collectifs alors que le quartier n'est composé que principalement de maisons individuelles.

2.b) La problématique de la gestion des eaux du projet :

La plupart des participations montrent des inquiétudes quant à la prise en compte de la gestion de l'eau au sein du projet.

D'après les observations, le dossier manque de clarification concernant la localisation et la superficie des zones humides impactées ou non par le projet car l'étude d'impact présente des superficies et localisations discordantes, qu'en est-il ?

La présence de l'Yvette située en aval du site pose question également sur les risques d'inondation des habitations prévues à proximité, puisqu'en 2016 la partie basse du site a été inondée.

L'aménagement de cette zone initialement naturelle et humide fait craindre un risque d'inondation lors d'épisodes pluvieux pour les habitations existantes et les constructions projetées situées en aval du site. Comment s'assurer que les mesures de gestion des eaux pluviales du site seront suffisantes ?

De plus, certaines observations relèvent que les travaux de construction pourraient affaiblir l'état des berges et engendrer des affaissements de terrain. Comment cette problématique est-elle prise en compte pour garantir l'intégrité des berges et ne pas engendrer de telle conséquence ?

Le sous-sol du site est caractérisé par la présence de sources, les constructions projetées vont forcément entraîner des dérivations et des conséquences sur la consistance de ces sous-sols. Comment cette problématique est-elle prise en compte par le projet ?

Des précisions sont également attendues sur l'aménagement de la zone de restauration de la zone humide située derrière les numéros impairs de la rue de l'Ecuyer. Qu'en est-il ?

Plusieurs participants font état d'un problème hydraulique rencontrés depuis les forages réalisés dans le cadre des sondages de sols du 1^{er} projet. En effet, certains terrains se retrouvent régulièrement inondés au niveau des numéros impairs de la rue de l'Ecuyer. Qu'est-il prévu dans le projet pour traiter ce phénomène pendant la phase chantier et à terme ? Pourquoi cette zone n'apparaît pas dans l'étude d'impact 2020 ? Cela ne peut être imputé aux eaux collinaires sachant que ce phénomène n'est apparu que depuis 2016, s'agit-il d'une remontée de nappe ou d'une déviation d'un cheminement d'eaux pluviales ?

Par ailleurs, la problématique des remontées de nappe phréatique n'est pas traitée dans l'étude d'impact. Qu'en est-il ?

Quels seront les impacts des terrassements du projet sur les maisons existantes situées en contrebas et sur la gestion de l'eau pluviale au sein du projet ?

La présence d'argile verte dans les sous-sols sera-t-elle prise en compte dans la conception des constructions ?

La question des boisements est également soulevée car le rôle des plantations (essence et nature) et leur localisation jouent un rôle prépondérant dans la gestion de l'eau du site. Comment est pris en compte cette capacité de drainage vis-à-vis des plantations avant et après travaux ?

Enfin, la question du choix des bassins enterrés est remise en cause, ainsi que les modalités d'entretien (bassins enterrés et à ciel ouvert).

2.c) La prise en compte de la biodiversité :

Le recensement des espèces animales sur une journée apparaît insuffisante. Il manque la prise en compte de certaines espèces comme le triton palmé, orvets, couleuvres à collier, chouette hulotte, grimpeaux, sittelles, faucons crécerelle, écureuils etc. Le projet et notamment l'aménagement de la zone de restauration de la zone humide a-t-il pris en compte toute la biodiversité existante ?

La mise en place de quelques nichoirs pour les oiseaux et de dispositifs pour les chauves-souris apparaît également insuffisant pour garantir la biodiversité du site.

3) Les équipements scolaires et services :

(3, 5, 8, 9, 10, 16, 17, 28, 31, 34, 35)

L'arrivée de populations nouvelles entrainera la scolarisation de nouveaux élèves. Les infrastructures scolaires seront-elles en capacité d'accueillir les nouveaux arrivants ?

Les services semblent insuffisants pour faire face à l'apport de nouvelles populations (commerces, médecins généralistes...)

4) Nuisances chantiers :

(8, 22, 23, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35)

La phase chantier de ce projet estimée à 3 ans va provoquer des nuisances pour les riverains qui seront directement impactés. Qu'est-il prévu pour la prise en compte des nuisances sonores, écologiques (poussières, pollutions) et visuelles du chantier ?

Le cantonnement du chantier est situé à proximité immédiate des habitations. Il conviendrait de rechercher la meilleure solution pour que l'emplacement des installations génère le moins possible de nuisances pour les riverains du projet.

Quelles mesures seront prises pour assurer le suivi biologique et garantir la qualité de l'air pendant la phase chantier ?

Une indemnisation est-elle prévue pour les riverains situés à proximité immédiate du chantier ?

L'amplitude horaire du chantier de 7h à 20 h est trop étendue pour la tranquillité des riverains qui préconisent plutôt de 8h à 18h.

5) Sécurité :

(10, 17, 23, 29, 32, 34, 37)

D'une manière générale, d'après les participations, les habitants craignent pour la sécurité du quartier en raison de l'apport de nouvelles populations.

Au niveau du projet, « une zone commune » est prévue à proximité immédiate des maisons de la rue de l'Ecuyer. Si cette zone dispose d'un accès libre, il est à craindre des attroupements et incivilités que subiront les habitations à proximité immédiate. Quelles mesures sont prises pour assurer la sécurisation de cette zone (clôture, murs etc.) ?

La présence du passage à niveau ne va pas faciliter les déplacements. L'arrivée du Tram-Train (T12) augmentera la fréquence de fermeture des barrières et provoquera une remontée de file qui pourrait être dangereuse (comportements des usagers, circulation bloquée). De plus, ce phénomène pourrait se renouveler en cas de dysfonctionnement des barrières.

6) Prise en compte des avis des services extérieurs :

(26, 29, 30, 33, 34)

Plusieurs participations relèvent que des réponses sont incomplètes voire absentes vis-à-vis des recommandations de la MRAE et du SIAHVY.

Comment va se dérouler le dossier (déclaration/autorisation) au titre de la loi sur l'eau ? Un accès à son instruction est-il prévu dans le cadre de la procédure ?

Comment les réponses peuvent être prises en compte pour rendre une décision sur la demande ?

Des critiques de l'avis SNCF, qui ne prend pas en compte le projet en tant que tel, sont également relevées.

7) Divers :

(6, 11, 18, 19, 22, 24, 27, 29, 30, 34)

Certaines observations des participations reçues n'ont pas pu être classées dans les thématiques ci-avant. Toutefois, il apparaît important de les prendre en considération et d'apporter les réponses correspondantes.

- Le nombre de places de stationnement est sous-évalué et risque d'avoir des conséquences sur le stationnement dans les rues adjacentes.
- L'absence de consultation publique entre le 1^{er} projet et le 2^{ème} dépôt de demande de permis de construire.
- L'opportunité même du site est contestée.
- L'arrivée du projet risque de dévaloriser le marché de l'immobilier existant.
- Opposition ferme au projet.

8) Propositions :

(17, 26, 35)

Lors de la participation, certaines contributions ont émis des propositions, dont voici les retranscriptions :

- Avant la construction des logements, prévoir un élargissement des rues adjacentes au projet (Copernic et Savigny) pour ajouter plus de voies, modifier le pont du RER, supprimer l'alternance des feux de circulation (rue de Savigny et rues Gravigny/Rameau) afin de rendre plus fluide la circulation.
Suppression de tous les immeubles destinés à l'habitation et les remplacer par des immeubles destinés à des classes maternelles, primaires, collège ainsi que quelques locaux que la mairie proposera gratuitement au médecins (sur le modèle des centres municipaux de santé).
Dans le cadre de la mixité, certaines maisons pourraient être réservées pour l'accession sociale à la propriété.
- Aménager la récupération des eaux stagnantes (constatées depuis les forages) et les diriger dans une noue paysagère afin de reconstituer la zone humide impactée et récupérant aussi les eaux du bassin versant n°6 qui est dépourvu de bassin de récupération.
Supprimer les maisons O1P et O2P ou positionner des maisons moins hautes (6,70m au faitage).
- La voie de desserte interne ne doit pas être une alternative au contournement du village. Cette route qui serpente le long des constructions et qui remonte une pente de 8% en moyenne ne peut être une route de circulation normale et doit rester une route de desserte pour les résidents. Cette voie doit être déclarée en zone partagée à 20 km/h et doit être, des deux côtés, interdite à la circulation sauf desserte locale, comme cela se voit dans d'autres communes (Chilly-Mazarin par exemple).
Réduire la densité de logements afin de conserver la vocation pavillonnaire de Gravigny.
Réduire le niveau sonore d'origine par la construction du tronçon manquant du mur anti bruit de l'autoroute A6 et compenser en offrant un programme d'isolation phonique pour les habitations existantes concernées.

Avoir un interlocuteur responsable du chantier en permanence pour prévenir et solutionner toute nuisance.

Réduire l'amplitude horaire du chantier de 8h à 18h et repositionner le cantonnement des installations de chantier.

Compenser les riverains immédiats des nuisances inévitables pendant la durée du chantier.