

LONGJUMEAU - LES HAUTS DE GRAVIGNY

REPONSES AUX AVIS RECUS PENDANT LA PARTICIPATION DU PUBLIC PAR VOIE ELECTRONIQUE ET SUIVANT COURRIER SYNTHETIQUE DE LA VILLE

23-nov-20

CONDITIONS DE CIRCULATION (point 3 du courrier Ville)	
PRISE EN COMPTE DE LA FREQUENCE DES TRAINS RER C / TRAM-TRAIN	<p>Le rapport d'étude de circulation intitulé Les Hauts de Gravigny à Longjumeau datée du 6 août 2019 reprend les hypothèses de création d'un quartier composé notamment d'environ 190 logements et s'appuie sur les modifications du réseau de transports en commun (modification RER et mise en service T12).</p> <p>Le rapport présente les phases de travail classiques, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• diagnostic de la situation actuelle, appuyée par une mise à jour des comptages réalisés le jeudi 23 mai sur les plages horaires 8h/9h et 17h30/18h30 (pages 5 et 9 de l'étude)</li> <li>• impact du projet sur les flux, les conditions de circulation et l'évolution des circulations douces.</li> </ul> <p>Le rapport est également muni d'une synthèse non technique détaillant les impacts sur les 4 points durs également identifiés conjointement par l'étude et lors des observations du public.</p> <p>En premier lieu, la rue de Savigny constitue actuellement un véritable point de crispation pour les usagers. L'alternat de circulation n'est d'une part pas adapté aux flux mais provoque également des situations de blocages autobloquantes totalement aléatoires. Le fonctionnement actuel handicape la vie du quartier d'autant plus que la rue n'offre pas non plus de conditions sécurisées aux modes doux.</p> <p>Le projet des Hauts de Gravigny offre une opportunité réelle de faire disparaître totalement ce point dur du réseau local et de redistribuer de l'espace aux circulations douces. Pour autant, cette évolution du réseau viaire locale ne devrait pas influencer les flux macroscopiques du territoire. Aucun appel d'air de trafic n'est à prévoir sur la rue de Savigny.</p> <p>En second lieu, le pont des Mauves constitue un point de ralentissement qui est amené à se dégrader au fil de l'eau. Le diagnostic a fait état d'une vétusté de la programmation tricolore, plus adaptée aux flux de circulation et présentant des dysfonctionnements quant à la prise en compte des boucles de miro-régulation. Ces simples modifications suffiraient à proposer des aménagements perceptibles par les usagers sans créer pour autant de report de trafic sur la rue Rameau.</p> <p>En troisième lieu, le passage à niveau présente actuellement quelques ralentissements à chaque fermeture de barrière mais qui se résorbent immédiatement dès l'ouverture de la barrière. L'augmentation de trafic induit par le projet, convenue à la faible évolution des fréquences de passage du T12 (en comparaison avec le RER), ne sont pas de nature à dégrader le fonctionnement du carrefour. Les analyses de circulation montrent que le phénomène de retenue ne devrait pas s'intensifier en distance. Le positionnement de l'entrée/sortie du projet à environ 100m du passage à niveau apparaît donc justifié dimensionné.</p> <p>En dernier lieu et à une distance déjà relativement éloignée du projet, on retrouve le carrefour de la route de Corbeil dont le fonctionnement actuel est ralenti aux heures de pointes. En fonction de la stratégie de régulation de cet axe, il pourrait être envisagé quelques modifications géométriques. Pour autant, les analyses circulatoires montrent que les augmentations des trafics induits par le projet des Hauts de Gravigny sont totalement négligeables dans les flux supportés par le carrefour (-2%).</p>
ESTIMATION DU NOMBRE DE VEHICULES	<p>Le projet est tout d'abord conforme au PLU en termes de nombre de places de stationnement.</p> <p>En prenant en compte le taux de motorisation de l'INSEE, l'équipement automobile à Longjumeau est : 50% des ménages avec une voiture et 30% des ménages avec deux voitures ou plus.</p> <p>En ramenant cela à notre projet de 185 logements/ménages : 30% auront donc 2 voitures ou plus soit 56 familles dont la moitié avec 2 véhicules (56/2 = 28 véhicules) et dont l'autre moitié avec 3 véhicules (56/2 * 3 = 84 véhicules) + 50% des ménages auront 1 voiture soit 93 familles et 93 véhicules</p> <p>=&gt; un total estimé de 56+84+93 = 233 véhicules.</p> <p>Le projet prévoit la réalisation de 323 places de stationnement.</p>
AMENAGEMENT ROUTIER PREVU	<p>Comme l'indique la pièce PC4 - Notice architecturale - en page 8, les voies nouvelles sont ainsi prévues :</p> <p><b>La voie de desserte nouvelle sera à double sens de circulation et sera aménagée pour permettre le passage des engins agricoles. Il est, également, prévu un accès liaisonnant avec la friche agricole. Cette voie sera aussi aménagée en zone 30 sur le tronçon allant de la rue de Copernic au rond-point et zone 20 pour la partie nord-sud, ce qui permettra une circulation apaisée et favorisant les mobilités douces. La sortie du quartier côté rue Copernic sera gérée de la même manière que la rue de l'Ecuyer à ce jour. Afin de tenir compte de la pente du terrain et des contraintes en matière de circulation, il est prévu que la nouvelle voie sera prioritaire sur la voie parallèle à la rue de Savigny.</b></p> <p><b>Afin de permettre une bonne desserte du quartier et fluidifier la circulation rue de Savigny, il est prévu de réaliser une voie parallèle à la rue de Savigny. Cette voie sera aménagée en zone 30 et en sens unique, ce qui permettra également de mettre en sens unique la rue de Savigny.</b></p> <p><b>Les aménagements en zone 30 et 20 permettront de faciliter la circulation des mobilités douces, qui a été améliorée également avec la mise en œuvre de traverses piétonnes (avec escaliers pour relier la gare).</b></p>
AMENAGEMENT PERMETTANT DE FLUIDIFIER LE TRAFIC	<p>Afin de fluidifier le trafic de manière générale au sein du quartier, l'étude circulatoire préconise en page 1 des mesures d'accompagnement, qui peuvent être mises en place dès ce jour.</p> <p>cf. feuille - extrait étude circulatoire - page 1 : "des solutions d'optimisation simples consistent en la mise à jour des programmation des feux avec intégration d'opération de "micro-régulation."</p>
REDIMENSIONNEMENT DES VOIES EXISTANTES	<p>De tels travaux ne semblent pas envisageables à ce jour au vu de l'existant.</p>
PRISE EN COMPTE DU PASSAGE A NIVEAU	<p>Cet élément a été pris en compte dans l'étude circulatoire (cf. notamment page 85) :</p> <p><b>Le fonctionnement de la rue des Templiers à hauteur du passage à niveau et devant la gare n'est pas remis en cause. Le passage à niveau constitue toujours une zone de stockage au passage d'un train, qui se résorbe rapidement.</b></p>
AUGMENTATION DU RISQUE ACCIDENT	<p>La sécurité routière n'est pas une composante de base d'une étude circulatoire ou d'impact dans le cadre d'un projet de ce type.</p>
POTENTIEL DE TRANSIT EN FLUIDIFIANT LA RUE DE SAVIGNY	<p>Il est difficile de répondre à cette question, les éléments dépendant de facteurs imprévisibles comme l'utilisation d'application de circulation (type waze) et de leurs paramètres.</p>
ACCES REMIS EN CAUSE A PROXIMITE PASSAGE A NIVEAU	<p>L'accès du projet est conforme à la demande de l'ODAP. Nous laissons le soin à la Ville de préciser l'origine de cette décision guidée certainement par une étude préliminaire.</p>
NOTION D'INFRASTRUCTURE SATURÉE	<p>L'étude circulatoire montre notamment qu'en mettant en place plusieurs mesures (page 1) et en permettant la suppression du sens alterné rue de Savigny, la circulation, même avec l'apport de logements, serait plus fluide.</p> <p>Par ailleurs, la notion d'acceptabilité de temps supplémentaire et de saturation des équipements peut être divergente.</p>
AUTRES REMARQUES :	<p>Un des avis évoque 1500 véhicules sur la future voie, une donnée mentionnée dans aucun document du dossier.</p> <p>Un des avis indique des oublis de points de blocage. L'étude circulatoire fait bien mention dès sa première page des points de blocage suivants : le Pont des Mauves, la rue de Savigny, la rue des Templiers, la route de Corbeil et le passage à niveau et tire une conclusion favorable (voir ci-dessus).</p>
PLACES DE STATIONNEMENT (point 7 du courrier Ville)	
STATIONNEMENT	<p>Le projet prévoit la réalisation de 185 logements et la réalisation de 323 places de stationnement (avec un besoin selon les données de l'INSEE ci-dessus de 233 places).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les bâtiments collectifs A, B et C - à destination du logement social - prévoient la réalisation de 47 appartements et de 47 places de stationnement.</li> <li>- Les bâtiments E, F et G prévoient la réalisation de 81 logements et de 105 places de stationnement, soit 1,3 places/logement. La typologie des logements allant du studio au T4.</li> <li>- Les 57 maisons individuelles prévoient selon le type de maison et leur localisation entre 1 à 4 places par maison, avec une moyenne de 2,2 places/maison.</li> <li>- Il est également prévu les 5 places de stationnement pour les parents déposant leur(s) enfant(s) à la crèche.</li> <li>- Il y a également 41 places créées qui seront utilisables par tous.</li> </ul> <p>Le projet est ainsi conforme au PLU et au taux de motorisation actuel. Le nombre non négligeable de places visiteurs permettra de ne pas déborder sur les rues adjacentes. De plus, mis à part une volonté politique de diminuer la place de la voiture en limitant les places de stationnement aux abords des gares, augmenter le nombre de places viendrait en partie en contradiction avec l'avis de la MRAE qui demande à favoriser les déplacements doux.</p>
IMPACTS SUR LA VIE DES RIVERAINS (point 2a du courrier Ville)	
NUISANCES LIEES A LA CIRCULATION SUPPLEMENTAIRE - POLLUTION / BRUIT	<p>Les éléments - études et conclusions - relatifs à l'impact sonore et atmosphérique sont pris en compte dans le cadre de l'étude d'impact (page 370 - conclusion pour l'acoustique et page 373 pour l'air).</p> <p>Les éléments de mission proposés dans le cadre des réponses à la MRAE sont des mesures complémentaires et bien des recommandations que nous nous engageons à suivre.</p> <p>Extrait conclusion page 370 pour l'acoustique :</p> <p><b>Conclusion</b></p> <p>Le paysage acoustique est marqué par le bruit continu de l'autoroute A6 bien que masqué partiellement par un écran routier, par les passages et arrêts de RER au Sud et par les passages d'avions bien que le secteur ne soit pas inclus dans le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly (survols inhabituels de la commune de Longjumeau pendant l'été).</p> <p>Le report de la moitié du trafic actuel de la rue de Savigny au Nord sur le futur barreau créé au Nord du nouveau quartier permettra de réduire de façon significative à hauteur de 3 dB(A) le niveau de bruit dans cette rue.</p> <p>L'impact sonore de ce barreau en façade Sud de ces mêmes habitations sera limité à 2 dB(A) bien loin des valeurs maximales admissibles de 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne.</p> <p>A l'ouest, les habitations implantées le long de la rue Copernic ne seront quasiment pas impactées par le projet puisque l'on ne prévoit pas d'augmentation significative de leur niveau d'exposition.</p> <p>Le barreau créé au Sud connecté à la rue Copernic pour desservir le nouveau quartier induira une augmentation importante de 8 à 10 dB(A) du niveau d'exposition des façades Sud des habitations implantées le long de la rue de l'Ecuyer actuellement tournées vers l'air de gardiennage de caravanes. Pour autant on ne prévoit pas ici non plus aucun dépassement des valeurs maximales admissibles de 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne.</p>

	<p>Extrait page 373 - étude d'impact sur la qualité de l'air</p> <p><b>5.4.2.4 Qualité de l'air</b></p> <p><b>IMPACTS</b></p> <p>Aucune installation susceptible de générer des émissions atmosphériques ou olfactives n'est envisagée dans le cadre de l'aménagement du projet des Hauts de Gravigny. Le principal facteur de dégradation de la qualité de l'air restera donc la circulation automobile générée par la desserte des nouvelles habitations. Le caractère relativement ouvert du site favorisera une diffusion des particules, limitant les hausses localisées de pollution.</p> <p>Néanmoins, la réduction de la pollution à la source ne peut pas être traitée à l'échelle du projet « Les Hauts de Gravigny », bien que les aménagements soient favorables aux modes de déplacements doux.</p>
MODIFICATION PROJET / MAISONS O1P et O2P	Ce point pourrait être traité dans le cadre d'une discussion, après avoir étudié spécifiquement l'impact du projet par rapport à sa maison en lien avec les courbes du soleil, et mis en œuvre dans le cadre d'un PCM.
RUE DE L'ECUYER	<p>Distance entre les bâtiments ABCE et les limites séparatives avec les jardins de la rue de l'Écuyer : Conformément au plan masse de l'opération (PC2-2a), le bâtiment le plus proche sera à 13m du fond de parcelle du n°2 de la rue de l'Écuyer et le bâtiment E qui est le plus éloigné à 22m des n°14 et 16 de la rue de l'Écuyer.</p> <p>Détermination des haies et plantation en limite avec le lotissement de la rue de l'Écuyer : Comme l'indique le plan des plantations (PC2-2c), il est prévu exclusivement, côté n° pair de la rue de l'Écuyer, en limite de propriété, une haie de protection mixtes sur 2 rangs. Afin d'illustrer les arbustes envisagés, ils sont représentés également dans la notice paysagère (PC4-6).</p> <p>En cas de limite séparative entre une maison de la rue de l'Écuyer et une nouvelle maison (n°5-7-9-20 de la rue de l'Écuyer concerné), il est prévu une haie simple (plan des plantations PC2-2c et notice paysagère PC4-6).</p>
<b>GESTION DES EAUX PLUVIALES - RISQUE INONDATION (point 2b du courrier Ville)</b>	
NIVEAU DES PLUS HAUTES EAUX - PPRi	Il n'y a pas de logement en RDC A/B/C/E et le parking en RDC est sur pilotis afin de permettre aux eaux de s'écouler. Le niveau des plus hautes eaux observé dans la nuit du 1er au 2 juin 2016 était de 41,40m NGF quand le projet prévoit un RDC à 41,67m NGF pour le bâtiment le plus bas (Bâtiment A) qui est sensiblement au niveau du sol actuel (source étude d'impact §3.2.4.7, p89). Ainsi, il n'existe pas de risque d'inondabilité pour les bâtiments du projet.
AMENAGEMENT DES BERGES	Il n'est pas prévu d'intervention notable sur la berge de l'Yvette et dans la bande de 5m, si ce n'est la suppression du chemin d'accès à l'étang de pêche en fin de travaux, et la réalisation d'un ouvrage ponctuel de déversement du trop-plein du réseau EP dans la rivière. Les bâtiments collectifs à proximité seront fondés de façon et construits de façon à ne pas avoir d'incidence sur la berge. (source : notice VRD PC4 annexe 8, §IIIB2, p4).
GESTION DES EAUX PLUVIALES	<p>Le fossé qui actuellement collecte les eaux des sources sera remis en état et élargi, et un exutoire sera aménagé jusqu'à l'étang de pêche, à distance des habitations actuelles et en projet. (source : plans PC2d - nivellement et PC2f - assainissement et notice paysagère PC4-6 p20 à 24)</p> <p>Les eaux s'écoulant du terrain seront détournées du lotissement de la rue de l'Écuyer. Des ouvrages collecteront les eaux pluviales pour les infiltrer dans des bassins dont le fond se situe nettement au-dessous du niveau des habitations de la rue de l'Écuyer. De façon générale, les ouvrages d'assainissement prévus tendront à réduire les écoulements en direction du lotissement de la rue de l'Écuyer. (source : plans PC2d - nivellement et PC2f - assainissement et notice VRD PC4 annexe 8, §IIIB2, p4)</p> <p>Pour répondre si les mesures de gestion des EP seront suffisantes, toutes les études réglementaires et nécessaires ont été réalisées avec les données collectées sur le site. Les modes constructifs seront réalisés sur la base des conclusions de ces études. Ils pourront être adaptés si besoin en phase chantier dans le cas de nouvelles données.</p>
NAPPE PHREATIQUE ET SOURCES / RISQUES D'INONDATION	<p>La présence des sources a été analysée dans l'étude d'impact, pages 317 et suivantes. Les pages 69/70 démontrent qu'il n'a pas été relevé de remontées de nappes phréatiques, mais surtout la présence d'écoulements collinaires qui seront gérés et mis dans la noue centrale. Les bâtiments seront étanchés. Pour rappel, il n'y a pas de sous-sol au sein du projet. (reprise également de la réponse à la MRAE)</p> <p>Le fossé qui actuellement collecte les eaux des sources sera remis en état et élargi, et un exutoire sera aménagé jusqu'à l'étang de pêche, à distance des habitations actuelles et en projet. (source : plans PC2d - nivellement et PC2f - assainissement et notice paysagère PC4-6 p20 à 24).</p> <p>Faite à la MRAE : "On note, à la lecture du plan masse, que les bâtiments du projet sont implantés en dehors de la zone d'étalement des crues de la crue exceptionnelle de 2016. De plus, de façon à protéger les ouvrages de rétention et de manière plus générale le réseau d'eaux pluviales du projet vis-à-vis des remontées des eaux de l'Yvette en période de crue, les exutoires des rejets d'eaux pluviales dans l'Yvette ont été calés à la cote 40,00 m NGF (cote de la crue de période de retour 2 ans au droit du site)."</p>
ECOLEMENT DES EAUX PLUVIALES / PENTE DU TERRAIN	Le projet ne prévoit pas de raccordement au réseau d'eaux pluviales existants à proximité (rue Copernic par exemple). L'essentiel du volume d'eaux pluviales sera infiltré dans le terrain par les ouvrages situés en partie basse et le trop-plein (en cas d'événement intense) sera déversé à l'Yvette. (source : notice VRD PC4 annexe 8, §IIIB2, p4)
INFILTRATION A LA PARCELLE	<p>L'avis défavorable du SIAHYV a été levé par des précisions et éclaircissements apportés à la description du dispositif de gestion des eaux pluviales. La gestion des EP présentée à la MRAE et au public privilégie bien l'infiltration à la parcelle, pour partie dans un bassin à ciel ouvert, de telle sorte que les petites et moyennes pluies sont bien infiltrées.</p> <p>Le volume d'eau reçu dans la zone au nord du lotissement de la rue de l'Écuyer sera bien réduit dès la réalisation des premiers travaux.</p>
EFFET DU DEFICHÈREMENT / INFILTRATION DES EAUX	Le projet prévoit de nombreuses plantations en compensation des déboisements effectués (pour mémoire, le terrain est aujourd'hui occupé par des cultures de sapins plus ou moins abandonnées). Le projet prévoit la plantation de 137 arbres de hautes tiges, de nombreux espaces verts et des arbrissaux, des haies, ...
TERRASSEMENT / GESTION DES TERRES, VOLUMES, ...	Les impacts des terrassements sont analysés pages 314 et suivantes de l'étude d'impact. Les hypothèses retenues en phase chantier seront précisées dans le cadre de la Déclaration relative à la Loi sur l'Eau.
EAUX STAGNANTES - RUE DE L'ECUYER	<p>Par rapport au problème d'eau stagnante au niveau des n° impair de la rue de l'Écuyer, le présent projet de permis de construire n'a pas pour objet de présenter des études d'analyse sur l'origine, mais des réponses pour améliorer la situation. Concernant l'origine du sujet, plusieurs points peuvent être évoqués dont ceux apportées par le commissaire enquêteur dans son rapport lors de la modification n°2 de l'OPAP, page 13 et 14. La date du début de ces soucis coïncide également avec l'arrêt de l'entretien de cette zone de manière régulière et la culture avoisinante.</p> <p>De manière à améliorer la situation et la retenue d'eau naturelle en contrebas de la pente du terrain, le projet prévoit comme l'indique la notice PC4-8 - gestion des eaux pluviales - un système de récupération des eaux pluviales et d'infiltration à la parcelle.</p>
CHOIX / GESTION DES BASSINS ENTERRES ET A CIEL OUVERT	<p>Comme l'indique la réponse faite à la MRAE, ces derniers privilégient la mise en place de bassins à ciel ouvert. La page 4 de ce document explique le choix des bassins en fonction de l'environnement et du site.</p> <p>Dans un premier temps, les équipements ne seront pas rétrocedés à la Ville et/ou tout organisme gestionnaire. Il est prévu que les équipements soient gérés par une ASL créée spécifiquement. La Ville et la Communauté d'Agglomération n'auront en charge les équipements qu'à leur demande.</p> <p>S'il y a une rétrocession à la Ville et/ou la Communauté d'Agglomération, alors cela se fera après validation de la bonne réalisation des équipements par l'ensemble des concessionnaires et/ou délégataires de services publics.</p> <p>Si le permis de construire est délégué, et s'il est mis en œuvre, alors les pétitionnaires versent une Taxe d'Aménagement majorée notamment pour la réalisation des équipements induits par la réalisation du projet. Par conséquent, cette taxe participe à l'entretien et à la prise en charge des équipements ainsi réalisés.</p> <p>Par la suite les résidents payeront des impôts locaux participant à l'entretien des équipements également.</p> <p>Les bassins ouverts et de faible profondeur nécessitent les travaux d'entretien très faciles (fauchage quelques fois par an) et présentent l'avantage d'une intervention rapide en cas de difficulté. Ils sont d'ailleurs recommandés par exemple par la doctrine de la Police de l'eau du 91.</p> <p>Les exutoires se déversant dans le fossé existant en limite des jardins ont été identifiés et seront raccordés à ce bassin.</p>
<b>ZONE HUMIDE (point 2b du courrier Ville)</b>	
LOCALISATION ET SUPERFICIE	On peut noter en effet des manques de clarté sur la localisation et superficie des zones humides. Cela n'a aucun impact sur les études et leurs conclusions mais sera précisé dans le dossier de déclaration loi sur l'eau.
RESTAURATION ZONE HUMIDE	<p>Concernant la question des zones humides, il y a en effet une zone sur le plan masse, sur laquelle il est écrit en gris « Restauration de la zone humide », qui n'est pas identifiée comme une ZH compensatoire.</p> <p>Aussi, nous proposons l'aménagement doux suivant pour répondre à cette remarque :</p> <p>« La zone située entre les maisons 3 à 7 et les numéros impairs de la rue de l'Écuyer n'est pas comptabilisée dans les surfaces de compensation. Outre ses fonctionnalités pédagogiques qui seront préservées, cette zone fera l'objet d'un très léger décaissement (de l'ordre de -0,1 à -0,2 m) et d'un ensèmenement à l'aide d'un mélange grainier d'espèces mésohygrophiles. Cette zone sera particulièrement favorable à un gain de fonctionnalités en termes de biodiversité inféodée aux zones humides, et contribuera également à augmenter les fonctionnalités hydrauliques (tamponnement des eaux en bas de versant).</p> <p>Cet espace sera entretenu par fauche tardive. »</p>
GESTION DE LA ZONE DE RESTAURATION ZONE HUMIDE	La zone concernée sera pour l'essentiel laissée en l'état. Quelques plantations d'arbres appréciant l'eau sont prévues en complément (saules, aulnes...) dès le début du chantier. Les apports d'eau vers cette zone seront maîtrisés de façon à n'avoir que la quantité nécessaire et suffisante pour la prospérité de la zone humide. Les travaux auront pour effet de réduire la fréquence et la taille de cette moulière. Les ouvrages d'assainissement et de gestion des eaux seront construits et mis en service dès le début du chantier.
PLANTATIONS	<p>L'étude d'impact précise page 41 :</p> <p>E/R : Les mesures liées au cadre biologique ont trait, dans le cadre de ce projet, à l'aménagement paysager d'espaces verts au sein du programme : plantation de 147 arbres ; réaménagement écologique partiel du ru et de la mare et végétalisation des espaces de gestion des eaux pluviales.</p> <p>Et sont précisées pages 330 et suivantes les différentes plantations avec leur localisation et leur fonction du fait du site. Extrait page 345 :</p> <p><u>Mesures d'aménagement et de réduction</u></p> <p>Les mesures liées au cadre biologique ont trait, dans le cadre de ce projet, à l'aménagement paysager d'espaces verts au sein du programme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- plantation de 147 arbres (12 arbres remarquables, 80 arbres d'ornement, 38 arbres fruitiers, 7 arbres fastigiés, et 10 arbres de la bande paysagère) ;</li> <li>- réaménagement écologique partiel du ru et de la mare ;</li> <li>- végétalisation des espaces de gestion des eaux pluviales, afin de leur conférer une fonction paysagère et biologique.</li> </ul>
ETUDE D'IMPACT	« Les zones humides pédagogiques présentes sur le site du projet correspondent à des sols affectés par le battement ou la présence quasi-permanente d'une nappe. Dans la mesure où les terrains ne font pas l'objet d'aménagements conduisant à détruire ou altérer la structure des sols, ceux-ci conserveront une fonction de stockage, et de tamponnement des eaux souterraines. Le fait que les mesures compensatoires soient des espaces accessibles ne remet pas en cause les fonctionnalités recherchées. En outre, cela participera à leur intégration paysagère, leur acceptation, et sera favorable à leur bon entretien ». page 301 de l'étude d'impact
<b>RISQUE CONSTRUCTION ARGILE VERTE (point 2b du courrier Ville)</b>	
MODE CONSTRUCTIF SUR ARGILES VERTES	Une étude de sol a été réalisée en 2016. La nature du sol depuis cette date n'a pas été modifiée : aucun glissement de terrain ou de modification de l'affectation du sol. Des études de sol complémentaires à celles de 2016 sont en cours de réalisation (sondages faits début novembre - analyses en cours) afin de confirmer les hypothèses constructives, mais elles ne remettent pas en cause les modes constructifs, ni le projet. Le mode constructif a bien été établi en fonction de la conclusion de ces rapports et de la présence d'argile verte, et a conduit à la réalisation de pieux et d'inclusions rigides.
<b>BIODIVERSITE (point 2c du courrier Ville)</b>	

BIODIVERSITE	<p>« Même si certaines données sont effectivement anciennes, les inventaires de terrain visant à caractériser les habitats naturels et semi-naturels ainsi que les espèces végétales et animales qui composent le site de projet ont été réalisés sur un cycle biologique annuel complet (22/09/2015, 29/02/2016, 23/06/2016, 27/07/2016, 04/08/2016 et 09/05/2019). Le projet conduira effectivement à la perte d'habitats d'un certain nombre d'espèces ; toutefois, les aménagements réalisés au sein du projet, notamment les zones humides compensatoires et les espaces verts associés et conservés (sud-ouest) permettront le maintien de la majorité des espèces présentes initialement sur le site. »</p> <p>De plus, comme indiqué dans la PCA - page 6, le projet a demandé la labellisation BIODIVERSITY @pour garantir un projet intégré dans le maillage vert et bleu longjumelleois. Ce label récompense les efforts réalisés dans la création d'une urbanité écologique via notamment des espaces partagés entre les différents lots favorisant les relations humains et nature, la diversité des milieux, écosystèmes (espaces végétalisés, point d'eau), mais également des espèces (oiseaux, insectes, végétaux). L'évaluation concerne quatre grands axes de travail : engagement, moyen mis en oeuvre, évaluation des bénéfices écologiques, et bénéfices pour l'usager. C'est le seul label qui permet de noter et d'afficher la performance des opérations immobilières.</p>
<b>EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET SERVICES (point 3 du courrier Ville) - Nous laissons le soin à la Ville de répondre sur ce point.</b>	
<b>CHANTIER (point 4 du courrier Ville)</b>	
REFERE PREVENTIF	Dès l'obtention du permis de construire, les pétitionnaires demanderont la mise en place d'une procédure de référé préventif auprès du TGI. Cette procédure permettra de réaliser un état des lieux contradictoire avec l'ensemble des riverains du projet et les entreprises intervenants. Celui-ci est réalisé par un expert indépendant désigné par le juge. En cas de désordre intervenant durant la phase de chantier, l'expert intervient de manière à statuer sur les éventuels désordres pour définir l'origine et les modalités de remise en état. Il peut aussi lors de la phase "Etat des lieux" émettre des recommandations de méthodologie de travaux.
INSTALLATION DE CHANTIER	L'implantation des installations de chantier est guidée par plusieurs critères dont celle de la sécurité des personnes venant sur site pour travailler. Il est donc impératif que les installations soient au plus proches d'un point d'accès au site, pour que les compagnons s'équipent avant de pénétrer sur le chantier. Aujourd'hui, sous réserve de l'accord de la Ville, de l'Inspection du Travail et de la CRAMIF, nous travaillons sur un nouveau plan d'installation de chantier. Les principaux cantonnements seraient situés au Nord du site sur la parcelle AK4, où nous mettrons en place également une aire de stationnement provisoire pour les compagnons. Il y aurait aussi des installations sanitaires secondaires, compte tenu de la surface de l'emprise chantier. Cette installation de chantier sera ainsi validée par les différents organismes de santé et sécurité et nécessiteront également des autorisations et des arrêtés délivrés par la Ville avant le démarrage des travaux.
SUIVI BIOLOGIQUE	Conformément à la réponse faite à la MRAE (page 6) : Considérant la phase de chantier et sa durée, il est prévu que le suivi de la gestion des zones humides soit mis en place durant le chantier, ce qui sera d'ailleurs le cas pour les années 1 et 3 ans. Un AMO environnemental sera également missionné pour ce suivi. La 5ème année sera continuée et suivie par le gestionnaire de l'ASL, mais la mission aura été confiée préalablement.
CHANTIER / MESURES COMPENSATOIRES	Deux sujets distincts : - les risques de dégradations des biens durant la phase chantier -> cf. réponse apportée précédemment par rapport au référé préventif - une éventuelle indemnité pour trouble de voisinage en cas de chantier. Dans ce cas, il n'est pas possible de dédommager un préjudice qui n'est pas avéré. Dans le cadre d'un chantier, pour que le préjudice soit avéré, il faut que le(s) entrepreneur(s) ne respecte(nt), notamment les dispositions suivantes : "prendre toutes les précautions pour limiter le bruit (mauvaise orientation des engins vis-à-vis des habitations, ...), respecter les conditions d'utilisation ou d'exploitation des matériels ou équipements (mauvais entretien, non-conformité des engins utilisés, ...), respecter les éventuels arrêtés pris par le maire ou le préfet sur les bruits de chantiers (par exemple, horaires spécifiques pour l'utilisation de certains engins), ne pas avoir de comportement anormalement bruyant."
CONTACT	De manière à garantir une information précise à l'ensemble des riverains du chantier et leur permettre d'échanger, plusieurs solutions peuvent être mises en place : - le système d'une boîte aux lettres physiques ; - une application gratuite pour la Ville et les riverains permettant de donner des informations régulières sur l'avancée du chantier, des contraintes particulières, mais aussi aux riverains de faire remonter immédiatement des désagréments. Le contact d'un interlocuteur spécifique (une personne sur le chantier et une de chez Bougues Immobilier) sera également transmis.
PROTECTION VIS-A-VIS DES RIVERAINS	Concernant ce sujet, plusieurs points (analyses et mesures) sont abordés dans le cadre de l'étude d'impact (pages 314 et suivantes de l'étude d'impact, et plus précisément concernant les riverains à partir de la page 353).
<b>ASPECT SECURITE (point 5 du courrier Ville)</b>	
QUESTIONS LIEES AU PROJET	Liée à la zone humide : A ce jour, aucune clôture ou mur ne sont prévus car non favorables à la circulation de la faune et à l'écoulement de l'eau. Aucune lumière n'est également prévue pour la protection de la faune et flore et en prévention de zones de squat. Malgré tout, il peut être envisagé de travailler avec les bureaux d'étude pour trouver une solution qui permette à la fois de préserver la sécurité et l'environnement.
<b>PROCEDURE - AVIS - PRISE EN COMPTE (point 6 du courrier Ville)</b>	
INSTRUCTION PERMIS DE CONSTRUIRE AVIS EMIS DANS LE CADRE DE L'INSTRUCTION	Le permis de construire a été déposé en date du 31.12.2019. Le permis de construire est en cours d'instruction depuis le 30 juin 2020, date à laquelle le dossier de demande de permis a été complété par les pétitionnaires. L'ensemble des avis des services / concessionnaires ont été consultés et leurs avis émis au cours de l'instruction, et modifié lorsque les éléments d'information transmis par les pétitionnaires sont modifiés.
DOSSIER LOI SUR L'EAU	Conformément à la réponse faite à la MRAE : L'accès pourra être donné au Dossier de Déclaration de loi sur l'Eau. Cet accès ne pourra se faire qu'après la validation de ce dernier par la Police de l'Eau. Nous attirons l'attention de lors du chantier à la demande des concessionnaire et/ou de la Police de l'Eau des modifications peuvent intervenir et sous réserve de validation de la Police de l'Eau être exécutées. Concernant les risques d'inondations deux sujets sont mêlés : l'un concerne les inondations venant de l'Yvette qui peut sortir de son lit canalisé, l'autre la présence d'eau stagnante. Pour le premier sujet, le fait de réaliser ou non le projet n'aura pas d'incidence pour les maisons rue de l'Ecuyer. Pour le deuxième sujet, la réponse est apportée au niveau de la ligne 118 du tableau. La préservation du milieu naturel ne se résume pas à ces seuls points de la page 8-9 de la réponse à la MRAE, mais également la plantation de nombreux arbres (135 arbres de hautes tiges, plus des haies, ... ; Page 345 de l'étude d'impact) et aussi la restauration des zones humides (page 332 de l'étude d'impact) et la prise en compte en phase chantier (page 340 de l'étude d'impact). L'impact paysager tel que défini par "vu des riverains" semble subjectif et porté à connaissance à travers l'ensemble du dossier de permis de construire, de manière à ce que les riverains se fassent leur propre opinion. Toutefois, il a été étudié page 349 et suivantes de l'étude d'impact.
AVIS SHAHVY	L'avis du SHAHVY a été modifié à la suite d'apport d'éléments complémentaires en juin 2020 au dossier. Cet avis reste "favorable sous condition de". Cela implique nécessairement que préalablement à la mise en œuvre du projet, les pétitionnaires doivent apporter les éléments complémentaires restant à définir dans le cadre d'une instruction auprès des services de la Police de l'Eau - la Déclaration au titre de la Loi sur l'Eau. Tout au long de l'instruction, les pétitionnaires peuvent modifier des pièces et les services être reconultés de manière à corriger et/ou modifier les avis. En cas de modification substantielle, le délai d'instruction peut être relancé. Cela n'a pas été jugé nécessaire, puisqu'il s'agissait de pièces complémentaires.
AVIS SNCF	Les avis de la SNCF dans le cadre d'une instruction de permis de construire, non obligatoire, portent uniquement sur les impacts éventuels du chantier par rapport aux installations existantes, mais en aucun cas sur les difficultés de transports ou de passage à niveaux.
AVIS DRAAC	Concernant l'avis de la DRAAC, un premier avis a été émis en juin 2016. L'avis émis par la DRAAC ne peut pas être modifié durant une période de 4 ans. La date de prise en compte est celle de la date de dépôt de la demande de permis de construire et non celle de l'obtention du permis de construire. Malgré cet avis favorable, en cas de découverte lors de la réalisation du chantier, les entreprises et les pétitionnaires doivent les déclarer aux instances concernées.
<b>PROGRAMMATION</b>	
ACCESSION A LA PROPRIETE	L'ensemble des maisons sont destinées à être vendues en accession à la propriété.
IMPLANTATION CRECHE	L'implantation de la crèche est conforme aux recommandations du rapport du commissaire enquêteur de la modification du n°2 de l'ADP. Par ailleurs, les études de sol réalisées jusqu'à ne démontrent aucune pollution contre-indiquée avec la présence d'un équipement de la petite enfance.
<b>QUESTIONS DIVERSES</b>	
VALEUR DU BIEN	La réalisation d'un tel projet permet la revalorisation d'une zone en friche non exploitée et non entretenue et ainsi de gagner en visibilité sur l'avenir et donc de rassurer les éventuels acquéreurs.
MUR ANTIBRUIT AUTOROUTE A6	Concernant le fait que le mur antibruit ne soit pas prolongé, il est à noter que cet enjeu a été mentionné dans le cadre de l'étude d'impact et il est vrai qu'il n'y aura pas de participation financière des pétitionnaires pour la réalisation de ce projet relevant de la compétence de l'Etat et de ses projets.