

ANNEXE

Points de vigilance détaillées et recommandations :

- > Un constat contradictoire préalablement au démarrage des chantiers (au moins 15 jours) devra être effectué avec un ou des représentants de GPS et de la commune, afin de convenir des modalités de mise en œuvre des travaux, de la tenue du chantier et de sa propreté aux abords et des remises en état du site et des alentours à prévoir, avant réception.

Service Voirie, Propreté et Espaces Publics :

- > Propreté du chantier à maintenir tout au long du chantier secteur Grande Borne.
- > En cas de présence de bardage délimitant le chantier, le maître d'ouvrage devra veiller à son entretien notamment en cas de fortes rafales de vent (7j/7 – 24h/24) – N° de téléphone d'astreinte des prestataires à transmettre.
- > Passage piétons : proscrire les dalles podotactiles en résine. Prévoir la pose de dalle podotactiles en béton.
- > Pour les sols stabilisés, le revêtement ne devra pas être mis en œuvre sur des pourcentages de pentes au-delà de 2% à 3% pour éviter un phénomène d'érosion des matériaux sinon opter pour un béton ou enrobés sur ces espaces.
- > Mise en place de dispositif anti-stationnement type bordure de défense ou autres pour éviter le stationnement sur trottoirs.

Service Espaces Verts :

- > Les arbres en bonne santé devront être préservés dans la mesure du possible et surtout protégés de manière adéquate durant toute la durée du chantier.
- > **Le choix des essences plantées, et de manière plus générale, les orientations prises au niveau des aménagements paysagers, devront se faire avec l'accord du/des futurs gestionnaires dont GPS compétent en la matière :** constat que GPS n'apparaît pas à ce stade dans les acteurs associés au niveau des mesures prises pour éviter, réduire et compenser les impacts.
- > Il est préconisé d'interdire tout éclairage du chantier la nuit sauf en cas d'absolue nécessité (protection de la faune).

Service Éclairage Public :

- > **Les prescriptions à suivre pour les matériaux à mettre en œuvre seront transmises par le service en lien avec les collectivités.**

Service Transport et Mobilités :

RESUME NON TECHNIQUE :

- > P.45 : 6.1. Projets connus
La dénomination du projet TRAM T12 doit être harmonisée dans l'ensemble du document.. Il convient également de mettre à jour l'avancement du projet. Le document indique qu'actuellement « a lieu la réalisation de la plate-forme et la pose des rails le long du parcours entre Epinay-sur-Orge et Evry-Courcouronnes ». Ces travaux sont achevés et la phase de marche à blanc et d'essais devrait intervenir d'ici l'été.
- > P. 46 : 6.2.7. Déplacements - Phase chantier



Le document indique que « les différents chantiers vont générer un trafic de camions et d'engins de travaux et seront susceptibles de modifier les conditions de circulation des voies concernées (déviations, circulation alternante, ralentissements, etc.). »

Les impacts cités semblent concerner uniquement la circulation des véhicules. La prise en compte en phase chantier des autres usagers (piétons et cycles) est nécessaire et doit permettre de proposer des solutions visant d'une part à garantir leur sécurité, vis-à-vis des dangers liés aux travaux et à la circulation, et d'autre part assurer la continuité de la chaîne du déplacement et maintenir son accessibilité.

> P. 46 : 6.2.7. Déplacements - Phase d'exploitation

La remarque formulée n'a pas été prise en compte. Il est souhaitable de préciser comment le projet va permettre de renforcer les déplacements par des modes doux ou pour les personnes à mobilité réduite au sein du quartier (itinéraires protégés, conditions de stationnement sécurisé des vélos, bonne accessibilité) et vers les quartiers environnants.

> P.51 : 9.2.2. Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) cf remarques générales ci-dessus.

VOLET 1 / DESCRIPTION DU PROJET ET DE L'ETAT INITIAL

> P. 91/ 3.6 .1. Infrastructures et déplacements / PDUIF

En complément de l'offre déployée sur le domaine public, l'aménagement de stationnements sécurisés dans les espaces privés est un levier important pour encourager et faciliter la pratique du vélo au quotidien. Obligatoire depuis 2012, le stationnement sécurisé des vélos dans les immeubles collectifs neufs d'habitation et de bureau reste pourtant une réglementation encore méconnue.

La loi LOM, et ses articles 53, 59 et 64, renforce les exigences en matière de stationnement sécurisé des vélos dans les bâtiments neufs, les bâtiments existants dont le parc de stationnement annexe fait l'objet de travaux et les bâtiments existants à usage principal tertiaire.

> P.92 / 3.6.2.1. Les modes motorisés individuels / 3.6.2.1.1. Diagnostic initial

La cartographie permet d'appréhender la hiérarchie du réseau. Toutefois, il convient d'être en mesure d'analyser et d'esquisser des enjeux spécifiques au fonctionnement du réseau viaire, son articulation avec l'organisation du quartier. Il aurait été intéressant de pouvoir analyser les pointes pendulaires, et confirmer ainsi le rôle structurant des deux axes forts, ou de vérifier l'existence de certains itinéraires de délestage ou leur rôle en matière de connexion aux axes structurants (notamment la rue de la grande borne).

> P.93 / 3.6.2.1.2. Capacité utilisée des carrefours

Le document précise que les carrefours présents sur le RD445 sont utilisés à plus de 75 % de leur capacité provoquant des points de ralentissement. La nature des dysfonctionnements devra être détaillée : remontées de file, impact sur le fonctionnement d'autres carrefours.

> P. 94 / 3.6.2.2.1. Offre de stationnement

Les demandes de précision concernant le déroulement de l'enquête stationnement devront être intégrées :

- Préciser les modalités de déroulement de l'enquête (jours, amplitude horaire).
- Préciser le taux d'occupation des différentes poches enquêtées présente des variations. Pouvoir analyser les taux d'occupation moyenne ainsi que du taux de rotation et quantifier les autres usages (ex : stationnement sur trottoir ou illicite ...), et analyser les taux de congestion, ainsi que la congestion nocturne

P.97 / 3.6.2.3. Transports collectifs



TZEN4 : modifier le calendrier de mise en service (estimation été 2024)

> P.98 / 3.6.2.4.2. Marche

Approfondir et préciser la description des espaces piétons notamment aux abords de la RD445, rue de la Grande Borne, rue des Enclos/Miroir (ex : étroits, encombrés par des véhicules motorisés et peu qualitatifs, en particulier au Sud de la RD. ;.)

> P.98 / 3.6.2.4.3. Aménagements cyclables et les services vélos

Préciser l'analyse sur les projets vélos et les différentes solutions pour la pratique du vélo en sécurité par des compléments d'études (ex : données qualitatives sur l'existant : dimension, usages (piétons, stationnement illicite), typologie (directionnelle, bi-directionnelle), etc.

Reprendre les demandes initiales pour compléter l'analyse :

- Préciser si différents projets vont permettre de constituer un réseau cyclable maillé.

La question des modes actifs doit être appréhendée à plusieurs échelles : pour des liaisons inter-quartiers, pour du rabattement vers des pôles spécifiques (gare, station Tram T12, TZEN 4, écoles, commerces, équipements, ...) ou pour une connexion plus large, au-delà de la RD et du périmètre d'étude, ce qui pose la question d'une réflexion plus globale pour assurer la cohérence des aménagements.

VOLET 2 : IMPACTS ET MESURES

> Préciser la référence à la thématique des liaisons douces (Faciliter les connexions et les liaisons entre les quartiers) au regard de l'enjeu annoncé dans l'état initial,

> P. 8 / 4.1.1.1. Variante explorée à la prise d'initiative dans le cadre de l'OIN

Le bilan de la concertation en annexe fait état des souhaits exprimés par les participants d'un développement de l'usage des mobilités douces à l'échelle du quartier, et notamment la réalisation d'aménagements sécurisés dédiés à la pratique du vélo qui pourrait apparaître.

> P. 8 / 4.1.1.2. Variantes sur le secteur du Méridien

Il n'y a aucun élément général de programmation concernant les aménagements cyclables, pourtant identifié comme un enjeu fort dans le cadre de l'état initial (sauf secteur RD 445).

> P.16 / 4.1.2. Justification des choix du projet

Préciser les opportunités offertes par le TZEN4.

Au regard de « l'arrivée du TZEN4 présente une opportunité de reconfiguration forte de ce secteur afin de l'ouvrir vers les autres quartiers et de le redynamiser en diversifiant les usages avec la nouvelle place du marché et les rez-de-chaussée à vocation commerciale. »

Préciser les aménagements prévus pour les cyclistes dans le périmètre d'étude, hors RD

> P.44 / 5.2.6. Déplacements

Les impacts des travaux sur les déplacements des piétons et des cyclistes sont à préciser, ainsi que des mesures de réduction, pour optimiser ces déplacements en phase travaux et les accès au chantier, afin de quantifier le trafic généré par les travaux et de réévaluer les incidences potentielles sur le trafic quotidien aux abords du site et d'identifier les pistes afin d'assurer la sécurité des habitants pendant la phase de travaux (en concertation avec les acteurs locaux)

> P. 49 / 5.2.6.2. Stationnements / 5.2.6.2.3. Phase exploitation

Au regard des phénomènes de report entre secteur, l'offre de stationnement doit être étayée par une étude des besoins.

> P.87 / 7. Appréciation des effets cumulés

- Préciser les différents projets et leurs travaux prévisionnels dans un planning.



Service Déchets :

- > Déplacement du marché : être vigilant sur les possibilités de collectes des déchets issus de cette activité et prévoir un revêtement en dur pour la circulation des piétons en cas d'intempéries.
- > Prévoir raccordement électrique pour les besoins des commerçants.
- > Création de toilettes publiques : difficulté de maintenir en état de propreté ce type d'équipement, contrat de nettoyage nécessaire dans les coûts du gestionnaire du marché de la Ville de Grigny avec couts induits.