

**PARIS-SACLAY**



# BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A L'AMELIORATION DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

NOVEMBRE 2016

# Sommaire

## 1. Synthèse

### Avant-propos

1. Le projet et son contexte
2. Les pilotes, acteurs et partenaires du projet
3. Les objectifs et le périmètre de la concertation préalable
4. Le déroulement de la concertation
5. La participation à la concertation
6. Les principaux thèmes discutés
7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation

## 8. Annexes au bilan de la concertation

1. Annonces légales de la concertation
2. Contributions reçues sur le site internet de la concertation
3. Contributions reçues par registre et voie postale
4. Information et présentation
  1. Réunion publique du 19/10/2016
  2. Atelier et visite de site du 03/10/2016
5. Outils de communication
  1. Brochure

## Avant-propos

La concertation sur le projet d'amélioration de l'échangeur de Corbeville a été organisée du lundi 12 septembre 2016 au vendredi 14 octobre 2016, par l'Etablissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay, en tant que maître d'ouvrage déconcentré pour le compte de l'Etat (DIRIF) et du Département de l'Essonne) et conformément à l'arrêté préfectoral n°2016/SP2/BAIE/031 du 2 août 2016.

Ce bilan de la concertation présente de manière synthétique le projet et son contexte, les pilotes acteurs et partenaires, les objectifs et le périmètre de la concertation, ses modalités et sa mise en œuvre, les principaux thèmes abordés lors des échanges avec le public et la prise en compte dans la suite du projet des remarques formulées. Il est complété en annexes par les publications réglementaires, la liste des questions reçues sur le site internet de la concertation via le registre dématérialisé, la copie des registres mis à disposition du public et des courriers reçus, ainsi que les documents présentés lors de l'atelier « cartes sur table », de la réunion publique et le compte-rendu de cette dernière.

# 1. Le projet et son contexte

Le Campus Paris-Saclay aménagé par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay est un projet global de développement scientifique, économique et urbain dans le cadre du projet d'opération d'Intérêt National Paris-Saclay (Loi du 3 juin 2010).

Il comprend deux zones d'aménagement concerté (ZAC) opérationnelles : le quartier de l'École polytechnique à l'est de la RN118, sur les communes de Palaiseau et Saclay, et le quartier de Moulon à l'ouest, sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Saint-Aubin, ainsi qu'une ZAC à créer sur le secteur de Corbeville, à Orsay.

Ces deux quartiers ont vocation à accueillir les établissements d'enseignement supérieur et des logements étudiants dans le cadre du Plan Campus. Avec deux gares de la ligne 18 du métro du Grand Paris, ils répondront à des objectifs de mixité et de densité, dans lesquelles viendront prendre place des activités économiques, des logements familiaux, des équipements publics, des commerces et des services.

Dans ce cadre, l'amélioration des circulations et des mobilités est un objectif majeur à l'échelle du plateau de Saclay. STIF, Société du Grand Paris, Conseil départemental, Conseil régional, État, Communauté d'agglomération et communes, tous se mobilisent pour la rénovation des infrastructures routières, l'accroissement de l'offre de transports collectifs et le développement d'un système de mobilité complet.

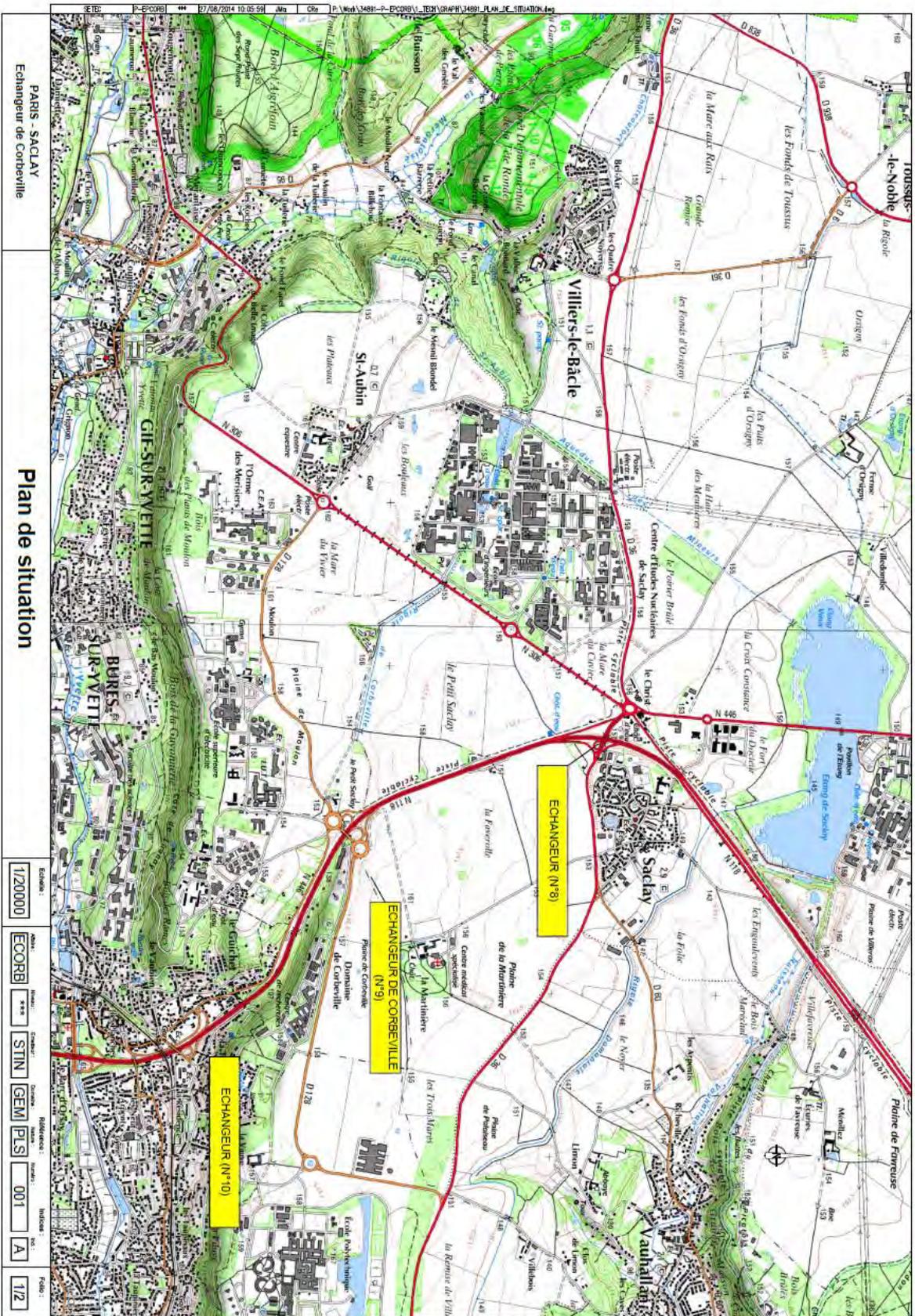
Les études de trafic menées par l'EPA Paris-Saclay sur le secteur ont montré la nécessité de réaménager les différents accès routiers aux ZAC dès la première phase d'aménagement qui a largement débuté :

- Réaménagement de l'échangeur du Christ de Saclay (RD36 – RN118), en cours d'études par le Conseil départemental de l'Essonne.
- Réaménagement du rond-point de Saint-Aubin (RD306 – RD128) en carrefour à feux sous maîtrise d'ouvrage du STIF dans le cadre du prolongement du Bus Express 91-06, déjà réalisé
- Réaménagement des trois carrefours d'accès au quartier de l'École polytechnique sur la RD36 dans sa partie Est à Palaiseau, en cours d'étude par l'EPA Paris Saclay pour le compte du Département de l'Essonne
- **Réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RD128 – RN118), en cours d'étude par l'EPA Paris- Saclay et objet de cette concertation préalable.**

## L'échangeur aujourd'hui

L'échangeur de Corbeville est l'échangeur n°9 de la RN118. Il est situé sur les communes d'Orsay et de Saclay, dans le département de l'Essonne. L'un des giratoires actuels est également situé en partie sur la commune de Gif-sur-Yvette.

Construit il y a plus de quarante ans, en 1977, il est en voie d'obsolescence et ne satisfait plus aux usages automobiles actuels ni aux prévisions de trafics générées par le campus urbain. La sécurité de sa pratique dans les meilleures conditions qui soient n'est plus assurée.



## 2. Les pilotes, acteurs et partenaires du projet

La conduite des études relatives à la requalification de l'échangeur de Corbeville est assurée par l'EPA Paris-Saclay.

Le 1er mars 2016, la Direction des Infrastructures de transports du Ministère de l'Environnement, de l'Écologie et de la Mer a donné son accord sur l'opportunité de réaménagement de l'échangeur de Corbeville sur la base des études de faisabilité réalisées par l'EPA Paris-Saclay et cofinancées par le Département de l'Essonne.

Ainsi, pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville (RD128 – RN118), l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay intervient pour le compte :

- de l'État (Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France), propriétaire et gestionnaire de la RN118.
- du Conseil départemental de l'Essonne propriétaire et gestionnaire de la RD128 et de la RD446 (route de Versailles) ;

Chaque étape du projet leur sera soumise en tant que propriétaire et gestionnaire de cette nouvelle infrastructure.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay et les communes concernées sont étroitement associées à la conduite du projet et chaque étape du projet est soumise pour avis aux élus locaux.

## 3. Les objectifs et le périmètre de la concertation préalable

**Les objectifs** de cette concertation préalable sont :

- Assurer l'information et la participation du public sur les scénarios étudiés pour l'amélioration de l'échangeur.
- Donner au public toutes les données nécessaires à l'entendement des obligations techniques, géographiques, financières et de sécurité d'un tel ouvrage d'art.
- Recueillir les observations et les propositions du public et son expertise d'usage.

- Limiter la congestion attendue sur la RN118 au droit de cet échangeur au regard de l’augmentation prévisible du trafic consécutif aux développements prévus sur les territoires desservis,
- Mettre à niveau la fluidité et la sécurité des circulations à moyen et long terme au droit de cet échangeur,
- Intégrer ce futur ouvrage d’art en cohérence avec les ambitions architecturales et paysagères du projet d’aménagement du campus Paris Saclay

Le **périmètre de la concertation préalable** concerne les communes d’Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette. La commune d’assiette est Orsay.

Il a été décidé **les modalités de concertation préalables** suivantes :

- parution d’un avis d’engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- affichage de l’arrêté préfectoral portant sur l’organisation de la concertation préalable en mairie d’Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette;
- parution d’articles dans les publications communales ;
- Un registre dématérialisé sur le site [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr) assorti du dossier technique consultable pendant toute la période de la concertation préalable.
- organisation d’une réunion publique le 19 septembre à 19h00 ;
- organisation d’un atelier « carte sur table » le 3 octobre à 18h00 ;
- organisation d’une visite sur site le 3 octobre à 17h00 ;
- ouverture d’un registre de contributions mis à la disposition du public en mairie d’Orsay, de Saclay et de Gif-sur-Yvette accompagné du document relatif à l’opération.

L’initiative de la concertation sur le projet d’amélioration de l’échangeur de Corbeville et ses modalités ont été prise par l’arrêté préfectoral n°2016/SP2/BAIE/031 du Préfet de l’Essonne du 2 août 2016.

## 4. Le déroulement de la concertation

L’avis d’engagement de la concertation préalable a été publié dans le Républicain Essonne du 25 août 2016 et du 15 septembre 2016, et dans l’édition Essonne du Parisien du 25 août 2016.

L’information a également été relayée dans les 3 villes concernées par le projet. La parution d’articles annonçant la concertation a eu lieu dans les publications communales de Saclay (lettre d’information « Saclay Infos » de septembre et octobre 2016) Gif-sur-Yvette (bulletin

municipal « Gif Infos » d'octobre 2016), et Orsay (bulletin municipal « Orsay notre ville » d'octobre 2016), une parution électronique sur les panneaux lumineux de la ville et sur le site internet de la ville d'Orsay, ainsi que sur les sites internet de l'EPA Paris-Saclay et de la préfecture de l'Essonne.

Des registres ont été tenus à la disposition du public dans les villes d'Orsay, de Saclay et de Gif-sur-Yvette durant la concertation, c'est-à-dire du 12 septembre 2016 au 14 octobre 2016. Ils étaient accompagnés d'un document technique présentant le projet et les scénarios étudiés. Aucun avis n'a été inscrit sur le registre mis à disposition en mairie de Gif-sur-Yvette. Deux avis ont été inscrits dans le registre mis à disposition en mairie de Saclay. Cinq avis ont été inscrits dans le registre mis à disposition en mairie d'Orsay.

Le projet a fait l'objet d'une présentation en ligne sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay : une rubrique dédiée a été créée dans la section du site consacrée à la concertation, où il était possible de télécharger le document de concertation (<http://www.epaps.fr/concertation/>). Le public était invité à faire part de ses avis et remarques par le biais d'un registre dématérialisé. 31 avis y ont été déposés.

Une réunion publique a été organisée le 19 septembre 2016 à 19h00 au plateau des projets de l'EPA Paris-Saclay, réunissant à la Philippe Van de Maele, Directeur Général de l'EPA Paris-Saclay, Dominique Boré, Directrice de la communication et des relations institutionnelles, Jean-Jacques Obriot, Directeur de l'Immobilier et des infrastructures, Philippe Gaudias, Chef de projet mobilité, ainsi que le garant de la concertation nommé par le Préfet de Région Lucien Chabason.

Elle a mobilisé les riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, les associations locales, les entreprises présentes sur le site de Corbeville, ainsi que des représentants des collectivités locales. Une trentaine de personnes étaient présentes à cette réunion. Elle s'est déroulée en deux parties distinctes :

1. Une présentation du projet et des différents scénarios étudiés, pendant environ 45 minutes
2. Un temps de questions réponses avec l'assemblée

Une deuxième réunion publique s'est tenue le lundi 3 octobre de 17h à 19h sous la forme d'Une visite de site commentée de l'échangeur en car de 17h à 18h et d'un atelier « cartes sur tables » au plateau des projets de 18h à 19h

Elle a mobilisé les riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, les associations ainsi que des représentants des collectivités locales. 10 à 15 personnes environ étaient présentes durant la visite et une vingtaine durant l'atelier.

La première partie de la réunion a permis de visiter le site de l'échangeur en car, en empruntant les bretelles d'entrée et sortie, les ronds-points et les voiries locales, route de Versailles et impasse des mûriers. Un arrêt spécifique pour prolonger la visite à pied et expliquer l'impact du réaménagement de la bretelle sur l'impasse des mûriers a été effectué. La problématique de l'absence de raccordement des habitations au réseau d'assainissement a été exposée, ainsi que le besoin du maintien de cette impasse et des accès véhicules aux différentes parcelles.

La deuxième partie de la réunion s'est déroulée au plateau des projets et a permis de présenter des plans plus précis, niveau « faisabilité », des différents scénarios de l'échangeur, pour en expliquer les fonctionnalités et les impacts. Des premiers scénarios de maillage des circulations douces ont aussi été présentés. Ils devront être affinés une fois un scénario d'aménagement retenu.

## 5. La participation à la concertation

La participation à la concertation est marquée par la mobilisation des associations locales et des riverains du projet, habitants et entreprises situés à proximité de l'échangeur de Corbeville, qui ont été particulièrement actifs dans l'expression des avis et des remarques : le site internet et les réunions publiques ont été l'occasion de transmettre des avis et des contributions structurés. Les registres installés dans les 3 mairies concernées (Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette) ont recueilli respectivement 5, 2 et 0 avis.

La réunion publique organisée le 19 septembre a rassemblé une quarantaine de personnes.

La visite de site et l'atelier cartes sur table ont rassemblé une vingtaine de personnes.

Enfin, le site internet a recueilli 31 avis.

## 6. Les principaux thèmes discutés

**Les thèmes soumis à la concertation** concernaient :

Le contexte général du projet et la justification du réaménagement (le diagnostic en matière de trafic) ;

La présentation de l'ensemble des scénarios ayant été étudiés pour le réaménagement

L'analyse multicritères de ces scénarios en vue de choisir le plus pertinent ;

L'intérêt du réaménagement de l'échangeur de Corbeville est globalement compris, à l'exception de certaines contributions qui expriment des craintes liées à la l'augmentation du trafic routier qui serait générée par un aménagement améliorant la fluidité. Par ailleurs, plusieurs associations et particuliers rappellent la nécessité du réaménagement préalable de l'échangeur du Christ de Saclay, qui est l'échangeur précédent sur la RN118, situé au nord de l'échangeur de Corbeville, aujourd'hui principal point noir du trafic routier sur le secteur, et dont le chantier devrait commencer en 2017 sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Essonne.

Les principaux thèmes discutés lors de la réunion publique du 19 septembre ont été :

1. La justification du projet au regard de l'augmentation des trafics attendus et le lien avec les autres infrastructures routières, en particulier le Christ de Saclay
2. L'efficacité des différents scénarios pour l'amélioration des circulations et l'impact sur la circulation locale, en particulier pour les habitants du quartier du Guichet
3. La réduction de la vitesse sur la section courante de la RN118
4. Les problèmes de réglage des feux tricolores récemment installés sur le plateau dans le cadre du prolongement du TCSP de l'Ecole polytechnique au Christ de Saclay
5. Les nuisances sonores générées par la RN118
6. L'opportunité de création d'une sortie de la RN118 au niveau du quartier du Guichet dans le sens Paris-Provence
7. L'emprise et les impacts fonciers et bâtis des différents scénarios
8. L'amélioration des circulations douces, en particulier la remise à niveau de la piste cyclable le long de la RN118
9. La gestion de l'eau liée au projet et en particulier l'étude de la reconnexion de la rigole de Corbeville.

Lors de la visite de site du 3 octobre, un arrêt spécifique a été effectué au niveau de l'impasse des mûriers à Orsay, pour échanger sur l'élargissement de la bretelle de sortie Sud de l'échangeur et son impact sur l'impasse. La problématique de l'absence de raccordement des habitations au réseau d'assainissement a été exposée, ainsi que le besoin d'une reconstitution de cette impasse et du maintien des accès véhicule aux différentes parcelles.

Les thèmes abordés lors de l'atelier cartes sur table sont similaires à ceux évoqués lors de la réunion publique.

**Ainsi, les remarques et questions ont convergé vers :**

Les impacts fonciers et bâtis potentiels des différents scénarios : les riverains et entreprises concernés souhaitent tous une limitation au maximum des impacts fonciers et bâtis du projet;

La gestion de l'eau au niveau de l'échangeur et la rigole de Corbeville : plusieurs associations demandent l'étude de la reconnexion de la rigole de Corbeville et d'être vigilant au dispositif d'assainissement retenu pour le nouvel échangeur ;

La rénovation de la piste cyclable existante le long de la RN118 et plus globalement que le réaménagement de l'échangeur permette la réalisation de continuités cyclables entre les quartiers et avec la vallée

Le traitement des carrefours par feux tricolores au lieu des ronds-points actuels, soulignant le risque de saturation ;

Le raccordement aux voiries locales au niveau du quartier de Moulon et l'allongement de la distance pour rejoindre le quartier du Guichet depuis la RN118 ;

L'opportunité de création d'une sortie supplémentaire depuis la RN118 dans le sens Paris-Provence au niveau du quartier du Guichet ;

L'opportunité d'une baisse de la limitation de vitesse à 90 voire 70 km/h sur la RN118 ;

Le morcellement des procédures réglementaires et de l'association du public entre les différents projets urbains et d'infrastructure : plusieurs contributions demandent que le futur dossier de DUP apporte une vision élargie du fonctionnement en termes de trafic et de l'insertion du projet ;

Le maintien et la mise à niveau de l'impasse des mûriers (assainissement, accès riverains,...)

## 7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation

L'EPA Paris-Saclay et les partenaires du projet ont pris acte des remarques et des questions exprimées par le public, centrés autour des thématiques suivantes : amélioration de la fluidité du trafic au niveau de la RN118 comme à l'échelle locale, minimisation de la consommation de foncier ; gestion de l'eau et reconnexion de la rigole de Corbeville ; continuité et sécurisation des liaisons douces. L'EPA Paris-Saclay a apporté au cours des réunions publiques des éléments de réponse qui seront approfondis dans le cadre des études préalables à l'élaboration du dossier de DUP. L'enquête publique, qui devrait se dérouler au deuxième semestre 2017, sera l'occasion de présenter à nouveau au public le projet et des propositions faisant écho à cette première étape de dialogue.

En particulier, il ressort des contributions reçues et des échanges lors de la réunion publique et de l'atelier « cartes sur table » que la minimisation de l'impact foncier et le maintien sur site, autant que possible, des riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, ainsi que des entreprises PROTEC et SGS situés sur le rond-point de Corbeville est une priorité du projet. **C'est pourquoi l'EPA Paris-Saclay se propose de retenir le scénario n°5, qui minimise cet impact, et de l'approfondir dans les études à venir en vue de l'élaboration du dossier de déclaration d'utilité publique.**

Les sujets que l'EPA Paris-Saclay se propose d'approfondir dans les études ultérieures sont les suivants :

La limitation et la détermination précise des emprises foncière nécessaire au projet ;

La prise en compte de l'ensemble des continuités cyclables nécessaire au niveau de l'échangeur de Corbeville, en particulier le long de la RN118, de la route de Versailles et de la RD128 de part et d'autres du nouveau pont prévu. Il est proposé d'intégrer aux études la réalisation d'une circulation douce sur le nouveau pont routier qui sera construit et de reconstituer la piste cyclable le long de la RN118 impactée par les travaux ;

La reconnexion de la rigole de Corbeville fera l'objet d'une étude pour en déterminer les conditions de faisabilité ;

La reconstitution de l'impasse des mûriers sera étudiée afin de proposer un aménagement qui permette le maintien des accès riverains. Le raccordement au réseau d'assainissement sera aussi étudié ;

Un abaissement de la vitesse réglementaire à 90km/h sur la RN118 sur cette section pourra être pris en compte dans la suite des études en cas de consensus politique fort des différents partenaires du projet. Sur les routes départementales, la vitesse réglementaire proposée est de 50km/h pour tenir compte du caractère de future entrée de ville de l'échangeur.

Une étude acoustique sera réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et permettra de statuer sur l'évolution du bruit sur le secteur et les mesures compensatoires à apporter ;

D'autres propositions ont été émises par le public, mais ne peuvent être prises en compte par l'EPA Paris-Saclay dans la suite de ses études :

L'association ASEOR demande la création d'une bretelle de sortie dans le sens Paris-Provence au niveau de l'échangeur du Guichet (n°10). Après concertation avec les services de la DIRIF, propriétaire et gestionnaire de la RN118, cette sortie a déjà fait l'objet d'études techniques de leur part qui ont conduit à l'abandon du projet, car les impacts fonciers pour réaliser un aménagement aux normes de sécurité actuels seraient trop importants.

**PARIS-SACLAY**



# ANNEXES AU BILAN DE LA CONCERTATION

## **Table des annexes**

- 7. Annonces légales de la concertation**
- 8. Contributions reçues sur le site internet de la concertation**
- 9. Contributions reçues par registre et voie postale**
- 10. Information et présentation**
  - 1. Réunion publique du 19/19/2016**
  - 2. Atelier et visite de site du 03/10/2016**
- 11. Outils de communication**
  - 1. Brochure**

## **12. Annonces légales de la concertation**



PRÉFÈTE DE L'ESSONNE

**ARRETE**

n° 2016/SP2/BAIE/031 du 2 août 2016  
portant sur l'organisation de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de  
l'échangeur de Corbeville (RN118)

**LA PRÉFÈTE DE L'ESSONNE**  
**Chevalier de la Légion d'honneur**  
**Officier de l'Ordre National du Mérite**  
**Chevalier du Mérite Agricole**

**VU** le code de l'Urbanisme, notamment les articles L.103-2 à 6, et R. 103-1 à 3 ;

**VU** le dossier de concertation se rapportant au projet ;

**VU** le décret du 21 avril 2016, portant nomination de Madame Josiane CHEVALIER, en qualité de préfète de l'Essonne ;

**SUR** proposition de la Sous-Préfète de Palaiseau :

**- A R R E T E -**

**Article 1er - Objectifs de la concertation**

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RN118), dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'Établissement Public d'Aménagement de Paris Saclay, a pour objectifs de :

- Limiter la congestion attendue sur la RN118 au droit de cet échangeur au regard de l'augmentation prévisible du trafic consécutif aux développements prévus sur les territoires desservis,
- Mettre à niveau la fluidité et la sécurité des circulations à moyen et long terme au droit de cet échangeur,
- Intégrer ce futur ouvrage d'art en cohérence avec les ambitions architecturales et paysagères du projet d'aménagement du campus Paris Saclay

**Article 2** – Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville est soumis à concertation publique, conformément aux articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme.

**Article 3 - Périmètre de la concertation**

Les communes concernées par la présente concertation publique sont Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette. La commune d'assiette est Orsay.

**Article 4 – Durée de la concertation**

La concertation publique préalable au réaménagement de l'échangeur de Corbeville se déroulera sur la période du 12 septembre au 14 octobre 2016.

Toute correspondance doit être adressée de manière impersonnelle à Madame la Sous-Préfète de Palaiseau  
Avenue du Général de Gaulle – 91125 PALAISEAU  
Standard : 01.69.91.91.91 – Horaires d'ouverture de la sous-préfecture : 9h-16h – [www.essonne.gouv.fr](http://www.essonne.gouv.fr)

#### **Article 5 – Modalités de la concertation**

Durant cette période, le dossier de concertation et l'ensemble des documents concernant la concertation seront consultables :

- Dans les mairies : d'Orsay, 2 place du Général Leclerc,  
de Saclay, 12 place de la Mairie ,  
de Gif-sur-Yvette, 9 square de la Mairie,  
aux heures habituelles d'ouverture au public.
- Sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr)

Le dossier de la concertation comprend :

- le présent arrêté
- la notice explicative fixant les objectifs du projet et le périmètre
- registre destiné à recueillir les observations du public.

**Article 6** – Une réunion publique de présentation du projet sera organisée le 19 septembre 2016 à 19h00 au plateau des projets de l'EPA Paris Saclay au 8 boulevard Dubreuil, 91 400 ORSAY.

Une visite de site et un atelier « cartes sur table » seront aussi organisés sur inscription préalable sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr), avec les associations et toutes les personnes intéressées.

**Article 7** – Le public pourra s'exprimer :

- Sur le registre prévu à cet effet sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr)
- Sur les registres prévus en Mairie
- Lors de la réunion publique dédiée

**Article 8** – Un bilan de la concertation sera tiré.

**Article 9** – Les modalités de la concertation seront communiquées au public par voie de presse et par affichage en mairies. La présente décision est publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Département de l'Essonne.

#### **Article 10 :**

La Préfète de l'Essonne,  
La Sous-Préfète de Palaiseau,  
Le Président de l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay,  
Le Maire de Gif-sur-Yvette,  
Le Maire d'Orsay,  
Le Maire de Saclay,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de l'Essonne.

La Préfète

  
Josiane Chevalier



**PREFETE DE L'ESSONNE**  
**SOUS-PREFECTURE DE PALAISEAU**  
**BUREAU DES ACTIONS**  
**INTERMINISTRIELLES**  
**ET DE L'ENVIRONNEMENT**  
**AVIS DE CONCERTATION PREALABLE**  
**SUR LE PROJET DE**  
**REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR**  
**DE CORBEVILLE**

**1ère Insertion**

Par arrêté du 2 août 2016 n°2016/SP2/BAIE/031 la Préfète de l'Essonne a prescrit l'organisation de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville.

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RN118), dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC**  
**D'AMÉNAGEMENT DE**  
**PARIS SACLAY**

a pour objectifs de :  
- Limiter la congestion attendue sur la RN118 au droit de cet échangeur au regard de l'augmentation prévisible du trafic croisé, dû à des développements prévus sur les territoires desservis ;  
- Mettre à niveau la fluidité et la sécurité des circulations à moyen et long terme au droit de cet échangeur ;  
- Intégrer ce futur ouvrage d'art en cohérence avec les ambitions architecturales et paysagères du projet d'aménagement du campus Paris Saclay.

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville est soumis à concertation publique, conformément aux articles L200-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme.

Les communes concernées par la présente concertation publique sont Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette. La commune d'assiette est Orsay.

La concertation publique préalable au réaménagement de l'échangeur de Corbeville se déroulera sur la période du **12 septembre au 14 octobre 2016**.

Durant cette période, le dossier de concertation et l'ensemble des documents concernés la concertation seront consultables :

\* Dans les mairies : d'Orsay, 2 place du Général Leclerc, de Saclay, 12 place de la Mairie, de Gif-sur-Yvette, 8 square de la Mairie aux heures habituelles d'ouverture au public.  
\* Sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr)

Une réunion publique de présentation du projet sera organisée le **19 septembre 2016 à 19h00** au plateau des projets de l'EPA Paris Saclay au 8 boulevard Dubreuil, 91 400 ORSAY.

Une visite de site et un atelier « cartes sur table » seront aussi organisés sur inscription préalable sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr), avec les associations et toutes les personnes intéressées.

Le public pourra s'exprimer :  
- Sur le registre prévu à cet effet sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr)  
- Sur les registres prévus en Mairie  
- Lors de la réunion publique dédiée.

Un bilan de la concertation sera tiré.

**LE PARISIEN - AUJOURD'HUI EN FRANCE Services Annonces légales et Judiciaires**  
**Contact commercial : 01 40 10 51 51 - Email : [legales@leparisien.fr](mailto:legales@leparisien.fr)**

25 av. Michelet 93405 Saint-Ouen Cedex - S.A.S. au capital de 2 430 000 € - RC Nanterre B 389 505 850 - Tél : 01 40 10 51 51  
Siège social : 738 rue Yves Kermen 92658 Boulogne Billancourt cedex - Identifiant TVA : FR 78 389 505 850



PREFETE DE L'ESSONNE  
SOUS-PREFECTURE DE PALAISEAU  
BUREAU DES ACTIONS  
INTERMINISTERIELLES  
ET DE L'ENVIRONNEMENT  
AVIS DE CONCERTATION PREALABLE  
SUR LE PROJET DE  
REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR  
DE CORBEVILLE

**2ème insertion**

Par arrêté du 2 août 2016 (V2016/SP2/  
BAIE/03) la Préfète de l'Essonne a prescrit  
l'organisation de la concertation préalable sur  
le projet de réaménagement de l'échangeur  
de Corbeville.

Le projet de réaménagement de l'échangeur  
de Corbeville (RN118), dont le maître  
d'ouvrage sera assuré par :

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC  
D'AMÉNAGEMENT DE  
PARIS SACLAY**

a pour objectifs de :  
- Limiter la congestion attendue sur la RN118  
au droit de cet échangeur au regard de  
l'augmentation prévisible du trafic consécutif  
aux développements prévus sur les territoires  
desservis ;  
- Maintenir le niveau de fluidité et la sécurité des  
circulations à moyen et long terme au droit  
de cet échangeur ;  
- Intégrer ce futur ouvrage d'art en cohérence  
avec les ambitions architecturales et  
paysagères du projet d'aménagement du  
campus Paris Saclay.

Le projet de réaménagement de l'échangeur  
de Corbeville est soumis à concertation  
publique, conformément aux articles L300-2  
et R100-1 du Code de l'urbanisme.

Les communes concernées par la présente  
concertation publique sont Orsay, Saclay et  
Gif-sur-Yvette. La commune d'Assiette  
est Orsay.

La concertation publique préalable au  
réaménagement de l'échangeur de Corbeville  
se déroulera sur la période du **12  
septembre au 14 octobre 2016**.

Durant cette période, le dossier de  
concertation et l'ensemble des documents  
concernant la concertation seront consultables :  
\* Dans les mairies : d'Orsay, 2 place du  
Général Lucien,  
de Saclay, 12 place de la Mairie,  
de Gif-sur-Yvette, 9 square de la Mairie  
aux heures habituelles d'ouverture au public.  
\* Sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr)

Une réunion publique de présentation du  
projet sera organisée le **19 septembre  
2016 à 19h00** au plateau des projets de l'EPA  
Paris Saclay au 8 boulevard Durosoy, 91 400  
ORSAY.

Une visite de site et un atelier « cartes sur  
table » seront aussi organisés sur inscription  
préalable sur le site internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr),  
avec les associations et toutes les personnes  
intéressées.

Le public pourra s'exprimer :  
- Sur le registre prévu à cet effet sur le site  
internet [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr)  
- Sur les registres prévus en Mairie  
- Lors de la réunion publique dédiée.

Un bilan de la concertation sera tiré.

**LE PARISIEN - AUJOURD'HUI EN FRANCE Services Annonces légales et Judiciaires**  
**Contact commercial : 01 40 10 51 51 - Email : [legales@leparisien.fr](mailto:legales@leparisien.fr)**  
25 av. Michelet 93405 Saint-Ouen Cedex - S.A.S. au capital de 2 430 000 € - RC Nanterre B 389 505 850 - Tél : 01 40 10 51 51  
Siège social : 738 rue Yves Kermen 92658 Boulogne Billancourt cedex - Identifiant TVA : FR 78 389 505 850

# Annonces Légales

Votre intermédiaire  
**Claire Mollicon**  
Tel. 01.69.36.57.10

Par acte S.S.P. du 01/09/2016, il a été constitué une S.C.I. :

Dénomination :  
**S.C.I. LA CROIX  
CONSTANCE**

S.I.C.I. au capital de 1 000 €  
80 bis, rue du Maréchal Lédot  
91270 VIGNY-SUR-SEINE  
R.C.S. EVRY 508 580 180

Suite à l'A.G.E. du 26/08/2016, transfert du siège social au :  
- 5, rue de Courcel, 91200 MONTGERON, à compter du 01/09/2016.

**LES GRENIERS DE LA VALLEE  
ENTREPRISE GENERALE  
DU BATIMENT**

S.A.S.U. au capital de 60 000 €  
Siège social : 15, rue de Lausanne  
91140 VILLEBOIS-SUR-YVETTE  
R.C.S. EVRY 382 391 654

Aux termes d'un P.V. d'A.G.E. du 16/08/2016, il a été décidé de transférer le siège social au :  
- 2, rue Mayotte, 91940 LES ULIS, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2016.

**ALTERNATIF ELEC 91**

S.A.S. au capital de 5 000 €  
11990 MORSANG-SUR-ORGE  
535 990 074 R.C.S. EVRY

L'A.G.E. du 25 août 2016 a décidé de transférer le siège social au :  
- 13, Impasse de Charainville, 91420 MORANGIS  
A compter du 25 août 2016.

**AGROF**

S.A.R.L. Unipersonnelle  
au capital de 2 500 €  
Siège social : 18, Chemin de Bellevue  
91450 SOISY-SUR-SEINE  
789 286 838 R.C.S. EVRY

Par A.G.E. du 30/06/2016, il a été décidé d'augmenter le capital de 42 200 € par augmentation de capital par incorporation de réserves pour le porter à 45 000 €.

**TRANSPORTS  
CARREIRA**

S.A.R.L. au capital de 10 000 €  
22, avenue du Rond Buisson  
77300 OZIRIAUX-FERRIERE  
R.C.S. MELUN 498 013 738

Par décision de l'associé unique du 1<sup>er</sup> juillet 2016, il a été décidé de transférer le siège de la société, à compter de ce jour, au :  
- 45, Chemin du Dessous du Luet, 91230 MONTGERON.

**BEGRA-ELEC**

S.A.R.L. au capital de 7 500 €  
5, résidence du Petit Bourg  
91000 EVRY  
R.C.S. EVRY 012 028 615

Suite A.G.E. du 1<sup>er</sup> septembre 2016, il a été décidé de transférer le siège social au :  
- 81, route de Gigny, 91130 RIS-ORANGIS, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2016.

**OPTIMUS DRIVE**

S.A.S.U. au capital de 1 500 €  
6, résidence Parc Effort Mutuel  
91120 PALAISEAU  
R.C.S. EVRY 619 120 189

Par A.G.E. du 05/09/2016, les associés ont décidé à compter de ce jour de transférer le siège social au :  
- 41, rue de la Découverte, CS 37621, 31676 LABEGE CEDEX.  
Immatriculation : R.C.S. TOULOUSE.

**ENTREPRISE DE RENOVATION  
DU BATIMENT**

Sigle : **ERTB**

S.A.S.U. au capital de 200 €  
Siège social : 17, rue des Ecoles  
Chez M<sup>me</sup> MONSIEUR Sandrine  
91810 BALLANCOURT-SUR-ESSONNE  
R.C.S. EVRY 604 749 299

Suite A.G.E. du 30/06/2016, transfert du siège social au :  
- 741, résidence L'Aquitaine, 77190 DAMMARIE-LES-LYS, à compter du 01/09/2016.  
Immatriculation au R.C.S. de MELUN.

**GEOTHER**

S.A.R.L. au capital de 10 000 €  
18, rue de la Fromenterie  
91120 PALAISEAU  
R.C.S. EVRY 508 594 413

Par A.G.E. du 31 août 2016, les associés ont décidé, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2016, de transférer le siège social au :  
- 8, rue Salvador Allende, Boîte 25, 93000 NANTERRE.  
Immatriculation au R.C.S. de NANTERRE.

**INOALTIS**

S.A.S.U. au capital de 1 000 €  
Siège social : 4, allée du Champéau  
91190 GIF-SUR-YVETTE  
R.C.S. EVRY 910 647 644

Par décision du Président en date du 01/09/2016, il a été décidé de transférer le siège social au :  
- 11, rue Eugène Grandet, 78280 GUYANCOURT, à compter du 01/09/2016.

La société sera immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de VERSAILLES et sera rattachée au Registre du Commerce et des Sociétés d'EVRY.

**Reproduction interdite**

**CLIMARENT**

S.A.S. au capital de 80 000 €  
14, rue du Bois Guillaume  
91000 EVRY  
R.C.S. EVRY 8 487 852 559

Suite à l'A.G.E. du 30/07/2016, il a été décidé de transférer le siège social au :  
- 10, rue d'Ormy, 93116 SEPEAUX, à compter de ce jour.  
Immatriculation au R.C.S. d'AUVERRE

**CLIMAT DS**

S.A.S.U. au capital de 10 000 €  
94120 FONTENAY-SOUS-BOIS  
R.C.S. CRETEIL 911 516 582

Aux termes d'un P.V. d'A.G.E. du 16/08/2016, il a été décidé, à compter de ce jour, de transférer le siège social au :  
- Z.A. des Radars, 13 bâtiment B, rue Jean Jacques Rousseau, 91350 GRIGNY.

**ALAOUI DECO**

S.A.R.L. au capital de 5 000 €  
27, boulevard de la Gabelotte  
91290 MORSANG-SUR-ORGE  
R.C.S. EVRY 801 582 620

Suite A.G.E. du 24/02/2016, il a été décidé de transférer le siège social au :  
- 32, rue d'Orgeval, 91480 VILLE-MOISON-SUR-ORGE, à compter du 24/02/2016.

**ELDA SERVICES**

S.A.R.L. au capital de 7 630 €  
Siège social : 18, place Jules Valles  
91000 EVRY  
R.C.S. 442 543 310 EVRY

Suite A.G.E. du 02/08/2016, il a été décidé de nommer gérant :  
- M. BENCHIKH Ali, 9 rue des Docks, 91130 RIS-ORANGIS, en remplacement de M. Issam FALI, démissionnaire, à compter du 02/08/2016.

**DU COTE BIO**

S.A.S. en liquidation  
Siège social : 2000 €  
Centre Commercial de la Verville  
Place Normande Niemen  
91540 MENECY  
R.C.S. EVRY 514 840 818

Suite A.G.E. du 24/12/2014, la collectivité des associés a décidé :  
- la dissolution anticipée de la société à compter du 24/12/2014 ;  
- liquidateur : M<sup>me</sup> Bernthe NZUCHOU NGAMOU épouse THANGA, 42, rue du Petit Mernecy, 91540 MENECY ;  
- le siège de liquidation est fixé à l'adresse du liquidateur.  
Dépôt légal au G.T.C. d'EVRY.

**COIN SOLEIL**

S.A.R.L. au capital de 1 000 €  
Siège social :  
40, rue du Général Leclerc  
91230 MONTGERON  
532 402 724 R.C.S. EVRY

L'associé unique a décidé aux termes d'une délibération en date du 30 novembre 2015 :

- la dissolution anticipée de la société à compter du 30 novembre 2015, suivie de sa mise en liquidation amiable en application des dispositions statutaires ;  
- A été nommé comme liquidateur : Monsieur Abdennour MEHAMDI, demeurant à SAINTENY (Val-de-Marne), 21, rue de la Libération ;  
- Le siège de la liquidation est fixé au siège social à MONTGERON (91230), 40, rue du Général Leclerc. C'est à cette adresse que la correspondance devra être envoyée et que les actes et documents concernant la liquidation devront être notifiés.  
L'associé unique par une décision en date du 31 décembre 2015, après avoir entendu le rapport de Monsieur Abdennour MEHAMDI, liquidateur, a :

- approuvé les comptes de liquidation, donné quitus au liquidateur et le décharge de son mandat ;  
- constaté la clôture des opérations de liquidation.

Les comptes de liquidation seront déposés au R.C.S. d'EVRY.

**JB SERVICES**

S.A.R.L. à associé unique  
au capital de 1 000 €  
Siège : 5, avenue du Vaularon  
91940 GOMETZ-LE-CHATTEL  
750 924 987 R.C.S. EVRY

L'Assemblée générale réunie le 09/09/2016 :

- approuvé le compte définitif de liquidation, déchargé Monsieur José DA SILVA BATISTA de son mandat de liquidateur ;  
- donné à ce dernier quitus de sa gestion et constaté la clôture de la liquidation à compter du 09/09/2016.  
Dépôt légal au G.T.C. d'EVRY.

**CHEMINEES VIVIER**

S.A.R.L. au capital de 7 700 €  
52, route de Bris  
91480 MARCOUSSIS  
R.C.S. EVRY 445 379 142

En A.G.E. du 23/07/2016, les associés ont décidé :

- la dissolution de la société à compter du 31/07/2016 ;  
- liquidateur : M. VIVIER Denis, 52, route de Bris, 91460 MARCOUSSIS ;  
- le siège de la liquidation est fixé au siège social.  
Dépôt légal au G.T.C. d'EVRY.

**CHANGEMENTS  
de Gérance**

**ELDA SERVICES**

S.A.R.L. au capital de 7 630 €  
Siège social : 18, place Jules Valles  
91000 EVRY  
R.C.S. 442 543 310 EVRY

Suite A.G.E. du 02/08/2016, il a été décidé de nommer gérant :

- M. BENCHIKH Ali, 9 rue des Docks, 91130 RIS-ORANGIS, en remplacement de M. Issam FALI, démissionnaire, à compter du 02/08/2016.

**GOMBOC SOLUTIONS**

S.A.R.L. au capital de 5 000 €  
Siège social :  
24 Bis, chemin de l'Ormeteau  
91540 MENECY  
915 338 504 R.C.S. EVRY

Par A.G.E. du 07/09/2016, il a été décidé de nommer nouveau gérant :

- M. GALANT Fabrice demeurant 24 Bis, chemin de l'Ormeteau, 91540 MENECY, à compter du 07/09/2016, en remplacement de M. FOLIO Alexandre démissionnaire.  
Mention au R.C.S. d'EVRY.

**RECTIFICATIF**

A l'annonce parue le 18/08/2016, concernant la S.A.S. :

**PENTA SECURITE**

Lire : A.G.E. (et non A.G.O.) et nomination **Président** (et non gérant).

**modifications**

**OPTICOM**

S.A.R.L. au capital de 5 000 €  
Z.I. Morange Sud  
Avenue Blaise Pascal  
91420 MORANGIS  
R.C.S. EVRY 604 866 580

Suite A.G.E. du 01/06/2016 :

- Nouvelle dénomination :  
**LUTECE HABITAT**  
- Nouvel objet social : Achat et revente de matériaux d'isolation, ventilation, adoucisseurs et purificateurs d'eau, traitement de bois.  
A compter du 01/06/2016.

**REACOM FRANCE**

S.A.R.L. au capital de 15 000 €  
28, rue des Sources  
77830 SAINT-MARTIN-EN-BIERRE  
523 351 780 R.C.S. MELUN

Suite A.G.E. du 16 août 2016, il a été décidé de :

- transférer le siège social au 26, boulevard Aristide Briand, 91600 SAVIGNY-SUR-ORGE ;  
- nommer M. NDOU Yazid, 06, boulevard Aristide Briand, 91600 SAVIGNY-SUR-ORGE, en qualité de gérant unique associé en remplacement de M. MANCIAUX Brice et M. MANCIAUX Guillaume, démissionnaires.  
A compter du 18 août 2016.  
Immatriculation au R.C.S. d'EVRY.

**RECTIFICATIF**

A l'annonce parue le 14/07/2016 :

**KLEAU INDUSTRIE**

Lire : A.G.E. du 15/07/2016  
(et non du 05/07/2016)

**GRG**

S.A.R.L. Unipersonnelle  
au capital de 4 000 €  
Siège social : 18, chemin de Bellevue  
91450 SOISY-SUR-SEINE  
814 424 131 R.C.S. EVRY

Par A.G.E. du 28/07/2016, il a été décidé de compter de ce même jour :

- la suppression de l'activité d'entretien et réparation de véhicule. L'article 2 des statuts relatif à l'objet social est ainsi modifié.  
Mention au R.C.S. d'EVRY.

**RECTIFICATIF**

Dans l'annonce parue dans le Républicain du 8 septembre 2016, concernant la société :

**ALKO THERMI**

Il convient de ne pas lire seule mais Nom commercial : **DEVISILLIMITE**.

**Pour les  
Activités  
Sociales**

**HORIZON LOISIRS**

S.A.R.L. au capital de 15 244,90 €  
Siège social : 25, rue de Milly  
91540 MENECY  
318 785 904 R.C.S. EVRY

Par A.G.M. du 20/08/2015, après avoir constaté que l'actif net est devenu inférieur à la moitié du capital social, a décidé qu'il n'y avait pas lieu de dissoudre la société, conformément aux dispositions de l'article L.223-42 du Code de Commerce.

**RECTIFICATIF**

Mention au R.C.S. d'EVRY.

**CLASSICA IMMOBILIER 1**

S.A.S. au capital de 382 000 €  
Siège social : 14, rue du Donjon  
91800 BRUNOY  
R.C.S. EVRY 509 785 689

Aux termes du procès-verbal d'une A.G.E. du 08 juillet 2016, les associés ont décidé de poursuivre l'activité de la société, malgré les pertes enregistrées, supérieures à la moitié du capital social.

**Insertions  
Diverses**

**CHANGEMENT DE NOM**

M. NIQUEL Julien René Emile Paul, né le 04/01/1983 à LONGJumeau dans le département 91 (France), demeurant 10, allée des Peupliers, 91250 TIGERY, dépose une requête auprès du Garde des Sceaux à l'effet de substituer à son nom patronymique celui de : **NISETT**.

**PREFECTURE DE L'ESSONNE**

**SOUS-PREFECTURE DE PALAISEAU**

**BUREAU DES ACTIONS  
INTERMINISTRIELLES  
ET DE L'ENVIRONNEMENT**

**AVIS DE CONCERTATION  
PREALABLE SUR LE PROJET  
DE REAMENAGEMENT  
DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE**

**2<sup>e</sup> INSERTION**

Par arrêté du 2 août 2016 n° 2016SP2BAIE/031, la Préfète de l'Essonne a prescrit l'organisation de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville.

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RN118), dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'Etablissement Public d'Aménagement de PARIS SACLAY, a pour objectifs de :

- Limiter la congestion attendue sur la RN118 au droit de cet échangeur au regard de l'augmentation prévisible du trafic conduisant aux développements prévus sur les territoires desservis ;

- Mettre à niveau la fluidité et la sécurité des circulations à moyen et long terme au droit de cet échangeur ;

- Intégrer de futur ouvrage d'art en cohérence avec les ambitions architecturales et paysagères du projet d'aménagement du campus PARIS SACLAY.

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville est soumis à concertation publique, conformément aux articles L.302-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme.

Les communes concernées par la présente concertation publique sont ORSAY, SACLAY et GIF-SUR-YVETTE. La commune d'Assiette est ORSAY.

La concertation publique préalable au réaménagement de l'échangeur de Corbeville se déroulera sur la période du **12 septembre au 14 octobre 2016**.

Durant cette période, le dossier de concertation et l'ensemble des documents concernant la concertation seront consultables :

- Dans les mairies :  
- d'ORSAY, 2, place du Général Leclerc,  
- de SACLAY, 12, place de la Marine,  
- de GIF-SUR-YVETTE, 3, square de la Maine.  
- aux heures habituelles d'ouverture au public.  
Sur le site internet : [www.spas.fr](http://www.spas.fr)

Une Réunion publique de présentation du projet sera organisée le **18 septembre 2016 à 19h00** au plateau des projets de l'EPA PARIS SACLAY, au 8, boulevard Dubreuil, 91400 ORSAY.

Une visite de site et un atelier «cartes sur table» seront aussi organisés sur inscription préalable sur le site internet : [www.spas.fr](http://www.spas.fr)

Le public pourra également :

- Sur les registres prévus en Mairie
- Lors de la réunion publique dédiée.

Un bilan de la concertation sera tiré.

Suivant acte S.S.P. en date du 12 septembre 2016,

**M. TER-POGOSSIAN RAPHAEL**

Déclarant 4, Domaine de Château Gaillard, 91770 MANSION-ALFORT, SIRET 393 579 735 00019.

A donné en location-gérance à la société :

**TAXI AHMADDOUCH**

S.A.S.U. au capital de 500 €, R.C.S. en cours, 8, rue Masséna, 91350 GRIGNY, représentée par AHMADDOUCH SAMIR.

Un fonds de commerce de TAXI PARTNER N° 19048, sis et exploités au 6, rue Masséna, 91350 GRIGNY, pour une durée allant du 18 septembre 2015 au 18 septembre 2017 renouvelable par tacite reconduction.

Votre intermédiaire  
**Claire Mollicon**  
Tel. 01.69.36.57.10

Tel. 01.69.36.57.10  
Fax. 01.69.36.57.20

## 13. Contributions reçues sur le site internet de la concertation et réponses apportées

**jean-patrick PAYSANT, Pétition : Rénover la piste cyclable qui longe la RN 118.**

Bonjour,

Usager cycliste sur ce secteur depuis 1984, je me permets d'apporter mon avis à cette concertation.

Oui, à la diminution de la circulation des véhicules motorisés sur l'échangeur de Corbeville.

Stop au tout pour la bagnole. Stop au gaspillage des impôts.

Non, à la mise en danger des usagers vulnérables.

Constat :

– Les routes sont engorgées, saturées par un nombre inadmissible de véhicules occupés par une seule personne.

– La piste cyclable qui longe la RN 118 du rond-point de Corbeville jusqu'à Bièvres sur 7 km est trop peu fréquentée car elle est détruite, impraticable et dangereuse (photo-jointe : à gauche la bretelle de sortie RN 118 vers le Christ de Saclay, à droite la piste cyclable OBLIGATOIRE).

– D'autres voies cyclables ne sont pas entretenues, inconfortables et discontinues.

Objectif :

– Fluidifier la circulation en diversifiant les modes de déplacement domicile-travail :

Transports en commun ; covoiturage ; motos ; vélos ; marche à pied.

– Dissuader l'usage individuel de l'automobile sauf par nécessité.

– ENCOURAGER, FAVORISER et PROTÉGER les usagers piétons et cyclistes.

Propositions :

– Rénover en PRIORITÉ les infrastructures cyclables existantes des Ulis jusqu'au Petit-Clamart. Cette continuité cyclable de 15 km qui longe la RN 118 est un axe majeur structurant d'intérêt Régional qui dessert les fortes zones d'emplois de Courtabœuf, du Plateau de Saclay, de Vélisy-Villacoublay et de Paris.

– 1) La piste cyclable des Genets du carrefour de Mondétour à l'Yvette (Orsay).

– 2) L'avenue de Versailles de l'Yvette au rond point de Corbeville (CPS).

– 3) La piste cyclable « OBLIGATOIRE » du rond-point de Corbeville au rond-point de la Fraise à Bièvres est scandaleusement abandonnée par son propriétaire, la Direction Interdépartemental des Routes de l'IDF (DIRIF, DRIEA donc l'ETAT).

[eric.tanays@developpement-durable.gouv.fr](mailto:eric.tanays@developpement-durable.gouv.fr)

[gilles.leblanc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:gilles.leblanc@developpement-durable.gouv.fr)

Une pétition est toujours en cours sur internet sous le titre suivant : « Rénover la piste cyclable qui longe la RN 118 en Essonne »

– 4) La piste cyclable obligatoire qui longe la D533 et la D906 de Bièvres vers le rond-point du Petit-Clamart pour rejoindre la piste qui longe le T6 vers Paris (CD92).

Autres suggestions :

– Que les cyclistes soient autorisés à circuler dans les couloirs de bus.

– Que les entreprises installent des boxes à vélos surveillés, des vestiaires et des douches.

– Accorder une aide financière pour l'achat d'un vélo de route ou d'un VAE proportionnée à

la distance domicile-travail (exemple 400 € à Paris).

Conclusion :

Le vélo est une alternative pour les trajets domicile-travail de courte (5km), moyenne (10km) ou plus longue distance. Le parcours ne doit pas être un « Paris-Roubaix » quotidien, ni un trop grand risque de crevaison, de chute ou d'accident.

Il ne faut pas confondre un chemin de VTT pour le loisir et une piste cyclable confortable entretenue et sécurisée pour se rendre à son travail.

Il est important de distinguer le cycliste qui roule à l'allure du piéton sur le trottoir, celui qui recherche la tranquillité et la sécurité sur une piste cyclable et l'autre qui préfère la route propre et rapide.

C'est le moment de réaliser les promesses de promotion du vélo, de développement d'un réseau cyclable sur le Plateau de Saclay et d'appliquer les exigences de la COP21.

50 ans de retard sur les pays nordiques, Il serait temps de suivre les bons exemples.

Bien cordialement, Jean-Patrick PAYSANT

[a-gauche-sortie-rn-118-christ-de-saclay-a-droite-la-piste-cyclable-obligatoire.jpg](http://a-gauche-sortie-rn-118-christ-de-saclay-a-droite-la-piste-cyclable-obligatoire.jpg)



**sebastien immo**

Bonjour, quel que soit l'issue de la concertation, il faut garder ne tête que

-ce rond-point a des effets directs sur la N118 et D36, ainsi que les routes secondaires d'Orsay (route de Versailles au guichet) et que tout changement affectera les sorties de la n118 avant et après.

-l'échangeur doit rester fluide en toute circonstance sans installer de feux, stop et cie. Installer des feux ou stop auraient un impact sur la N118 qui se reporterait dans la ville d'Orsay.

De plus, « grâce » au GPS social Waze, les bouchons se reportent déjà sur les petites routes dont Orsay, Gif ou Saclay.

De plus, les sorties vers la D36 devraient aussi être revues car elles ne sont plus dimensionnées pour desservir Saclay.

A noter que la dernière grève du zèle des agents de sécurité au CEA de Saclay a impacté jusqu'à la 118 et le quartier guichet à orsay!!! limiter l'entrée des voitures du CEA provoque des km de bouchons!!!incroyable mais vrai. Il faut faire une expérimentation (proof of concept) avant de se lancer bille en tête dans un projet qui va mettre dans la galère des milliers d'automobilistes. Les nombreux feux installées sur la d128 font déjà perdre un temps considérable car ils ont été programmés sans aucune intelligence.

### **Contributeur anonyme**

Pensez aux vélos s'il vous plaît !

### **Aymeric LEONARD**

Améliorer et sécuriser les modes de déplacement alternatif à la voiture : Piéton, vélo, transport en commun. Rénover la piste cyclable qui longe la RN 118.

### **WEULERSSE JEAN MARC AGIR POUR L'ENVIRONNEMENT**

On parle beaucoup de trame verte, de corridor écologique. Il faudrait profiter de ces travaux pour atténuer la coupure écologique que représente déjà la N118 sur la belle continuité des coteaux boisés qui dominent l'Yvette au nord de Palaiseau à Gif. Si l'on ne fait rien pour cela, les élargissements de chaussé vont au contraire l'amplifier.

Les inondations récentes nous rappellent que

- 1) il faudrait limiter l'imperméabilisation des sols.
- 2) Il faudrait gérer les eaux des sols déjà imperméabilisé.

Le projet devrait donc aller au delà de la création de bassins pour limiter l'effet des nouvelles surfaces imperméabilisé. Il devrait prendre aussi à sa charge la création de retenues supplémentaires pour les eaux qui dévalent déjà actuellement ces coteaux.

### **Bruno GRANDE**

Je dépose ce jour au nom de Palaiseau Terre Citoyenne, validé par les trois élus-es du groupe au Conseil Municipal de Palaiseau, un document concernant l'enquête préalable sur

l'amélioration de l'échangeur de Corbeville. Le document que nous joignons fait largement part de notre désapprobation quant aux pratiques mises en oeuvre pour soit disant associer les habitants de la communauté de communes à venir participer aux diverses enquêtes préalables et concertations ????

Le texte joint ci-dessous laisse entendre qu'il serait nécessaire que l'EPA Paris Saclay étende les enquêtes et concertation à l'ensemble des communes du territoire. A commencer par poursuivre cette enquête préalable au-delà du 14 octobre 2016.

Voir le texte joint.

### **Rouyer Michel Palaiseau Terre Citoyenne, Palaiseau Terre Citoyenne**

Palaiseau le 13 octobre 2016

Contribution de Palaiseau Terre Citoyenne à la concertation préalable à l'enquête publique concernant l'échangeur de CORBEVILLE sur la commune d'ORSAY

Une première remarque est de constater que cette concertation préalable, s'adresse uniquement aux habitants des villes d'ORSAY et GIF sur YVETTE, comme si la gestion des flux routiers et autoroutiers générés par l'ensemble du projet territoire de PARIS – SACLAY ne concernait que ces deux communes.

Tout ce qui touche à l'aménagement du Plateau de Saclay aura forcément un impact au niveau de toutes les communes de la communauté d'agglomération voire même au-delà de ses frontières.

Les personnes en charge de diriger l'EPA Paris –Saclay, placé sous la tutelle de l'Etat doivent cesser de faire des concertations «morceaux de puzzle ». Il est temps de revoir la copie du projet initial pour une concertation générale, à l'heure où précisément comme l'écrit l'article du Monde du 29 septembre dernier « Les vieux démons de la guerre entre les universités et les grandes écoles sont de retour sur le plateau de Saclay. Le projet d'envergure mondiale, unissant les fleurons français de l'enseignement supérieur et de la recherche, traverse une nouvelle zone de turbulences, après un pas de côté de l'école polytechnique et la menace de mise en retrait de l'université Paris-Sud..... »

La principale vertu annoncée pour justifier le Cluster scientifique était que le rapprochement physique des Grandes Ecoles et des Centres de Recherches Publics/Privé, sur un même territoire allait créer des synergies. Et voilà qu'apparaissent des divergences d'intérêt liées aux différences culturelles des Grandes Ecoles, qui sont elles-mêmes fondées sur les notions de pouvoir, alors même que la construction du fameux Cluster Scientifique, n'en est qu'à ses débuts.

Pour qu'une concertation soit efficace, elle doit être loyale, pourtant la façon de procéder des pouvoirs publics en la matière est totalement contraire à ce principe : parcelliser les zones du territoire concerné et n'appeler à concertation que les citoyens de zones restreintes aux limites des communes sur lesquelles sera implanté le projet relèvent manifestement d'une volonté de réduire le niveau de contestation ! La raison d'être et la

logique même de cet aménagement est en effet de mettre en cohérence l'ensemble des éléments du territoire.

Par délibération du 30 juin 2016, le conseil d'Administration de l'EPA Paris – Saclay, celui-ci est autorisé à mettre en œuvre l'ouverture des concertations préalables concernant le projet de ZAC DE CORBEVILLE, dans le cas présent par des affichages prévus en Mairie d'ORSAY et de SACLAY.

L'échangeur CORBEVILLE se trouve dans la ZAC CORBEVILLE or les limites ouest de cette ZAC sont à la frontière de la ZAC PALAISEAU Polytechnique, il va de soi que tous les aménagements routiers et autres de ces ZAC auront entre eux des impacts certains sur l'ensemble du territoire de l'EPA Paris Saclay ! Alors pourquoi ne convier que les habitants d'ORSAY et de Saclay à venir s'exprimer ?

D'ailleurs la façon de morceler le projet global et de réduire la concertation aux communes d'implantation relève du même procédé dont sont conduites les politiques d'urbanisation des villes de la communauté d'agglomération. A chaque ville son PLU ???

Il est grand temps d'arrêter de réduire les citoyens à des bulletins de vote et de considérer les Municipalités comme n'étant que de simples gestionnaires communaux de politiques décidées en haut, par des Elus Nationaux et Communautaires aux ordres des lobbies financiers et des grands groupes industriels.

Les citoyens des Villes et des villages méritent et ont besoin d'être les acteurs du vivre ensemble et non de simples pions !

Pour toutes ces raisons, nous Elus-es de Palaiseau Terre Citoyenne demandons que dans le cadre de l'enquête publique concernant l'échangeur de CORBEVILLE, soit opérée une jonction avec l'enquête publique future concernant la ZAC de CORBEVILLE et que soit convié à l'enquête l'ensemble des villes de la communauté PARIS - SACLAY.

Pour Palaiseau Terre Citoyenne

Les Elus-es du groupe au Conseil Municipal.

Claire Le CORNEC

Frédérique DUMONT

Michel ROUYER

### **Pierre Toulouse, MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette)**

Ces infrastructures sont des coupures qui repoussent les circulations à pied et à vélo qui s'intensifieront avec le peuplement du plateau. Il faut avoir pour souci constant de permettre tous les mouvements notamment vers les chemins agricoles vers saclay au nord de l'échangeur mais également mouvements de Polytechnique vers Orsay ou vers le CEA et vers le Christ...

Le site de TCSP doit, dans tous les cas de figures accepter les vélos et les piétons. Pour autant les vélos doivent pouvoir emprunter les différentes branches de l'échangeur hors bretelles R118. Dans la solution 2 les shunts sont des pièges inacceptables dans la solution 5 le phasage des feux doit libérer une phase de tout droit vers le nord, dans la solution 6 les vélos ne doivent pas être contraints de faire le tour du "giratoire carré"

Les voies importantes RD 128 RD 306 doivent se voir équipées d'accotements revêtus pour accueillir des trafics.

Pierre Toulouse

### **Martine Debiesse**

Je déplore un dossier de concertation qui se focalise sur l'échangeur de Corbeville et juste lui : aucun élément tenant compte de tout ce qui se passe autour : ni l'aménagement prévu du Christ de Saclay, ni les transports en commun déjà présents ou programmés, ni ceux qu'il est question d'étudier (et dans ce secteur en plus) comme le téléphérique. Je déplore aussi que ce dossier ne donne aucun élément chiffré, ni sur les flux routiers (actuels et prévisionnels en fonction de chaque scénario), ni sur les coûts de tels travaux, ni sur le calendrier prévu. Tous les scénarios ne font que bétonner un peu plus, ajouter des voies, ajouter des ponts, alors que l'on sait pourtant désormais que plus on fait de routes et plus il y a de voitures. Quid de la volonté de limiter de réduction des gaz à effet de serre dans ces scénarios ? Aucun des scénarios proposés ne me semble répondre aux exigences que devraient s'imposer les aménageurs d'un cluster qui se veut à la pointe de l'innovation. Je n'en retiens donc aucun.

Martine Debiesse, citoyenne de Gif

### **Jean-Baptiste Melin**

Quelque soit le scénario retenu, il est crucial que les circulations douces soient parfaitement intégrées au projet, en concertation avec les usagers. En particulier, les vélos devront pouvoir utiliser le pont qui franchira la RN118. Toutes les continuités avec le réseau existant (piste cyclable du TCSP, piste le long de la RN118, etc) devront aussi être assurées.

### **Marie-Claire MERY, Association GRAAL(présidente)**

Palaiseau , et, en particulier, le quartier de Lozère-la Troche est concerné par l'aménagement de l'échangeur de Corbeville (tout autant que Gif); nous demandons que , lors de l'Enquête Publique, un dossier soit en mairie de Palaiseau et que l'information (affiches,journaux)soit faite sur notre commune.

Nous déplorons, encore une fois , le "saucissonnage":nous réclamons depuis la création de l'OIN, des études globales: Sur les circulations routières,l'étude devrait être couplée avec celle du Christ de Saclay.

On nous vante les transports en commun et on incite les personnes à les utiliser mais on oublie que ceux-ci ne seront utilisés que si des circulations"douces", sont aménagées et sécurisées en particulier entre la vallée et le plateau;mais, on constate actuellement, qu'il y a des dizaines de millions d'euros disponibles pour refaire un échangeur mais qu'il n'y a pas de

financement pour l'aménagement de 4 sentiers pour les piétons et 2 pistes cyclables pour relier les gares du RER et le plateau.

Une suggestion: lorsque qu'on dépense 10 M€ pour un aménagement routier, on devrait dépenser 1M€ pour des aménagements "doux"; cela permettrait, peut-être, de décongestionner les routes!

Enfin, l'aménagement de cet échangeur doit prévoir de rétablir la continuité de la rigole de Corbeville; ceci est indispensable car l'eau de la partie Sud du Quartier de la Vauve (ex QOX) se déverse dans cette Rigole qui, pour l'instant, est bouchée ; il est indispensable qu'une solution soit trouvée avant que toutes les constructions en cours sur ce quartier soit achevées.

## **PAUL SERGENT**

Concertation échangeur de Corbeville

Les informations présentées dans le dossier du site de l'EPAPS sont largement insuffisants.

En particulier ne sont pas indiqués les flux les plus importants le matin et le soir, dont les croisements dans la situation actuelle est à l'origine d'une partie des blocages.

Ce sont ces flux principaux qu'il faut traiter, par exemple

- le matin les arrivées de la RN118 sud (Orsay) et nord (saclay) ont 2 destinations essentielles : vers polytechnique et vers Moulon
- le soir c'est l'inverse

Le scénario n°5 est le moins médiocre car:

- il est le moins encombrant en surface consommée,
- il ne nécessite pas de pont supplémentaire (sauf le doublement du pont actuel),

Mais il comporte quelques « curiosités » qui font craindre que le remède soit inefficace, - car il organise des croisements à angle droit de voies pas assez larges (mais peut être que les schémas ne représentent pas la largeur des voies) pour les flux principaux indiqués plus haut ; même avec des feux tricolores à programmation adaptée en fonction des horaires. Les congestions seront alors pires que maintenant

il pourrait être amélioré

- le doublement du pont actuel, par un pont 2 voies accolé, serait probablement moins couteux que la démolition et la construction d'un nouveau pont 2x2voies,
- une meilleure utilisation des surfaces actuelles des ronds points, pour réaliser par exemple
- une desserte directe de la voie de droite sur le pont pour les véhicules venant du sud sur la N118 et allant vers le Moulon, et une desserte directe de la voie de droite sur le pont pour les véhicules venant du nord sur la N118 et allant vers polytechnique,
- des passages inférieurs 2x1voie en tranchée pour les véhicules allant de polytechnique vers le Moulon (et en sens inverses) avant d'emprunter le pont

complément: une modulation de la vitesse sur la RN118 permettrait de diminuer significativement les bouchons (la preuve est faite sur le périphérique à Paris).

## **Moulon2020 Collectif**

Bonjour,

Veuillez trouver ci-joint notre contribution à cette concertation publique.

Le collectif Moulon2020.

Bonjour, Nous voulions commencer cette contribution en présentant en quelques mots notre collectif. Né en janvier 2014 de l'idée que les habitants du territoire, et plus particulièrement les Giffois, connaissaient mal le projet Paris Saclay et qu'il était urgent de les informer de la ville nouvelle en train de se créer au-dessus de leur tête, ce collectif regroupe un certain nombre de citoyens, partageant les mêmes idées sur l'urbanisation du Plateau. Pour mieux parvenir à notre objectif de circulation de l'information, nous nous sommes dotés d'un site, qui reçoit peu ou prou 1 000 visites par mois, de 500 visiteurs différents, est suivi par de nombreux acteurs du territoire (<http://moulon2020.jimdo.com/>).  
Remarques sur les faiblesses du dossier de concertation : \* Il est affirmé des « vérités » sur le trafic automobile, par exemple page 7 (pour la situation actuelle) ou page 8 (pour les simulations à horizon 2020 et 2030), sans l'appui d'aucun chiffre. Alors que bien évidemment, en tout cas, nous l'espérons, ces affirmations sont basées sur des chiffres connus des concepteurs du dossier. Comment le/la citoyen-ne qui veut s'intéresser à la chose peut-il réfléchir si on lui assène des affirmations sans les étayer de chiffres ? Nous regrettons vivement ce dossier purement littéraire et si peu scientifique, un comble pour l'aménagement d'un cluster qui se veut justement à la pointe en ce domaine. \* De même, le tableau page 12 parle de « coût » favorable/moyen/défavorable, sans jamais donner d'ordre d'idée ou tout au moins de fourchette. Y a-t-il beaucoup d'écart de coût entre un coût moyen et un coût favorable ? Une membre de notre collectif a assisté à la réunion du 19 septembre au cours de laquelle une fourchette a été donnée (entre 48 et 58 millions).  
Première remarque ; nous supposons (espérons) que ces chiffres étaient connus lors de l'établissement du dossier, puisque le choix des scénarios est basé (aussi) sur les différences de coût. Pourquoi ceux-ci n'ont-ils pas été annoncés directement dans le dossier ? Oubli ? Absence de transparence ? Nous avons la chance d'être un collectif et d'avoir cette information puisque l'une de nous a pu se rendre disponible pour la réunion. Mais si on participe en tant que personne particulière, on peut ne pas avoir cette possibilité...  
rappelons quand même que les citoyen-ne-s participent aux enquêtes et aux concertations publiques dans le temps que leur laisse leur vie professionnelle, familiale etc et que si les gouvernants souhaitent augmenter leur participation, et favoriser une participation pertinente, il faut leur faciliter les choses au maximum. C'est d'ailleurs ce qu'a fait l'EPAPS en mettant désormais (presque) tous les dossiers en ligne et en permettant la participation en ligne, nous les en remercions. Il faut donc que les chiffres et les éléments importants de compréhension de l'enquête/de la concertation, dits en réunion publique soient ajoutés aux éléments présents en ligne. Nous suggérons que pour les enquêtes et concertations publiques à venir, si réunion publique il y a, un bref compte-rendu soit fait des éléments

nouveaux annoncés par le maître d'ouvrage pendant la réunion et qu'il soit, dès le lendemain de la réunion, mis en ligne avec le dossier. \* Dans ce tableau page 12 également, aucune indication sur les différents calendriers, ce que représente un « calendrier favorable » par rapport à un calendrier défavorable. Combien de mois supplémentaires représente le calendrier défavorable ? \* Le tableau page 12 est illisible de par le choix des couleurs qui ne sont pas parlantes et surtout pas « progressives » = pour qu'un tel tableau « parle aisément » au lecteur, il faut qu'il n'y ait qu'une seule couleur choisie, allant du plus clair (défavorable par exemple) au plus foncé (favorable). Il est totalement inadmissible que dans un document réalisé sur une zone d'un niveau aussi scientifique que le Plateau de Saclay, ce B-A-BA de la représentation graphique ne soit pas appliqué ! \* Quand les scénarios sont passés en revue, on nous parle de « amélioration significative du trafic » (par exemple pour les scénarios 2, 5, 6... justement ceux qui vont être retenus). Mais de combien est l'amélioration ? Quand on engage des dépenses publiques d'au bas mot 50 millions d'euros, le citoyen-ne est en droit d'attendre des engagements précis et chiffrés de la puissance publique, de façon à voir si « la dépense en vaut la chandelle ». Au total, ce dossier ne permet pas d'avoir tous les éléments de réflexion pour que les citoyen-ne-s souhaitant s'exprimer aient un avis basé sur des éléments intangibles. Nous attendons que le dossier d'enquête publique soit, lui, étayé de chiffres, de coûts, de % d'amélioration de trafic, etc etc etc Pour autant que, manquant de chiffres et d'éléments factuels pour étayer notre raisonnement, voilà notre avis sur le fond du dossier. Les trois scénarios « recommandés » préconisent d'ajouter des routes : le pont existant passant de 2x1 voies en 2x2 voies (scénarios 2 et 5) et construction d'un deuxième pont routier (scénario 6). Hormis que tout cela coûte cher (au moins 48 millions, donc), nous sommes surpris (pour le moins) d'une telle réponse apportée en 2016 à un problème de congestion automobile. De nombreuses recherches ont été faites sur le sujet, une importante littérature a été publiée (et depuis des années), et toutes vont à l'encontre de la solution apportée pour « améliorer » l'échangeur de Corbeville. L'ajout de routes ne conduit pas à une fluidification du trafic. Une fois ces aménagements construits, la congestion redevient la même qu'au départ. En effet : En 2009, dans leur « Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities » (La loi fondamentale de la congestion routière), Gilles Duranton et Matthew A. Turner du National Bureau of Economic Research, Cambridge, Massachusetts, 2009 démontrent que : \* les nouvelles routes attirent de nouveaux conducteurs et l'intensité du trafic reste la même \* Il existe une corrélation directe entre l'ajout de nouvelles routes et le nombre total de kilomètres parcourus dans la ville. Une hausse de 10 % de la capacité routière entraîne une hausse de circulation de 10 % et ainsi de suite. En d'autres mots, il y a plus de routes, mais pas moins de congestion. \* Un document présenté en Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière du Canada en avril 2012 sur « le coût élevé de la congestion dans les villes canadiennes », écrit en conclusion que : « Les résultats obtenus démontrent que la construction de nouvelles routes pour enrayer le problème de la congestion dans les grandes villes canadiennes n'est pas une solution pratique si l'on tient compte des coûts et que, de

plus, cela n'est pas une solution efficace puisque le nouvel espace routier est saturé dès qu'il est construit et que la congestion n'est aucunement réduite. » \* Plus proche de nous géographiquement, dans une note rapide publiée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme IdF en octobre 2012, Paul Lecroart souligne que « La réduction de capacité routière met chaque usager en situation de réfléchir à ses choix de déplacement : se déplacer « autrement » ou renoncer à certains trajets « moins utiles ». Ce résultat confirme les observations (Jacobs 1961) et les résultats de recherche : une analyse de 60 cas de réduction de capacité routière dans 15 pays (Cairns et al, 1998) a montré une diminution de trafic de 25 % en moyenne sur les secteurs ou corridors concernés. Les individus, ménages et entreprises ont d'assez grandes capacités d'adaptation à court et long terme. Cette élasticité des comportements n'est pas intégrée dans les simulations de trafic qui tendent à surestimer les besoins de capacité routière. Ceci est illustré en sens inverse par le cas du Big Dig de Boston : l'appel d'air créé par l'offre nouvelle en traversée du centre-ville a généré une croissance non prévue du trafic sur les voies rapides périphériques (+ 25 % environ en 2 ans), entraînant une hausse des temps de parcours dans l'agglomération. » Nous sommes donc surpris de la réponse apportée au problème de congestion automobile qui ne tient pas compte des recherches sur le sujet expliquant qu'ajouter des routes ne fluidifie pas le trafic. Ces aménagements ne tiennent pas non plus compte des aménagements pour les transports en commun, réalisés ou prévus. Alors pourtant qu'il nous apparaît que les espaces dédiés aux transports individuels motorisés et collectifs sont déjà très importants... voire surdimensionnés ! Nous sommes surpris, une fois de plus (et là, c'est en plus assumé et dit noir sur blanc !) de ces projets faits sans tenir compte du reste de l'aménagement du Plateau. On nous dit dans plusieurs scénarios : « Ce scénario est indépendant des autres projets d'infrastructures ». Paris Saclay devrait être un projet mettant tout en cohérence au contraire. Il est en particulier inadmissible que l'on parle de l'amélioration de l'échangeur de Corbeville sans parler des modifications envisagées au Christ de Saclay, tout étant intimement lié. Nous demandons que le dossier d'enquête s'attache, justement, à réfléchir « l'échangeur de Corbeville » dans son environnement, avec le Christ de Saclay et les nouveaux transports en commun du Plateau. Remplacer les ronds-points par des carrefours à feu : on nous a démontré il y a une dizaine d'années que les ronds-points étaient la panacée pour la fluidité du trafic. On nous démontre maintenant l'inverse et les ronds-points, qui avaient coûté énormément d'argent public, sont détruits au profit de carrefours à feu et avec, à nouveau, de grosses dépenses publiques. Qui nous dit que dans dix ans, histoire de construire à nouveau, on ne nous démontrera pas l'inverse ? En tout cas, la file de voitures attendant de monter sur le Plateau depuis la 306 le matin en pleine heures de pointe, est toujours aussi longue (elle s'étend jusqu'à Courcelle, à la limite Gif-Saint-Rémy), le remplacement du rond-point de Saint-Aubin par des feux n'a rien changé. Il est temps de changer d'ère, de penser à la santé des riverains, impactés toujours plus par une qualité de l'air qui se dégrade, et de plutôt gérer plus intelligemment les flux sur la RN 118, par exemple en réduisant la vitesse à 70 km/h, comme le propose le CAS d'Orsay... En

conclusion, le collectif Moulon2020 décide de ne choisir aucun des scénarios proposés car tous, y compris ceux « recommandés » (d'ailleurs, à ce sujet, nous trouvons pour le moins curieux un dossier d'enquête qui se fait les demandes et les réponses, propose 6 scénarios et AVANT l'expression du public, objet de la présente concertation, décrète, que 3 sont bons à écarter) nous paraissent ajouter du trafic au trafic et au final n'améliorer en rien la fluidité de la circulation automobile, tout cela pour un coût d'argent public d'environ 50 millions et sans étude globale du projet, en incluant transports en commun et modification du Christ de Saclay. Très citoyennement, Le collectif Moulon2020.

### **Pierre Vitorge**

Les rond-points permettent de "fluidifier" le trafic des véhiculent à moteur et d'aller vite aux intersections. Cela suppose que piétons cyclistes les laissent passer : les véhiculent à moteur arrivent souvent trop vite sur les passages piétons pour y respecter la priorité (aux piétons), d'autant plus qu'ils abordent le rond-point en regardant dans la direction opposée (sur leur gauche puis un peu en arrière) pour voir s'ils peuvent s'insérer vite sur le rond-point. il y a ainsi contradiction entre le dessin de tels rond-points et passages piétons, idem pour la piste cyclable puisqu'elle passe à coté des passages piétons. Conclusion, redessiner les entrées et sorties du rond point de telle sorte que les véhicules motorisés soient obligés de s'y arrêter ou du moins aient largement le temps de voir piétons et cyclistes, mettre des panneau clignotants rappelant la priorité (aux piétons) sur les passages piétons et idem pour que les véhiculent motorisés laissent la priorité aux cyclistes. A cet endroit il peut y avoir des piétons car il y a des arrêts de bus, la population à pied est appelée à augmenter sur le plateau. Surtout il commence à y avoir pas mal de cyclistes.

### **Alan Braslau, CEA**

L'échangeur de Corbeville est devenu une passage particulièrement dangereuse pour les cyclists. Avant, on pouvait prendre le rond point en tant que véhicule, comme veut la code de la route, mais maintenant tout a été fait pour forcer les cyclists de se comporter comme piétons ; c'est dangereux pour les piétons aussi.

Le choix qui est à la mode de vouloir mélanger cyclists et piétons est un erreur, et les aménagements récentes du plateau vont dans le sens de décourager la circulation en vélo pour ceux qui l'utilise comme mode de transport.

### **Carol Bove**

Veillez trouver ci-joint ma contribution.

Merci.

Carol Bove

Amélioration de l'échangeur RD128 – RN118, tel est l'intitulé du projet ... mais ont-ils conscience que les 3 scénaris sélectionnés brisent totalement cette jonction entre la RD128 et la RN118 [surtout du côté Moulon ... côté Polytechnique ça va encore]. Pire, la RD128 très fréquentée le matin et le soir, arriverait dans les 3 scénaris sur un angle droit avec un feu ! Niveau fluidité, je ne suis pas sûr que ce soit optimal. Personnellement, je viens de la RD128 ouest (donc côté Moulon) et je vais tous les matins à Courtaboeuf (via la RN118) ... cet échangeur est donc mon quotient. Or voici comment j'interprète ses scénaris. - Scénario 2 : Je suis en bas du dessin sur la RD128, j'arrive à un carrefour avec un feu. Je tourne à droite et j'arrive à rejoindre la N118 via la voie qui semble réutiliser la route de Versailles. Pour passer de la RD128 à la RN118, il faudrait donc emprunter une sorte de route secondaire qui décale l'arrivée sur la N118 de presque 3 Km. C'est un contresens total par rapport à l'intitulé du projet, puisque la liaison RD128 → RN118 est brisée sur presque 3 Km ! Bref je ne vois pas bien l'intérêt, ni la commodité. Je note également la construction d'une 3ème voie qui longe la route de Versailles ... une folie, alors qu'il serait si simple que la RD128 s'insère sur la N118 avant la première maison détruite. - Scénario 5 : Je suis toujours en bas du dessin sur la RD128, j'arrive à un carrefour avec un feu. Je n'ai plus trop le choix, je dois prendre la route de Versailles. Il n'y a même plus d'accès à la N118 alors même que c'est l'intitulé du projet !!! Je rappelle à ces messieurs les ingénieurs que la route de Versailles est limitée à 50 km/heure, qu'elle passe en zone habitée, qu'elle contient 2 arrêts de bus, un feu tricolore, 2 ralentisseurs et au bout de tout ça elle arrive sur un rond-point qui nous donne [enfin] accès à la N118 au niveau du radar. Bref je ne sais pas où ils ont vu de l'amélioration, mais ce scénario revient à supprimer purement et simplement l'accès N118 côté Moulon. - Scénario 6 : Le pire de tous. Le passage de la RD128 vers la N118 devient un véritable labyrinthe et devient dangereux notamment dans cette zone étrange & courbée (avec double voie) située entre les 2 ponts. Ici encore je n'ai plus accès à la N118, je suis obligé de prendre une pseudo route qui semble réutiliser la route de Versailles et qui décale l'entrée sur la N118 de presque 3 Km. On retrouve le même labyrinthe pour simplement aller de l'autre côté de la RD128 (variante en jaune). La RD128 Est et RD128 Ouest c'est la même route ! donc pourquoi créer une zone accidentogène sur un tracé aujourd'hui pratiquement droit ? PS pour les 3 scénaris : Bravo aux ingénieurs - qui sans scrupules - vont abattre 2 maisons et 5 bâtiments commerciaux ! Voici ma proposition et ses commentaires : (1) Création d'une seconde bretelle de sortie de la N118. La 1ère sortie (la plus à gauche de le plan) servirait UNIQUEMENT pour accéder au Moulon. La 2ème sortie (1) serait UNIQUEMENT pour accéder au Cluster. Dans cette proposition, le franchissement de la N118 depuis Paris se fait sans feux ni carrefour. Le pont devra toutefois être converti en 3 voies au lieu de 2. (2) Faciliter et raccourcir la sortie vers la N118. Évite le quintuplement de la N118. L'accès à la N118 doit rester ici et non être déplacé de plusieurs Km. (3) La bretelle (2) étant plus courte que la proposition de l'EPPS, cette bretelle (3) permettrait de conserver la Route de Versailles à 95% (donc des économies) et chose importante elle permettrait de conserver les deux

maisons (5). (4) Inutile d'abattre la maison, il suffit de faire une route plus droite. (5) Maintient des constructions existantes (6 droite et gauche) Optimisation de la proposition de l'EPPS. Deux bretelles en « Céder le passage » fluidifieront le trafic à cet endroit. \ Une autre solution serait de conserver un mini rond-point à cet endroit afin de supprimer les attentes au niveau d'un feu tricolore. Le but étant l'Amélioration de l'échangeur RD128 – RN118 et non sa segmentation par des feux successifs (déjà 3 feux ont été rajoutés en 2016 entre Saint-Aubin et cet échangeur de Corbeville ; Evitons d'en ajouter d'autres) Schéma reprise depuis les plans fournis par l'EPPS : [http://www.epaps.fr/wp-content/uploads/2016/08/160722-epaps-echangeur\\_de\\_corbeville.pdf](http://www.epaps.fr/wp-content/uploads/2016/08/160722-epaps-echangeur_de_corbeville.pdf)

### **lionel champetier, ASEOR**

Prenons la RN118 dans le sens :

Orsay-Pont de Sèvres :

Au Guichet il y a une sortie et une entrée sur le RN118. La création d'une sortie à quelques mètres avant une entrée nous paraît très dangereuse et provoquera des accidents. Est-ce que cela est autorisé ? Que prévoyez vous pour assurer la sécurité ?

Que devient le bassin de rétention récemment réalisé ?

Pont de Sèvres-Orsay :

Nous avons enfin l'explication de la non faisabilité d'une sortie de la RN 118. La création de cette sortie créerait la même situation que celle que nous dénonçons ci-dessus pour le sens Orsay-Pont de Sèvres.

Par contre il y aura deux entrées à très faible distance en direction de la province. Est-ce que ces deux accès aussi proches l'un de l'autre ne poseront-ils pas aussi des problèmes de sécurité ?

Sans création d'une sortie de la RN 118 au Guichet, les Orcéens continueront d'utiliser le carrefour de Corbeville. Tous les schémas proposés ne font que compliquer la possibilité d'utiliser cette sortie. Vous proposez de modifier le tracé de la rue de Versailles pour créer ce nouvel accès à la RN 118. L'espace actuel entre la rue de Versailles et la RN 118 paraît suffisant pour créer cet accès.

Est-ce que les bus à rallonge peuvent absorber facilement le tracé et la pente de la modification de la rue de Versailles proposée ?

Est-ce qu'un échangeur avec des feux va améliorer la fluidité ?

Suite à l'expérience de la sortie de Clamart du même principe nous nous posons la question.

Qu'en est-il de la pollution de l'air et des nuisances sonores qui vont être générés ?

Que devient le réseau d'eaux usées actuel ?

. Qu'est-il prévu avec cet aménagement ?

Quel est l'emplacement du bassin de retenue et où se vide-t-il ?

Etc...

## **lionel champetier, ASEOR**

Nous vous demandons que ce projet soit repris en prenant en compte tout le contexte local.

Nous rappelons que :

- suivant d'où l'on vient il y a quatre accès au plateau : Le christ de Saclay, les carrefours de Corbeville, et de Saint Aubin et le rond point sur le RD36 à la hauteur de Polytechnique.

Avant d'étudier tout aménagement à Corbeville, nous voudrions connaître les relevés de trafics actuels et les futurs prévus pour ces quatre accès.

- Les voitures venant du Pont de Sèvres par la RN 118 pour le Guichet sortent au carrefour de Corbeville et prennent ensuite la route de Versailles. Nous avons demandé la création d'une sortie au Guichet. D'après ce qui nous a été dit en réunion cela n'est pas possible.

Nous demandons des arguments techniques et non politiques basés sur une véritable étude de faisabilité. Au cas où cette sortie ne serait pas possible ( nous en sommes pas convaincus), le six scénarios proposés rendant l'accès plusne la permettant aussi facilement qu'actuellement, le trafic se reportera vers la sortie Orsay au Centre augmentant la circulation dans d'Orsay, déjà saturé.

- L'université d'Orsay jusqu'à présent avait la majorité de ses installations dans la vallée, ce ne sera 'est plus le cas avec son développement sur le Plateau. Le trafic supplémentaire créée entre la vallée et le plateau ne pourra se faire que par la voie du Doyen Joseph Perès (voie étroite qui ne peut être élargie à cause vde la ZPNAF) et la rue de Versailles.

- D'ici la réalisation de la cligne 18 (si elle est réalisée ce serait au mieux en 2024 d'après la programmation) les personnes travaillant sur le plateau arriveront par le RER B en Gare du Guichet. Sans compter que l'arrêt à cette gare de tous les métros augmenetera fortement le trafic.

Qu'avez-vous prévu pour leur acheminement de la Gare du Guichet sur le plateau ?

- Dans votre étude EGGE de gestion des eaux les rigoles jouent un rôle important. La rigole de Corbeville étant actuellement coupée par la N118 au droit de l'échangeur.

, Ccomment rétablissez vous sa continuité ? Vos scénaris prévoient-ils l'impact sur le réseau hydraulique du plateau ?

- Pour rendre conforme à la loi sur l'eau la RN 118 et suite à des inondations rue de Versailles des bassins de retenue ont été créés le long de la voie montante vers le plateau.

Gênent ils l'accès à la RN118 prévu de ce côté-là dans vos projets ?.

- Etc...

Dans les ateliers de concertations pour leur bon fonctionnement il serait souhaitable que les éléments ci dessus soient repris.

Nous regrettons que le problème de carrefour de Corbeville n'ait été traité que partiellement. Nous nous attendions à une réflexion au niveau de l'ensemble du plateau avec ses conséquences sur la vallée , tenant compte de l'existant et du futur.

**Olivier DELOUYA, Habitant**

Le document présenté n'est pas sincère car il ne présente pas de représentation des 6 scénarios envisagés.

Une enquête sincère ne devrait présenter de solutions retenues ou écartées à priori; il en va du respect des citoyens!

Sur les 3 scénarios représentés, le 6ième est le plus favorable en terme d'emprise sur les terres cultivées.

Les décideurs devraient toujours avoir le soucis d'économiser la surface agricole, comme une ressource rare et précieuse!

A cet égard, il manque:

- L'avis de la CDCEA
- une étude d'impact sur les nuisances sonores et la pollution aux alentours
- 3 dessins sur 6

Conclusion: dossier incomplet, à compléter impérativement pour l'enquête publique

**Régis Vaillant**

Bonjour,

J'ai noté votre projet d'amélioration de l'échangeur de Corbeville, projet qui vise clairement à fluidifier la circulation automobile dans ce secteur soit en clair à la faciliter et donc l'augmenter.

Je ne comprends pas comment ce projet se positionne par rapport à la vision locale avec l'inauguration de la ligne de transport en commun en site propre, au projet de construction de la ligne 18.

Je ne comprends pas comment ce projet se situe par rapport à la notion de transition énergétique.

Régis

**Orsay Citoyens actifs et solidaires, Association locale**

Echangeur de Corbeville : toujours plus de voitures. Paris-Saclay vrai fan des sixties...

Comme c'est l'habitude dans le projet Paris-Saclay, on concerte à la découpe : alors que l'on sait que les échangeurs ont une influence réciproque les uns sur les autres, on aurait pu imaginer a minima une concertation commune échangeur de Corbeville – Christ de Saclay. Chacun sait que les embouteillages à Corbeville proviennent essentiellement d'un report de circulation pour éviter le Christ de Saclay quand il est saturé. On ne s'attache donc pas vraiment à mobiliser l'expertise des gens qui vivent ou se déplacent sur ce territoire quotidiennement. Et surtout, on évite de mettre ensemble une trop grosse concentration d'opposants, et on évite savamment de penser ce que sera une ville demain, intégrée, avec

d'étroites proximités, fuyant les grandes avenues froides et les ronds-points gigantesques qui obligent tout un chacun à avoir une voiture.

Le principe général est de faire plus de place aux voitures, comme au bon vieux temps des 30 glorieuses. Et nous connaissons bien le cercle vicieux: la saturation du trafic est provisoirement résolue en faisant plus de place aux voitures, ce qui induit plus de trafic, qui à terme débouche sur une nouvelle saturation, et on repart pour un tour... Les moyens proposés consistent à allonger les bretelles d'entrée et de sortie de la N118, ce qui permet de stocker de l'excédent de véhicules à l'heure de pointe, et à éliminer les ronds-points pour les remplacer par des carrefours à feux.

L'allongement des bretelles nous inquiète spécialement : les plans présentés dans le dossier sont très "zoomés" sur le carrefour et on ne voit jamais, dans aucun des scénarios, où les bretelles se connectent sur la N118. Mais on craint que les riverains de la N118 voient un jour passer une bretelle d'autoroute dans leur jardin, d'autant que dans certains scénarios il est prévu à terme de dupliquer les bretelles pour absorber encore plus de voitures. S'achemine-t-on localement vers un complexe à 4 x 2 voies ? Est-ce vraiment utile de dépenser des dizaines de millions d'Euros pour une amélioration marginale et temporaire du trafic ?

Lors de la première réunion de concertation, le 20/09, Philippe Van de Maele, directeur général de l'EPA Paris-Saclay a assuré que "le rétablissement de la continuité hydraulique de la rigole de Corbeville était prise en compte et serait détaillée dans les études techniques". Cela sera-t-il bien le cas ?

Nous demandons qu'une concertation globale sur tout le réaménagement du tronçon de la N118 des Ulis à Saclay soit mise en place. Quelle que soit la solution retenue, nous demandons la diminution de la vitesse à 70km/h sur tout le tronçon Ulis-Saclay, comme moyen de diminuer la pollution et fluidifier le trafic à moindre coût (comme le montrent les études sur le cas du périphérique parisien).

Les citoyens actifs et Solidaires  
<http://casorsay.canalblog.com/>

### **Moulon2020 Collectif**

Bonjour,

Ajout à 1ère notre contribution.

Tout récemment (du 1er septembre au 4 octobre 2016) a eu lieu l'enquête publique relative à la révision du Plan Local d'Urbanisme de Gif-sur-Yvette. Dans le dossier d'enquête, nous avons pu lire la bonne dizaine de pages que l'EPAPS avait adressées sur ce sujet... une véritable étude (d'ailleurs titrée « étude au titre des articles L 111-6 à L 111-10 du code de l'urbanisme, entrée de ville RN118 »), concernant donc en grande partie l'entrée de ville côté Moulon, et donc le secteur de l'échangeur de Corbeville.

Nous nous étonnons qu'à si peu d'intervalle, ces éléments ne figurent pas au dossier de cette concertation sur exactement le même secteur, car ce qui était dit au sujet de la révision du PLU de Gif peut éclairer les choix qui semblent vouloir être faits dans le cadre de

l'amélioration de l'échangeur de Corbeville.

\* Par exemple, il y a des chiffres dans les pages fournies par l'EPAPS à l'enquête sur le PLU de Gif, contrairement au dossier de concertation actuel, un comble quand même : « Les comptages mettent en évidence l'importance de ces flux, avec sur l'ouvrage, des flux dépassant les 1 000 véhicules par heure sur une voie. » Suivent des schémas très précis donnant le nombre de voitures passant à chaque endroit des ronds-points à l'heure de pointe. Pourquoi cela est-il absent du dossier de concertation !!!

\* Le comptage SDRIF de 2010 donnant 73 000 véhicules/jour sur la N118

\* On pouvait y lire aussi par exemple « il s'agit de proposer des aménagements au caractère plus urbain, de telle sorte que l'échangeur soit considéré comme partie intégrante du nouveau quartier de Moulon et à terme, de Corbeville. ». Un « détail » intéressant au moment d'une concertation sur ce même échangeur !

Nous réaffirmons donc notre opposition à ce projet, dont les enjeux ne sont pas présentés dans leur entièreté, et qui ne peut être traité indépendamment de l'ensemble des projets liés à la circulation... et aux quartiers de Moulon et de Corbeville (sur lequel, qui plus est, une ZAC doit bientôt être établie sans qu'il en soit fait la moindre mention dans ce dossier) !

Le collectif Moulon2020

### **Véronique Bernas, CentraleSupélec**

Est-il encore temps de prendre en compte les circulations douces, trajets travail-domicile en modes autres que la voiture et dans le respect des normes, de l'environnement et du contexte local?

Ce cluster se veut international et exemplaire, donc une chance de montrer que la France bouge et évolue dans ces domaines aussi, prend en compte les problématiques de santé publique et de changement climatique.

Merci pour les générations futures

### **Hélène DUDAY**

Bonjour,

Ce qui bloque la circulation sur la N118 le matin, ce sont toutes les automobiles qui veulent rejoindre le CA Saclay (entrée principale) ... donc proposer une sortie avec un feu tricolore est une aberration qui ne soulagera en rien le trafic sur la D128. Quoi que vous fassiez les voitures irons jusqu'au CEA, qu'il y ait des ronds-points, des feux ou n'importe quelle forme d'ingénierie, la destination de toutes ces voitures restera la même : le CEA.

Au lieu de bricoler les 2 ronds-points de Corbeville (qui finalement ne fonctionnent pas si mal), essayez de concevoir une sortie en tunnel un peu après la station Shell (sens Province > Paris).

Sur Google Map on voit une mini-route qui part du château d'eau et va à l'entrée du CEA.

Une " nouvelle sortie " creusée à cet endroit serait une grande nouveauté, à peu de frais.

Ce tunnel d'une seule voie (+voie cyclable), peu être creusé sous la N118 sans aucune gêne de la circulation.

Pas besoin d'un tunnel hors norme, une simple voie 3,5 m de large et 2,5 m de hauteur est amplement suffisant. Les véhicules hors normes continueront d'emprunter les autres sorties.

Rappel 1 : Il est déjà prévu que ce château d'eau soit détruit.

Rappel 2 : Cette sortie est préférable en tunnel, car en aérien il est prévu d'y passer le métro Ligne 18 ; un tunnel au lieu d'un pont ne gênera donc en rien le métro ! Et c'est moins cher !

De plus cette zone autour de château d'eau est totalement vierge et permettrait d'initier des travaux rapidement sans venir perturber le trafic existant des ronds-points de Corbeville pendant des mois et des mois.

A bon entendeur.

En pièce jointe : un aperçu de cette proposition

HD

### **jean-patrick PAYSANT**

Bonjour,

Seconde contribution pour compléter mon opposition aux projets d'aménagement du rond point de Corbeville.

Plus de routes = encore plus de bagnoles, plus de voies cyclables = + de vélos.

Pour fluidifier la circulation des véhicules motorisés sur le Plateau de Saclay, il faut :

- Diversifier les modes de déplacement(TC,covoiturage,motos,vélos, piétons).
- Offrir des choix alternatifs crédibles et attractifs.

Parmi les nombreuses solutions, il faut privilégier et favoriser la circulation des vélos.Ce mode de déplacement est en forte augmentation en IDF surtout grâce à l'évolution des VAE.

Vu les projets présentés, la circulation des cyclistes n'est pas sérieusement prise en compte et va encore aggraver l'insécurité des usagers vulnérables. (Un cycliste a été tué le 16 mai 2016).

- 1) La piste cyclable qui longe la RN 118 du rond point du Christ de Saclay au rond point de Corbeville va disparaître.
- 2) La piste cyclable construite en juin 2014 autour du rond point de Corbeville va disparaître.
- 3) Que va devenir le projet cyclable « vallée-Plateau » avenue de Versailles ???

Par conséquent, les projets vont créer une intolérable coupure de la continuité cyclable nord-sud actuelle de Bièvres à Orsay.

Cette inadmissible cassure est opposable au « plan vélo de la région Île de France ».

Bien cordialement, Jean Patrick PAYSANT

### **Michèle Simonnet**

Bonjour,

C'est une bien curieuse méthode, pour une enquête de concertation avec le public, que de

proposer 6 scénarios en début des 17 pages de dossier et en avoir déjà éliminé 3 à la fin de ces mêmes 17 pages. Pourquoi les proposer s'ils sont mauvais/pas faisables ? Pourquoi ne pas les avoir d'offices éliminés ? Ou alors, s'ils sont proposés, laissez le public s'exprimer ! Ce que je vois dans ces scénarios, c'est qu'on propose d'agrandir les accès, de permettre donc à encore plus de voitures d'accéder sans problème aux quartiers de Moulon et de Corbeville. On nous a dit augmenter les transports en commun (TCSP et métro, pourtant surdimensionné d'après les prévisions de nombre de voyageurs par jour) pour diminuer le trafic routier. C'est tout à fait incohérent de proposer maintenant de doubler les voies sur le pont au-dessus de la 118 ou même de construire un nouveau pont ! Il est également inadmissible de réfléchir au seul échangeur de Corbeville, sans intégrer la réflexion sur le Christ de Saclay. En l'état actuel de ce dossier, j'élimine tous les scénarios proposés.

### **Hélène DUDAY**

Bonjour,

Ce qui bloque la circulation sur la N118 le matin, ce sont toutes les automobiles qui veulent rejoindre le CA Saclay (entrée principale) ... donc proposer une sortie avec un feu tricolore est une aberration qui ne soulagera en rien le trafic sur la D128. Quoi que vous fassiez les voitures irons jusqu'au CEA, qu'il y ait des ronds-points, des feux ou n'importe quelle forme d'ingénierie, la destination de toutes ces voitures restera la même : le CEA.

Au lieu de bricoler les 2 ronds-points de Corbeville (qui finalement ne fonctionnent pas si mal), essayez de concevoir une sortie en tunnel un peu après la station Shell (sens Province > Paris).

Sur Google Map on voit une mini-route qui part du château d'eau et va à l'entrée du CEA. Une " nouvelle sortie " creusée à cet endroit serait une grande nouveauté, à peu de frais. Ce tunnel d'une seule voie (+voie cyclable), peu être creusé sous la N118 sans aucune gêne de la circulation.

Pas besoin d'un tunnel hors norme, une simple voie 3,5 m de large et 2,5 m de hauteur est amplement suffisant. Les véhicules hors normes continueront d'emprunter les autres sorties.

Rappel 1 : Il est déjà prévu que ce château d'eau soit détruit.

Rappel 2 : Cette sortie est préférable en tunnel, car en aérien il est prévu d'y passer le métro Ligne 18 ; un tunnel au lieu d'un pont ne gênera donc en rien le métro ! Et c'est moins cher !

De plus cette zone autour de château d'eau est totalement vierge et permettrait d'initier des travaux rapidement sans venir perturber le trafic existant des ronds-points de Corbeville pendant des mois et des mois.

A bon entendeur.

En pièce jointe : un aperçu de cette proposition

HD

**Anne Launay, Conseillère départementale de l'Essonne**

Une fois de plus, autour du projet de cluster Paris-Saclay, je déplore le systématique découpage par secteur de la concertation.

Il n'y a jamais eu de concertation sur la globalité du projet, pas plus sur la globalité des transports, à minima il aurait pu y avoir la volonté d'une vision globale de la circulation routière, mais là encore cela n'a pas été le cas. On découpe, on tronçonne par lot et aujourd'hui on propose aux citoyennes et aux citoyens de donner leur avis sur un... échangeur !!!

Alors que le cluster est censé être la vitrine internationale de la France en matière d'innovation scientifique et technologique, les décideurs font ici le choix de favoriser un mode de transport polluant. Peut-être n'y voient-ils pas d'incompatibilité, pourtant le XXI<sup>ème</sup> siècle se doit d'être innovant en matière de réduction de gaz à effet de serre, de protection de la biodiversité, de limitation d'artificialisation des sols, de qualité de l'eau... Depuis l'accord international obtenu lors de la COP21 de Paris ses contraintes sont connues et reconnues par tous, mais ici, sur le Plateau de Saclay, nous continuons à soutenir des projets qui vont à l'encontre de cet accord.

En ce qui concerne l'échangeur de Corbeville, Celui-ci est-il indispensable compte tenu, des modifications apportées sur l'échangeur du Christ de Saclay et de l'ensemble des différents mode de transports attendus à terme sur le plateau ? Il est nécessaire qu'une étude globale sur la mobilité liée au Cluster Paris-Saclay soit effectuée. Cette étude devra prendre en compte tous les scénarios en particulier le projet de transports par câble entre la vallée (RER B) et le Plateau ainsi que les projets de liaisons Nord-Sud.

Aucun des scénarios ne propose de solutions favorables pour le critère environnemental, c'est inadmissible, ce doit être avec la fluidification du trafic, l'objectifs principal à atteindre.

En l'état aucun des scénarios ne reçoit mon approbation.

Anne Launay  
Conseillère départementale de l'Essonne  
Canton de Palaiseau

**Michèle Vedel**

La consultation sur l'échangeur de Corbeville s'inscrit dans la droite ligne des précédentes enquêtes. Elle consulte "le peuple" sur des points de détail. Tout ou presque est fixé d'avance et le même principe est appliqué soit: "il y a des bouchons sur les routes, il faut donc multiplier les routes ou au minimum, modifier l'échangeur de Corbeville". Cela ne se discute pas.

Et votre nouvel échangeur, vous le préféreriez avec ceinture ou avec bretelles? Si vous choisissez les bretelles, vous les préférerez les plus longues possibles, pour que puissent s'y entasser le plus de voitures possible!

Mais, me direz-vous à quoi sert de vouloir des transports en commun dont un métro (peste!)

et des bus sur voie dédiée (fichtre!) pour encourager à circuler le plus de voitures possible? Cherchez la logique!

Mais avec ce projet d'allongement des bretelles de l'échangeur de Corbeville, préparerait-on le doublement de la N118? En effet, sur les schémas fournis, il n'est pas précisé les points d'entrée et de sortie des dites bretelles...

Ce serait alors désastreux pour la ville d'Orsay, ses écoles et maisons de retraite déjà bien asphyxiées par la circulation sur l'actuelle N118 qui va encore augmenter avec le bétonnage du plateau dit de Saclay.

### **Philippe Escande, Habitant**

Encore une enquête d'utilité publique où l'avis du citoyen est demandé en fin de projet. Pas étonnant que les citoyens soient un peu las (dans le meilleur des cas).

Le projet tel que présenté est trop isolé des autres composantes de l'aménagement du plateau de Saclay et se focalise sur un seul aspect du problème au risque de rater les solutions pérennes.

Ainsi le sujet est ici le tout voiture alors que la problématique doit être traitée dans son ensemble en ajoutant les "contraintes" suivantes:

- minimisation de la consommation de terres agricoles (les projets présentés ne s'en préoccupent guère)
- favoriser les transports en commun (il serait intéressant de finaliser ce projet avec la finalisation d'un téléphérique RER Le Guichet - L18 Orsay-Gif et/ou Polytechnique) plutôt que la voiture encore une fois
- réseau de circulations dites douces, entretien des routes et chemins existants, création d'interconnexions efficaces entre ces routes
- diminution des nuisances (pollution, bruit)
- investir pour les générations futures: commencer par éviter de gaspiller l'argent public d'aujourd'hui - d'ailleurs le projet est-il financé? ... autrement que par une future augmentation de nos impôts?

Choisir en l'état entre la peste et le choléra, i.e. 3 scénarios assez semblables, n'est pas vraiment un choix.

### **José Le Moigne**

Il est établi que plus on crée de voies pour les voitures plus il y a de trafic et à terme de bouchons. A l'inverse, supprimer des voies se traduit par une évaporation de trafic comme le montrent des études scientifiques dans de grandes métropoles.

Cessons donc cette fuite en avant et favorisons les modes actifs de déplacement et les transports en commun, par exemple en développant les bus en site propre, à autoriser aux vélos, et en apaisant les vitesses (ville 30).

**Michèle Simonnet**

Bonjour,

C'est une bien curieuse méthode, pour une enquête de concertation avec le public, que de proposer 6 scénarios en début des 17 pages de dossier et en avoir déjà éliminé 3 à la fin des ces mêmes 17 pages. Pourquoi les proposer s'ils sont mauvais/pas faisables ? Pourquoi ne pas les avoir d'office éliminés ? Ou alors, s'ils sont proposés, laissez le public s'exprimer ! Ce que je vois dans ces scénarios, c'est qu'on propose d'agrandir les accès, de permettre donc à encore plus de voitures d'accéder sans problème aux quartiers de Moulon et de Corbeville. On nous a dit augmenter les transports en commun (TCSP et métro, pourtant surdimensionné d'après les prévisions de nombre de voyageurs par jour) pour diminuer le trafic routier. C'est tout à fait incohérent de proposer maintenant de doubler les voies sur le pont au dessus de la 118 ou même de construire un nouveau pont !

Il est également inadmissible de réfléchir au seul échangeur de Corbeville, sans intégrer la réflexion sur le Christ de Saclay.

En l'état actuel de ce dossier, j'élimine tous les scénarios proposés.

## **14. Contributions reçues par registre et voie postale**

## **15. Voie postale**



10341 - Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre

## SYNDICAT DE L'YVETTE ET DE LA BIÈVRE

### Les rigoles du Plateau de Saclay

Orsay, le 26 SEP. 2016

EPAPS  
Monsieur le Directeur  
6, Boulevard Dubreuil  
91 400 ORSAY

**Objet : Concertation préalable échangeur de Corbeville.**

Monsieur le Directeur,

Le Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre vient de prendre connaissance de la concertation préalable pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville que vous venez de lancer.

A ma demande, M. BERTHELOT, vice-président du SYB a par ailleurs assisté à la réunion publique de présentation des objectifs et scénarii du 19 septembre dernier.

Nous avons bien conscience que cette première phase de concertation avait pour but de présenter les aspects liés à la circulation routière, toutefois, il est regrettable que cette concertation n'évoque nulle part la problématique de reconnexion de la rigole de Corbeville au niveau de l'échangeur.

Il est fort probable que dans les scénarii présentés, la reconnexion de la rigole ne soit pas faisable donc nous pensons que dans les tableaux comparatifs des différentes hypothèses, une ligne sur les possibles reconnexions (gravitaire, siphon) serait la bienvenue et pourrait également orienter les choix de la solution finale.

Sachant que nous allons engager une réflexion conjointe (SYB/EPAPS) sur le dossier Loi sur l'Eau liée au projet de restauration de la rigole de Corbeville (Quartiers du Moulon et de la Martinière), il serait bon que cette première réflexion sur l'échangeur n'aboutisse pas à un blocage de notre dossier.

En conséquence, nous espérons que cette demande pourra être étudiée rapidement avant de lancer les études et travaux préparatoires en vue de la réalisation des dossiers réglementaires.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire que vous souhaiteriez,

Veillez croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de mes sentiments dévoués et les meilleurs.

Le Président du Syndicat,

Francisque VIGOUROUX

1047. Hfca

ASSOCIATION  
POUR LA SAUVEGARDE DE  
L'ENVIRONNEMENT  
D'ORSAY  
Association loi 1901 agréée  
Arrêté préfectoral 970572

**ASEOR**

**A Monsieur Philippe Van de Maele  
Directeur Général  
de l'EPA Paris Saclay  
6 Boulevard Dubreuil  
91400 Orsay**

Orsay le 6 octobre 2016

Objet : Carrefour de Corbeville

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons participé aux ateliers sur l'aménagement du carrefour de Corbeville ce lundi 3 octobre.

Nous avons constaté malgré la demande dans notre précédent courrier (22/09/2016) qu'il n'était toujours pas tenu compte de l'impact sur le quartier du Guichet, partie prenante, dans cet aménagement.

Parcourons la RN118 dans le sens :

**Orsay-Pont de Sèvres :**

Au Guichet il y a une sortie et une entrée sur le RN118. La création d'un nouvel accès vers la province à quelques mètres de celui existant en direction du Pont de Sèvres nous paraît très dangereux et provoquera des accidents.

Est-ce que cela est autorisé ? Que prévoyez vous pour assurer la sécurité ?

Que devient le bassin de rétention récemment réalisé ?

**Pont de Sèvres-Orsay :**

Nous avons enfin l'explication de la non faisabilité d'une sortie de la RN 118. La création de cette sortie créerait la même situation que celle que nous dénonçons ci-dessus pour le sens Orsay-Pont de Sèvres.

Par contre il y aura deux entrées à très faible distance en direction de la province. Deux accès aussi proches l'un de l'autre ne poseront-ils pas aussi des problèmes de sécurité ?

Sans création d'une sortie de la RN 118 au Guichet, les Orcéens continueront d'utiliser le carrefour de Corbeville. Tous les schémas proposés ne font que compliquer la possibilité d'utiliser cette sortie.

Vous proposez de modifier le tracé de la rue de Versailles pour créer ce nouvel accès à la RN 118. L'espace actuel entre la rue de Versailles et la RN 118 paraît suffisant pour créer cet accès.

Les bus avec remorque peuvent-ils absorber facilement le tracé et la pente de la modification de la rue de Versailles proposée ?

ASEOR-24 rue Christine-91400 ORSAY-C.C.P. La Source 3097088R

1

Est-ce qu'un échangeur avec des feux va améliorer la fluidité du trafic?  
Suite à l'expérience de la sortie de Clamart sur la EN 118 du même principe nous nous posons la question.

Qu'en est-il de la pollution de l'air et des nuisances sonores qui vont être générés ?

Que devient le réseau d'eaux usées actuel ?

Qu'est-il prévu avec cet aménagement ?

Quel est l'emplacement du bassin de retenue et où se vide-t-il ?

Etc...

En espérant que ces nouvelles remarques seront accueillies favorablement et restant à votre disposition nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur Général, en l'assurance de nos sentiments respectueux.

Lionel Champetier  
Président de l'ASEOR



Copie : M. Michel BOURNAT Président de la Communauté Paris Saclay  
M. David ROS Maire d'Orsay



10454 = SGS

Monsieur Philippe GAUDIAS  
Chef de Projet Mobilité  
Etablissement Public PARIS SACLAY  
6, Boulevard Dubreuil  
91400 ORSAY

Monsieur le Maire  
MAIRIE D'ORSAY  
2, Place du Général Leclerc  
91400 ORSAY

LETTRE RECOMMANDEE AVEC A.R.

Arcueil, le 06 octobre 2016

Monsieur, Monsieur le Maire et Cher Monsieur,

Ce courrier s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable « pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville (RD128-RN118) » qui se déroule du 12 septembre 2016 au 14 octobre 2016, suivi conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Le projet d'aménagement tel qu'il ressort des différents documents de la concertation ainsi que de la réunion organisée le 19 septembre à 19h à Orsay appelle de la part de la société SGS QUALITEST INDUSTRIE les observations suivantes.

A titre préliminaire, nous comprenons qu'au terme d'une présélection réalisée avant la concertation, vous retenez les scénarii 2, 5 et 6 sur les six hypothèses de départ.

Par conséquent, nous comprenons que les scénarii 1, 3 et 4 sont sortis du scope de la concertation et ne seront pas repris pour le choix du projet qui sera présenté lors de la phase d'enquête publique.

S'agissant des scénarii présélectionnés :

**① En premier lieu, en ce qui concerne le scénario 6**

La Société SGS QUALITEST INDUSTRIE s'oppose à celui-ci dans la mesure où s'agissant du scénario le plus impactant (disparition totale), elle n'aura pas d'autre choix que de quitter le site pour s'installer ou faire construire de nouveaux locaux ailleurs.



Par ailleurs, outre les nombreux désagréments en termes de temps, de coûts, de pertes opérationnelles et d'exploitation (notamment et non limitativement 60 personnes concernées, frais de recherche de nouveaux locaux ou reconstruction de nouveaux locaux, frais d'aménagement et de déménagement, etc...), le choix du projet 6 - et partant de l'expropriation de la société SGS QUALITEST INDUSTRIE - entraînera également plus que vraisemblablement la disparition de son activité-développée sur son site d'Orsay de contrôles radiographiques réalisés dans le cadre des installations classées existantes sur le site et sous l'autorisation délivrée par l'ASN de détention et d'exploitation de ces sources à des fins de contrôles industriels

En effet, l'Autorité de Sûreté Nucléaire (« ASN ») chargée de vérifier le respect des règles et des prescriptions auxquelles sont soumises les installations ou activités qu'elle contrôle a considérablement alourdi au fil des années les contraintes et obligations auxquelles doivent se soumettre les établissements utilisant des sources et des matières radioactives.

Ainsi, il n'est absolument pas certain compte-tenu de la procédure lourde et complexe mise en place par l'ASN depuis quelques années, des délais de demande et de traitement administratifs (un an environ) et du coût engendré par une telle demande (frais liés à la gestion du dossier, frais de construction et d'aménagement des structures de radioprotection, etc...), que SGS QUALITEST INDUSTRIE :

- Obtienne une nouvelle autorisation dans des délais raisonnables à compter de la date à laquelle elle en fera la demande
- n'obtienne plus cette autorisation compte tenu des exigences de l'ASN de plus en plus drastiques et renonce in fine à cette activité eu égard aux investissements trop onéreux induits par ces exigences.

Il va de soi que, selon qu'elle obtienne ou pas une nouvelle autorisation de l'ASN ou qu'elle renonce à cette activité, le scénario 6 aura des répercussions non négligeables (emplois, perte de chiffres d'affaires, coûts, etc...) pour la société SGS QUALITEST INDUSTRIE.

② En second lieu, ce qui concerne les Scénarii 5 et 2, qui sont les moins impactants pour son activité, la société SGS QUALITEST INDUSTRIE, tient à faire valoir les éléments suivants, en dehors des discussions qui ont eu lieu avec vos services sur la solution n°2 :

- une étude devra être réalisée sur les risques d'affaissement du terrain et des conséquences de la mise en œuvre du projet d'aménagement en particulier s'agissant du scénario n°2.
- il faudra faire réaliser une étude acoustique et vibratoire et déterminer des mesures adéquates de compensation en matière acoustique et/ou vibratoires et le cas échéant également visuelle.

**SGS**

- Enfin, il conviendra également d'analyser finement les questions d'accès et de giratoire aux entreprises du secteur en tenant compte non seulement des besoins actuels d'accès notamment par camions mais également des besoins futurs.

Cette réflexion devra être commune avec la société PROTEC.

Nous restons bien évidemment à votre disposition pour en discuter plus avant.

Nous vous remercions d'annexer la présente au registre de la concertation afin qu'il soit pris en compte dans le cadre de la présente procédure.

Nous vous prions de croire, Monsieur, Monsieur le Maire et Cher Monsieur, en l'assurance de notre considération distinguée.



Nathalie AGUSTINA

Juriste

☎ 01 41 24 87 98

Port. 06 24 97 77 79

Email : [nathalie.agustina@sgs.com](mailto:nathalie.agustina@sgs.com)

10254 - Aseor

ASSOCIATION  
POUR LA SAUVEGARDE DE  
L'ENVIRONNEMENT  
D'ORSAY  
Association loi 1901 agréée  
Arrêté préfectoral 970572

**ASEOR**

**A Monsieur Philippe Van de Maele  
Directeur Général de l'EPA  
Paris Saclay  
6 Boulevard Dubreuil  
91400 Orsay**

Orsay le 22 septembre 2016

Objet : Carrefour de Corbeville

Monsieur le Directeur Général,

Nous vous remercions pour la réunion de présentation des différentes possibilités d'aménagement du carrefour de Corbeville et de l'organisation d'ateliers de concertation.

Les projets présentés ne traitent pas de l'ensemble du problème local. Ils considèrent le carrefour de Corbeville comme principal accès au plateau de Saclay

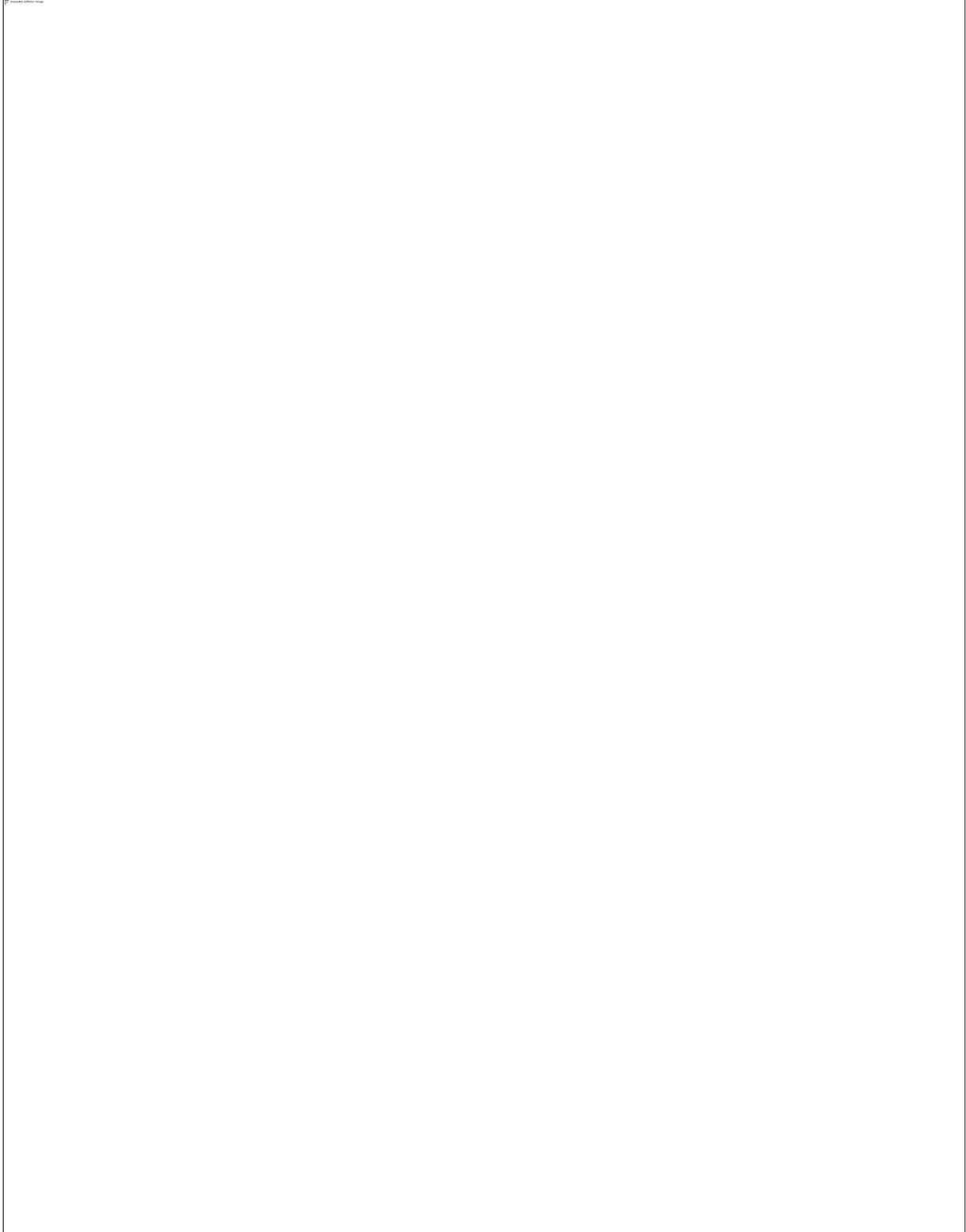
Nous vous demandons que ce projet soit repris en prenant en compte tout le contexte local.

Nous rappelons que :

- suivant d'où l'on vient il y a quatre accès au plateau : *Le christ de Saclay, les carrefours de Corbeville, et de Saint Aubin et le rond point sur le RD36 à la hauteur de Polytechnique.*

Avant d'étudier tout aménagement à Corbeville, nous voudrions connaître les relevés de trafics actuels et futurs prévus pour ces quatre accès.

- Les voitures venant du Pont de Sèvres par la RN 118 pour le Guichet sortent au carrefour de Corbeville et prennent ensuite la route de Versailles.
- Nous avons demandé la création d'une sortie au Guichet. D'après ce qui nous a été dit en réunion cela n'est pas possible. Nous souhaitons avoir de vos services des arguments techniques et non politiques basés sur une véritable étude de faisabilité. Au cas où cette sortie ne serait pas possible (nous n'en sommes pas convaincus), le six scénarios proposés rendant l'accès plus, le trafic se reportera vers la sortie Orsay Centre augmentant ainsi la circulation dans d'Orsay, déjà saturée.
- L'université d'Orsay jusqu'à présent avait la majorité de ses installations dans la vallée, ce ne sera plus le cas avec son développement sur le Plateau. Le trafic



## 16. Registres

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE L'ESSONNE

COMMUNE DE *ONDAY*

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

- Installation classées pour la protection de l'environnement (dont éolien)
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT)
- Plan local d'urbanisme (PLU)
- Carte communale
- Classement de voirie
- Déclaration d'utilité publique et/ou parcelaire
- Dossier loi sur l'eau
- Autres dossiers impactant l'environnement

Orsay, le 16/10/16

Comme membre de l'AMAP des Terres de l'Est et membre de la SCS Terres Patibles depuis leur création, je dénonce le processus organisé du Plateau de Saclay livré par les décideurs aux appétits des grands labos industriels. Le résultat de leurs nombreuses actions totalisant actuellement environ 2000 ha est :

(1) la perte des terres agricoles les plus fertiles du pays à un moment où le changement climatique fait peser un danger croissant pour l'alimentation de millions de personnes sur la planète (cette année les récoltes enregistrant un recul de 30% !);

(2) la perte d'entreprise de l'USP (Université Paris-Sud) dans un congrès d'organismes dont le pôle principal est la recherche appliquée à court terme. Le plan de l'USP au classement de Shanghai est classé à nos prix Nobel et Médailles Fields n'a de grâce que les éloges d'ingénieurs dont la qualité est parfaite. L'EPSS est le mariage de la coupe et du lapin !

(3) la dégradation du bien-être et de la santé des citoyens par l'augmentation du trafic automobile grâce par la modification de l'échangeur de Cochenille. Orsay ce pays d'il y a déjà un siècle était un lieu de travail individuel avec la NM8

Densification du trafic automobile et augmentation des pollutions routières, ajoutés à la perte des terres agricoles, entraînent la modification de l'échangeur fait que je dénonce par avis très réprouvé au sujet de la modification de l'échangeur de Cochenille favorisant les transports en bus et en passant d'abord aux transports !

François VEDEL (DA en Sciences Végétales, retraite du CNRS)  
5 allée Jean Fournier 91400 Orsay

F. et R. PICHOT - 10, Impasse des Mûriers - 91400 ORSAY  
Tél. 01 69 07 36 05 - 06 70 63 50 80  
Mail : robert.pichot@wanadoo.fr

14 Octobre 2016

Nous rappelons quelques données concernant notre installation à ORSAY

- sept. 63 : achat du terrain
- nov. 65 : permis de construire
- janv. 68 : déclaration de fin de chantier
- oct. 68 : habitation
- sept.70 (soit 5 ans après l'obtention du permis de construire) : expropriation de 750 m<sup>2</sup> en façade du terrain, représentant 68% de la partie la plus agréable.

**Conséquence immédiate** : notre maison devient située en zone non constructible et de bruit ; sa valeur est divisée par un facteur 2, conséquence non prise en compte pour l'indemnisation qui concernait seulement l'expropriation du terrain et non les nuisances à venir de la N.118.

- 1983 : une opération "d'insonorisation des façades" sur la N. 118 a été financée par la D.D.E ; au cours de celle-ci il était possible de participer financièrement (utilisation de fournitures plus efficaces, insonorisation non prévue de zones intérieures...) ; le résultat a été satisfaisant.

Par contre, aucune solution pour réduire le **bruit à l'extérieur** n'a été efficace (entrée sur le côté et talus en façade réalisés par la D.D.E., clôture "pleine", haies réalisées par nous-mêmes).

Quant à la **pollution**, nous ne pouvons que constater qu'elle est croissante.

- 1997 : malgré cet état de l'environnement, à notre retraite, nous n'avons pas envisagé de quitter notre maison (**parcelle 16**) soigneusement entretenue au cours du temps mais dont la valeur restait très affectée par les nuisances, en outre nous pouvions mieux organiser l'usage de l'extérieur en fonction des périodes de bruit intense, ce qui n'était guère possible lorsque nous étions en activité.

- 2005 : nous avons eu l'opportunité d'acheter la **parcelle 345** jouxtant notre terrain et comportant une maison de week-end assez grande (50 à 55 M<sup>2</sup> de surface habitable) et un garage, ceci dans le but de restaurer cette maison afin de pouvoir la mettre à disposition d'une personne ou d'un couple pouvant être attentif à nous le moment venu et de pouvoir rester le plus longtemps possible dans notre maison.

Après la restauration des toitures, maison et garage, nous avons différé les autres travaux en raison de l'incertitude sur le devenir de l'impasse des Mûriers)

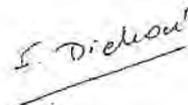
- 2016 : nous avons actuellement 79 et 83 ans.

---

A la suite de la visite des travaux réalisés et à réaliser autour de l'échangeur de Corbeville, **visite organisée le 19 septembre 2016 par l'EPAPS**, un arrêt en cours de circuit **Impasse des Mûriers** a permis de visualiser le relief du terrain où sont situées les habitations et de prendre en compte les **problèmes d'assainissement (absence de tout-à-l'égout notamment)**

Ensuite, lors de la discussion "**Cartes sur table**" nous avons pu faire quelques remarques plus générales concernant le cheminement du ruisseau de Corbeville par exemple, remarques auxquelles nous ajoutons l'intérêt qu'il pourrait y avoir d'agrandir la boucle Nord de la bretelle, sens Province/ Paris, dans le scénario n° 5 (augmentation de la capacité de stockage et report d'une partie de la pollution sur le plateau plus aéré que la partie en thalweg de la N.118).

R. et F. PICHOT





REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE L'ESSONNE

COMMUNE DE SACLAY

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

- Installation classées pour la protection de l'environnement (dont eolien)
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT)
- Plan local d'urbanisme (PLU)
- Carte communale
- Classement de voirie
- Déclaration d'utilité publique et/ou parcelaire
- Dossier loi sur l'eau
- Autres dossiers impactant l'environnement
- Divers

Relatif à : *Avis de concertation préalable sur le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville*

A cocher le cas échéant :  reprise d'enquête suspendue  
 enquête complémentaire

## OBSERVATIONS DU PUBLIC

Tendredi 13 Octobre 2016

Elodie Vilain  
Pour indivision Roger Vilain  
5 rue Charles Lecoq  
91120 Palaiseau  
elodie.vilain@hotmail.fr

Concertation préalable pour l'amélioration de  
l'échangeur de Corbeville

Le 13 octobre 2016

Madame, Monsieur, bonjour

Je suis Elodie Vilain, issue d'une famille d'agriculteurs ayant travaillé durant des générations des terres du plateau de Saclay, fille de Roger Vilain autrefois exploitant du plateau de Saclay en grande culture et en maraîchage. Il vendait sa production en direct à la ferme de Lozère (ferme de Madame Vilain). Après le décès de mon père en 1999, ma maman a conservé l'exploitation sous le nom de indivision Roger Vilain (Font partie de l'indivision Roger Vilain: ma maman (Nadine Vilain), ma sœur (Mandy Vilain) et moi même).

Je sais que cette concertation préalable ne parle que de l'amélioration de l'échangeur de Corbeville, cependant pour que vous compreniez bien le contexte de notre exploitation face à ce projet, je commencerai par vous présenter l'exploitation face au projet global du Grand Paris puis nous aborderons par la suite le sujet plus particulier de la future amélioration de l'échangeur de Corbeville et son impact sur notre exploitation.

Comme vous avez pu le comprendre, une grande partie de notre exploitation est touchée par le projet du Grand Paris.

L'exploitation est actuellement composée de tout juste une quarantaine d'hectares. Autrefois, nous avions plus de 44ha, mais dès 1997, des terres nous ont déjà été reprises pour le projet du grand Paris (et nous n'avons pas eu le choix). Maintenant suite à de nouvelles évictions, nous sommes entrain de passer sous la barre des 40ha (cf. plan à la suite avec les surfaces).

Toutes les terres que nous cultivons sont situées sur les communes d'Orsay, Saclay, Palaiseau, Vauhallan et Gif-sur-Yvette.

Seuls environ 13 hectares de notre exploitation sont inclus dans le périmètre de protection, ce qui implique que tout le reste des terres soit à peu près 2/3 de l'exploitation et notamment le hangar et l'hectare qui l'entoure (dont je suis moi même, Elodie Vilain, propriétaire en nom propre), indispensables à notre exploitation (parcelles AB 256 et ZR 13 sur la commune d'Orsay) ne sont pas dans le périmètre sanctuarisé. Avec la réalisation du Projet du Grand Paris, la très grande majorité des terres de notre exploitation est vouée à disparaître.

Cette évolution constitue un déséquilibre grave qui met en péril l'exploitation et remet en cause la faisabilité de mon projet professionnel (projet détaillé dans l'enquête sur le périmètre de protection des espaces agricoles).

L'EPPS est d'ailleurs au courant de celui-ci et de sa remise en cause certaine. A cause du projet du Grand Paris, mon avenir professionnel est complètement remis en cause alors que j'avais un très bon potentiel pour le mettre en place (diplômes: BTS Analyse et Conduite des Systèmes d'Exploitation, BPREA Agrobiologiste, BPJEPs équitation, Brevet Fédéral d'Equitation Ethologique 1, terres, hangar et un hectare en propriété, endroit extrêmement bien que je ne retrouverai jamais ailleurs...). J'ai passé ces diplômes dans le seul but de reprendre l'exploitation que ma famille m'a léguée.

Aujourd'hui, pour mon projet, il faudrait que j'investisse pour le mettre en place or ne sachant pas ce que l'exploitation deviendra, comment faire...???

Je profite de cette concertation préalable, pour vous énumérer toutes les parcelles cultivées par l'indivision Roger Vilain afin que nous soyons mis au courant de ce qui va se passer dessus et que nous soyons contactées en temps et en heure pour tout ce qui les concernera dans l'avenir (notamment en cas d'éviction). Vous les trouverez à la suite dans notre relevé d'exploitation qui est un document de la MSA qui répertorie toutes les parcelles que nous cultivons. Notre relevé d'exploitation comporte 4 pages.

A la suite du document de la MSA, je vous joins 1 plan représentant une partie des terres exploitées par l'indivision Roger Vilain. Vous pourrez ainsi vous rendre compte de l'impact sur notre exploitation des différents scénarios envisagés pour l'amélioration du rond point de Corbeville.

1/10

GR

*[Signature]*

OBSERVATIONS DU PUBLIC


 Direction  
 Régionale  
 des Services  
 de l'Équipement  
 et de l'Énergie  
 B.P. 10000  
 91000 Evry  
 Cedex  
 BR 00015  
 Gentilly, le 12 Janvier 2016

Vos références à rappeler  
 [REDACTED]  
 ROGER VILAIN SCC (INDIVIS)  
 91 477  
 NSA SERVICE AUX ENTREPRISES

ROGER VILAIN SCC (INDIVIS)  
 5 RUE CHARLES DE GAULLE  
 91120 PALAISEAU

RELEVÉ D'EXPLOITATION

situation cadastrale au : 01/01/2016

DESIGNATION CADASTRALE DES TERRES													CARACT. M&R								
COMPTES PROPRIETAIRES			IDENTIFICATION DES PARCELLES							SUPERFICIE		R.C REEL	Frais Valor.	Cultures Spéciales	N°m Taxe						
DEPT	COM	L	NUMERO	PREFIXE	SECTION	NUMERO PLAN	BIO	Multiplic.	CLASSE C.	Groupes Cultures	ANT	CULT CAD	Ha	A	Ca	EurosCts	(1)	(2)	(3)		
91	272	+	00669		ZQ	0026			01	T			06518			6103	F				
					ZQ	0031			01	T			21660			20282	F				
					ZQ	0033			01	T			03982			3728	F				
					ZQ	0035			01	T			01126			1055	F				
					* TOTAL COMMUNE DE GIF SUR YVETTE							33286			31168						
91	471	+	00475		AB	0199			03	T			07700			5707	F				
					* TOTAL DU COMPTE =							07700			5707						
91	471	+	00846		AB	0258			03	T			00339			262	F				
					ZR	0026			02	T			02741			2460	F				
					* TOTAL DU COMPTE =							03080			2712						
91	471	+	01174	0	ZR	0004			02	T			12140			10883	F				
					ZR	0027			02	T			09700			5704	F				
					ZR	0035			03	T			10133			7542	F				
					* TOTAL DU COMPTE =							32023			27146						
91	471	B	01998		AB	0262			03	T			01867			1384	F				
					* TOTAL DU COMPTE =							01867			1384						
91	471	B	02252		AB	0154			03	T			01500			1111	F				
					ZS	0016			J	02	T		04788			4296	F				
					ZS	0016			K	03	T		04789			3549	F				
					* TOTAL DU COMPTE =							11077			8956						

*[Signature]* 2/10

u

OBSERVATIONS DU PUBLIC

DESIGNATION CADASTRALE DES TERRES											CARACT. N.S.A.					
COMPTES PROPRIETAIRES			IDENTIFICATION DES PARCELLES						SUPERFICIE		R.C REEL	(2) Faire Valoir (4) Culture Spécialisée (5) Non Taxée				
DEPT	COM	L NUMERO	PREFIXE	SECTION	NUMERO PLAN	BTO	SUB. FIS. CLASSE	GROUP. CLASSE	ANT	CULT CAD	Ha				A	Ca
91	471	C	00723	ZR	0008		02	T			032	00		2871		F
* TOTAL DU COMPTE =											032	00		2871		
91	471	C	01707	AB	0156		03	T			004	48		333		F
				AB	0225		03	T			008	83		655		F
				ZS	0018		J 02	T			040	44		3628		F
				ZS	0018		K 03	T			040	45		2699		F
* TOTAL DU COMPTE =											084	20		7615		
91	471	D	00938	AB	0144		03	T			016	30		1287		F
* TOTAL DU COMPTE =											016	30		1287		
91	471	D	01330	AB	0143		03	T			011	40		845		F
				AB	0147		03	T			026	00		1925		F
* TOTAL DU COMPTE =											037	40		2770		
91	471	F	00796	AB	0203		03	T			007	48		555		F
* TOTAL DU COMPTE =											007	48		555		
91	471	G	00852	AB	0202		03	T			018	20		1349		F
* TOTAL DU COMPTE =											018	20		1349		
91	471	J	00446	AB	0142		03	T			019	40		1438		F
* TOTAL DU COMPTE =											019	40		1438		
91	471	L	01326	AB	0153		03	T			023	60		1749		F
* TOTAL DU COMPTE =											023	60		1749		
91	471	L	01965 O	AB	0204		03	T			006	17		466		F
* TOTAL DU COMPTE =											006	17		466		
91	471	L	02126	AB	0155		03	T			010	04		744		F
* TOTAL DU COMPTE =											010	04		744		
91	471	L	02222	AB	0146		03	T			054	58		4046		F
				AB	0207		03	T			034	85		2583		F
* TOTAL DU COMPTE =											089	43		6629		
91	471	P	01397	AB	0205		03	T			007	14		529		F
* TOTAL DU COMPTE =											007	14		529		
91	471	P	01476	AB	0145		03	T			016	43		1218		F
				AB	0179		03	T			019	95		1476		F
* TOTAL DU COMPTE =											036	38		2694		

RENVOIS (1) O = Compte éclaté pour pluri-exploitation (2) M = Métrage D = Faire valeur direct F = Fermier ou Co-propriétaire (3) T = Parcelle non taxable 2 = Co-propriétaire non taxable

*[Signature]* 3/10

GP

2

OBSERVATIONS DU PUBLIC



santé  
famille  
retraite  
services

Ile de France

3

RELEVÉ D'EXPLOITATION

ROGER VILAIN SCC

situation cadastrale au : 01/01/2016

DESIGNATION CADASTRALE DES TERRES										CARACT.											
COMPTES PROPRIETAIRES				IDENTIFICATION DES PARCELLES					SUPERFICIE	R.C REEL	Région Val de France										
DEPT	COM	L	NUMERO	PREFIXE	SECTION	NUMERO PLAN	B.T.O	Sub-Finc	CLASSE	ANT	CULT CAD	Ha	a	Ca	EurosCts	2	3	4			
			(1)													1	2	3			
91	471	R	00886		AB	0201			03	T		017	55		1301	F					
					AB	0206			03	T			024	01		1779	F				
					AB	0232			03	T				020	50		1519	F			
					ZR	0011			02	T				053	90		4838	F			
										* TOTAL DU COMPTE =				116	96		9437				
91	471	S	00565		AB	0200			03	T		023	00		1704	F					
					ZS	0020			J 02	T			048	44		4347	F				
					ZS	0020			K 03	T			048	44		3590	F				
										* TOTAL DU COMPTE =				119	88		9641				
91	471	S	00879		AB	0172			03	T		016	20		1201	F					
										* TOTAL DU COMPTE =				016	20		1201				
91	471	V	00100		AB	0224			03	T		004	45		331	F					
										* TOTAL DU COMPTE =				004	45		331				
91	471	V	00563		AB	0256			03	T		038	02		2671	F					
					ZR	0013			J 02	T			033	45		3002	F				
										* TOTAL DU COMPTE =				069	47		5673				
										* TOTAL COMMUNE D'ORSAY				1281	17		102799				
91	477	+	00014		Z	0143			03	T		009	85		962	F					
					Z	0145			03	T			028	58		2788	F				
					Z	0211			03	T			020	58		2008	F				
										* TOTAL DU COMPTE =				069	01		5768				
91	477	G	02115		Z	0102			03	T		038	90		3795	F					
										* TOTAL DU COMPTE =				038	90		3795				
91	477	J	00259		Z	0104			03	T		095	36		9304	F					
										* TOTAL DU COMPTE =				095	36		9304				

propriétaire

4/10

OBSERVATIONS DU PUBLIC

Feuillet N°6 - paraphe

CP

DESIGNATION CADASTRALE DES TERRES											CARACT. MSA													
COMPTES PROPRIETAIRES			IDENTIFICATION DES PARCELLES						SUPERFICIE		R.C REEL	FAIRE VALEUR												
DEPT	COM	L	NUMERO	PREFIXE	SECTION	NUMERO PLAN	BTO	Sub. Prec	CLASSE	Groupes	ANT	CULT CAD	Ha	A	Ca	Euros	Cts	(2)	(4)	(3)				
91	534	L	00333	O	ZV	0033					02	T		697	85		57188		F					
* TOTAL DU COMPTE =													1291	80		105863								
91	534	L	00388		ZV	0019					02	T		357	10		29265		F					
* TOTAL DU COMPTE =													357	10		29265								
91	534	R	00120		ZV	0018					02	T		350	00		28682		F					
* TOTAL DU COMPTE =													350	00		28682								
* TOTAL COMMUNE DE SACLAY													2042	40		166185								
91	635	+	00078	O	Y	0196					02	T		043	09		3362		F					
* TOTAL COMMUNE DE VAUHALLAN													043	09		3362								
Parcelle total													3892	79		322371								
Total R.C. des terres taxées																322371								dont 0,00 en propriété

RENVOIS (1) O = Compte éclaté pour pluri-exploitation (2) M = Métraine D = Faire valeur direct F = Fermier ou locataire (3) 1 = Parcelle non taxée 2 = Conces. (4) Parcelles non taxées

5110

CP

8

OBSERVATIONS DU PUBLIC



## OBSERVATIONS DU PUBLIC

Toutes ces parcelles ont été cultivées de génération en génération par notre famille y compris par mon père, décédé prématurément, puis continué par nos soins sous le nom d'indivision Roger Vilain. Elles sont déclarées par nous aux impôts, à la MSA et à la PAC. Il faut que cela soit connu et reconnu de tous.

En effet, comme vous pouvez le voir dans le relevé d'exploitation, il n'y a que deux parcelles où je suis propriétaire en nom propre (ZR13, où se situe le hangar et AB 256), tout le reste est en fermage au nom de l'indivision Roger Vilain où aussi, pour quelques parcelles nous sommes en "précaires" (cf. explications sur le plan) car déjà expropriées pour le projet du grand Paris (récemment ou du temps de mon père) et nous continuons à les cultiver précairement le temps que ces parcelles soient bâties, à notre grand regret. Mon père et ma maman se sont battus pour garder ces terres. Lorsqu'il a été évincé, il en a été malade. Mon père n'a pas eu le choix que de se faire évincer, tout comme nous aujourd'hui, et croyez moi il aurait largement préféré conserver ses terres (et il s'est battu pour), tout comme nous aujourd'hui, mais encore une fois, quand l'Etat a un projet et qu'il veut exproprier/évincer, nous n'avons malheureusement bien souvent pas le choix. C'est pour cela que je viens témoigner du fait que toutes ces constructions mettent en péril mon exploitation.

Assez proche de mon îlot de 13,01 ha (cf. plan: îlot 6 cadastré ZV 17, ZV 18, ZV 19 sur la commune de Saclay), seul îlot de l'exploitation inclus dans sa totalité dans la zone des terres agricoles sanctuarisées, non loin de cet îlot (îlot 6 de 13ha01) nous cultivons un îlot de 7,42ha cadastrée ZV 33 et ZV 43 (cf. plan: îlot 7 sur la commune de Saclay). Concernant cette parcelle, j'ai l'impression que certains scénarios proposés dans votre fascicule de concertation empiète sur cette parcelle. Cependant, il faut absolument que nous puissions continuer à exploiter au moins cet îlot en totalité. Si nous ne pouvons plus cultiver cet îlot de 7ha42, nous passerons sous la demi-SMI, ce qui peut remettre en cause l'existence même de notre exploitation. Si nous restait que 1,3ha (qui je le rappelle sont en fermage), l'exploitation ne sera plus viable.

Il faut que nous arrivions à conserver un maximum de terres car pour notre petite exploitation le moindre m<sup>2</sup> compte!

Compte tenu de tout cela, vous aurez bien compris qu'il est donc essentiel pour moi de préserver autant que possible le hangar, ainsi que les terres existantes et surtout conserver aussi mon îlot 7 en totalité.

Maintenant que je vous ai exposé brièvement l'exploitation face au projet global du Grand Paris, venons-en à la partie concernant l'amélioration de l'échangeur de Corbeville et son impact sur notre exploitation

En premier lieu, je me pose la question: Pourquoi avant de s'attaquer à l'échangeur de Corbeville, on ne résous pas d'abord le problème de l'échangeur du Christ de Saclay et de l'échangeur des Ulis? Car, pour moi et ma famille qui empruntons très souvent tous ces échangeurs, l'échangeur de Corbeville n'est qu'un détail par rapport aux gros problèmes de circulations qu'il y a au rond point du Christ de Saclay et des Ulis.... L'amélioration de l'échangeur de Corbeville est-il vraiment indispensable maintenant? Ne vaudrait-il mieux pas améliorer d'abord là où les problèmes sont plus conséquents?

Les différents scénarios proposés passe sur certaines de mes parcelles notamment, comme dit plus haut, sur mon îlot 7 de 7,42ha (cadastré ZV 43 et ZV 33). Vous l'aurez aussi compris par rapport à ma première partie, il est indispensable pour l'exploitation et mon projet de conserver un maximum les terres de l'exploitation et notamment l'îlot de 7ha42 cadastrée ZV 33 et ZV 43 (cf. plan: îlot 7 sur la commune de Saclay). Il faut absolument que nous puissions continuer à cultiver cet îlot en totalité.

Serait-il possible de faire que cet îlot ne soit pas du tout impacté par le nouveau tracé de l'échangeur?

De même, sur vos plans on ne voit pas mon hangar qui se situe non loin de l'échangeur et notamment d'une nouvelle route qui apparait dans tous les scénarios et qui, je pense, passera vraiment très bas par rapport à mon hangar, mais je préfère être certaine et demander que mon hangar et l'hectare qui l'entoure où je suis propriétaire ne soient pas impacté par ce projet et ceci pour toutes les explications que je vous ai donné en première partie. Il est vraiment important et prioritaire que mon hangar ne soit pas du tout impacté par ce projet.

Concernant les circulations agricoles, au niveau du Scénario 5, j'ai l'impression que la rue Nicolas Appert est transformée en cul de sac, hors, j'emprunte cette route depuis mon hangar pour me rendre dans les diverses parcelles que nous cultivons et notamment pour me rendre à mes îlots 6 et 7. Avec cette route, l'accès était presque direct, or si cette route deviens un cul de sac, je ne veux pas à avoir à faire des détours de plusieurs kilomètres, d'autant plus que pour les agriculteurs et leurs gros matériel souvent large et long il est très difficile de circuler sur le plateau de Saclay. Je vous demande donc de conserver dans son intégralité la rue Nicolas Appert et la circulation dans les deux sens de celle-ci et donc de ne pas la mettre en cul de sac.

J'en profite donc aussi pour vous demander de ne pas mettre de chicane, tournant trop serré, plot, ou autre obstacle... sur ces nouvelles routes afin de faciliter la circulation des engins agricoles.

*Handwritten signature and date*  
7/10

CP

88

OBSERVATIONS DU PUBLIC

En outre, un bout de notre ilot 15, nous a été évincé pour le tcsp, notre accès à cet ilot qui était pourtant direct de la route et très pratique nous a été enlevé (car les dirigeants ne veulent pas qu'avec notre matériel agricole nous traversons le TCSP, cet ancien accès a donc été bouché donc nous ne pouvons plus l'emprunter) et remplacé par un autre chemin. Hors, l'entrée dans ce chemin ne peut se faire que dans un seul sens ( voir flèches sur le plan qui suit). Quand nous venons de notre hangar, l'entrée se fait directement donc pas de problème. Cependant, nous avons des prestataires de services qui sont amenés à entrer dans nos parcelles, ceux-ci arrivent du secteur polytechnique, Danone... du coup, pour pouvoir entrer dans le nouveau chemin, ils avaient juste à faire quelques petits mètres de plus en faisant le tour du rond point et en repartant dans l'autre sens pour pouvoir s'insérer dans le chemin. Hors, là avec vos différents scénarios, j'ai du mal à voir comment entrer dans ce chemin sans avoir à faire tout le tour du plateau..... et dire que si nous avions pu conserver notre ancien accès, ces problèmes ne se seraient pas posés....

~~88~~ 8/10



Donc au final de...

~~88~~ 9/10

OBSERVATIONS DU PUBLIC

En outre, je vous demande aussi d'essayer de ne pas faire de petit délaissés de terres qui deviendraient alors incultivables (car trop petit pour tourner dedans avec un tracteur). Car je ne le répèterai jamais assez, les terres agricoles du plateau de Saclay sont des terres nourricières d'excellentes qualités, il est très dommage et écoeurant de les voir se faire bétonner....

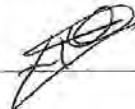
Compte tenu de tout cela et pour la survie de mon exploitation et de mon projet, vous l'aurez bien compris, il faut que nous arrivions à conserver un maximum de terres car, pour notre petite exploitation, le moindre m<sup>2</sup> compte!

**Il est donc indispensable pour moi que:**

- Mon hangar et l'hectare qui l'entoure (cadastrés: AB 256 et ZR 13 sur la commune d'Orsay) ne soient pas du tout impactés par ce projet
- Mon ilot 7 de 7ha42 (cadastré ZV 33 et ZV 43 sur la commune de Saclay) ne soit pas du tout impacté par ce projet
- Que la rue Nicolas Appert reste en double sens dans sa totalité et ne devienne pas un cul de sac
- Que je n'ai pas à faire des détours de plusieurs kilomètres pour me rendre à mes ilots 6, 7 et 15
- Que la circulation des engins agricoles (souvent larges et long) soit facilitée (donc éviter les tournants serrés, chicanes, plots ou autres obstacles...)
- Que vos projets ne fassent pas de délaissés de terres trop petits et qui deviendraient incultivables.
- Conserver au maximum les terres composant aujourd'hui l'exploitation.

Je vous remercie pour le temps que vous aurez pris pour étudier cet écrit. Je me tiens à votre entière disposition pour tous renseignements complémentaires

Elodie Vilain pour indivision Roger Vilain

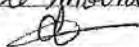



10/10

Vendredi 14 Octobre 2016

Je suis toujours étonnée que, sur ce plateau de Saclay, on mette "la charrue avant les bœufs". Tous ces projets d'amélioration de la circulation sur le plateau auraient dû être étudiés et surtout réalisés avant toute nouvelle construction.

Pour ce qui est de l'inquiète actuelle pour l'échangeur de Corbeville, il me semble indispensable de laisser aux agriculteurs de cultiver sans morceler leurs parcelles et surtout de laisser libres les routes ou chemins pour accéder à leurs terrains. Le scénario 5 semblerait celui qui impacterait le moins les terres agricoles.



Genevieve CORBIN  
A. Saclay le 14-10-2016

CR

REPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE L'ESSONNE

COMMUNE DE *Gf. sur Yvette*

*de circulation*

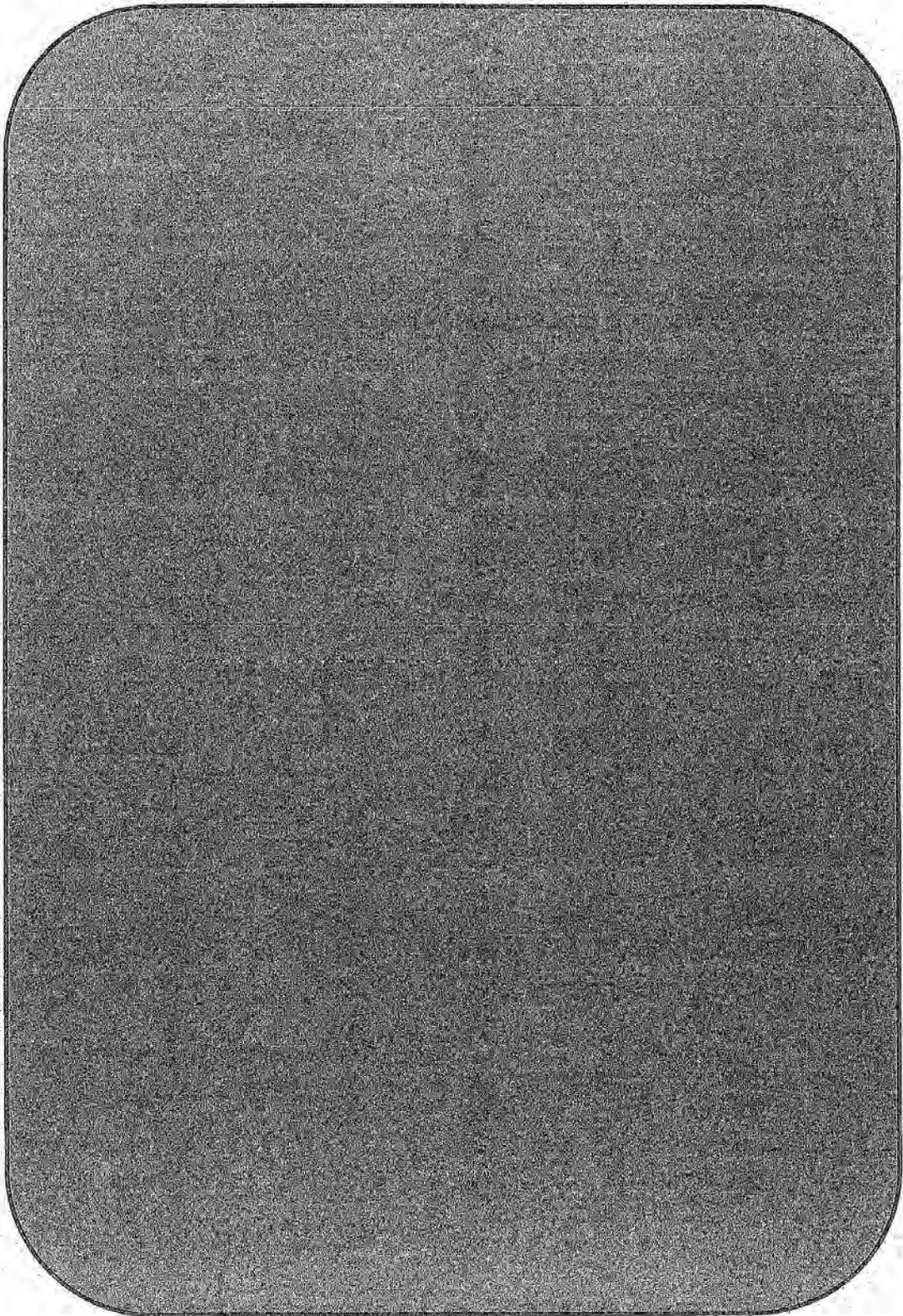
REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE

- Installation classées pour la protection de l'environnement (dont éolien)
- Schéma de cohérence territoriale (SCOT)
- Plan local d'urbanisme (PLU)
- Carte communale
- Classement de voirie
- Déclaration d'utilité publique et/ou parcellaire
- Dossier loi sur l'eau
- Autres dossiers impactant l'environnement
- Divers

Rélatif à *la circulation piétonne sur le projet de  
aménagement de l'avenue de  
Cotelle (20118)*

- A cocher le cas échéant :
- reprise d'enquête suspendue
  - enquête complémentaire





**Aucune contribution n'a été faite sur le registre de la mairie de Gif-sur-Yvette.**

## 17. Information et présentation

### I Réunion publique du 19/19/2016



Cette première réunion publique s'est tenue le lundi 19 septembre de 19h à 21h au plateau des projets de l'EPA-Paris-Saclay, au 8 boulevard dubreuil à Orsay.

Elle a mobilisé les riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, les associations locales, les entreprises présentes sur le site de Corbeville, ainsi que des représentants des collectivités locales. Une trentaine de personnes étaient présentes à cette réunion.

Etaient présents pour l'EPA Paris-Saclay :

18. Philippe Van de Maele, Directeur Général
19. Dominique Boré, Directrice de la communication et des relations institutionnelles
20. Jean-Jacques Obriot, Directeur de l'Immobilier et des infrastructures

21. Philippe Gaudias, Chef de projet mobilité
22. Angèle Guitard, responsable de la communication chantiers, des concertations et des relations avec le monde associatif
23. ainsi que Lucien Chabason, garant de la concertation nommé par le Préfet de Région.

Elle s'est déroulée en deux parties distinctes :

1. Une présentation du projet et des différents scénarios étudiés, pendant environ 45 minutes
2. Un temps de questions réponses avec l'assemblée

Les principaux thèmes discutés ont été :

1. La justification du projet au regard de l'augmentation des trafics attendus et le lien avec les autres infrastructures routières, en particulier le Christ de Saclay
2. L'efficacité des différents scénarios pour l'amélioration des circulations et l'impact sur la circulation locale, en particulier pour les habitants du quartier du Guichet
3. La réduction de la vitesse sur la section courante de la RN118
4. Les problèmes de réglage des feux tricolores récemment installés sur le plateau
5. Les nuisances sonores générées par la RN118
6. L'opportunité de création d'une sortie de la RN118 au niveau du quartier du Guichet dans le sens Paris-Provence
7. L'emprise et les impacts fonciers et bâtis des différents scénarios
8. L'amélioration des circulations douces, en particulier la remise à niveau de la piste cyclable le long de la RN118
9. La gestion de l'eau liée au projet et en particulier l'étude de la reconnexion de la rigole de Corbeville

**Présentation de la réunion publique du 19/09/2016**

## Concertation préalable pour le réaménagement de l'échangeur de Corbeville

Réunion publique du 19 septembre 2016

### Sommaire

- Les modalités de la concertation préalable
- Pourquoi intervient-on ?
- Les différents scénarios de réaménagement
- Analyse multicritères et prochaines étapes du projet

### Les modalités de la concertation préalable

- une réunion de présentation des objectifs et des scénarios étudiés au « plateau des projets » de l'EPA Paris Saclay, situé au 8, boulevard Dubreuil à Orsay ;
- une visite du site et atelier « cartes sur table » sur inscription le 03 octobre à 17h avec toutes les personnes et les associations intéressées ;
- un registre dématérialisé sur le site [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr) assorti des documents techniques consultables pendant toute la période de la concertation préalable

### Sommaire

- Les modalités de la concertation préalable
- Pourquoi intervient-on ?
- Les différents scénarios de réaménagement
- Analyse multicritères et prochaines étapes du projet

### L'échangeur de Corbeville aujourd'hui

- Situé en majeure partie sur la commune d'Orsay, il permet les échanges entre la RN118 et la RD128 qui irrigue la frange sud du plateau de Saclay



### La frange sud du plateau demain



PARIS-SACLAY

### Les objectifs du projet :

1. Garantir la fluidité du trafic à long terme, en tenant compte de l'augmentation des flux liée au développement urbain
2. Améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur
3. Faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport
4. Améliorer son intégration urbaine et paysagère

7

PARIS-SACLAY

### Le fonctionnement actuel de l'échangeur

8

PARIS-SACLAY

### Le fonctionnement actuel de l'échangeur

Conflits de priorité au niveau des ronds-points

9

PARIS-SACLAY

### Le fonctionnement actuel de l'échangeur

Conflits de priorité au niveau des ronds-points

Faible capacité de stockage des bretelles de sortie de la RN118

10

PARIS-SACLAY

### Le fonctionnement actuel de l'échangeur

Conflits de priorité au niveau des ronds-points

Faible capacité de stockage des bretelles de sortie de la RN118

Difficulté d'insertion sur la RN118

11

PARIS-SACLAY

### La fluidité du trafic

Aujourd'hui :

- > Somme des flux entrants proches de 2 000 vvp / h (Comptages)
- > Remontées de files déjà perceptibles aujourd'hui en heures de pointe

D'ici 2020 :

- > Flux prévisionnel : environ 3 000 vvp/h en pointe le matin
- > Remontées de file sur la N118

Simulation de trafic à l'heure de pointe du matin avec les flux projetés à court terme (2020) autour de O8B15

Remontées de files une heure de pointe du matin

12

PARIS-SACLAY

## La fluidité du trafic

- Un effet de vase communicants entre les 3 nœuds routiers du sud du plateau
- 3 projets de réaménagement coordonnés

Statut des axes routiers existants

- 1) Existants
- 2) à élargir
- 3) à restructurer

État des aménagements

- 1) Aménagement de la ZPNAF
- 2) Aménagement de la ZPNAF
- 3) Aménagement de la ZPNAF

PARIS-SACLAY

## Sommaire

- Les modalités de la concertation préalable
- Pourquoi intervient-on ?
- Les différents scénarios de réaménagement
- Analyse multicritères et prochaines étapes du projet

PARIS-SACLAY

## Les contraintes dont tiennent compte les scénarios étudiés :

- Respect du périmètre de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière (ZPNAF)
- Cohérence et compatibilité avec :
  - Le Bus Express 91-06
  - La ligne 18 du Grand Paris Express
  - Les projets urbains en cours
- Normes de conception régissant les voies routières nationales et départementales

PARIS-SACLAY

## Les points communs à l'ensemble des scénarios étudiés :

- Reprise et allongement de l'ensemble des bretelles d'entrée et de sortie de la RN118 pour augmenter les capacités de stockage
- Réaménagement des ronds-points existants en carrefours à feux pour résorber les conflits de priorité

PARIS-SACLAY

## Les familles de scénarios :

- Ceux qui maintiennent le pont routier au-dessus de la RN118 à son emplacement actuel :
  - Scénarios 1, 2 et 5
- Ceux qui impliquent la réalisation d'un deuxième pont routier au-dessus de la RN118, distant du pont existant :
  - Scénarios 3, 4 et 6
- Une démarche progressive pour trouver le scénario d'aménagement présentant le meilleur fonctionnement en termes de trafic pour un impact environnemental et bâti moindre.

PARIS-SACLAY

## Scénario 1 :

PRINCIPE

- Maintien du pont routier existant (2x1 voies)

POINT FORT

- Coût réduit

POINT FAIBLE

- Ne permet pas d'absorber le trafic prévu à long terme
- Impact foncier

**PARIS-SACLAY**

### Scénario 2 :

**PRINCIPE**

- Doublement du pont routier existant afin de le passer à 2-2 voies

**POINT FORT**

- Permet d'absorber le trafic prévu à long terme

**POINT FAIBLE**

- Impact foncier



**PARIS-SACLAY**

### Scénario 3 :

**PRINCIPE**

- Construction d'un pont supplémentaire à proximité de celui du Bus Express 91-06 afin de créer un grand giratoire sur deux ponts à sens unique

**POINT FORT**

- Permet d'absorber le trafic prévu à long terme

**POINT FAIBLE**

- Problème de sécurité aux intersections
- Impact foncier plus important
- Coût élevé



**PARIS-SACLAY**

### Scénario 4 :

**PRINCIPE**

- Construction d'un pont routier supplémentaire déconnecté de l'échangeur et uniquement dédié au trafic local

**POINT FAIBLE**

- Ne permet pas d'absorber le trafic prévu à long terme
- Impact foncier



**PARIS-SACLAY**

### Scénario 5 :

**PRINCIPE**

- Destruction du pont existant à 2-1 voie et reconstruction d'un nouveau pont à 2-2 voies

**POINT FORT**

- Permet d'absorber le trafic prévu à long terme

**POINT FAIBLE**

- Minimise l'impact foncier



**PARIS-SACLAY**

### Scénario 6 :

**PRINCIPE**

- Réutilisation du pont du Bus Express 91-06 pour un usage routier
- Le Bus Express 91-06 est décalé sur un pont commun avec la ligne 18 du GPE intégrant des modes doux de circulation (piétons, vélos)

**POINT FORT**

- Permet d'absorber le trafic prévu à long terme

**POINT FAIBLE**

- Impact foncier plus important
- Coût élevé
- Complexité opérationnelle (plusieurs maîtres d'ouvrages)



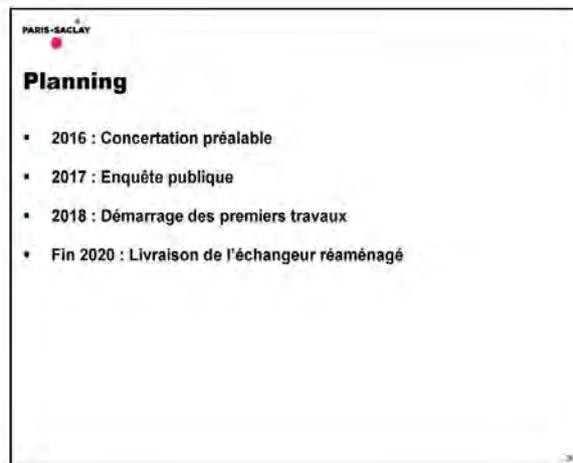
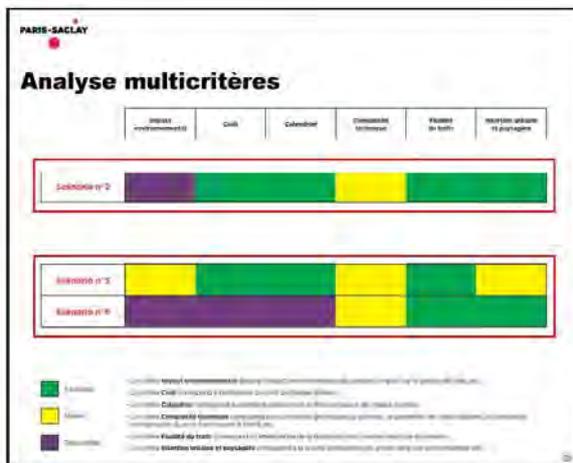
**PARIS-SACLAY**

### Analyse multicritères

	Impact environnemental	Coût	Complexité	Qualité de trafic	Impact foncier et paysager
Scénario n°1	Vert	Vert	Jaune	Vert	Violet
Scénario n°2	Vert	Vert	Vert	Vert	Violet
Scénario n°3	Vert	Vert	Vert	Vert	Violet
Scénario n°4	Vert	Vert	Vert	Vert	Violet
Scénario n°5	Vert	Vert	Vert	Vert	Violet
Scénario n°6	Vert	Vert	Vert	Vert	Violet

■ Favorable  
■ Moyen  
■ Défavorable

- Le critère **Impact environnemental** s'applique principalement au passé, impact sur le quartier de l'exa, etc.  
 - Le critère **Coût** correspond à l'investissement du coût de chaque scénario.  
 - Le critère **Complexité** correspond au nombre de travaux de mise en œuvre de chaque scénario.  
 - Le critère **Complexité technique** correspond aux contraintes techniques du scénario, la longueur des ponts existants, la complexité de réalisation de ceux existants à réviser, etc.  
 - Le critère **Qualité de trafic** correspond à l'impact de la fluidité du trafic, même s'il est peu sûr.  
 - Le critère **Impact foncier et paysager** correspond à la qualité d'intégration du projet dans son environnement bâti.



**PARIS-SACLAY**

**Merci de votre attention**

**RDV le 03 octobre à 17h pour la visite de site et l'atelier « cartes sur table »**

## II Atelier et visite de site

Cette deuxième réunion publique s’est tenue le lundi 3 octobre de 17h à 19h. Elle s’est déroulée en deux parties distinctes :

1. Une visite de site commentée de l’échangeur en car de 17h à 18h
2. Un atelier « cartes sur tables » au plateau des projets de 18h à 19h

Elle a mobilisé les riverains de l’impasse des mûriers et de la route de Versailles, les associations ainsi que des représentants des collectivités locales. Dix personnes environ durant la visite et une vingtaine durant l’atelier.

La première partie de la réunion a permis de visiter le site de l’échangeur en car, en empruntant les bretelles d’entrée et sortie, les ronds-points et les voiries locales, route de Versailles et impasse des mûriers.

Un arrêt spécifique pour prolonger la visite à pied et expliquer l'impact du réaménagement de la bretelle sur l'impasse des mûriers a été effectué. La problématique de l'absence de raccordement des habitations au réseau d'assainissement a été exposée, ainsi que le besoin du maintien de cette impasse et des accès véhicules aux différentes parcelles.

La deuxième partie de la réunion s'est déroulée au plateau des projets et a permis de présenter des plans plus précis, niveau « faisabilité », des différents scénarios de l'échangeur, pour en expliquer les fonctionnalités et les impacts. Des premiers scénarios de maillage des circulations douces ont aussi été présentés. Ils devront être affinés une fois un scénario d'aménagement retenu.

Les principaux thèmes discutés ont été :

1. La justification du projet au regard de l'augmentation des trafics attendus et le lien avec les autres infrastructures routières, en particulier le Christ de Saclay
2. L'efficacité des différents scénarios pour l'amélioration des circulations et l'impact sur la circulation locale, en particulier pour les habitants du quartier du Guichet (cf scénarii ci-dessous)
3. L'emprise et les impacts fonciers et bâtis des différents scénarios
4. Les circulations douces (cf photos ci-dessous)
5. La gestion de l'eau liée au projet et en particulier l'étude de la reconnexion de la rigole de Corbeville

**Carte du réseau cyclable dans le périmètre du projet en 2016**



**Carte du réseau cyclable cible à horizon 2030**

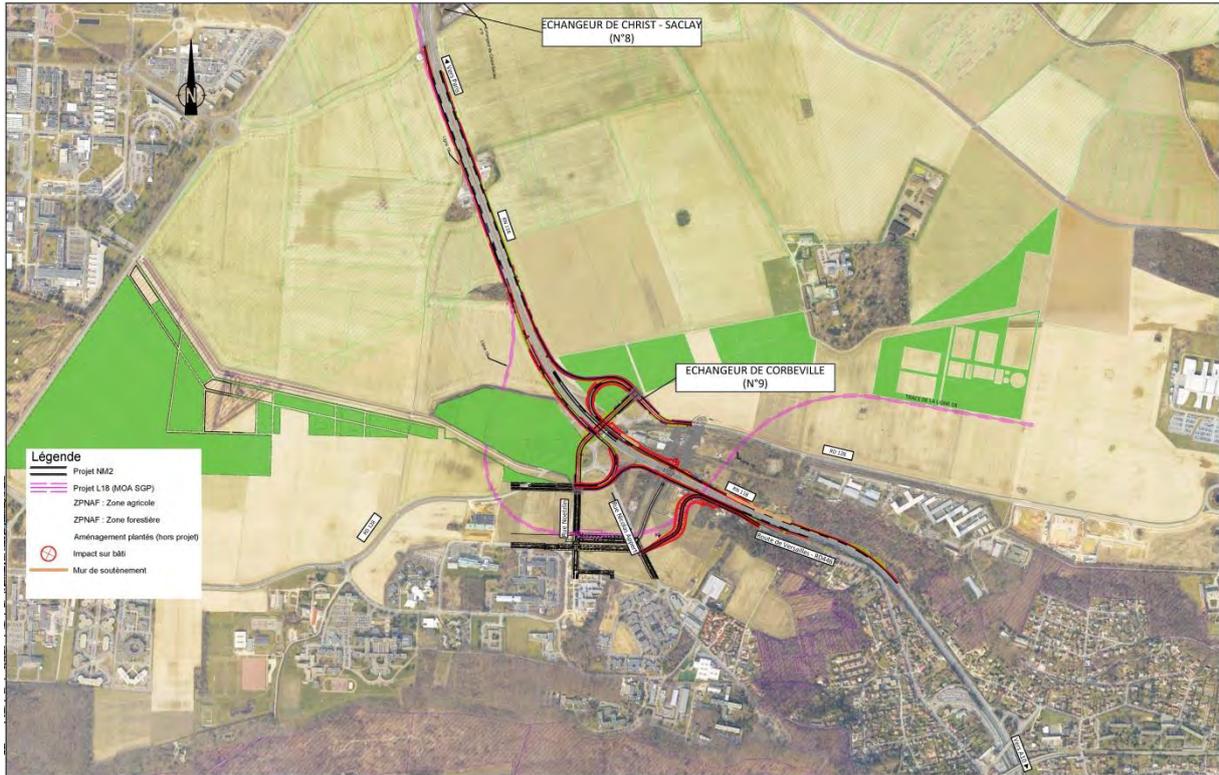


**Carte du réseau cyclable déjà programmé à horizon 2030**

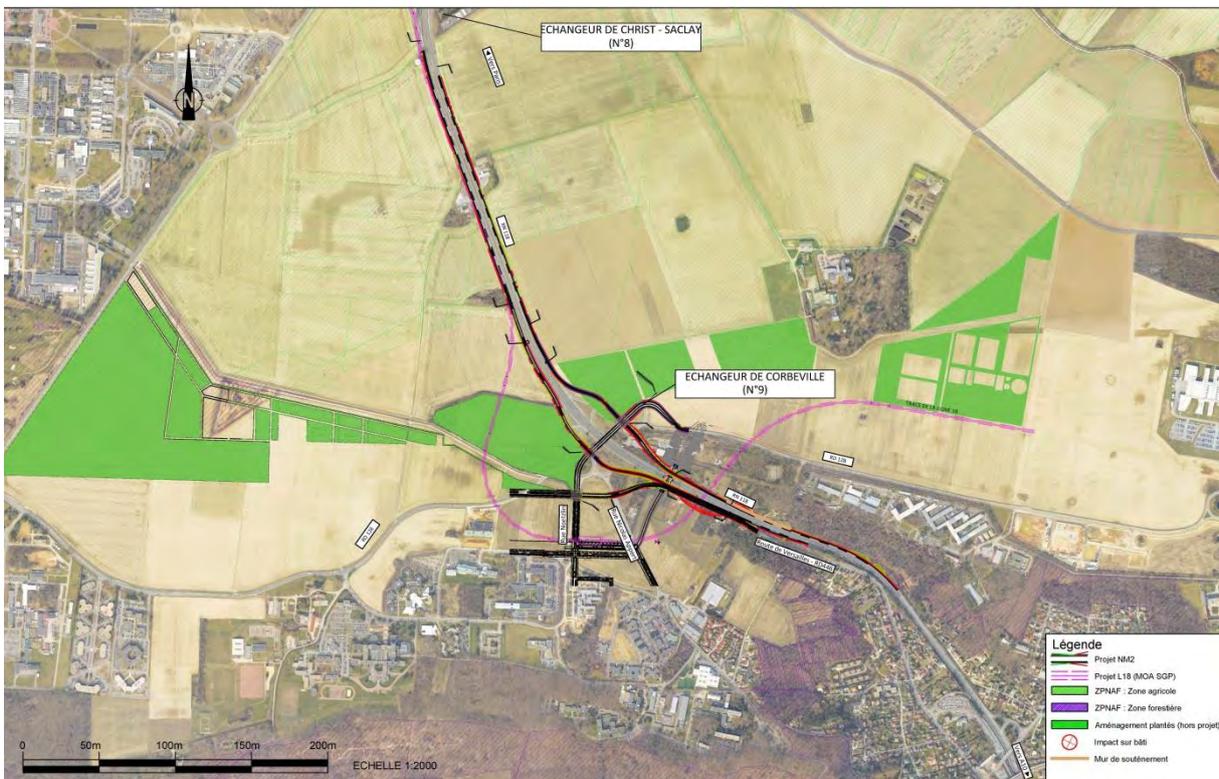


**Scénarios retenus pour l'échangeur de Corbeville**

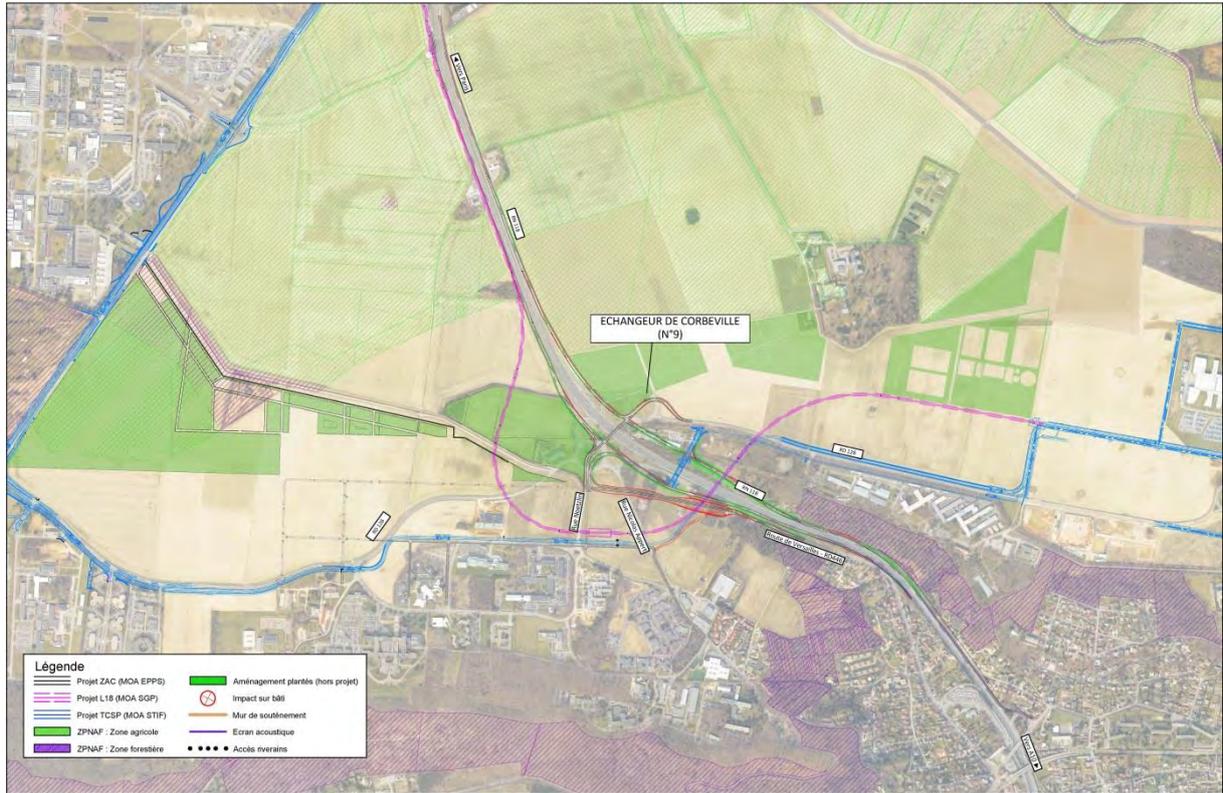
## Scénario n°2



## Scénario n°5



## Scénario n°6



## 5. Outils de communication

### I Brochure

**PARIS-SACLAY**

**Concertation préalable pour  
l'amélioration de l'échangeur  
de Corbeville (RD128 – RN118)**  
lundi 12 septembre  
— vendredi 14 octobre 2016  
Réunion de présentation au 8 boulevard Dubreuil  
à Orsay, **le lundi 19 septembre à 19h.**

---

Pour toute demande d'information vous pouvez joindre la direction de la communication de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay.  
Mail : [contact@oin-paris-saclay.fr](mailto:contact@oin-paris-saclay.fr) – Téléphone : **+33 (0)6 75 91 14 86** – Retrouvez l'actualité des chantiers sur [www.epaps.fr/chantier](http://www.epaps.fr/chantier)

**PARIS-SACLAY** **CONCERTATION SUR L'ÉCHANGEUR DE CORBEVILLE 2**

---

**Les objectifs et modalités  
de la concertation préalable** p.3

**Le Campus urbain Paris-Saclay** p.4

**L'échangeur aujourd'hui** p.6

**Les 6 scénarios étudiés** p.10

**Les critères d'analyse des scénarios** p.12

**Planning** p.17

## Les objectifs et modalités de la concertation préalable

**Il a été décidé de lancer une concertation préalable pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville (RD128 - RN128) conformément à l'article L-300.2 du code de l'urbanisme.**



Les objectifs de cette concertation préalable sont :

- Assurer l'information et la participation du public sur les scénarios étudiés pour l'amélioration de l'échangeur.
- Donner au public toutes les données nécessaires à l'entendement des obligations techniques, géographiques, financières et de sécurité d'un tel ouvrage d'art.
- Recueillir les observations et les propositions du public et son expertise d'usage.

Pour ce faire, il a été décidé les modalités de concertation préalables suivantes :

- Une réunion de présentation des objectifs et des scénarios étudiés au « plateau des projets » de l'EPA Paris-Saclay, situé au 8 boulevard Dubreuil à Orsay, **le lundi 19 septembre à 19h.**
- Une visite sur inscription du site de l'échangeur avec toutes les personnes et les associations intéressées.
- Un atelier « cartes sur table » sur inscription avec toutes les personnes et les associations intéressées.
- Un registre dématérialisé sur le site [www.epaps.fr](http://www.epaps.fr) assorti du dossier technique consultable pendant toute la période de la concertation préalable.

## Le Campus urbain Paris-Saclay

Le Campus Paris-Saclay aménagé par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay est un projet global de développement scientifique, économique et urbain dans le cadre du projet d'opération d'Intérêt National Paris-Saclay (Loi du 3 juin 2010).

Il comprend deux zones d'aménagement concerté (ZAC) opérationnelles : le quartier de l'École polytechnique à l'est de la RN118, sur les communes de Palaiseau et Saclay, et le quartier de Moulon à l'ouest, sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Saint-Aubin, ainsi qu'une ZAC à créer sur le secteur de Corbeville, à Orsay.

Ces deux quartiers ont vocation à accueillir les établissements d'enseignement supérieur et des logements étudiants dans le cadre du Plan Campus. Avec deux gares de la ligne 18 du métro du Grand Paris, ils répondront à des objectifs de mixité et de densité, dans lesquelles viendront prendre place des activités économiques, des logements familiaux, des équipements publics, des commerces et des services.

Dans ce cadre, l'amélioration des circulations et des mobilités est un objectif majeur à l'échelle du plateau de Saclay. STIF, Société du Grand Paris, Conseil départemental, Conseil régional, État, tous se mobilisent pour la rénovation des infrastructures routières, l'accroissement de l'offre de transports collectifs et le développement d'un système de mobilité complet.

Les études de trafic menées par l'EPA Paris-Saclay sur le secteur ont montré la nécessité de réaménager les différents accès routiers aux ZAC dès la première phase d'aménagement qui a largement débuté :

- Réaménagement de l'échangeur du Christ de Saclay (RD36 - RN118), en cours d'études par le Conseil départemental de l'Essonne.
- Réaménagement du rond-point de Saint-Aubin (RD306 - RD128) en carrefour à feux sous maîtrise d'ouvrage du STIF dans le cadre du prolongement du Bus Express 91-06.
- Réaménagement des trois carrefours d'accès au quartier de l'École polytechnique sur la RD36 dans sa partie Est à Palaiseau, en cours d'étude par l'EPA Paris Saclay.
- **Réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RD128 - RN118), en cours d'étude par l'EPA Paris-Saclay et objet de cette concertation préalable.**

Pour garantir la bonne avancée opérationnelle de ces projets en phase avec les aménagements urbains, le Conseil d'Administration de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay du 8 juillet 2015 a acté les dossiers de réalisation de ZAC et les programmes des équipements publics mis à jour. Ils comprennent une participation au financement des projets de réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RD128 - RN118) et de réaménagement des trois carrefours d'accès au quartier de l'École polytechnique sur la RD36 dans sa partie Est à Palaiseau.

L'accord de principe du Conseil départemental de l'Essonne en tant que propriétaire du réseau départemental a été obtenu par délibération de son assemblée le 12 octobre 2015, sur ces projets et sur la délégation de maîtrise d'ouvrage à l'EPA Paris Saclay.

Le 1<sup>er</sup> mars 2016, la Direction des Infrastructures de transports du Ministère de l'Environnement, de l'Écologie et de la Mer a donné son accord sur l'opportunité de réaménagement de l'échangeur de Corbeville.

Ainsi, pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville (RD128 - RN118), l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay intervient pour le compte :

- du Conseil départemental de l'Essonne propriétaire et gestionnaire de la RD128 et de la RD446 aussi appelée route de Versailles;
- de l'État (Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France), propriétaire et gestionnaire de la RN118.

Chaque étape du projet leur sera soumis ainsi qu'aux élus locaux.

## L'échangeur aujourd'hui

L'échangeur de Corbeville actuel est l'échangeur n°9 de la RN118. Il est situé sur les communes d'Orsay et de Saclay, dans le département de l'Essonne. L'un des giratoires actuels est également situé en partie sur la commune de Gif-sur-Yvette.

Construit il y a plus de quarante ans, en 1977, il est en voie d'obsolescence et ne satisfait plus aux usages automobiles actuels ni aux prévisions de trafics générées par le campus urbain. La sécurité de sa pratique dans les meilleures conditions qui soient n'est plus assurée.



Vue de l'échangeur existant

### Fonctionnement actuel

L'échangeur de Corbeville permet la circulation entre la N118 et la D128 dans toutes les directions et le franchissement de la N118 par la RD128. La D128 fait partie du réseau structurant du sud plateau de Saclay en connectant la D306 (liaison entre la vallée de l'Yvette et le Christ de Saclay) et la D36 (liaison structurante régionale entre l'A126 - A10 - A6 et l'A12 - N10 - N12). L'échangeur de Corbeville est donc un nœud routier majeur pour la desserte du sud du plateau. C'est l'entrée routière du campus urbain depuis le réseau routier national.

L'échangeur actuel présente dès aujourd'hui des difficultés de circulation aux heures de pointe. Les observations de terrain démontrent qu'à l'heure de pointe du matin les giratoires sont des points durs et que longueur très limitée des bretelles d'accès ne permettent pas les remontées de files sans un report sur la RN118.

L'échangeur de Corbeville sert également d'itinéraire de contournement de la RD36 et du Christ de Saclay. Ceci occasionne un trafic supplémentaire sur l'échangeur de Corbeville. Le réaménagement du Christ de Saclay sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental permettra de réduire ces reports de trafic.



Illustration des congestions existantes

- ① Carrefour du Christ ↔ Effet de vases communicants
- ② Carrefour Saint-Aubin → Remontées de files en heure de pointe du soir
- ③ Échangeur de Corbeville → Remontées de files en heure de pointe du matin

### Fonctionnement à moyen terme

Une modélisation dynamique de la situation existante a été réalisée pour l'heure de pointe du matin qui est la plus critique en termes de congestion, puis validée avec des observations de terrain. Elle a été ensuite testée avec les circulations projetées à l'horizon court terme (2020) et long terme (2030), en tenant compte du projet d'aménagement du campus urbain et de l'arrivée des infrastructures de transports en commun: Bus Express 91-06 et ligne 18 du métro du Grand Paris.

Les simulations **confirment les difficultés majeures des giratoires à absorber les flux de circulation, particulièrement sur le giratoire sud, que ce soit à court (2020) ou long (2030) terme**, et ce malgré l'arrivée de nouveaux transports en commun.

**C'est pourquoi, le réaménagement de l'échangeur de Corbeville est nécessaire pour améliorer la circulation, fluidifier le trafic, faciliter et sécuriser ainsi les déplacements des automobilistes qui l'empruntent.**



Simulation de trafic à l'heure de pointe du matin avec les flux projetés à court terme (2020) autour de 08h15

- Remontées de files en heure de pointe du matin

### Les modalités d'étude des scénarios

Il est proposé au public de la concertation préalable de réaménager l'échangeur de Corbeville afin :

- d'améliorer son fonctionnement et sa sécurité tout en l'intégrant à un projet urbain et paysager de qualité ;
- de conforter l'axe de circulation structurant est-ouest (RD128) ;
- de faciliter les liens entre les quartiers de part et d'autres de la RN118 et avec la vallée de l'Yvette, y compris pour les transports en commun et les modes doux.

**L'ensemble des scénarios étudiés et présentés à la concertation préalable tiennent compte :**

- de la Zone de Protection Naturelle Agricole et Forestière du Plateau de Saclay (ZPNAF) ;
- de la proximité des ouvrages du Bus Express 91-06 et de la ligne 18 du métro du Grand Paris ;
- des normes techniques régissant les voies routières nationales et départementales.

### Les solutions étudiées

Les contraintes normatives et la proximité entre les différents échangeurs de la N118, notamment celui du Christ de Saclay au nord et du Guichet au sud ne permettent pas des marges de manœuvres conséquentes pour réaliser ce réaménagement.

Les **points communs** des scénarios sont :

- la reprise et l'allongement de l'ensemble des bretelles d'entrée et de sortie de la RN118.
- la refonte des ronds-points existants en carrefours à feux se connectant avec le réseau routier local.
- la réalisation d'un pont supplémentaire routier sur la N118 pour augmenter la capacité de l'échangeur.

Les scénarios étudiés sont de deux types :

- ceux qui maintiennent un seul pont routier au-dessus de la RN118, celui-ci pouvant être gardé en l'état, dédoublé ou démolli-reconstruit (scénarios 1, 2, 5). Ces projets sont indépendants de l'ouvrage déjà construit pour le Bus Express 91-06 et celui prévu pour la ligne 18 du métro du Grand Paris Express.
- ceux qui impliquent la réalisation d'un deuxième pont routier au-dessus de la RN118, pouvant être soit intégré dans un grand échangeur giratoire (scénarios 3 et 6), soit hors échangeur et dédié uniquement aux circulations routières locales (scénarios 4). Parmi ces scénarios, l'un d'eux implique une mutualisation avec l'ouvrage déjà construit pour le Bus Express 91-06 (scénario 6).

Au total, ce sont **6 scénarios** qui ont fait l'objet d'une étude de faisabilité et qui sont soumis à la concertation préalable.

## Les 6 scénarios étudiés

### Scénario n°1

Le scénario n°1 est indépendant des projets d'infrastructures du Bus Express 91-06 et de la ligne 18 du métro du Grand Paris, les voies créées passent notamment sous l'ouvrage du Bus Express 91-06. Il consiste principalement en un réaménagement, un allongement des bretelles d'entrées et de sortie et la réalisation de deux carrefours à feux.

**Ce scénario n'est pas recommandé car il ne permet pas d'absorber le trafic prévu à long terme.**

### Scénario n°2

Le scénario n°2 consiste en un réaménagement :

- des bretelles d'entrée et de sortie de la RN118 ;
- la réalisation de carrefours à feux remplaçant les ronds-points existants ;
- le doublement du pont de franchissement de la N118 existant afin de le passer à 2x2 voies.

**Ce scénario indépendant des autres projets d'infrastructures, les bretelles passent sous l'ouvrage d'art du Bus express 91-06, fait partie de ceux recommandés car il permet une amélioration significative de la fluidité à long terme de l'échangeur.**

### Scénario n°3

Le scénario n°3 indépendant des autres projets d'infrastructures de transports en commun, a pour principe général de construire un ouvrage d'art à proximité de celui du Bus Express 91-06 afin de créer un grand giratoire sur deux ponts à sens unique et de réaliser ainsi un échangeur compact d'une grande fluidité et d'une grande capacité de trafic.

**Ce scénario n'est pas recommandé car il implique de créer des carrefours à feux entre les bretelles d'entrées et de sortie de la RN118 et le Bus Express 91-06, ce qui n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité des usagers.**

### Scénario n°4

Le scénario n°4 reprend le scénario 1, en lui ajoutant :

- un ouvrage d'art de franchissement de la RN118, à proximité du Bus Express 91-06 du côté de PATO, dédié au trafic de transit local qui n'impacte pas l'échangeur ;
- un carrefour à niveau avec le Bus Express 91-06 s'il est besoin de connecter la route de Versailles à la voie dédiée au trafic de transit local.

**Ce scénario n'est pas recommandé car il ne permet pas de garantir la fluidité du trafic prévue à long terme.**

### Scénario n°5

Le scénario n°5 constitue une optimisation du scénario n°2.

Il consiste à détruire le pont à 2x1 voie de l'échangeur existant au-dessus de RD128 pour le remplacer par un pont à 2x2 voies ce qui permet :

- de positionner les appuis de ce nouveau pont différemment et donc de proposer une géométrie alternative pour les bretelles de sortie depuis la N118 côté A10 et Paris ;
- de limiter l'impact foncier et bâti sur l'impassée des mûriers et les entreprises existantes.

**Ce scénario est recommandé car il permet une amélioration de la fluidité sensiblement similaire au scénario n°2 tout en limitant au maximum l'impact foncier.**

### Scénario n°6

Le scénario n°6 s'appuie sur les principes suivants :

- Réutilisation de l'ouvrage d'art du Bus Express 91-06 pour un usage routier ;
- Le Bus Express 91-06 est décalé sur un ouvrage commun avec la ligne 18 du métro du Grand Paris Intégrant des modes doux de circulation (piétons, vélos, etc).

L'ouvrage d'art de franchissement de la RN118 de l'échangeur actuel est conservé. Des voies à niveau reliant les ouvrages du Bus express 91-06 et de l'échangeur sont créées parallèlement à la RN118. Ce système de voies fonctionne à sens unique, tel un giratoire mais de forme rectangulaire. Les bretelles d'entrées et de sortie de l'échangeur viennent se connecter sur ce dispositif, assurant ainsi la totalité des échanges entre la RN118 et les dessertes locales au nord et au sud de la RN118. La route de Versailles est rétablie au sud de la bretelle d'entrée de l'échangeur afin de la connecter à un carrefour des voies du Campus urbain, un raccordement direct au carrefour de l'échangeur étant impossible pour des questions de rétablissement de tous les mouvements tournants.

**Ce scénario fait partie des scénarios recommandés car il permet une amélioration significative de la fluidité à long terme de l'échangeur.**

## Les critères d'analyse des scénarios

Dans le cadre des études de faisabilité réalisées, les critères suivants ont été définis comme prioritaires pour l'analyse des scénarios :

- Efficacité de l'aménagement en termes de trafic et de fluidité.
- Réduction maximale de l'impact foncier et environnemental.
- Insertion urbaine et paysagère et qualité des aménagements pour les modes doux et l'intermodalité.
- Compatibilité avec le phasage opérationnel des projets urbains et d'infrastructures du plateau, notamment le calendrier de mise en service.
- Coût de l'aménagement.

	Impact environnemental	Coût	Calendrier	Complexité technique	Fluidité du trafic	Insertion urbaine et paysagère
<b>Scénario n°1</b>	Favorable	Favorable	Favorable	Moyen	Defavorable	Defavorable
<b>Scénario n°2</b>	Favorable	Favorable	Favorable	Moyen	Favorable	Favorable
<b>Scénario n°3</b>	Defavorable	Moyen	Moyen	Defavorable	Moyen	Favorable
<b>Scénario n°4</b>	Defavorable	Favorable	Favorable	Moyen	Defavorable	Defavorable
<b>Scénario n°5</b>	Moyen	Favorable	Favorable	Moyen	Favorable	Moyen
<b>Scénario n°6</b>	Defavorable	Defavorable	Defavorable	Moyen	Favorable	Favorable

	Favorable
	Moyen
	Defavorable

- Le critère **Impact environnemental** désigne l'impact environnemental du scénario : impact sur la gestion de l'eau, etc.
- Le critère **Coût** correspond à l'estimation du coût de chaque scénario.
- Le critère **Calendrier** correspond au planning prévisionnel de mise en œuvre de chaque scénario.
- Le critère **Complexité technique** correspond aux contraintes techniques du scénario : la géométrie des voies routières, la complexité de réalisation du pont franchissant la RN118, etc.
- Le critère **Fluidité du trafic** correspond à l'amélioration de la fluidité du trafic routier induit par le scénario.
- Le critère **Insertion urbaine et paysagère** correspond à la qualité d'intégration du projet dans son environnement bâti.

## Les 3 scénarios retenus: n°2, n°5 et n°6

### Scénario n°1

Le scénario n°1 est indépendant des projets d'infrastructures du Bus Express 91-06 et de la ligne 18 du métro du Grand Paris, les voies créées passent notamment sous l'ouvrage du Bus Express 91-06. Il consiste principalement en un réaménagement, un allongement des bretelles d'entrées et de sortie et la réalisation de deux carrefours à feux.

**Ce scénario n'est pas recommandé car il ne permet pas d'absorber le trafic prévu à long terme.**

### Scénario n°2

Le scénario n°2 consiste en un réaménagement:

- des bretelles d'entrée et de sortie de la RN118;
- la réalisation de carrefours à feux remplaçant les ronds points existants;
- le doublement du pont de franchissement de la N118 existant afin de le passer à 2x2 voies.

**Ce scénario indépendant des autres projets d'infrastructures, les bretelles passent sous l'ouvrage d'art du Bus express 91-06, fait partie de ceux recommandés car il permet une amélioration significative de la fluidité à long terme de l'échangeur.**

### Scénario n°3

Le scénario n°3 indépendant des autres projets d'infrastructures de transports en commun, a pour principe général de construire un ouvrage d'art à proximité de celui du Bus Express 91-06 afin de créer un grand giratoire sur deux ponts à sens unique et de réaliser ainsi un échangeur compact d'une grande fluidité et d'une grande capacité de trafic.

**Ce scénario n'est pas recommandé car il implique de créer des carrefours à feux entre les bretelles d'entrées et de sortie de la RN118 et le Bus Express 91-06, ce qui n'est pas satisfaisant du point de vue de la sécurité des usagers.**

### Scénario n°4

Le scénario n°4 reprend le scénario 1, en lui ajoutant:

- un ouvrage d'art de franchissement de la RN118, à proximité du Bus Express 91-06 du côté de l'A10, dédié au trafic de transit local qui n'imprime pas l'échangeur;
- un carrefour à niveau avec le Bus Express 91-06 s'il est besoin de connecter la route de Versailles à la voie dédiée au trafic de transit local.

**Ce scénario n'est pas recommandé car il ne permet pas de garantir la fluidité du trafic prévue à long terme.**

### Scénario n°5

Le scénario n°5 constitue une optimisation du scénario n°2.

Il consiste à détruire le pont à 2x1 voie de l'échangeur existant au dessus de RD128 pour le remplacer par un pont à 2x2 voies ce qui permet:

- de positionner les appuis de ce nouveau pont différemment et donc de proposer une géométrie alternative pour les bretelles de sortie depuis la N118 côté A10 et Paris;
- de limiter l'impact foncier et bâti sur l'impasse des mûriers et les entrepôts existants.

**Ce scénario est recommandé car il permet une amélioration de la fluidité sensiblement similaire au scénario n°2 tout en limitant au maximum l'impact foncier.**

### Scénario n°6

Le scénario n°6 s'appuie sur les principes suivants:

- Réutilisation de l'ouvrage d'art du Bus Express 91-06 pour un usage routier;
- Le Bus Express 91-06 est décalé sur un ouvrage commun avec la ligne 18 du métro du Grand Paris Intégré des modes doux de circulation (piétons, vélos, etc).

L'ouvrage d'art de franchissement de la RN118 de l'échangeur actuel est conservé. Des voies à niveau reliant les ouvrages du Bus express 91-06 et de l'échangeur sont créées parallèlement à la RN118. Ce système de voies fonctionne à sens unique, tel un giratoire mais de forme rectangulaire. Les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur viennent se connecter sur ce dispositif, assurant ainsi la totalité des échanges entre la RN118 et les dessertes locales au nord et au sud de la RN118. La route de Versailles est rétablie au sud de la bretelle d'entrée de l'échangeur afin de la connecter à un carrefour des voies du Campus urbain, un raccordement direct au carrefour de l'échangeur étant impossible pour des questions de rétablissement de tous les mouvements tournants.

**Ce scénario fait partie des scénarios recommandés car il permet une amélioration significative de la fluidité à long terme de l'échangeur.**

### Scénario n°2

Le scénario n°2 consiste en un réaménagement:

- des bretelles d'entrée et de sortie de la RN118;
- la réalisation de carrefours à feux remplaçant les ronds points existants;
- le doublement du pont de franchissement de la N118 existant afin de le passer à 2x2 voies.

**Ce scénario est indépendant des autres projets d'infrastructures. Les bretelles passent sous l'ouvrage d'art du Bus express 91-06. Il fait partie de ceux recommandés car il permet une amélioration significative de la fluidité à long terme de l'échangeur.**



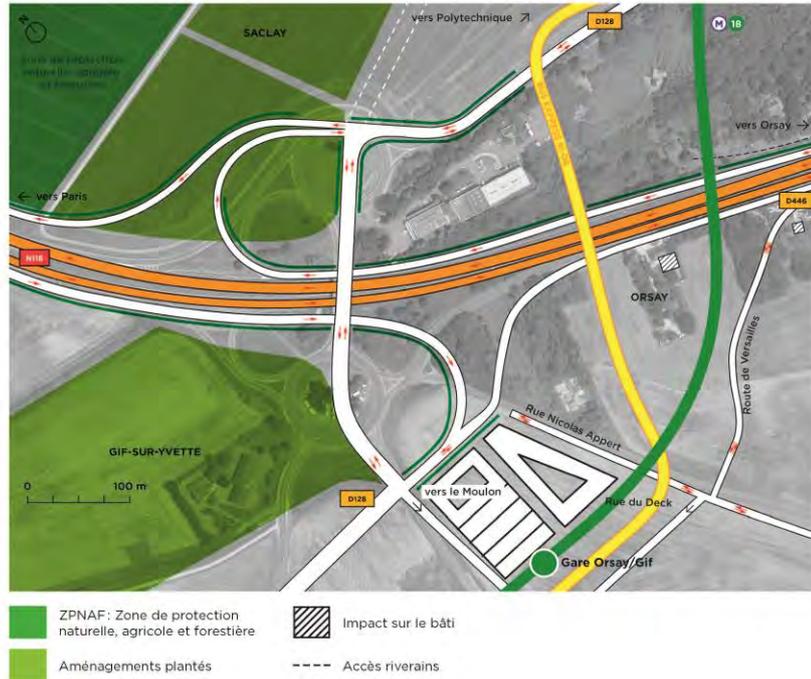
**Scénario n°5**

Le scénario n°5 constitue une optimisation du scénario n°2.

Il consiste à détruire le pont à 2x1 voie de l'échangeur existant au dessus de RD128 pour le remplacer par un pont à 2x2 voies ce qui permet :

- de positionner les appuis de ce nouveau pont différemment et donc de proposer une géométrie alternative pour les bretelles de sortie depuis la N118 côté A10 et Paris;
- de limiter l'impact foncier et bâti sur l'impasse des mûriers et les entreprises existantes.

Ce scénario est recommandé car il permet une amélioration de la fluidité sensiblement similaire au scénario n°2 tout en limitant au maximum l'impact foncier.



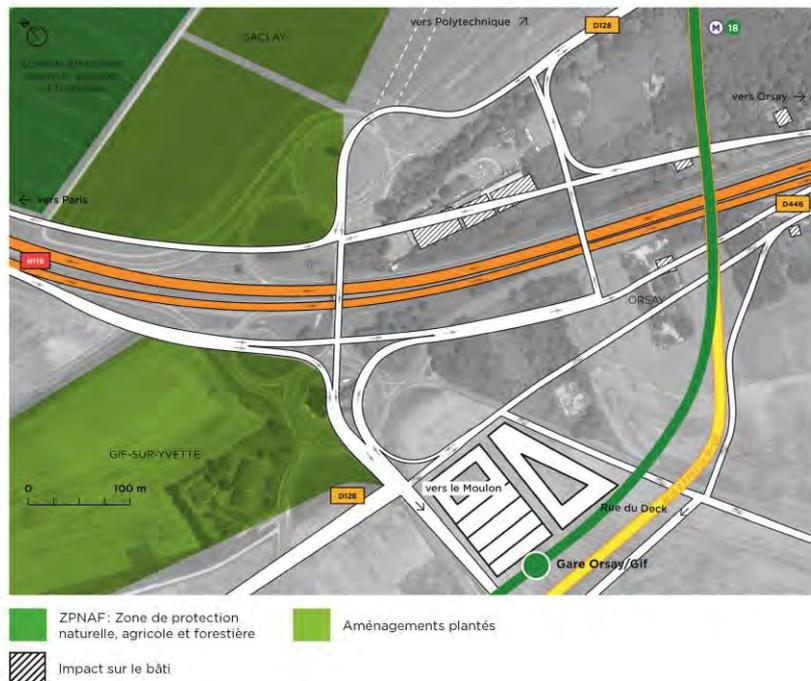
**Scénario n°6**

Le scénario n°6 s'appuie sur les principes suivants :

- Réutilisation de l'ouvrage d'art du Bus Express 91-06 pour un usage routier;
- Le Bus Express 91-06 est décalé sur un ouvrage commun avec la ligne 18 du métro du Grand Paris intégrant des modes doux de circulation (piétons, vélos, etc).

L'ouvrage d'art de franchissement de la RN118 de l'échangeur actuel est conservé. Des voiries à niveau reliant les ouvrages du Bus express 91-06 et de l'échangeur sont créées parallèlement à la RN118. Ce système de voiries fonctionne à sens unique, tel un giratoire mais de forme rectangulaire. Les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur viennent se connecter sur ce dispositif, assurant ainsi la totalité des échanges entre la RN118 et les dessertes locales au nord et au sud de la RN118. La route de Versailles est rétablie au sud de la bretelle d'entrée de l'échangeur afin de la connecter à un carrefour des voiries du Campus urbain, un raccordement direct au carrefour de l'échangeur étant impossible pour des questions de rétablissement de tous les mouvements tournants.

Ce scénario fait partie des scénarios recommandés car il permet une amélioration significative de la fluidité à long terme de l'échangeur.



## Planning

2016

Concertation préalable

2017

Enquête publique

2018

Début des travaux

Fin 2020

Livraison de l'échangeur de Corbeville réaménagé

### Prochaines étapes

Suite à la concertation préalable, les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) vont approfondir un scénario privilégié qui sera soumis à enquête publique au cours de l'année 2017. Les premiers travaux pourront commencer en 2018 pour une mise en service envisagée à la fin de l'année 2020.

