

PARIS-SACLAY



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 assorti des documents techniques consultables pendant toute la période de la concertation préalable**

Sommaire

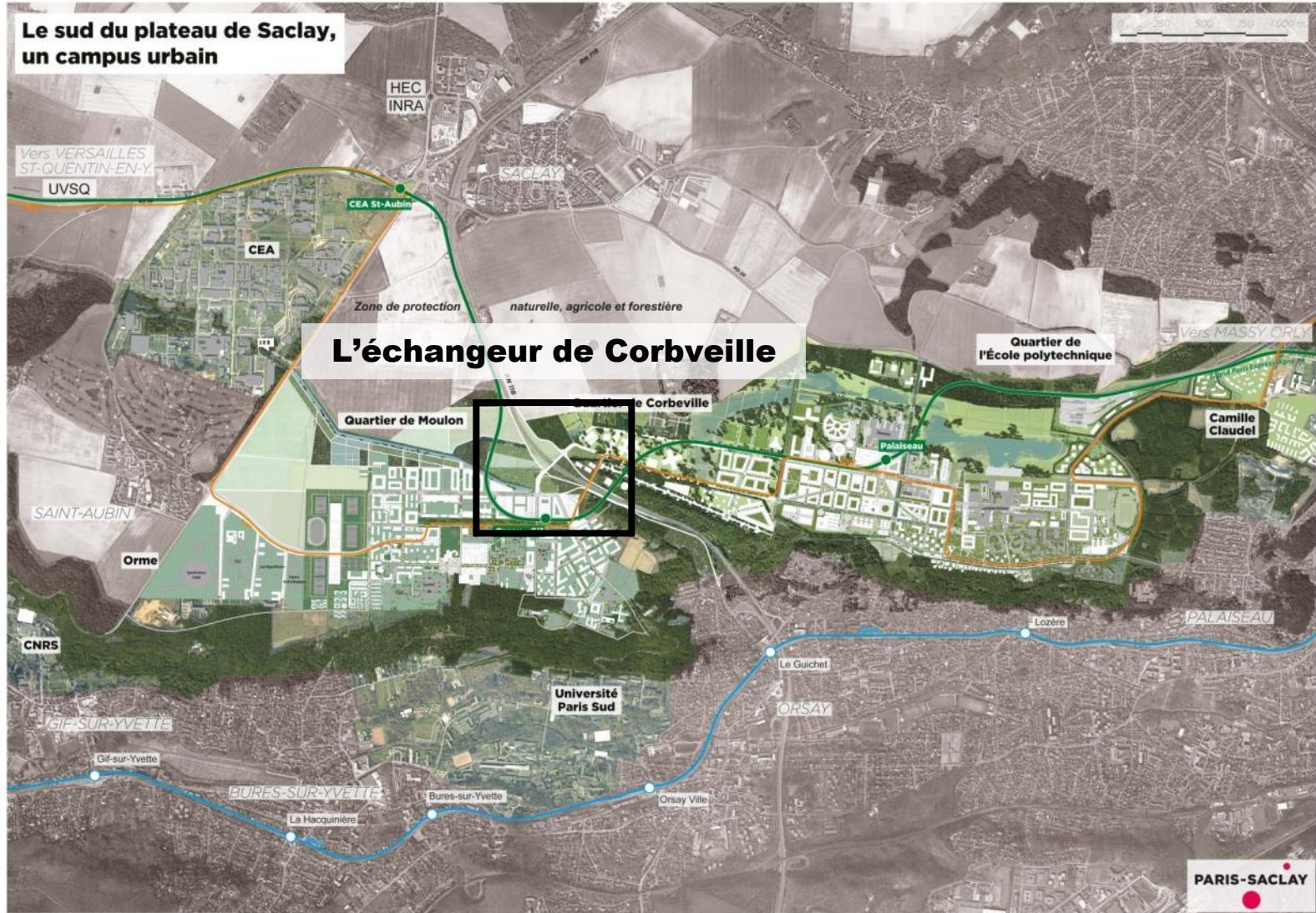
- Les modalités de la concertation préalable
- **Pourquoi intervient-on ?**
- Les différents scénarios de réaménagement
- Analyse multicritères et prochaines étapes du projet

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



Les objectifs du projet :

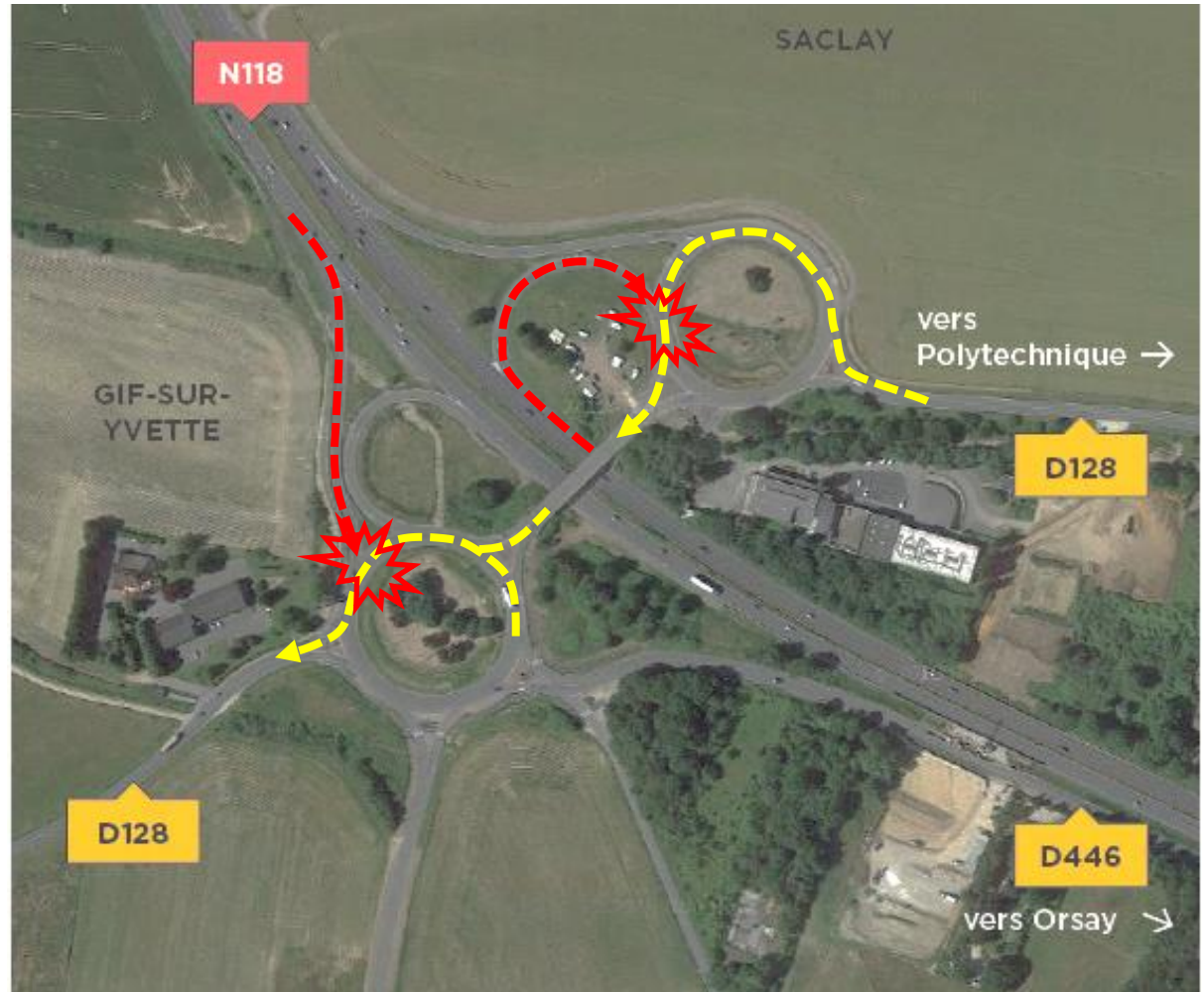
- 1. Garantir la fluidité du trafic à long terme, en tenant compte de l'augmentation des flux liée au développement urbain**
- 2. Améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur**
- 3. Faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport**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

Le fonctionnement actuel de l'échangeur



Le fonctionnement actuel de l'échangeur

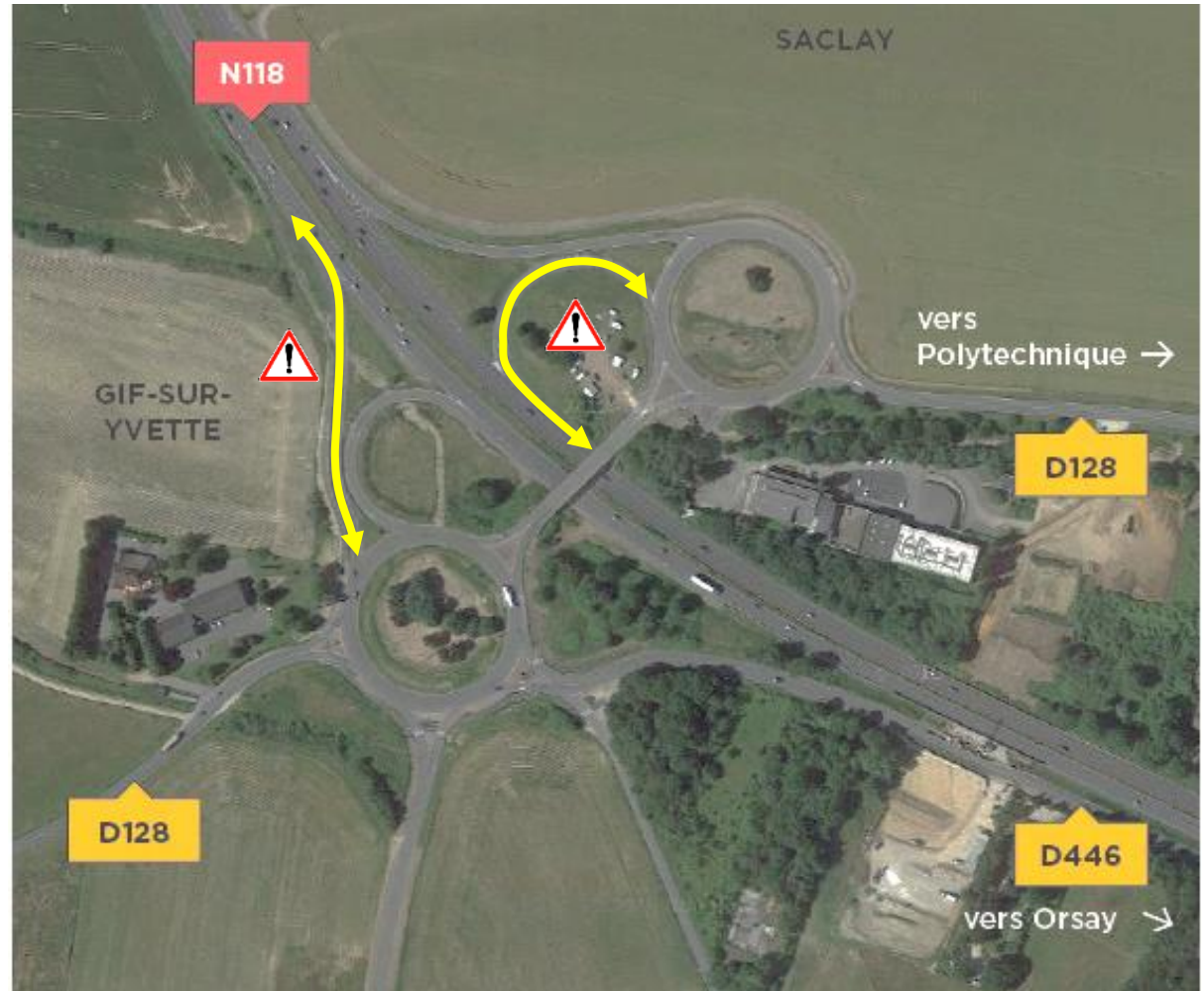
Conflits de priorité au niveau des ronds-points



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

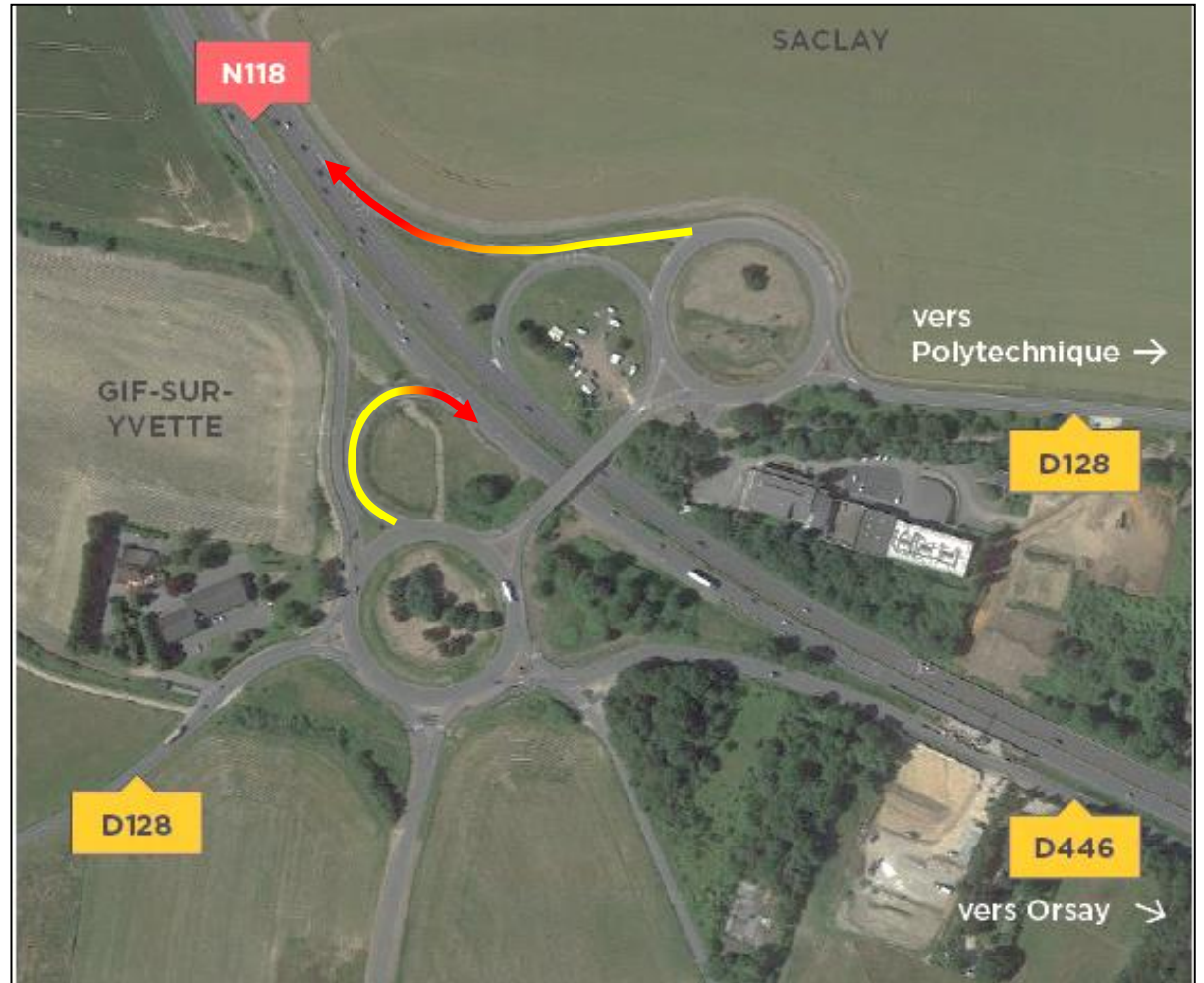


Le fonctionnement actuel de l'échangeur

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



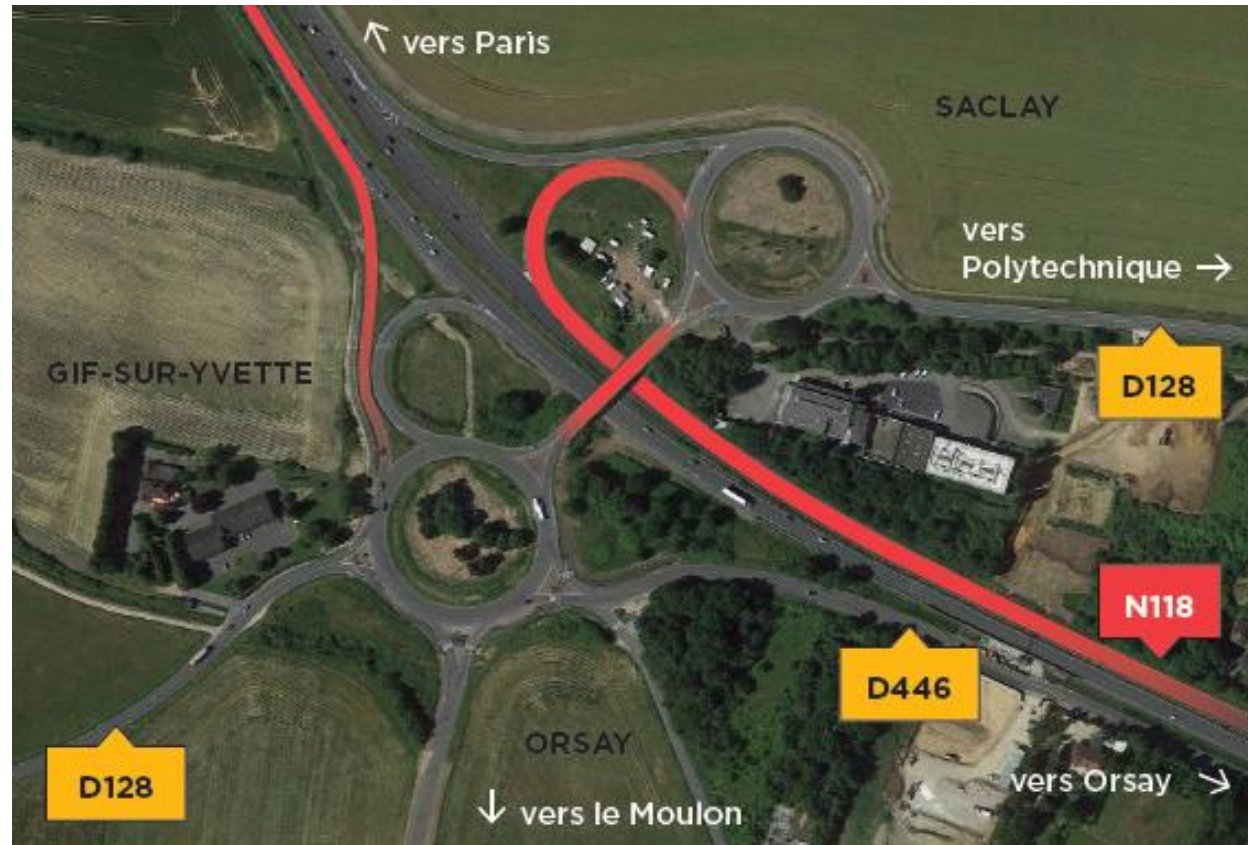
La fluidité du trafic

Aujourd'hui :

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

D'ici 2020 :

- Flux prévisionnel : environ 3 000 uvp/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 08h15

Remontées de files en heure de pointe du matin

La fluidité du trafic

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

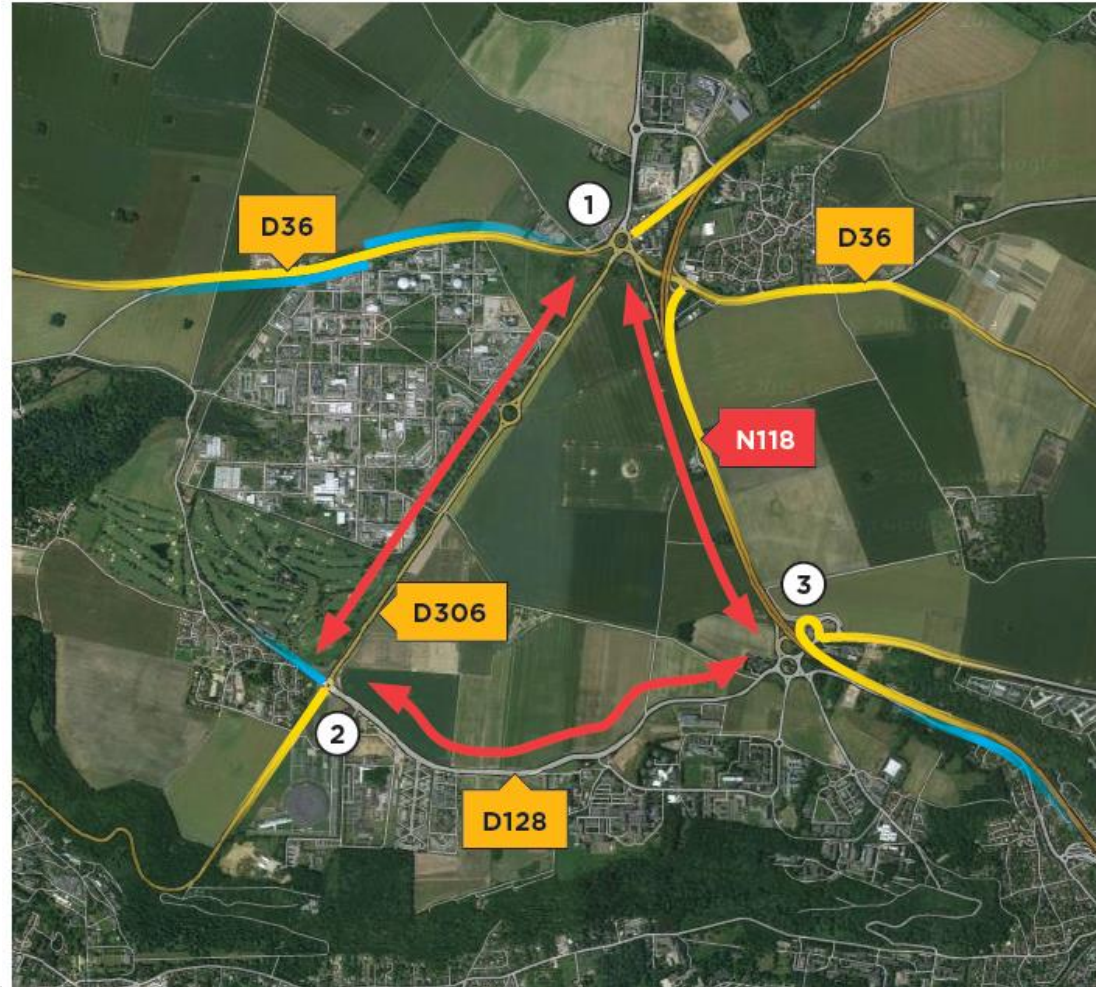


Illustration des congestions existantes

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

Sommaire

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



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**

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**

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.**

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**



Scénario 2 :

PRINCIPE

- **Doublement du pont routier existant afin de le passer à 2x2 voies**

POINT FORT

- **Permet d'absorber le trafic prévu à long terme**

POINT FAIBLE

- **Impact foncier**



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**



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**



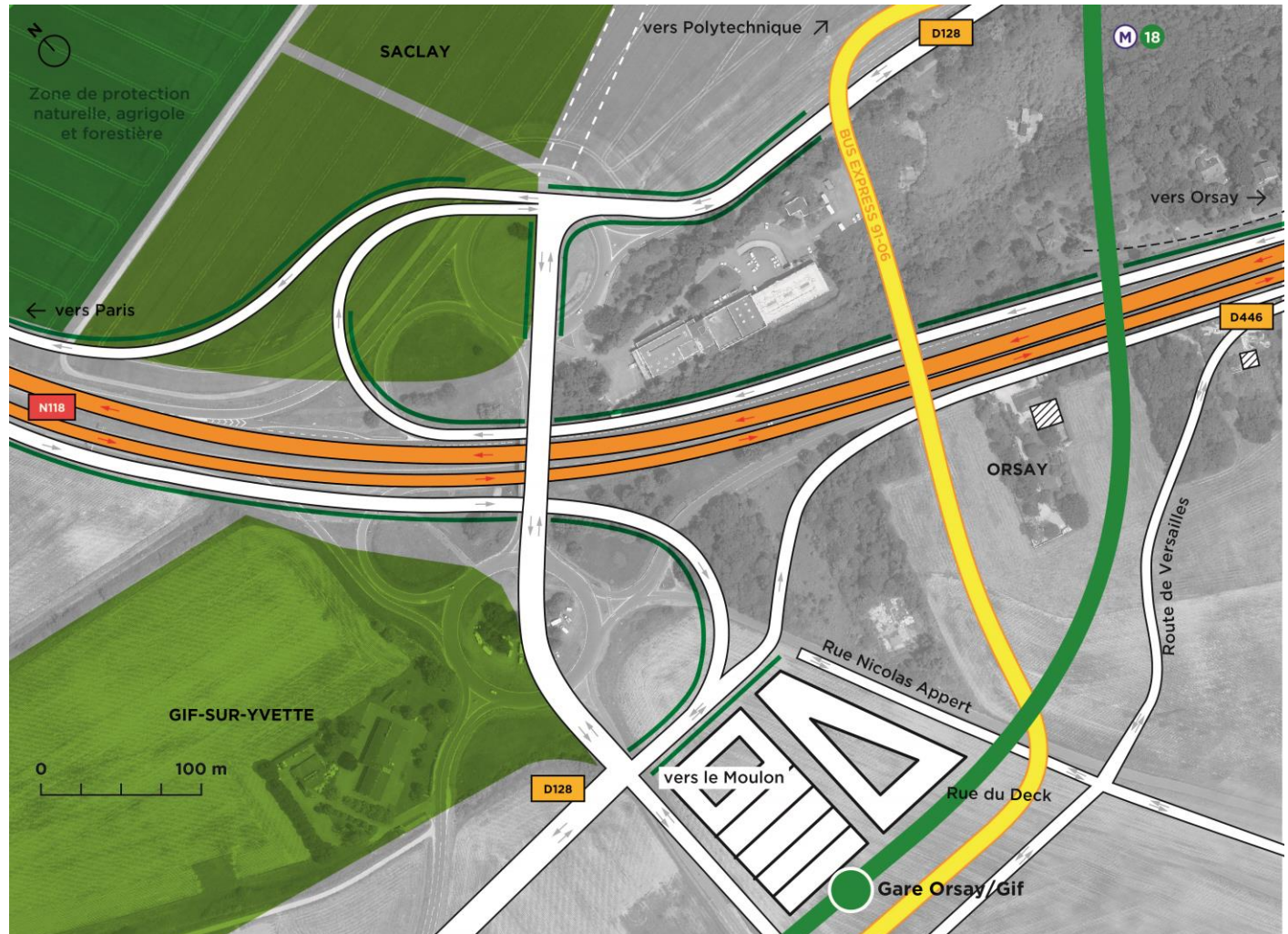
Scénario 5 :

PRINCIPE

- **Destruction du pont existant à 2x1 voie et reconstruction d'un nouveau pont à 2x2 voies**

POINT FORT

- **Permet d'absorber le trafic prévu à long terme**
- **Minimise l'impact foncier**



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)**



Analyse multicritères

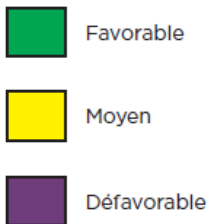
	Impact environnemental	Coût	Calendrier	Complexité technique	Fluidité du trafic	Insertion urbaine et paysagère
Scénario n°1	Défavorable	Favorable	Favorable	Moyen	Défavorable	Défavorable
Scénario n°2	Défavorable	Favorable	Favorable	Moyen	Favorable	Favorable
Scénario n°3	Défavorable	Moyen	Moyen	Défavorable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



- 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.

Analyse multicritères

Impact environnemental	Coût	Calendrier	Complexité technique	Fluidité du trafic	Insertion urbaine et paysagère
------------------------	------	------------	----------------------	--------------------	--------------------------------



- 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.

Planning

- **2016 : Concertation préalable**
- **2017 : Enquête publique**
- **2018 : Démarrage des premiers travaux**
- **Fin 2020 : Livraison de l'échangeur réaménagé**

Merci de votre attention

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