

ENQUÊTE PUBLIQUE
**Réaménagement de l'échangeur N°9 dit « de Corbeville »
sur le territoire des communes d'Orsay, de Saclay et de Gif sur Yvette**

Avis de l'ASEOR

L'Association de Sauvegarde de l'Environnement d'Orsay (ASEOR) est une association créée en janvier 1973, agréée au titre du code de l'urbanisme et reconnue d'intérêt général.

Elle regroupe tous les Orcéens qui veulent préserver l'environnement et le cadre de vie qu'ils ont choisi. C'est à ce titre qu'elle intervient dans cette enquête publique concernant le réaménagement de l'échangeur N°9 dit « de Corbeville » implanté sur la commune d'Orsay.

Suite à l'examen du dossier nous avons posé les questions suivantes auxquelles nous n'avons pas obtenu de réponse :

Questions Générales

D'où viennent les gens qui travaillent sur le plateau de Saclay ?

- 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 aurions aimé connaître les relevés de trafics actuels et futurs prévus pour ces quatre accès.
- A la page 5/13 du « mémoire complémentaire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale » il est fait mention d'une modélisation pour le trafic. Nous n'avons pas trouvé le document.

Cette analyse aurait mis en évidence l'anomalie d'accès à la RN 118 à partir du « Guichet ». Les habitants d'Orsay, Villebon, Palaiseau pour aller vers le pont de Sèvres ou au quartier d'Affaires de la Défense empruntent la RN 118 au Guichet ; Par contre dans le sens inverse ils doivent sortir au carrefour de Corbeville ce qui surcharge, entre autre, la rue de Versailles axe principal d'accès du plateau de Saclay vers la vallée et le campus universitaire d'Orsay. Dans le sens Orsay vers Paris l'accès à la bretelle de sortie de la RN118 est proche de l'entrée sur la RN 118 de l'échangeur N°10 du Guichet. La distance entre les deux est-elle suffisante pour éviter un cisaillement entre les deux flux inverses de trafic et éviter les accidents inévitables aux heures de pointe ?

Cette partie du territoire d'Orsay, étant incluse dans le périmètre de l'OIN, aurait dû être traitée avec l'étude de l'échangeur de Corbeville par l'EPAPS.

L'ASEOR a proposé une solution de sortie au Guichet pour les véhicules venant de Paris que l'EPAPS n'a pas jugé utile d'approfondir techniquement.

La conception de l'échangeur.

Pourquoi remplacer un système de giratoires qui fonctionnait bien par un système asymétrique avec des carrefours à croix et des feux ? N'oublions que de nombreux bus et véhicules lourds devront emprunter cet échangeur, principal accès au plateau à partir de la vallée

et du RER B. Les carrefours à croix munis de feux ne vont pas améliorer la fluidité du trafic mais plutôt la réduire surtout avec les difficultés accrues pour les bus et des poids lourds de tourner à angle droit ?

Il est curieux de constater que pour les mêmes objectifs, des raisons de sécurité et de fluidité du trafic, de plus en plus de ville en France, remplacent les feux tricolores par d'autres aménagements, le projet repose sur des carrefours à feux tricolores (ces feux ne figurent pas sur les divers plans, peut-être trop nombreux, sans compter côté Corbeville les feux de l'accès aux entreprises impactées et du TCSP).

De nombreuses études mettent également en avant le bénéfice d'absence de feux :

- Le coût d'usage, énergie et maintenance, d'un carrefour à feu varie entre 1 500 et 4 500 € par an.
- La présence de feux augmente les redémarrages des véhicules, augmentant dans le même temps les nuisances sonores et les émissions de gaz polluants que subit le voisinage.

De plus la solution proposée consomme une grande surface de terres agricoles et forestières (9,8 ha de terres agricoles, 1,3 ha de forêts) dont une partie est en EBC sur Orsay. Proposer dans la compensation d'utiliser le centre d'une bretelle n'est vraiment sérieux et digne d'un organisme tel que l'EPAPS. Que penser d'une partie de cette compensation sur Gif !

Ce n'est pas parce que ces terres sont hors ZPNAF qu'il ne faut pas les préserver. Elles ont les mêmes qualités que celles de la ZPNAF.

De plus baser toute l'étude de l'échangeur sur une réduction de la vitesse sur le RN118 de 110Km/h à 90Km/h est une hypothèse qui pour l'instant n'est pas actée, si elle l'est dans un avenir prochain.

Qu'en est-il du rétablissement de la continuité de la rigole de Corbeville ?

- Dans les années 2000 a été projeté un programme de restructuration du réseau des rigoles pour réalimenter le château de Versailles. Ce réseau est indispensable pour l'assainissement du plateau de Saclay. (cf : EGGE)
La continuité de la rigole de Corbeville était initialement prévue assurée par une canalisation sur l'ouvrage actuel.
- Malgré un engagement de rétablir cette continuité, nous n'avons toujours pas de détails sur la solution proposée. Le passage de la rigole se fera au droit des bretelles d'accès et de sortie de la RN118 ce qui risque d'en modifier le tracé et de nécessiter des ouvrages de franchissement.
- Si ce raccordement n'était pas réalisé c'est la vallée de l'Yvette qui recevrait toutes les eaux donc la ville d'Orsay. Il y a déjà eu des inondations avenue de Versailles.

Remarques sur le dossier Technique

Quelles sont les différentes études qui démontrent que le projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville soit la meilleure solution aux études relatives à l'augmentation des flux de circulation ?

Pour mémoire, un rappel des solutions envisagées par l'EPAPS :

Une étude sur les liaisons Nord-Sud :

Le STIF, à la demande de l'EPAPS et de la Communauté Paris-Saclay, conduira une étude globale sur les liaisons nord-sud. Il s'agit de créer un axe fort en transport en commun sur le territoire en direction de Vélizy et du Pont de Sèvres via la RN 118 afin de mieux irriguer les secteurs en développement (Plateau de Saclay et

Courtabœuf notamment), et surtout de fluidifier le trafic en remontée sud /nord de la RN 118. Les modes par route ou par câble seront envisagés.

Optimiser le réseau de transports urbains et interurbains pour accompagner le développement territorial

Les actions envisagées

- **Renforcer l'offre bus**

Afin d'améliorer le maillage des réseaux de bus avec les modes lourds (RER, Tram-train, Métro, TCSP), les liaisons routières majeures (RN 118, RN 20, RD 36) et le sud de l'agglomération, l'offre des lignes dites « structurantes » doit être renforcée avec une amélioration notable tant des fréquences (à minima égale voire supérieure à l'offre RER), des jours de fonctionnement (du lundi au dimanche) que des amplitudes. La qualité de la desserte des collèges et lycées fera également l'objet d'une attention particulière.

- **Réorganiser les lignes de bus**

L'agglomération souhaite optimiser l'offre bus locale ou intercommunale et le réseau des navettes, notamment en partenariat avec les agglomérations voisines. Pour répondre aux besoins spécifiques de desserte locale, des études de restructuration/réorganisation de lignes de bus pourront être menées. Il s'agira par exemple d'adapter les itinéraires des lignes à un changement de sens de circulation ou réaffecter une desserte sous-utilisée d'une ligne à un secteur plus densément peuplé.

Selon l'EPAPS : L'échangeur N°9 de la RN118, échangeur de Corbeville, construit il y a plus de quarante ans, en 1977, est en voie d'obsolescence et ne satisfait plus aux usages automobiles actuels ni aux prévisions de trafic générées par le campus urbain. La sécurité de sa pratique dans les meilleures conditions qui soient n'est plus assurée.

Doit-on pour autant le démolir ? Les échangeurs du Christ de Saclay, du rond-point de Mondétour et du ring des Ullis, de même facture et aussi « vieux » (que celui de Corbeville) dont les réaménagements sont en cours ou prévus n'ont pas été supprimés.

Bien que hors zone, un élément sur la RN118 à prendre en compte pour apporter plus de sécurité et fluidifier le trafic consisterait à élargir le franchissement au niveau de l'ouvrage piéton de la rue du fond du guichet vers la rue Aristide Briand. La voie des véhicules lents y est réduite ponctuellement à 1,5 mètre.

Quelles sont les études sur lesquelles reposent les mentions suivantes relevées dans le dossier :

- ❖ Le projet de réaménagement de l'échangeur n'aura pas d'effet direct sur les populations de la commune d'Orsay. En revanche le nouvel échangeur améliorera les conditions d'accessibilités et d'échanges aux futures ZAC :
 - Au contraire le quartier de Corbeville sera difficilement accessible sans passer par la RN 118.
 - Que devient le raccordement de la rue de Versailles qui n'est pas pris en compte ?
 - La desserte du quartier du Guichet n'est pas envisagée
- ❖ La modification du carrefour du Christ de Saclay et l'augmentation de l'offre de transports en commun ne permettront pas de répondre à l'ensemble des problématiques de déplacements du secteur.
- ❖ L'échangeur de Corbeville qui présente des dysfonctionnements en heures de pointe actuellement ne sera pas en capacité d'absorber les flux de trafic générés par l'urbanisation.

- Une analyse des trafics et des déplacements, spécifique au projet, a été réalisée et présentée dans l'étude d'impact.

Comment peut-on arriver à une hypothèse de trafic sans prendre en compte l'ensemble du trafic du plateau de Saclay ?

- Ce problème d'écoulement se répercutera de façon directe sur les bretelles de sortie de la RN 118 en provoquant des remontées de files très importantes allant jusqu'à 1km. Mais pourquoi pas 2 km ?

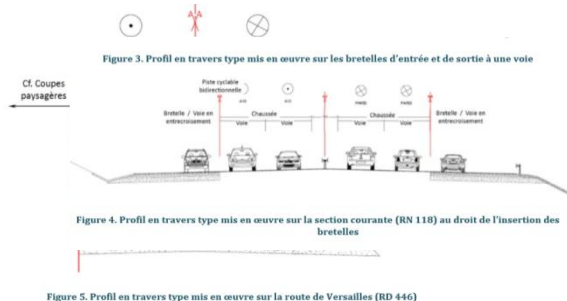
Il est à noter que dans le **bilan de la concertation** sur l'amélioration de l'échangeur, en novembre 2016, il était demandé que le futur dossier DUP apporte une vision élargie du fonctionnement en termes de trafic et de l'insertion du projet : **non présentée**.

L'EPAPS se proposait d'approfondir dans des études ultérieures :

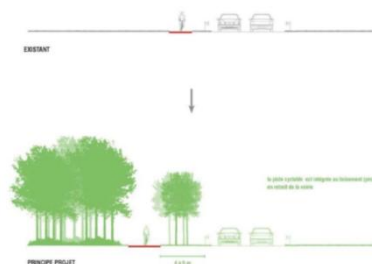
- Limitation et détermination précise des emprises foncières nécessaires au projet : **Non présentées**
- Reconnexion de la rigole de Corbeville : **Non présenté**
- La reconstitution de l'impasse des mûriers, afin de proposer un aménagement qui permette le maintien des accès riverains. Le raccordement au réseau d'assainissement sera aussi étudié : **non présenté**

Des études ultérieures, encore une fois, concernant l'Habitat / Foncier permettront d'affiner les tracés. Plusieurs profils en travers type sont présentés mais aucun en situation réelle d'intégration,

- En particulier dans la rue de Versailles avec la piste cyclable bidirectionnelle au milieu de la RN 118. Il est difficile de comprendre les nouvelles caractéristiques de cette rue. Une piste cyclable dans le sens de la montée et un trottoir sont intégrés à l'aménagement des modes doux (et le sens de la descente). Bidirectionnelle, sens montée sans descente ?



Pour les autres tracés de l'échangeur, le principe d'aménagement souhaité pour les pistes cyclables est le suivant : les pistes cyclables sont systématiquement mises à distance du faisceau routier de façon à pouvoir intégrer des plantations (type arbres d'alignement irréguliers, ou bien de petits cordons boisés). Il s'agit par-là d'apporter un confort supplémentaire au cycliste en intégrant la piste cyclable aux aménagements paysagers, et en créant ainsi un filtre végétal entre le cycliste et la route. L'objectif est que le sentiment de cheminer dans un environnement forestier l'emporte sur celui de longer une route.



- Et sa bretelle N°2 ainsi que dans la rue des mûriers.

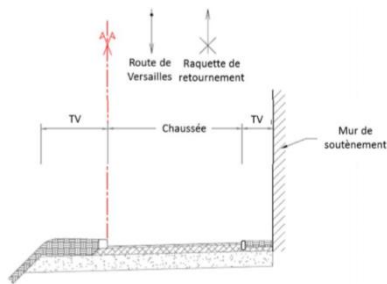


Figure 6. Profil en travers type mis en œuvre pour l'impasse des Mâriers

Il est prévu un élargissement de la RN118 de plus de 5 mètres du côté de l'impasse.

Peut-on comprendre que l'emprise sur les terrains privés sera du même ordre de grandeur ?

A ce stade des études, ce sont des murs en L en béton armé coulé sur place qui sont envisagés. Leur hauteur devrait varier entre 1,5 et 4 mètres selon les secteurs.

L'EPAPS précise : Dans le cadre des réflexions de l'aménagement du plateau, les premières études portaient sur :

- L'aménagement de la RN 118 en « Parkway »
- L'aménagement de l'échangeur de Corbeville et des franchissements de la RN 118

Les différents scénarios présentés font suite aux études effectuées relatives à l'augmentation des flux de circulation (les études présentées sont limitées au niveau de l'échangeur de Corbeville).

Il n'est donc pas surprenant que sur le plan accessibilité et liaison inter-quartier d'Orsay, la desserte locale ne soit pas la priorité dans le projet.

- La reconfiguration de l'échangeur ne permet pas le raccordement de la rue de Versailles directement sur le nouveau carrefour à feux
- Doit-on comprendre que sur cette vue des aménagements paysagers 2017, figure la raison de l'arrêt du raccordement de la rue de Versailles ?

L'existence d'une nouvelle voie franchissant la RN118 reliant les ZAC ?



Ambiance sonore

Il est difficile de comprendre les différents éléments éparés sur le sujet dans ce dossier.

Il est à remarquer que l'étude se limite au projet d'aménagement de l'échangeur sans prendre en compte l'implantation de la ligne 18, l'éventuelle nouvelle voie de liaison des ZAC, et bien sûr l'évolution du projet en rapprochant le nouveau pont des habitations. Ces différents éléments participant à l'augmentation des nuisances sonores.

Compte tenu de la démolition du pont existant la nuit, il conviendrait de réaliser la mise en place des dispositifs de protection acoustique prévus avant ces travaux. Pour être efficace, ces dispositifs devraient être soumis à des objectifs chiffrés et vérifiés après travaux.

Liaisons douces

Disposition concernant la liaison verticale au niveau de l'ouvrage TCSP
 La liaison verticale située au pied de l'ouvrage de franchissement du TCSP sera un escalier aménagé dans le talus, équipé de rampes permettant de faire gravir les vélos.



Figure 168. Exemples de traitement de la liaison verticale au niveau de l'ouvrage TCSP – escaliers équipés de rampes à vélo (Michel Desvignes Paysage, 2017)

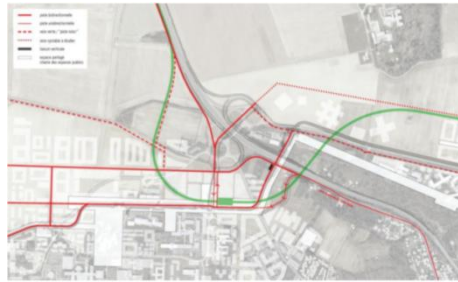


Figure 139. Solution envisagée pour les modes doux – schéma général

Bonne ou fausse bonne idée cette liaison verticale en mode doux qui mène de la rue de Versailles sur le pont du transport en site propre ? N'y a-t-il pas d'autres solutions mieux adaptée ?

lisière

Quel crédit doit-on accorder à cette lisière présentée ci-dessous (figures 163 et 164) datant de 2017, quand en 2018, l'aménagement de la ZAC de Corbeville réduit à une portion congrue, cette même lisière ? Quel est l'intérêt d'une telle étude si elle n'est d'ores et déjà pas respectée ?



Figure 163. Vue en plan des aménagements paysagers à l'échelle de la Lisière (Michel Desvignes Paysage, 2017)



Figure 164. Typologies de boisements à l'échelle de la Lisière (Michel Desvignes Paysage, 2017)



Habitats et plan masse de la ZAC de Corbeville avec projet (source TRANS FAIRE, 2018)

Qui sera en charge du respect des suivis écologiques des mesures [Suivi des mesures en faveur de la Drave des murailles, suivi écologique des aménagements paysagers de la lisière et le suivi des plantations] (tous les ans, trois fois par an, tous les 3 ans, tous les 5 ans pendant 20 ans) soit au minimum 25 prestations plus celles de l'entretien ? L'EPAPS, la commune d'Orsay,

Compte tenu de l'ajout d'une voie supplémentaire entre les échangeurs du Christ de Saclay et Corbeville, il est probable que la zone de la DUP impacte la ZPNAF.



Dans la mesure où la délimitation de la DUP n'est pas précise, peut-on penser qu'une marge de 10 m est réaliste ? L'impact sur les espaces boisés est estimé et mentionné, il en est sans doute de même pour les espaces privés, pourquoi ne pas donner les estimations ?

L'avis de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Île –de –France (DIRIF) mentionne que la réalisation de l'échangeur de Corbeville ne peut se faire conjointement avec celle du Ring des Ulis. Le planning des travaux de ce projet (attendu depuis 20 ans), déclaré DUP en 2008, sont programmés pour un début 4^{ème} trimestre 2019 et une fin des travaux en 2024.

Il serait opportun de mettre à profit un report de la réalisation des travaux d'aménagement de l'échangeur de Corbeville pour lancer une véritable étude sur la mobilité du plateau de Saclay.

En conclusion

1. Tout d'abord sans vouloir remettre en cause le travail effectué, nous considérons que l'étude s'est limitée à celle d'un échangeur isolé sur une voie rapide sans prendre en compte son intégration dans l'aménagement de l'ensemble du plateau de Saclay qui comprend :

Plusieurs accès, un cluster Scientifique, 2 400 hectares de terres agricoles préservées par une ZPNAF, trois ZAC (Polytechnique, Moulon, Corbeville), un réseau de rigoles, etc...

De plus nous sommes dans le cadre d'une Opération d'intérêt National, donc tout doit être étudié en tenant compte de l'ensemble, ce qui n'est pas le cas.

2. Le réseau hydraulique étant dans le cas présent aussi important que le réseau routier, aucune étude n'est présentée pour le rétablissement de la continuité de la rigole de Corbeville.
3. Une consommation excessive des terres agricoles,
4. Des hypothèses de vitesse de trafic non actées
5. Un dossier qui ne reprend pas les engagements d'études promises lors des échanges antérieurs,
6. Des solutions techniques obsolètes,
7. Un projet qui ne tient pas compte des contraintes locales,
8. Etant donné qu'un projet différent a été présenté avant l'enquête aux riverains, nous demandons d'avoir l'assurance de pouvoir intervenir sur le projet définitif.

Pour les raisons énoncées ci-dessus, considérant que le dossier est incomplet et parce qu'il ne traite pas le sujet au niveau de l'ensemble du plateau de Saclay, L'ASEOR émet un avis défavorable

Fait à Orsay le 22 mai 2019
Pour le Conseil d'Administration
Le Président Lionel Champetier

