Extraits rapport commission d'enquête CDT 23 avril 2015

Thème n°2 relatif aux transports et déplacements

Les transports et les modes de déplacements font partie des principales préoccupations du public, au même titre que le cadre de vie.
Sur les quelques 700 observations recueillies lors de l'enquête, ce thème a été abordé par 50% des personnes, ayant souhaitées s'exprimer sur le projet de CDT, c'est-à-dire une sur deux. Cette question a fait l'objet de l'une des trois séquences de la réunion publique, organisée à la demande de la commission d'enquête afin d'éclairer le public sur les principales questions liées à la mobilité : la dizaine de questions posées à ce sujet, lors des débats, reflètent les principales préoccupations, essentiellement tournées vers une meilleure exploitation des systèmes de transports en commun existants (RER B, TCSP, bus), ou à créer (téléphériques, navettes électriques), et vers des aménagements urgents du réseau routier (carrefours, doublement de voies, ouvrage d'art, pistes cyclables) et de leurs corolaires de stationnement (parkings autos et vélos).
Il convient de souligner que « la ligne 18 », dont la programmation dans la loi du Grand Paris, est à l'origine de ce CDT, fait l'objet de nombreux commentaires, soit pour la disqualifier en termes d'utilité, soit pour n'en conserver que le principe de traversée est-ouest du plateau avec un TCSP, soit pour en souligner son impact en termes de dégradation l'environnement et des paysages, et du maintien de l'activité agricole.

2.1 Expression du public

Les avis exprimés ont été regroupés selon les principales questions identifiées en fonction des différents éléments de transports ou aménagements,

2.1.1. La ligne 18 du Grand Paris

De nombreuses personnes s'interrogent sur l'opportunité d'un projet qui ne serait mis à disposition des usagers qu'à des horizons plus ou moins lointains. Ainsi, les remarques recueillies dans les registres mentionnent un coût « pharaonique » dans une période économique défavorable, et sur les points restant à approfondir, par exemple : le tracé définitif, le site de maintenance et de remisage, la traversée de la N 118 par un ouvrage mutualisé avec le TCSP, et l'organisation d'enquêtes publiques.
Contre la réalisation de la ligne 18 et de ses gares :les observations exprimant cette position se traduisent essentiellement par le reproche d'un coût dispendieux et/ou une réalisation trop lointaine, de ne pouvoir bénéficier de cette réalisation qu'à un premier horizon de 2023, puis 2027 et 2030, d'une dégradation notable des paysages du fait d'une réalisation en aérien, sur piliers, une entrave aux exploitations agricoles, d'une aggravation de la pollution, et des craintes qu'il n'y soit pas pallié suffisamment par d'autres modes de transport.
PAL R1-2b : association UASPS « Le métro est un non-sens économique ; c'est un projet obsolète, il compromet l'activité agricole ; il viendrait trop tard ».
SAU R2-6: Mme BATHAZARD Françoise « Projet obsolète ; mieux vaut améliorer les RER B et C, créer des TCSP gratuits sur l'axe nord-sud, créer des liaisons plateau-vallée ».
GIF R12-3 : association ADVMC « La desserte par un métro du campus –cluster est un non-sens économique ; son coût est démesuré et il est concurrencé par le TCSP Massy-Saclay. »

BUR R3-10: M. MOSNIER Alban « Abandon du métro, privilégier des renforcements de RER B et C et des navettes. »
BUR R3-11 : M. PIGANIAL Raymond « Le métro doit être enterré »
ORS R3-10 : M. FOURNIER « Métro trop dispendieux. »
SAC R2-2 : Association AGPV « Projet de ligne 18 inappropriée, ambition démesurée de faire passer simultanément un métro, un TCSP, et une route 4 voies »
SAC R3-4 : Association COLOS « Remet en doute le principe du slogan : pas de métro, pas de projet CDT »
S/P R2-4 : Mme FIEVET Olivia « Métro ligne 18-gaspillage argent public, non à la dépense de 3 milliards » Réalisation de la ligne 18 et de ses gares : peu de remarques approuvent directement le projet, mais la majorité d'entre-elles réclament, en complément des 3 gares initialement prévues, une 4ème gare pour desservir le nouveau quartier Camille Claudel.
R1-2 de chacun des registres ouverts pour l'enquête CDT : délibération de Palaiseau « La réalisation des projets de transports en commun est un préalable indispensable à tout développement sur le plateau.../...pour que le développement ne s'opère pas simplement en articulation avec la progression de l'activité globale, mais en anticipation de celles-ci.../...rappel de la nécessités de créer deux nouvelles gares sur le territoire : au centre de la ZAC Polytechnique et sur le quartier Camille Claudel »
PAL R2-4 : Mme VERCHERE Pierre-Marie « Ligne 18 indispensable, avec connexions aux RER B et C. Oui à une station supplémentaire à Camille Claudel ».
S/P R1-7 : M. HAYERE Patrick « Souhaite un arrêt à Camille Claudel»

2.1.2. La requalification des TC existants

Les observations portent en priorité sur les difficultés de déplacements, notamment aux heures de pointes du matin et du soir, les craintes de les voir s'aggraver compte tenu du décalage entre la réalisation des divers projets du CDT, et l'arrivée progressive de nouveaux habitants, et demandent de prendre en compte les périodes transitoires.
Requalification du RER B sud : aucune observation n'exprime la moindre opposition à l'ensemble des améliorations, bien au contraire, l'ensemble des remarques sur ce RER B porte sur l'urgence à les réaliser.
SAC R2-2 : Association AGPV « La requalification du RER B est la priorité des priorités ».
S/P R6-5 : Mme DERRIEN Jacqueline « Amélioration des lignes RER B et C » TCSP, Bus et réseau Mobicaps : beaucoup de personnes plébiscitent la mise en service de transport en car, régulier et confortable, notamment celles des 4 lignes de TCSP existantes ou à venir, ainsi que l'amélioration du réseau Mobicaps sur le territoire du CDT.
ULI R6-13 : Mme le Maire des Ulis « Urgence à réaliser le TCSP Massy/Courtabœuf/Ulis 2 ». ULI R6-07 : comité « COURB » « Si le tronçon Ecole Polytechnique /Christ de Saclay est bien avancé début 2015, qu'en est-il du tronçon Châteaufort/Saint-Quentin ? »
SAC R2-2 : Association AGPV «Mise en service des lignes de TCSP Massy/Courtabœuf/les Ulis : réduire la durée du chantier ; de TCSP nord-sud N 118 : solutions techniques difficiles à trouver ; de TCSP Gif- plateau de Saclay : montée par bus via le domaine du CNRS ; de TCSP Massy/Saclay/Saint-Quentin à créer »
ULI R4-15 : Mme FERRARIS Michelle « Il faut améliorer la qualité des transports en car »
Les modes innovants : compte tenu de la topographie qui se traduit par des dénivelées très

importantes entre vallée et plateau, l'idée d'envisager un téléphérique s'est vite imposée. D'une manière générale les observations s'inscrivent en faveur de ce projet, même si les observations témoignent parfois de certains doutes sur l'aspect capacitaire, et sur les horaires de fonctionnement, notamment les weekends, ou sur le coût.
SAC R2-2 : Association AGPV « Mobilités appréciées à condition d'un faible impact environnemental sur les coteaux boisés »
SP R4 :17 « Création d'un téléphérique souhaitée ».
SP R9-5 « Téléphérique entre les gares de la vallée et le plateau »

2.1.3. Les aménagements routiers

Toutes les observations rappellent la saturation des carrefours aux heures de pointes du matin et du soir, notamment au Christ de Saclay, au rond-point de Saint-Aubin, au Ring des Ulis et à celui de Polytechnique, et elles demandent le réaménagement, et notamment la réalisation de trémie aux carrefours les plus encombrés. Par ailleurs, le public se pose des questions plus immédiates : comment circuler pendant les travaux ? Quel est le calendrier des mises en œuvre ? Est-t-il bien nécessaire de se lancer dans des coûts qui vont finalement se retrouver dans nos impôts.
La Mairie de Palaiseau demande dans la délibération n° 2014-11-04, séance du12/11/2014, demande « de séparer les circulations transit/locale et (la) mise en tranchée de la liaison plateau-A 10 au niveau du Ring de Polytechnique ».
SAC R2-2 : Association AGPV « Le réaménagement du Christ de Saclay est très attendu ».
GIF R12-3 : Association ADVMC « Aménagements routiers démesurés : RD 36 ».
Pétition contre l'aménagement de la CD =36 « signée par 1937 citoyens « les soussignés protestent contre le projet de doublement de la RD 36 à 2X2 voies sur le plateau de Saclay, sur un itinéraire pour lequel l'Etat et les collectivités vont déjà investir dans deux TC : un TCSP dès 2015 et un métro léger ensuite »
SP R6-21 « Publier une carte sur l'ensemble des infrastructures pour se rendre compte de l'impact des emprises sur la zone de protection du secteur du Christ de Saclay qui doit recevoir, en pleine ZPNAF l'échangeur avec la N 118, le parking de 2 000 places, la ligne 18, le tronçon Saclay-Versailles du TCSP, le doublement de la départementale ».
SP R9-5 « Points noirs de la circulation, le carrefour de Saint-Aubin sur la RD 306, bouchons permanents, désagrément, bruit ».
SP R10-12 « Opposé au doublement de la RD 36 »
ULI R6-08 : Mme la Députée, conseillère générale de l'Essonne « Augmenter le nombre d'accès au parc d'activités de Courtabœuf (3 accès prévus insuffisants) »
SP R10-1 « Demande la construction d'une voie de contournement des quartiers résidentiels, réaliser une voie de liaison reliant directement la D 36 à la D 444 en direction d'Igny, Bièvres et la N118 vers Vélizy ».

Les pistes cyclables : le vélo (et la marche) sont des modes de transport les plus adaptés pour la mobilité de très courte distance. Les habitants du territoire du CDT et de ses environs se sont montrés très attachés à ce mode écologique de déplacement. Aussi, de nombreuses observations ont été portées sur de nombreux registres tant par les particuliers que par les associations qui ont largement illustré leurs propos par des documents graphiques ou extraits

de publications. Les remarques essentielles portent sur le défaut patent d'entretien des pistes cyclables existantes, leur défaut de continuité, notamment en rapport avec les carrefours et autres ronds-points complexes, la dangerosité qui en découle, leur mauvais isolement par rapport aux voies auxquelles elles sont associées et la nécessité de prendre en compte ce critère pour tous les projets à venir.
ULI R6-05 « Nécessité de construire des pistes cyclables reliant Les Ulis/ la Vallée/le plateau de Saclay »
GIF R13-1 « Rénover sans attendre les pistes cyclables existantes, notamment le long de la RN118.../... et aménager des traversées de routes prioritaires pour le vélo…/...des pistes séparées des voies piétons…/...une parfaite signalisation, y compris en pictogrammes sur les chaussées»
PAL R2-1/ association La CAPS à vélo. « Demande le respect de la loi LAURE et rappelle tous les problèmes rencontrés, notamment sur les pistes reliant la D 6 au quartier Camille Claudel ».
ORS R6-5 « Le vélo n'est pas qu'un loisir mais un moyen de déplacement à l'égal des voitures ; associer une voie vélo à chaque nouvelle route construite »
SP R6-5 « Création de nouvelles pistes cyclables, autolib ». SP R6-24 « L'itinéraire cyclable doit être sécurisé, cohérent, sans détour, attractif et confortable. La piste existante le long de la RN118 entre Orsay et Bièvres doit être rénovée ».

Les parkings : le parking de 2 000 places, en liaison avec la gare de Saclay-CEA de la ligne 18, implanté au carrefour du Christ de Saclay, est au centre des débats, mais les parkings mutualisés dans les quartiers du Moulon et de l'école Polytechnique, et les parkings de rabattement font également l'objet d'observations ;
SAC R1-8 : Direction de la Sté ETANDEX « Le Directeur Général fait part de ses préoccupations, l'unité foncière sur laquelle il exerce son activité étant impacté par le projet de parking de 2000 places, et présente des pièces explicatives de sa situation ».
GIF R12-3 : Association ADVMC « Parking du Christ de Saclay, de 2000 places démesuré ».
ULI R6-07 : comité « COURB » « Favoriser des parkings de rabattement suffisants avec tarifs adaptés »
BUR R3-8 « Il est nécessaire de prévoir des parkings voitures et vélos, sécurisés ». La Mairie de Palaiseau demande dans la délibération n° 2014-11-04, séance du 12/11/2014, «La création de 2 nouvelles gares, au centre de la ZAC Polytechnique et sur le quartier Camille Claudel, et la création de parkings adéquats »
PAL R2-1 : association La CAPS à vélo. « Prévoir des parkings vélos dans les immeubles ». Quelques observations concernent les mobilités partagées (covoiturage, autopartage).
SAC R2-2 : Association AGPV « Au-delà du CDT sud, réfléchir à des solutions de covoiturage sur la N 118 avec incitations financières ». Un certain nombre de contributions abordent la ZPNAF et les traversées des engins agricoles.
ULI R6-08 : Mme la Députée, conseillère générale de l'Essonne « Création très appréciée de la ZPNAF qui protège 2400 ha de terres agricoles ».
BUR R2-9 « Demande de créer une instance de surveillance de la ZPNAF et de conserver des possibilités de circulation entre les parcelles agricoles ».

SAC R3-4 : Association COLOS « Le projet n'inscrit pas la ZPNAF comme un vrai fondamental, alors que c'est le cadre de vie ».

2.2 Ce que disent les documents mis à l'enquête sur ce thème

Les éléments suivants sont extraits du projet de CDT ou citent les références dans ce document.

2.2.1 La notice explicative :

Dans les fondamentaux du projet, elle décrit la ligne 18 du Grand Paris Express dans sa globalité et les avantages qu'elle va apporter, à savoir dé-saturer les transports existants et favoriser le développement économique de la Région Ile-de-France.

2.2.2 Le projet de CDT

Le CDT prévoit de développer fortement l'offre de mobilité et d'améliorer son fonctionnement comme fiabilité. Outre la fiche 3 relative à la ligne 18, le projet y consacre les fiches 12 à 26. En particulier il met l'accent sur deux objectifs :

Objectif C1 : développer les capacités de transports du territoire en articulation avec la progression de l'activité globale sur le territoire de l'ensemble des usagers (résidents, actifs, étudiants) ;

Objectif C2 : développer un système complet de mobilité pour répondre à la diversité des besoins des usagers du territoire, et encourager le report nodal.

Concernant les financements, le dossier explique que le Conseil Général gère la D36, avec la DIRIF, que 6,5 M€ sont envisagés pour aménager le carrefour, la dénivellation et le giratoire de l'échangeur, avec des financements ultérieurs à préciser. La livraison est pour 2018.

2.2.3 L'Avis de l'Autorité Environnementale :

Concernant les déplacements et mobilités, il distingue d'une part l'extra territoire CDT, portant sur la modernisation du RER B nord et sud et les RER C,D et A, et d'autre part l'infraterritoire CDT, en analysant ce que serait le territoire sans le CDT, c'est-à-dire ce qui serait réalisé en tout état de cause : les 3 TCSP, la modernisation des bus Mobicaps, le réaménagement de la RD 36, du Christ de Saclay, et la création d'une ligne TCSP le long de cette RD 36 (carte 46).

L'Avis du syndicat « Paris Métropole »

Cette pièce du dossier comporte un commentaire sur la mise en œuvre de la ligne 18, rappelant l'accélération des délais de réalisation en relation avec l'affirmation du Premier Ministre de gagner quelques années en prévoyant un achèvement de la liaison Massy-Palaiseau/Saint-Aubin en 2020, et supprimant les étapes intermédiaires initiales prévues pour les tronçons Massy-CEA/Saint-Aubin en 2013, et Massy/Orly, en 2027. Il prend également en considération le réseau de bus Mobicaps, et les formes innovantes de mobilités (téléphérique, escaliers mécaniques).

2.2.5 L'Avis de l'Atelier International du Grand Paris

Il ne présente pas un focus particulier sur ce thème, mais revient çà et là sur les infrastructures. Il note l'arrivée de la ligne 18 du GPE, la requalification du RER B sud, le pôle gare du Guichet, les TCSP. Il note par ailleurs les aménagements prévus pour le Christ de Saclay, les RN 128 et 118, l'échangeur de Corbeville, la RD 36, l'accès au parc de Courtabœuf, le pôle gare du guichet, souligne la complexité de la configuration des bretelles et souhaite que l'on s'oriente vers des solutions simples et prenant en compte les traversées

piétonnes et cyclistes par des carrefours à feux.../...il indique essentiellement que « le réseau de transports doit devenir un levier d'intensification urbaine et un support privilégié pour la réduction du déficit de logements » La réalisation de projets de desserte en transport en commun maillant le réseau lourd au réseau local permet de rompre l'isolement du territoire et son développement équilibré.

2.2.6 L'Avis du Conseil Général

« Les mobilités durables doivent être clarifiées dès lors qu'elles touchent au domaine routier départemental et des études complémentaires devront être préalablement réalisées sur l'aménagement du Rond-point de Saint-Aubin sur la RD 306 pour un meilleur choix, le mieux adapté aux besoins ».

2. 3. Interrogations de la commission d'enquête

La commission d'enquête constate que, s'agissant du transport et des déplacements, le dossier souligne que « pour palier au délai de réalisation de la ligne 18, des solutions sont envisagées dans un programme à plus court terme », notamment relatives à : l'élargissement capacitaire du rond-point actuel compatible avec, à terme, le métro de la ligne 18, le TCSP, la gare routière, la réalisation de la trémie Est-Ouest sous carrefour, la réalisation d'un giratoire à l'Est de la N118, le réaménagement des bretelles les plus chargées de cette N118, le réaménagement des carrefours à feux en amont du rond-point actuel (Sortie CEA côté ouest et intersection avec la D 60 dans Saclay côté Est), et l'amélioration des cheminements vers le CEA, Saclay et sa zone industrielle.

-Comment ces travaux vont-ils être mis en œuvre : dans quel ordre ?

-Comment va-t-on circuler pendant les travaux ?

-Quelles précautions seront-elles prises pour limiter l'aggravation inévitable de la circulation qui n'en peut déjà plus aux heures de pointes du matin et du soir ?

-Ne serait-il pas souhaitable d'envisager sur les sites les plus importants, un bureau permanent (type Algéco) pour recevoir les usagers et leurs doléances sur l'impact de ces travaux sur leur environnement (bruit, qualité de l'air, continuité des circulations piétons et vélos..) ?

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

La CAPS et les communes membres réaffirment leurs priorités accordées à cette thématique essentielle avec la réalisation devenue urgente des infrastructures viaires (Christ de Saclay, RD 128, RD 36 Est dont la Croix de Villebois, Corbeville, …).

2.4.1. Réponses à l'expression du public

2.4.1.1. La ligne 18 du Grand Paris

Le réseau du Grand Paris Express est un projet stratégique pour le devenir de l'Île-de-France. La ligne 18 desservira le territoire de l'OIN Paris Saclay et permettra d'améliorer son accessibilité au reste de la métropole du Grand Paris. Ce projet, sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, qui a fait l'objet d'un débat public en 2011, est en cours d'étude et fera l'objet d'une concertation réglementaire en 2015 et d'une enquête publique spécifique début 2016, qui permettront d'éclaircir les points restants à approfondir et de recueillir l'avis du public. La réalisation du métro en viaduc sur le plateau de Saclay, entre Palaiseau et le Christ de Saclay,

permettra de consommer une quantité de terres agricoles moindre et d'assurer le passage des engins agricoles sous le viaduc. La réalisation de la ligne 18 n'est qu'un des projets pour l'amélioration des conditions de mobilité sur le territoire, comme le décrivent les fiches 12 à 27 du CDT. L'amélioration des RER B et C, la réalisation de TCSP permettant le rabattement sur le réseau ferré et de liaisons plateau-vallée sont aussi à l'étude. Ces projets sont tous complémentaires et seule la ligne 18 permettra d'offrir de nouvelles possibilités de connexion rapide au reste du Grand Paris. La ligne 18 et le réseau de TCSP sont donc bien complémentaires et non concurrentiels. En effet, les TCSP et plus généralement les bus, dont la distance entre les arrêts et la vitesse moyenne sont plus faibles, permettent quant à eux le cabotage et le rabattement sur le métro et le RER. La ligne 18, tout comme les RER B et C, permettent la connexion aux autres grands pôles de façon rapide et compétitive par rapport à la voiture individuelle. Le projet de réaménagement de la RD36 et de TCSP, porté par le Conseil général de l'Essonne, et le projet de la ligne 18, porté par la Société du Grand Paris, sont également deux projets distincts. Le premier a déjà fait l'objet d'une enquête publique et d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en juin 2011, alors que le second est encore à l'étude et fera l'objet de procédures similaires, qui prendront en compte la compatibilité nécessaire entre les projets. Le phasage des projets, la compacité et l'intégration paysagère du dispositif global feront l'objet d'une attention particulière tout au long des études. La ligne 18, et tout le réseau du Grand Paris, est une infrastructure de transport hautement performante, ce qui implique un investissement important. Cependant, seule une infrastructure de cette capacité permettra de désenclaver réellement le plateau de Saclay. Les partenaires du CDT souhaitent réaffirmer que la plus grande attention doit être apportée à la qualité de l'insertion urbaine et paysagère de la ligne sur le territoire. Ces questions seront à traiter dans les procédures réglementaires spécifiques au projet de la ligne 18 du Grand Paris Express. Afin d'accompagner l'urbanisation du secteur, la commune de Palaiseau souhaite qu'une gare supplémentaire soit aménagée au niveau du quartier Camille Claudel (sujet également soulevé lors de l'enquête publique, dans les registres d'enquête de Palaiseau). Cette gare, par son positionnement en entrée de plateau, permettrait de répondre aux besoins de déplacement de ce quartier en cours de construction (1500 logements familiaux et 500 logements étudiants). La ville de Palaiseau considère que cette gare est une condition nécessaire au bon développement des logements familiaux dans ce secteur. Ce sujet pourra être traité dans le cadre de l'enquête publique à venir propre à la ligne 18.

2.4.1.2. La requalification des TC existants

Les projets d'infrastructure sont bien prévus pour être réalisés progressivement durant l'aménagement du projet. Le prolongement du TCSP depuis l'Ecole Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay (ligne 91.06) est déjà en chantier et permettra une première amélioration dès la fin de l'année 2015.

− Sur la requalification du RER B sud La modernisation du RER B fait partie du plan de mobilisation pour les transports en Ile de France. De premières actions ont déjà été réalisées ou sont en cours sous maîtrise d'ouvrage STIF et RATP : troisième quai en gare de Denfert Rochereau mis en service en 2015, poste de commande unique opérationnel depuis fin 2013, rénovation du matériel en cours, amélioration du retournement des trains en gare d'Orsay Ville à l'étude, etc. (voir fiche n°17). Une mise à jour de cette fiche sera intégrée dans le CDT avant son adoption.

− Sur le TCSP, Bus et réseau Mobicaps La réalisation d'une voie bus sur l'A10 en approche de Massy-Palaiseau, qui constitue la première phase du TCSP Massy - Les Ulis/Courtabœuf, a été confirmée par l'Etat et le STIF dans leur programme prioritaire d'investissement sur les autoroutes urbaines d'ici 2020 (voir fiche n°14). Les modalités de mises en œuvre de ce projet ont bien avancées et seront relayées dans le CDT avant son adoption. Le tronçon en site propre Châteaufort Saint-Quentin est encore à l'étude. Il a fait l'objet d'un arrêté de DUP en juin 2011, dans le cadre du projet de réaménagement de la RD36 porté par le Conseil général (voir fiche n°17). Tous ces projets de transports en commun en site propre (TCSP MassyCourtabœuf-les Ulis ; TCSP nord-sud N 118 ; TCSP Gif- plateau de Saclay ; TCSP Massy-Saclay-Saint-Quentin) sont à l'étude comme décrit dans les fiches correspondantes du CDT. L'amélioration de l'exploitation des lignes de cars et de la modernisation du matériel n'est pas l'objet du CDT mais devra bien entendu accompagner la mise en œuvre des projets d'infrastructures.
− Sur les modes innovants Le téléphérique présente une réelle opportunité, complémentaire aux circulations douces et aux bus, pour relier les plateaux et la vallée. Comme explicitée dans la fiche n°18, une étude de faisabilité et d'opportunité spécifique pourra être engagée en cas d'accord de l'ensemble des parties prenantes.

2.4.1.3. Les aménagements routiers

Les calendriers et les montants prévisionnels seront actualisés dans chaque fiche sur les infrastructures et seront affinés dans le cadre de la poursuite des études. Seules les infrastructures routières strictement nécessaires au bon développement du territoire sont aujourd'hui prises en compte dans le CDT.

La bonne gestion du trafic routier pendant les phases de chantier sera une priorité pour chaque projet. Concernant la délibération de la Mairie de Palaiseau, la réalisation d'une trémie au niveau de l'échangeur A10 - RD36 (Croix de Villebois) n'est pas aujourd'hui inscrite dans le CDT, les études techniques actuelles, et notamment le projet du Conseil général ayant obtenu une DUP, n'en ayant pas démontré la nécessité. Comme sur l'ensemble des nœuds routiers aujourd'hui problématiques, les études s'attacheront à déterminer les solutions à la fois les plus capacitaires et les plus économes en termes d'investissement et de gestion ultérieure.

La ZPNAF intègre les besoins fonciers nécessaires au réaménagement du Christ de Saclay et à la réalisation d'un pôle multimodal comprenant la gare de la ligne 18, la gare routière du TCSP et un parking de rabattement. Tous les projets nécessaires au développement urbain sont bien compatibles avec la ZPNAF.

Le carrefour de Saint-Aubin est en cours de réaménagement par le STIF dans le cadre du chantier du TCSP Massy-Saclay. Comme explicité dans la fiche n°26, il permettra de fluidifier le trafic, notamment dans le sens sud-nord.

Le réaménagement routier de la RD36 a été déclaré d'utilité publique. Sa réalisation sera phasée dans le temps, la première étape étant le réaménagement du Christ de Saclay d'ici 2018.

Concernant le parc d'activités de Courtabœuf, un nouvel accès par l'A10 vient de s'achever. De plus, le projet de réaménagement du ring des Ulis et du rond-point de Mondétour permettra de fluidifier l'accès au parc d'activité, comme expliqué dans la fiche n° 27. La voie de liaison reliant directement la D 36 à la D 444 en direction d'Igny, Bièvres et la N118 vers

Vélizy n’est pas une infrastructure prévue dans le CDT ni par l'un des partenaires signataires, la priorité allant aux infrastructures routières mentionnées.

− Sur les pistes cyclables et les liaisons douces

Une attention particulière sera apportée pour les liaisons douces par les villes de Palaiseau, Gif-sur-Yvette, Bures-sur-Yvette, Orsay, Saint-Aubin, Saclay et les Ulis. Cela vaut non seulement pour les actions prévues sur la frange sud mais également pour les relations plateau-vallée. Leurs réalisations correspondent aux attentes des habitants actuels et seront indispensables à la cohésion urbaine et sociale entre ces futurs quartiers et les villes existantes. Bien que situées hors du périmètre des ZAC, ces liaisons sont indispensables à la bonne connexion des quartiers avec le reste des villes situées dans la vallée. Le schéma de développement des circulations douces (présenté à la fiche n° 20 du CDT) intègre l’étude de la liaison reliant Les Ulis- la Vallée-le plateau de Saclay. Ce schéma intègre également l’étude des futurs aménagements nécessaires pour assurer la continuité cyclable le long de la RN118. L’objectif de ce schéma de développement est de rendre les modes de déplacements doux les plus attractifs possibles, et de développer la pratique du vélo sur le territoire. Les aménagements favoriseront une pratique sécurisée et confortable du vélo, sans pour autant altérer les déplacements piétons. Quand cela sera possible et jugé pertinent, des pistes cyclables indépendantes des voies automobiles et piétonnes, seront préconisées. Le schéma global des circulations douces sera établi de manière hiérarchisée et lisible, et pensé en cohérence avec les besoins actuels et futurs en déplacements vélos, mais également piétons : des pistes, bandes cyclables, ou zones mixtes seront proposées selon les besoins d’efficacité de déplacement. La signalisation, ainsi que les aménagements de ces voies seront faites dans le respect des normes de sécurité et seront réfléchis de façon à favoriser la pratique du vélo et de la marche à pied.

Tous les projets d’infrastructures prévus au CDT respectent la loi n° 96- 1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) et prévoient des aménagements dédiés en faveur des cycles : il est notamment prévu l’aménagement de pistes cyclables le long du TCSP Massy-Saclay, de la RD128 et de la RD36 (cf. carte p124 du CDT). La constitution d’un réseau de circulations douces maillé et bien connecté est la première étape de la mise en œuvre de la stratégie mobilité développée sur le territoire du CDT (cf. p121-122 du CDT). A ce titre, les quartiers de l'Ecole polytechnique et du Moulon disposeront dans le cadre de l'aménagement de leurs espaces publics d'un réseau maillé de circulations douces.

− Sur les parkings

La politique de stationnement est un levier essentiel du système de mobilité durable à mettre en place à l’échelle du territoire du CDT, et la création de parking de rabattement est l’un des éléments fort de cette stratégie. Le site de la société Etandex est situé à l'Est de la N118, à proximité immédiate de la RD36 qui fait l'objet d'un projet d'aménagement porté par le Conseil général de l'Essonne et qui a déjà obtenu une DUP. Il n'est pas prévu de réaliser de parking de rabattement à l'Est de la N118 sur cette unité foncière. Le Christ de Saclay est la porte d'entrée Nord du Plateau de Saclay. Futur nœud d'échanges des principaux transports en commun (ligne 18 du métro, le TCSP Massy-Saclay, ligne de bus structurante Les Ulis - Pont de Sèvres), il a vocation à devenir un pôle d'échange intermodal majeur à l'échelle du territoire du CDT. L'opportunité d'organiser du rabattement voiture (P+R) à cet endroit est

donc très importante. En première approche, 2 000 places pourraient être nécessaires à terme. Les études à mener sur l'organisation du futur pôle d'échange s'attacheront à dimensionner précisément ce besoin, à le phaser dans le temps et à rechercher les financements nécessaires à sa réalisation. Profitant de sa position centrale au sein du réseau viaire (RN118 et RD36), il s'agira de proposer une gestion et une tarification adaptée afin de favoriser le rabattement voiture sur les transports en communs et les modes doux. Comme précisé dans la fiche n°20 du CDT, le stationnement vélo fera l'objet d'une attention particulière dans les opérations d'aménagements pour en promouvoir la pratique. En particulier, les projets immobiliers prévus dans les quartiers de l'Ecole polytechnique et du Moulon intègrent des stationnements vélos (et voitures) sécurisés.

− **Sur les mobilités partagées : covoiturage, auto-partage**

Les offres de mobilités partagées (covoiturage, autopartage...) sont des éléments complémentaires du système de mobilité global à développer sur le territoire du CDT. Les études en cours permettront de proposer une première stratégie à développer sur le territoire, et des services à mettre en place par la suite. Les clés de répartition du financement des différentes actions seront établies en fonction des montages envisagés pour le développement de ces offres et services (cf. CDT fiche n°19 - Information voyageur et offre de mobilité partagée: covoiturage, auto-partage et vélo-partage, etc.). A plus grande échelle, le STIF et la DIRIF réfléchissent à des aménagements pour favoriser la circulation des bus, mais aussi potentiellement des covoitureurs, sur le réseau routier national, dont la N118 fait partie.

− **Sur la ZPNAF et les traversées des engins agricoles**

La nécessité du maintien des circulations agricoles sur le réseau routier du plateau de Saclay, en particulier les routes départementales, est intégrée comme donnée d'entrée des études et des projets de réaménagement explicités dans le CDT. Pour mémoire, la ZPNAF et sa pertinence sont le fruit d'un travail minutieux réalisé en partenariat avec le monde agricole.

2.4.1.4. Sur l'avis du Conseil Général

Des études de trafic complémentaires suite à la mise en service du TCSP et du carrefour de Saint-Aubin réaménagé sur la RD306 permettront de vérifier le bon dimensionnement du carrefour et de l'adapter au besoin en fonction de l'évolution du projet d'aménagement.

2.4.2. Interrogations de la commission

2.4.2.1. « Comment ces travaux vont-ils être mis en œuvre : dans quel ordre ? »

Le Christ de Saclay est la porte d'entrée Nord du plateau de Saclay. Déjà congestionné aux heures de pointe aujourd'hui, il fera l'objet d'un projet de réaménagement global, comprenant, dans l'ordre : - La réalisation dès fin 2015 du terminus du TCSP Massy – Saclay, avec une première gare routière qui accueillera les lignes 91-06, 91-10, MobiCAPS 9 et 10 (chantier en cours). - Le réaménagement complet de la RD36 depuis la sortie du CEA côté ouest jusqu'à l'intersection avec la D60 dans Saclay côté Est. Ce réaménagement consiste en la création d'un carrefour à feux muni d'une trémie est-ouest au niveau du rond-point actuel et en la réalisation d'un giratoire à l'Est de la N118. Il permettra d'améliorer la fluidité du trafic à cet endroit et de sécuriser les traversées piétonnes et cycles pour relier la gare routière au bourg de Saclay et à la zone industrielle située au nord. Ce projet sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Essonne constitue la première phase du projet de réaménagement de la RD36 qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, si les financements sont

obtenus rapidement. Les travaux pourraient commencer fin 2016 pour une mise en service fin 2018. Les études de projet qui débutent s'attacheront à définir précisément le phasage du chantier nécessaire pour maintenir des conditions de circulation acceptable pendant toute la durée des travaux. - L'arrivée du terminus provisoire de la ligne 18 dès 2024 permettra la réalisation d'un véritable pôle d'échanges avec un nouveau parvis en lien avec la gare routière et un premier parking de rabattement. Pour garantir la cohérence de l'ensemble de ces projets arrivant progressivement à cet endroit, l'EPPS a pris en charge le rôle de coordination des projets d'infrastructure, via la réalisation et le suivi d'un schéma directeur pour l'aménagement du Christ de Saclay en pôle multimodal. Il a notamment permis: - la prise en compte des flux routiers futurs tenant compte du projet d'aménagement du campus urbain dans le dimensionnement du carrefour du Christ de Saclay ; - l'organisation des continuités modes doux pour permettre l'accessibilité à la future gare du métro.

2.4.2.2. « Comment va-t-on circuler pendant les travaux ? Quelles précautions seront-elles prises pour limiter l'aggravation inévitable de la circulation ? »

Les circulations seront maintenues pendant les différentes phases de travaux, comme c'est déjà le cas pour les premiers travaux en cours (TCSP). Le phasage des travaux sera étudié en détail pour chaque infrastructure afin de permettre de maintenir la capacité nécessaire de circulation aux heures de pointe durant la période de chantier. Les fonctionnalités des différents quartiers/bâtiments/établissements seront ainsi toujours assurées. Pour ne pas aggraver la situation contrainte sur le réseau routier, l'ensemble des études de conception des voiries des quartiers et des grandes infrastructures routières (RD36 et Christ de Saclay, RD128 et échangeur de Corbeville, RD306 et rond-point de Saint-Aubin) est basé sur des études de trafic poussées qui prennent en compte l'augmentation du trafic lié au développement urbain. Les aménagements prévus dans le cadre du CDT permettront donc d'améliorer la situation existante et d'accompagner le développement urbain.

2.4.2.3. « La communication auprès des usagers »

La réalisation des travaux sera accompagnée d'une concertation et d'une information exemplaire tant dans son contenu que dans les supports permettant ainsi aux usagers de s'approprier le projet et de contribuer à travers leurs remarques à l'amélioration de ce dernier. Ainsi, concernant la communication relative aux chantiers portés par l'EPPS, l'Etablissement public a développé, pour les chantiers dont il assure la maitrise d'ouvrage et sur son périmètre d'intervention, une palette d'outils afin d'informer et d'échanger avec les usagers sur les travaux : - Des lettres d'information sont diffusées à l'ensemble des usagers pour chaque phase de travaux du campus urbain, par mail, distribution et dépôt en boites aux lettres. - Des panneaux d'information présentant les différents projets en cours de construction sont implantés aux abords des chantiers. - Tous les deux mois, deux comités de suivi des chantiers sont organisés par l'EPPS pour les travaux du Campus urbain. Le premier pour le quartier de la ZAC du Moulon sur les communes de Gif-surYvette, Saint Aubin et Orsay et le second pour la ZAC de l'Ecole polytechnique sur la commune de Palaiseau. Lors de ces comités de suivi des chantiers, les différentes maîtrises d'ouvrage des projets menés à Paris-Saclay, accompagnées des entreprises en charge des travaux, sont invitées à présenter au public (associations, étudiants, habitants, salariés, etc.) l'état d'avancement des chantiers et les étapes prévisionnelles des mois suivants. Ces comités permettent aux usagers et aux maitres d'ouvrages de régler conjointement des problématiques liées aux chantiers. - Une rubrique

chantier sur le site internet de l'EPPS où figurent les actualités des chantiers et les modalités de circulation pendant les travaux. - Une rubrique contact (mail et téléphone portable de la direction de la communication) est accessible depuis le site internet afin que les usagers puissent faire remonter des demandes d'information ou des dysfonctionnements. Ces outils ont vocation à évoluer et à être perfectionnés dans les mois à venir, en coordination entre la CAPS, les communes, l'EPPS et les entreprises.

2.5. Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte des deux positions de principe affirmées par le maître d'ouvrage, dès l'abord de ce thème : d'une part sur la pétition contre l'aménagement de la RD 36, à savoir que « Le projet de requalification de la RD36 a fait l'objet d'une enquête publique spécifique et a été déclaré d'utilité publique le 14 juin 2011 », et d'autre part que « La CAPS et les communes membres réaffirment leurs priorités accordées à cette thématique essentielle avec la réalisation devenue urgente des infrastructures viaires (Christ de Saclay, RD 128, RD 36 Est dont la Croix de Villebois, Corbeville, …) ». La ligne 18 du Grand Paris La commission d'enquête a bien compris que ce grand projet relève d'une maîtrise d'ouvrage SGP et qu'il fera l'objet d'une concertation règlementaire en cours d'année 2015 et d'une enquête publique spécifique en 2016. Par ailleurs, elle note que le maître d'ouvrage s'exprime clairement sur la nécessité d'une gare supplémentaire au niveau du quartier Camille Claudel, notamment au regard de l'augmentation de la population de ce secteur attendue pour habiter les logements prévus sur ce secteur à Palaiseau.

2.5.1.2. La requalification des TC existants

La commission d'enquête a bien intégré la progressivité des diverses réalisations et leur état d'avancement pour certaines, notamment le chantier du TCSP prolongé depuis l'école Polytechnique jusqu'au Christ de Saclay. - La requalification du RER B est le seul projet/objectif unanimement approuvé et réclamé. Le maître d'ouvrage indique que « L'amélioration des RER B et C, et la réalisation de TCSP permettant le rabattement sur le réseau ferré et de liaisons plateau-vallée sont aussi à l'étude. Ces projets sont tous complémentaires » et qu'elle estime que la connexion des RER aux autres grands pôles de TC, offre une alternative compétitive par rapport à la voiture individuelle. A ce sujet, les éléments d'informations communiqués par le maître d'ouvrage sur le 3ème quai en gare de Denfert-Rochereau sont intéressants mais sortent du cadre de cette enquête (ainsi que le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord). Toutefois, la commission d'enquête retient que le maître d'ouvrage souhaite améliorer les conditions de transports difficiles, et qualifiées de « déplorables » par les usagers qui les subissent (places insuffisantes et en mauvais état, arrêts sans information, retards préjudiciables, etc.), et elle prend acte que la fiche n°17 correspondante, sera bien intégrée dans le CDT (avant son adoption). - les bus et le réseau Mobicaps Le maître d'ouvrage revient sur la première phase du TCSP Massy/les Ulis-Courtabœuf et sa prise en compte prioritaire. La commission d'enquête note que les demandes sur le sens Paris- Province ne sont pas clairement prises en compte, mais s'interroge sur ce qui sera relayé dans le CDT avant son adoption. La commission d'enquête déplore que l'amélioration des lignes de cars ne fasse pas –selon le maître d'ouvrage- l'objet du CDT, pas plus que la modernisation des matériels, comme semblait le suggérer le titre « Mobicaps ». - les modes innovants La commission d'enquête se félicite que le principe du téléphérique

semble être retenu, mais déplore que la réalisation d'escaliers mécaniques semble être passée à la trappe, et regrette que rien ne soit dit sur ce mode innovant quand bien même il poserait des problèmes techniques.

2.5.1.3. Les aménagements routiers.

La commission d'enquête regrette que le maître d'ouvrage n'ait pu communiquer une réponse globale qui aurait intégré tout à la fois les problèmes techniques, les phasages, les financements, les précautions de chantiers, les contraintes de la ZPNAF, et les propres interrogations de la commission d'enquête Elle aurait préféré et apprécié connaître la nature des équipements/projets routiers, déclinés les uns derrière les autres avec leurs propres contingences et critères, même si toutes ces considérations sont concomitantes. Toutefois, elle prend acte que tous les projets sont/seront nécessairement compatibles avec la préservation de la ZPNAF, que les calendriers et les montants prévisionnels seront actualisés fiche par fiche, et que seules les infrastructures routières principales (ou urgentes) sont prises en compte dans ce CDT, que le sort des autres n'est pas ébauché, que chaque aménagement fera l'objet «d'une bonne gestion du trafic routier pendant les phases de chantier », et souligne que l'éventualité d'une trémie au niveau de l'échangeur A10- RD 36 sort des études actuelles de ce CDT, ce qui pour le coup va « enterrer » cette solution pourtant frappée au coin du bon sens. Par ailleurs, la commission d'enquête ne trouve pas l'expression des mesures qui seront prises pour l'environnement (bruit, pollution de l'air, impact sur la faune…), ni sur les mesures de jalonnement pour l'information des usagers (incidences des sites d'aménagements entrepris en même temps où avec des phases de recouvrement).

- **les aménagements routiers proprement dits**

La commission d'enquête prend acte que :

- la RD 36 ayant fait l'objet d'une DUP, d'ici 2018 sera en première phase réalisée au niveau du Christ de Saclay ;
- le carrefour de Saint-Aubin est en cours d'aménagement par le STIF, (dans le cadre du chantier du TCSP Massy-Saclay). La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage tiendra compte à l'usage, de faire évoluer –éventuellement- le dimensionnement de ce carrefour en fonction des besoins apparus, et rappelle la demande des habitants et des élus d'une trémie (et non pas d'un système de feux pour régler la circulation) ;
- le Parc d'activités de Courtabœuf dispose bien d'un accès supplémentaire récent depuis l'A10 ;
- le réaménagement du Ring des Ulis améliorera davantage la desserte de cette zone d'activités ;
- en revanche le CDT ne prend pas en compte la liaison D36- D444 en direction d'Igny et Bièvres, et à la N118 en direction de Vélizy.

La commission d'enquête se félicite que le maître d'ouvrage ait retenu les dispositions qu'elle a souhaitées être mises en place pendant les travaux routiers, notamment « une concertation et une information exemplaire », et un comité de suivi avec une rubrique sur le site internet de l'EPPS. Enfin, la commission d'enquête, déplore qu'il n'ait pas été pris en compte de réaliser un plan lisible à l'échelle du territoire du CDT, représentant l'ensemble des aménagements en cours et à venir.

- **les pistes cyclables et les liaisons douces**

La commission d'enquête note que le maître d'ouvrage traduit bien les demandes importantes des adeptes et utilisateurs du vélo. Mais ces « attentions particulières » ne lui semblent pas à la hauteur de ce qu'il convient de réaliser en association avec les aménagements futurs, quand il est déjà regretté que ceux terminés ou en cours ne les ai pas intégrées pas. La commission d'enquête avait souhaité une représentation cartographique claire de ces pistes et liaisons douces et souligne -là encore- qu'elle n'a été prise en considération. Elle note que toutes ces considérations s'appliqueraient également hors territoire du seul CDT, tant la relation aux communes voisines est indéniable. Au cas particulier de la piste cyclable associée à la N118, elle note que les considérations de continuités (aux carrefours) et de signalétique et d'une manière générale de tous les dispositifs de sécurité sont bien pris en compte. Ces dispositions sont également valables et prises en compte pour les pistes le long du TCSP Massy-Saclay, de la RD 128 et de la RD 36. D'une manière générale, à l'exception de la piste cyclable associée à la N118, où les considérations de continuités (aux carrefours) et de signalétique et tous les dispositifs de sécurité sont bien pris en compte, le mauvais état d'entretien des pistes est mal relayé et les dispositions à prendre sur la rénovation de l'existant et les pistes futures aurait mérité un meilleur développement. La commission d'enquête pense que la question de l'ouverture et de l'entretien des sentiers et chemins divers propres à la promenade, méritent un développement à la hauteur des demandes formulées, avec une attention plus précise, notamment sur « la Batterie de la Pointe ». L'encouragement au développement de la marche doit être une préoccupation du CDT.

- **les parkings**

La commission d'enquête a mis l'accent sur le cas du parking de 2000 places au Christ de Saclay. La réponse du maître d'ouvrage ne précise pas si le projet d'aménagement sera réellement compatible avec le maintien de l'entreprise quand bien même elle serait diminuée. « Le site de la société Etandex est situé à l'Est de la N118, à proximité immédiate de la RD36 qui fait l'objet d'un projet d'aménagement porté par le Conseil général de l'Essonne et qui a déjà obtenu une DUP. Il n'est pas prévu de réaliser de parking de rabattement à l'Est de la N118 sur cette unité foncière ». Le dimensionnement dans le temps est-il réaliste avec ce qui restera pour cette entreprise ? La commission d'enquête n'a rien noté sur les autres parkings mutualisés dans les quartiers du Moulon et de l'Ecole Polytechnique. Elle a noté en revanche la prise en compte de ces secteurs pour ce qui concerne le stationnement vélo

2.5.1.4. Les mobilités partagées : covoiturage, auto-partage

La commission d'enquête prend acte des études en cours pour ce qui constitue « des éléments complémentaires du système de mobilité ». Elle note un intérêt plus général que le STIF et la DIRIF entendent porter sur les covoitureurs sur le réseau national et plus particulièrement pour le CDT sur la N 118.

2.5.1.5. concernant les traversées agricoles

Si les circulations agricoles sont bien prises en compte (et en bon rapport avec la préservation de la ZPNAF) il n'est pas pris en compte les traversées des terres agricoles par les habitants. La commission d'enquête retient la déclaration d'intention, rapportée par le maître d'ouvrage, à savoir que « la CAPS et les communes membres, réaffirment leurs priorités accordées à cette thématique essentielle avec la réalisation devenue urgente des infrastructures viaires ». Cependant, la commission d'enquête pense que beaucoup de réponses renvoient - plus ou moins naturellement - aux études en cours et à venir, constituant un catalogue de bonnes

intentions dont elle prend acte, mais dont elle déplore un manque de réponses à des préoccupations actuelles. En effet, la commission d’enquête a bien compris que le CDT adosse son développement aux infrastructures de déplacement afin de renforcer son positionnement dans la métropole et d'assurer la mise en réseaux des pôles locaux, mais elle pense qu'il serait souhaitable d'établir une cartographie, déclinée aux différentes échelles spatiales et temporelles, afin de présenter une vision globale de l'ensemble des maillages de déplacements en cours et en projet, montrant les différentes phases de mise en œuvre et permettant de mieux comprendre l'articulation entre les actions et ses impacts.