

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES

à

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE

REQUALIFICATION DE LA RD 36

et

A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES

COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

RAPPORT D'ENQUETE



La commission d'enquête

Roger Lehmann
Georges-Michel Brunier
Fabien Ghez

Janvier 2011

Sommaire

PREAMBULE	8
1 ORGANISATION DE L'ENQUETE	9
1.1 Objet de l'enquête	9
1.1.1 Nature et caractéristiques du projet de déviation de la RD 36.....	10
1.1.2 Le maître d'ouvrage.....	10
1.1.3 Enquête DUP.....	10
1.1.4 Enquêtes de mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau	11
1.2 Le cadre juridique des enquêtes conjointes	11
1.3 Désignation du commissaire enquêteur	11
1.4 Modalités de l'enquête	11
1.5 La publicité légale	12
1.5.1 Les parutions dans les journaux.....	12
1.5.2 Les affichages.....	13
1.5.3 Les autres formes de publicité.....	13
1.6 Les études, antérieurement à l'enquête publique	13
1.6.1 Préambule	13
1.6.2 Les études préalables.....	13
1.6.3 Consultation des services de l'Etat et des collectivités locales	14
1.7 Les documents mis à la disposition du public	16
1.7.1 Pour l'enquête DUP.....	16
1.7.2 Pour les enquêtes de mise en compatibilité.....	16
1.8 Les documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la commission d'enquête	17
2 DEROULEMENT DE L'ENQUETE	18
2.1 Rencontre avec le maître d'ouvrage	18
2.2 Visite des lieux	18
2.3 Rencontre avec les maires	19
2.3.1 Mairie de Châteaufort	19
2.3.2 Mairie de Villiers-le-Bâcle.....	21
2.3.3 Mairie Saclay.....	22
2.3.4 Mairie de Vauhallan.....	22
2.3.5 Mairie de Palaiseau	23
2.4 Les délibérations des communes	25
2.5 Permanences	25
2.5.1 Permanence du lundi 31 mai 2010 de 9h à 12h à Palaiseau	25
2.5.2 Permanence du mardi 8 juin 2010 de 14 h à 17 h à Saclay	26
2.5.3 Permanence du 10 juin 2010 à Villiers-le-Bâcle.....	26
2.5.4 Permanence du mercredi 16 juin 2010 de 9 h. à 12 h. à Vauhallan,	26
2.5.5 Permanence du vendredi 18 juin de 14h à 17h à Palaiseau	26
2.5.6 Permanence du jeudi 24 juin 2010 de 9 h. à 12 h. à Saclay.....	27
2.5.7 Permanence du samedi 26 juin 2010 à Villiers-le-Bâcle.....	27
2.5.8 Permanence du mardi 29 juin de 9h à 12h à Châteaufort	27
2.5.9 Permanence du 2 juillet de 14h à 17h à Vauhallan.....	27
2.6 Recueil des registres d'enquête et des documents annexes	28
3 OBSERVATIONS DU PUBLIC	28
3.1 Préambule	28
4 EXAMEN DE LA PROCEDURE	29
5 EXAMEN DES DOSSIERS D'ENQUETES	29

5.1	Enquête DUP	29
5.1.1	Quel doit en être son contenu ?	29
5.1.2	Ce que contenait le dossier mis à l'enquête	30
5.1.3	Examen des pièces du dossier	31
5.1.3.1	Pièce A : Objet de l'enquête & informations juridiques et administratives	31
5.1.3.2	Pièce B : Plan de situation	31
5.1.3.3	Pièce C : Notice	31
5.1.3.4	Pièce D : Plan général des travaux	31
5.1.3.5	Pièce E : étude d'impact	31
5.1.4	Conclusion sur le dossier d'enquête en vue de la DUP	32
5.2	Enquête de mise en compatibilité des POS/PLU	32
5.2.1	Préambule sur la mise en compatibilité des POS/PLU	32
5.2.2	Ce que doit contenir le dossier de mise en compatibilité	33
5.2.3	Ce que contenait le dossier mis à l'enquête	33
5.2.4	Pour la commune de Châteaufort	34
5.2.4.1	Introduction	34
5.2.4.2	Modifications projetées	35
5.2.5	Pour la commune de Villiers-le-Bâcle	36
5.2.5.1	Introduction	36
5.2.5.2	Modifications projetées	37
5.2.6	Pour la commune de Saclay	40
5.2.6.1	Introduction	40
5.2.6.1	Modifications projetées	41
5.2.7	Pour la commune de Vauhallan	42
5.2.7.1	Introduction	42
5.2.7.2	Modifications projetées	43
5.2.8	Pour la commune de Palaiseau	44
5.2.8.1	Introduction	44
5.2.8.2	Modifications projetées	44
5.2.9	Conclusion sur les dossiers d'enquêtes en vue de la mise en compatibilité	45
6	EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	46
6.1	Préambule	46
6.2	Récapitulatif des annotations et courriers reçus	46
6.3	Procès verbal de fin d'enquête et mémorandum en réponse	47
7	LES TABLEAUX DES ANNOTATIONS ET COURRIERS	49
7.1	Commune de Châteaufort	49
7.1.1	Registre DUP	49
7.1.2	Registre POS	51
7.2	Commune de Villiers-le-Bâcle	51
7.2.1	Registre DUP	51
7.2.2	Registre POS	59
7.3	Commune de Saclay	59
7.3.1	Registre DUP	59
7.3.2	Registre POS	67
7.4	Commune de Vauhallan	68
7.4.1	Registre DUP	68
7.4.2	Registre POS	73
7.1	Commune de Palaiseau	74
7.1.1	Registre DUP	74
7.1.2	Registre POS	76
7.1	Préfecture de l'Essonne	77
7.1.1	Registre DUP	77
7.1.2	Registre POS	77
7.2	Préfecture des Yvelines	77
7.2.1	Registre DUP	77
7.2.2	Registre POS	77

7.3	Lettres et dossiers.....	77
8	LES THEMES RELATIFS A L'ENQUETE EN VUE DE LA DUP DU PROJET	84
8.1	Préambule.....	84
8.2	Les annexes retenues par le Conseil Général	84
8.2.1	Annexe A, les circulations douces.....	84
8.2.2	Annexe B, le giratoire de Châteaufort.....	85
8.2.3	Annexe C, le carrefour RD 36/RD 838	85
8.2.4	Annexe D, l'assainissement pluvial	85
8.2.5	Annexe E, le choix du tracé.....	85
8.2.6	Annexe F, les accès à la zone des Gravieres	85
8.2.7	Annexe G, les études de trafic.....	85
8.2.8	Annexe H, Les protections acoustiques	85
8.2.9	Annexe I, les écrans acoustiques autour de Saclay	86
8.2.10	Annexe J, les accès autour de Saclay.....	86
8.3	La position de la commission d'enquête sur les thèmes retenus par elle	86
8.3.1	Les circulations douces.....	86
8.3.2	Le gabarit retenu pour la RD 36 entre Saint Quentin en Yvelines et Saclay, et le trafic envisagé,....	87
8.3.3	Les protections sonores,.....	87
8.3.4	L'évacuation des eaux pluviales,	88
8.3.5	Les accès,.....	88
8.3.6	Le rond point de Saclay,	89
8.3.7	Le CEA,.....	89
8.3.8	Le TCSP.	89
9	APPRECIATION DU PROJET	89
9.1	Cadre général dans lequel s'inscrit le projet.....	89
9.2	Objectifs du projet	90
9.3	Analyse du projet	92
9.4	Evaluation de l'utilité publique de l'opération	94
9.4.1	L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?	95
9.4.2	Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?	96
9.4.3	Le bilan coûts-avantages de l'opération.	97
9.4.3.1	Les atteintes à la propriété privée	97
9.4.3.2	Le coût financier	99
9.4.3.3	Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics :	101
9.4.3.3.1.1	L'utilité publique d'une opération peut être refusée pour des raisons sociales.	101
9.4.3.3.1.2	S'agissant de l'intérêt public de la santé publique,	102
9.4.3.3.1.3	S'agissant des intérêts de l'environnement,.....	102
9.4.3.3.1.4	Les autres contrôles effectués.....	103
9.4.3.3.1.4.1	La nécessité du choix des terrains.	103
9.4.3.3.1.4.2	La compatibilité.....	103
9.5	Conclusion sur l'analyse bilancielle	103
9.6	Evaluation du projet.....	104
9.6.1	En termes de conception	104
9.6.2	En termes d'objectifs.....	104
9.6.3	En termes de contraintes et difficultés	105
9.6.4	En termes de choix du tracé.....	105
9.6.5	En termes de coûts.....	107
10	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RD 36 ENTRE CHATEAUFORT ET PALAISEAU	108
10.1	Préambule.....	108
10.2	Conclusions de la commission d'enquête.....	109
10.2.1	Sur le déroulement de l'enquête publique	109
10.2.2	Sur les objectifs du projet	109
10.2.3	Sur le projet proposé.....	110

10.2.4	Sur l'analyse bilancielle du projet.....	111
10.3	Avis de la commission d'enquête.....	113
11	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE CHATEAUFORT.....	115
11.1	Préambule.....	115
11.2	Conclusions de la commission d'enquête.....	116
11.2.1	Sur le déroulement de l'enquête publique.....	116
11.2.2	Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Châteaufort.....	117
11.3	Avis de la commission d'enquête.....	117
12	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VILLIERS-LE-BACLE.....	118
12.1	Préambule.....	118
12.2	Conclusions de la commission d'enquête.....	119
12.2.1	Sur le déroulement de l'enquête publique.....	119
12.2.2	Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Villiers-le-Bâcle.....	120
12.3	Avis de la commission d'enquête.....	120
13	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE SACLAY.....	121
13.1	Préambule.....	121
13.2	Conclusions de la commission d'enquête.....	122
13.2.1	Sur le déroulement de l'enquête publique.....	122
13.2.2	Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Saclay.....	123
13.3	Avis de la commission d'enquête.....	123
14	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE VAUHALLAN.....	124
14.1	Préambule.....	124
14.2	Conclusions de la commission d'enquête.....	125
14.2.1	Sur le déroulement de l'enquête publique.....	125
14.2.2	Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Vauhallan.....	125
14.3	Avis de la commission d'enquête.....	126
15	AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE EN CE QUI CONCERNE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE PALAISEAU.....	127
15.1	Préambule.....	127
15.2	Conclusions de la commission d'enquête.....	128
15.2.1	Sur le déroulement de l'enquête publique.....	128
15.2.2	Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Palaiseau.....	128
15.3	Avis de la commission d'enquête.....	129

Liste des annexes

- Annexe 1 : ordonnance de désignation de la commission d'enquête,
- Annexe 2 : arrêté inter préfectoral du 28 avril 2010, n° 2010.PREF-DRCL/191,
- Annexes 3-1 à 3-8 : publicité dans les journaux,
- Annexe 4 : affiche,
- Annexes 5-1 & 5-7 : certificats d'affichages,
- Annexe 6 : procès verbal de constat d'affichage par huissier,
- Annexe 7 : 12 comptes-rendus des réunions tenues du 13 février 2002 au 26 mars 2009,
- Annexe 8 : Avis des services de l'Etat et des collectivités locales,
- Annexe 9 : réunion du 1^{er} juillet 2010 à la mairie de Saclay,
- Annexe 10 : réunion du 18 octobre 2010 avec la société Arvalis,
- Annexe 11 : lettre du 29 octobre 2010 des entreprises de la zone des Graviers,
- Annexe 12 : dossier d'enquête préalable à la DUP,
- Annexes 13-1 à 13-5 : dossiers d'enquêtes en vue de la mise en compatibilité des POS/PLU des communes,

Annexe 14 : compte rendu de la réunion concernant la mise en compatibilité des POS/PLU, tenue en préfecture le 25 mai 2010,

Annexes 15-1 à 15-5 : comptes-rendus des délibérations des communes,

Annexe 16 : lettre adressée par le CG 91 à Monsieur le maire de Vauhallan, le 8 juin 2010,

Annexe 17 : étude hydraulique,

Annexes 18-1 à 18-7 : registres d'enquêtes en vue de la DUP,

Annexes 19-1 à 19-7 : registres d'enquêtes en vue de la mise en compatibilité des POS/PLU des communes,

Annexe 20 : 21 courriers reçus par la commission d'enquête,

Annexe 21 : procès verbal de fin d'enquête,

Annexe 22 : mémorandum en réponse,

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES
à
LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE
REQUALIFICATION DE LA RD 36
et
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

Préambule

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête, chargée de procéder aux enquêtes publiques conjointes préalables à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 36 et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Châteaufort, Villiers-le Bâcle, Saclay, Vauhallan et Palaiseau.

La commission d'enquête a été désignée par ordonnance de Monsieur le président du Tribunal Administratif de Versailles à la demande de l'autorité organisatrice de l'enquête, en l'occurrence, Monsieur le préfet de l'Essonne.

S'agissant de l'avis que doivent exprimer les commissaires enquêteurs, l'arrêt du Conseil d'Etat du 27 février 1970 : **Chenu**, est également très clair :

« considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si la commission d'enquête doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel ; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ».

La commission d'enquête s'est efforcée de travailler dans le strict respect des textes rappelés ci-dessus fixant sa mission et définissant les limites de ses pouvoirs.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers qui lui ont été adressés, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérés, après avoir souhaité recevoir et obtenu les commentaires et avis techniques du Conseil Général de l'Essonne sur les observations faites par le public, elle a rendu in-fine un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

1 Organisation de l'enquête

1.1 Objet de l'enquête

Les enquêtes publiques conjointes portent sur la réalisation de la déviation de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau. Plus précisément il s'agit :

- d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 36,
- d'une enquête portant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteaufort pour le rendre compatible avec le projet de requalification envisagé,
- d'une enquête portant sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Villiers-le-Bâcle pour le rendre compatible avec le projet de requalification envisagé,
- d'une enquête portant sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Saclay pour le rendre compatible avec le projet de requalification envisagé,
- d'une enquête portant sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Vauhallaan pour le rendre compatible avec le projet de requalification envisagé,

- d'une enquête portant sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Palaiseau pour le rendre compatible avec le projet de requalification envisagé.

1.1.1 Nature et caractéristiques du projet de déviation de la RD 36

Le projet, objet des présentes enquêtes publiques conjointes est à l'étude depuis de très nombreuses années.

La longueur du tronçon à réaliser objet de ce dossier est de 10.8 km.

Ce projet est inscrit au Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015 du département de l'Essonne, approuvé en juin 2000, au titre de l'**itinéraire K** du réseau structurant départemental assurant la liaison Essonne-Yvelines, de Massy – Palaiseau à St Quentin-en-Yvelines. Il prolonge la partie déjà mise à 2*2 voies dans les Yvelines.

Le tracé proposé dans le dossier soumis à la présente enquête retient le projet retenu dans le SDVD 2015, à l'exception du contournement du Christ de Saclay aujourd'hui sans justification.

La RD 36 est un axe structurant des réseaux de voirie départementale et régionale. Elle relie les pôles urbains et d'activités de St-Quentin-en-Yvelines et de Massy-Palaiseau, elle assure la double fonction de transit régional Est/Ouest et de desserte locale des communes riveraines et des activités localisées sur le plateau de Saclay. Elle supporte un trafic moyen journalier de 19 000 véhicules à l'Ouest de Saclay et de 10 000 véhicules à l'Est de cette localité.

Ses caractéristiques actuelles à partir de la commune de Châteaufort, et jusqu'à Palaiseau sont devenues incompatibles avec un tel trafic, et le niveau de service attendu d'un axe d'une telle importance.

L'objectif du projet est plus particulièrement de supprimer le point noir que constitue le Christ de Saclay où la RD 36 croise les radiales Nord/Sud RD 306 et RD 446.

Le projet prévoit, outre le doublement de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau, la mise en place d'un TCSP le long de la voirie, et la création d'un cheminement pour des circulations douces (piétons et cyclistes), en continuité de ce qui a déjà été réalisé dans les Yvelines de S-Quentin-en-Yvelines jusqu'à Châteaufort.

Ce projet s'inscrit en bordure du plateau de Saclay qui doit faire ultérieurement l'objet de développements importants dans le cadre de l'OIN du plateau de Saclay, lui-même s'inscrivant dans le cadre du Grand Paris en cours de définition.

1.1.2 Le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est le conseil général de l'Essonne.

1.1.3 Enquête DUP

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 36 vise à déclarer d'utilité publique ce projet.

A l'issue de l'enquête et si l'utilité publique du projet est acquise, sera publié un arrêté préfectoral qui la prononcera et permettra au maître d'ouvrage d'acquérir les propriétés qui se révéleront nécessaires à la réalisation du projet.

1.1.4 Enquêtes de mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau

Conjointement avec l'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique du projet, les enquêtes de mise en compatibilité des POS/PLU des communes de concernées auront pour but de rendre ces POS/PLU compatibles avec le projet.

1.2 Le cadre juridique des enquêtes conjointes

Les enquêtes conjointes se situent dans le cadre juridique défini entre autres par :

- le code de l'urbanisme,
- le code de la voirie routière,
- le code de l'environnement,
- le code général des collectivités territoriales
- la loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 (loi SRU)

1.3 Désignation du commissaire enquêteur

Par ordonnance du 1^{er} avril 2010, Monsieur le président du Tribunal Administratif de Versailles a désigné une commission d'enquête composée de :

- Monsieur Georges-Michel Brunier, ingénieur Bâtiment, en retraite, commissaire titulaire,
- Monsieur Fabien Ghez, cadre d'entreprise, en retraite, commissaire titulaire,
- Monsieur Roger Lehmann, ingénieur Supelec, en retraite, commissaire titulaire et Président de la commission,

domiciliés pour les besoins des enquêtes conjointes à la préfecture de l'Essonne.

Cette ordonnance est jointe en annexe 1.

1.4 Modalités de l'enquête

Après concertation avec la commission d'enquête concernant les dates des permanences, les modalités des enquêtes conjointes ont été fixées par un arrêté inter préfectoral de Messieurs les préfet des Yvelines et de l'Essonne du 28 avril 2010, n° 2010.PREF-DRCL/191 dont les dispositions essentielles sont :

⇒ que leur durée est de 33 jours du lundi 31 mai 2010 au vendredi 2 juillet 2010 inclus,

⇒ qu'un exemplaire des dossiers soumis aux enquêtes publiques conjointes et les registres d'enquêtes correspondants seront déposés dans les mairies Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau, ainsi que dans les préfectures des Yvelines et de l'Essonne, où ils seront consultables aux heures d'ouverture des mairies, pendant la durée de l'enquête.

⇒ qu'un ou plusieurs commissaires enquêteurs, membres de la commission d'enquête se tiendront à la disposition du public dans les mairies de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau selon le planning ci-dessous :

jour	Date	lieu	heure
lundi	31 mai 2010	mairie de Palaiseau	09h00 à 12h00
mardi	8 juin 2010	mairie de Saclay	14h00 à 17h00
jeudi	10 juin 2010	mairie de Villiers-le-Bâcle	16h00 à 18h00
mercredi	16 juin 2010	mairie de Vauhallan	09h00 à 12h00
vendredi	18 juin 2010	mairie de Palaiseau	14h00 à 17h00
jeudi	24 juin 2010	mairie de Saclay	09h00 à 12h00
samedi	26 juin 2010	mairie de Villiers-le-Bâcle	09h00 à 12h00
mardi	29 juin 2010	mairie de Châteaufort	09h00 à 12h00
vendredi	2 juillet 2010	mairie de Vauhallan	14h00 à 17h00

⇒ que la publicité des enquêtes conjointes par voie d'affichage sera effectuée par les soins de Messieurs les maires des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau, sur les panneaux administratifs de ces communes, ainsi que par Messieurs les préfets des Yvelines et de l'Essonne, et au voisinage du site, par les soins du maître d'ouvrage, au plus tard 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée.

⇒ que l'enquête sera annoncée au moins 15 jours avant son ouverture, par les soins de Monsieur le préfet de l'Essonne dans 2 journaux diffusés dans chaque département et sera rappelée dans les 8 premiers jours de l'enquête dans les mêmes conditions.

Une copie de cet arrêté figure en annexe 2.

1.5 La publicité légale

1.5.1 Les parutions dans les journaux

Les annonces prévues par l'arrêté préfectoral ont paru dans :

- ⇒ Le Parisien (Essonne) du 11 mai 2010,
- ⇒ Le Parisien (Yvelines) du 11 mai 2010,
- ⇒ Le Républicain (Essonne) du 13 mai 2010,
- ⇒ La Semaine de l'Île de France du 18 mai 2010.

Elles ont été répétées dans :

- ⇒ Le Parisien (Yvelines) du 1^{er} juin 2010,
- ⇒ Le Parisien (Essonne) du 1^{er} juin 2010,

⇒ Le Républicain (Essonne) du 3 juin 2010,

⇒ Les Nouvelles (Yvelines) du 2 juin 2010.

Une copie de ces publications est jointe en annexes 3-1 à 3-8.

1.5.2 Les affichages

Les affichages (annexe 4), ont été effectués par les soins Messieurs les maire des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau, sur les panneaux administratifs de ces communes, ainsi que par Messieurs les préfets des Yvelines et de l'Essonne au plus tard 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête aux emplacements habituels d'affichage, et au voisinage du site objet de l'enquête par les soins du maître d'ouvrage.

Les certificats d'affichages signés de Messieurs les maire des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau, ainsi que par Messieurs les préfets des Yvelines et de l'Essonne sont joints en annexe au présent rapport en tant qu'annexes 5-1 à 5-7.

Un constat des affichages a été effectué par huissier le 10 mai 2010.

Le procès-verbal, de ce constat, est joint à ce rapport en tant qu'annexes 6.

1.5.3 Les autres formes de publicité

Elles sont essentiellement liées à l'utilisation d'Internet.

C'est ainsi que différents sites Internet donnaient des informations sur les enquêtes publiques conjointes et sur le projet mis à l'enquête.

En particulier, les sites des conseils généraux des Yvelines et de l'Essonne annonçaient les enquêtes publiques conjointes.

1.6 Les études, antérieurement à l'enquête publique

1.6.1 Préambule

Ainsi que le Conseil Général l'a précisé, le projet s'inscrivant en dehors des agglomérations, il n'y avait pas eu lieu de mettre en place une procédure formelle de concertation telle que la prévoient les articles L300-2 et R300-1 et R300-22 du code de l'Urbanisme.

1.6.2 Les études préalables

Le dossier indique que le projet a fait l'objet depuis une dizaine d'années d'études préalables devant prendre en compte le projet d'autoroute A 126, projet dont le devenir est aujourd'hui incertain.

Au-delà, le projet a été inscrit comme itinéraire structurant au Schéma Directeur de la Voirie Départementale de l'Essonne à l'horizon 2015, approuvé en juin 2000. A ce titre, le projet inclus :

- la mise à 2*2 voies de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau, avec contournement du Christ de Saclay,
- la réalisation d'un itinéraire de circulations douces,
- la réalisation d'un site propre pour transport en commun sur l'itinéraire.

Un dossier de consultation des collectivités a été établi en novembre 2001. Il a servi de support pour les concertations engagées avec les parties concernées, et notamment :

- Le Conseil Général des Yvelines,
- La DDE de l'Essonne,
- les 5 communes concernées,
- La communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS).

Un dossier technique a ainsi été réalisé en juillet 2003. Sur cette base un APS a été réalisé et soumis au Conseil Général de l'Essonne qui l'a approuvé en date du 27 juin 2005, et au Conseil Général des Yvelines qui l'a approuvé le 12 juillet 2006.

Un dossier d'enquête préalable à la DUP a été adressé à Monsieur le préfet de l'Essonne le 9 décembre 2005. Suite à l'instruction de ce dossier par les services de l'Etat, des compléments ont été apportés au dossier entre février et juin 2007.

Une étude de faisabilité et d'insertion environnementale a été menée courant 2008 et 2009, avec l'ensemble des partenaires intéressés :

- OIN,
- Région Ile de France,
- STIF,
- CAPS,
- DAD,
- DD,
-

C'est à ce stade que le contournement du Christ de Saclay a été abandonné au profit d'une place à vocation urbaine et que la limitation à 2*1 voie la chaussée de Saclay à Palaiseau a été décidée.

Le Conseil communautaire de la CAPS a délibéré le 26 mars 2009, et a conclu par un avis favorable au projet.

Les 12 principaux comptes-rendus de ces réunions qui se sont tenues du 13 février 2002, au 26 mars 2009 sont joints dans le dossier en annexe 7.

1.6.3 Consultation des services de l'Etat et des collectivités locales

Ont été consultés par lettre en septembre 2009 les services de l'Etat suivants. Les services indiqués ci-dessous, ont donné un avis :

- La DDEA/Service Prospective, Aménagement et Urbanisme,
- La DDEA des Yvelines,
- La DRIRE/Ile de France,
- La DRAC/Ile de France/Service régional de l'Archéologie,
- Le Service Départementale de l'Architecture et du Patrimoine,

- La Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile de France,
- L'Autorité de Sureté Nucléaire,
- Le Syndicat Mixte de l'Yvette et de la Bièvres,
- Le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvres,
- La DDEA de l'Essonne, /Service Environnement,
- La préfecture des Yvelines/Direction du Développement Durable,
- La sous-préfecture de Palaiseau/Bureau des actions Interministérielles, de l'Environnement et de l'Urbanisme (pour l'OIN),
- Le service départemental de l'architecture et du patrimoine,
- La DDEA de l'Essonne/division territoriale d'Aménagement Nord-Ouest,
- La DRIE/Autorité Environnementale,
- Le ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer/Bureau des sites et espaces protégés.

Les avis ainsi exprimés sont favorables avec le cas échéant des recommandations, parfois fortes concernant certains aménagements et/ou précisent certaines précautions à prendre vis à vis de l'environnement.

L'ensemble de ces avis, ainsi qu'un tableau récapitulatif de ces réponses et la façon dont elles ont été prises en compte dans le dossier figure en annexe 8

D'autre part, à la suite des enquêtes publiques conjointes, et aux nombreuses remarques qui ont été formulées, en particulier sur le rétablissement des accès pour les entreprises industrielles et agricoles, 2 réunions ont été tenues par le CG 91 avec les intéressés, les 1^{er} juillet 2010 et 18 octobre 2010 :

- le 1^{er} juillet 2010 à la mairie de Saclay, sur le rétablissement du VC 4, accès à la ferme Orsini et aux locaux d'Eiffage (annexe 9),
- le 18 octobre 2010 avec la société Arvalis (annexe 10).

Au vu de des comptes-rendus de ces réunions, il semble que la plupart des problèmes de rétablissement des accès aient été réglés. Tout au moins des propositions ont été faites par le CG 91. Il manque la décision formelle et l'accord des intéressés sur leur choix parmi les propositions faites.

D'autant plus que la lettre du 29 octobre 2010 (annexe 11), signée des entreprises de la zone des Gravières soulèvent quelques points non résolus et qui demandent à l'être.

1.7 Les documents mis à la disposition du public

Pendant toute la durée des enquêtes les documents suivants ont été mis à la disposition du public dans chacune des mairies et préfectures concernées :

1.7.1 Pour l'enquête DUP

Le dossier mis à l'enquête concernant la déclaration d'utilité publique comprend un volume.

Ce volume comprend 5 parties :

- Pièce A : Objet de l'enquête préalable à la DUP & informations juridiques et administratives,
- Pièce B : Plan de situation,
- Pièce C : Notice,
- Pièce D : Plan général des travaux,
- Pièce E : étude d'impact,

Ce dossier est joint en annexe 12.

1.7.2 Pour les enquêtes de mise en compatibilité

Le dossier mis à l'enquête concernant la mise en compatibilité des POS/PLU des communes comprend pour chacune des 5 communes concernées un dossier spécifique.

Chaque dossier comprend :

- une note de présentation, incluant, au delà d'une introduction :
 - le contexte et les objectifs du projet,
 - les caractéristiques principales du projet,
 - la description du projet sur la commune,
 - les mises en compatibilité nécessaires sur la commune,
- un descriptif des modifications à apporter au POS/PLU de la commune,
 - les documents avant mise en compatibilité,
 - les documents après mise en compatibilité
- les documents graphiques requis, avant été après mise en compatibilité.
- S'il y a lieu la liste des emplacements réservés.

L'ensemble des documents exigés par la réglementation figure donc dans les dossiers soumis à enquête.

Les dossiers d'enquêtes figurent en annexes 13-1 à 13-5.

1.8 Les documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la commission d'enquête

Au delà des documents déjà cités relatifs à la consultation des personnes publiques associées (annexe 8), la commission d'enquête a souhaité avoir, et a eu communication des documents suivants :

- Les certificats d'affichages signés de Messieurs les maires des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau, ainsi que par Messieurs les préfets des Yvelines et de l'Essonne (annexes 5-1 à 5-7 déjà citées),
- Le procès-verbal, de constat des affichages par huissier le 10 mai 2010 (annexe 6 déjà citée),
- Le compte rendu de la réunion concernant la mise en compatibilité des POS/PLU, tenue en préfecture le 25 mai 2010 (annexe 14),
- Les 5 comptes rendus des délibérations des communes concernées (annexes 15-1 à 15-5),
- 12 comptes-rendus de réunions (dossier annexe 7, déjà citée) :
 - Compte rendu de réunion du 13 février 2002, avec le CEA, CG 91, Ingérop,
 - Réunion du 2 octobre 2002 avec EDF,
 - Compte rendu de la réunion du 24 octobre 2002 avec EDF,
 - Compte rendu de réunion à la CAPS, le 15 mai 2003,
 - Réunion du 26 mai 2003 à Villiers-le-Bâcle, avec la chambre d'Agriculture, le CG 91, Ingérop et les agriculteurs, MM Vandame père et fils,
 - Relevé de décisions, réunion du 19 décembre 2003, avec la CAPS et CG 91,
 - Réunion du 8 novembre 2004 avec les maires des 5 communes concernées, plus Gif-sur-Yvette, Orsay, Bures-sur-Yvette, Igny et Saint-Aubin et la CAPS,
 - Le compte rendu de la réunion du 17 janvier 2005 avec la CAPS,
 - Réunion du 31 mars 2005 avec les services d'EDF,
 - Rapport de présentation du dossier aux élus de Saclay le 28 juin 2005,
 - Atelier du 21 janvier 2009 sur le plan campus du plateau de Saclay,
 - Délibération adoptée, n° 2009-38 de la CAPS du 26 mars 2009, qui émet un avis favorable sur l'étude de faisabilité et d'insertion environnementale du projet, et demande la prise en compte prioritaire du TCSP.

- La lettre adressée par le CG 91 à Monsieur le maire de Vauhalla, le 8 juin 2010, en réponse à la lettre du maire de Vauhalla du 3 mai 2010 (annexe 16),
- Le compte rendu de la réunion du 1^{er} juillet 2010 à la mairie de Saclay, sur le rétablissement du VC 4, accès à la ferme Orsini et aux locaux d'Eiffage, et plan (annexe 9, déjà citée),
- Le compte rendu de la réunion du 18 octobre 2010 avec la société Arvalis, et plan d'accès (annexe 10, déjà citée),
- La lettre des entreprises de la zone des Gravières du 29 octobre 2010 au CG, (annexe 11, déjà citée),
- L'étude hydraulique (annexe 17),

2 Déroulement de l'enquête

2.1 Rencontre avec le maître d'ouvrage

Le mercredi 26 mai 2010, la commission d'enquête a rencontré Monsieur Cuiraut, Directeur adjoint Déplacements et Monsieur Pigneret, chef du Pôle Etudes et Grands Travaux, chargé d'opération pour ce projet, au Conseil Général de l'Essonne, à Evry.

Les modalités pratiques de l'enquête ont été revues et mises au point (affichages, constat d'huissier, PV de fin d'enquête, délais de remise du rapport)

Monsieur Pigneret a exposé le projet et son historique qui remonte à plus de 10 ans. Les difficultés, les avantages et les inconvénients du projet tels que ressenties par les principaux acteurs dont d'abord et avant tout, les communes concernées, ont été explicités afin de permettre une meilleure connaissance du projet par les commissaires enquêteurs.

Monsieur Pigneret a rappelé que ce projet d'environ 67.8 Millions d'euros (valeur 01/2009) était financé à 50 % par la Région, et incluait un montant d'environ 14.1 M€ pour les mesures d'insertion environnementales.

2.2 Visite des lieux

Le jeudi 27 mai 2010, sous la conduite de Monsieur Pigneret, la commission d'enquête a reconnu le tracé dans sa totalité.

Les commissaires enquêteurs ont ainsi pu apprécier les passages les plus critiques du tracé.

Ils ont aussi pu apprécier l'éloignement des habitations sur l'ensemble du tracé, et le peu d'atteintes aux zones boisées.

La commission d'enquête a aussi reconnu les points difficiles du tracé qui sont en fait tous les points de raccordements aux réseaux transverses, tant avec les réseaux routiers qu'avec les accès aux zones d'activités et / ou aux exploitations agricoles.

2.3 Rencontre avec les maires

2.3.1 Mairie de Châteaufort

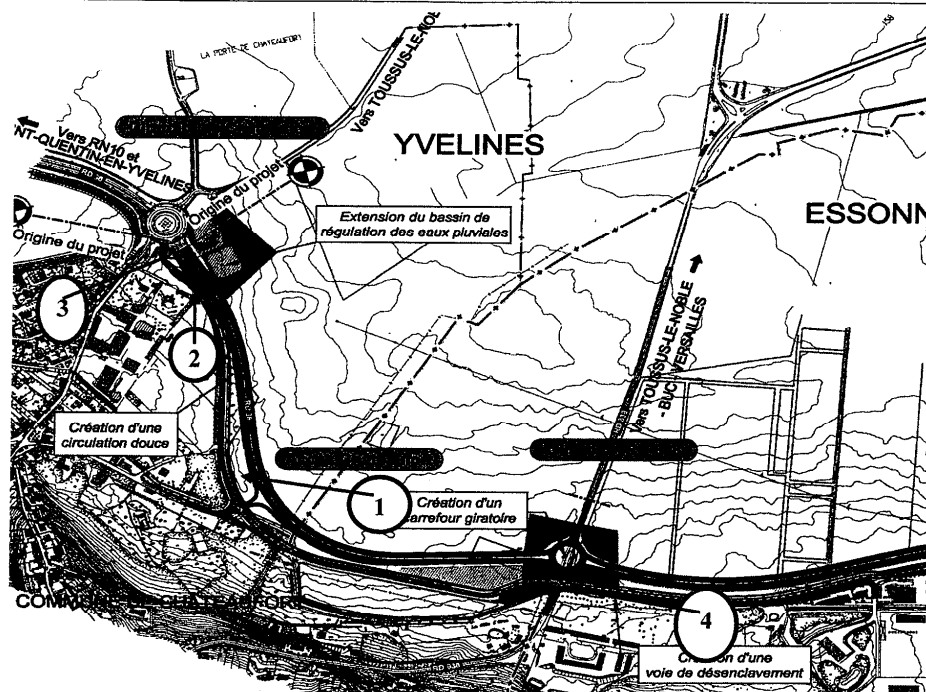
La commission d'enquête a pu rencontrer Monsieur Pannetier, maire de la commune accompagné de Monsieur Berquet, adjoint chargé de l'urbanisme et des travaux, le 11 juin 2010.

Monsieur Pannetier rappelle que le projet de refonte de la RD 36 est très ancien et qu'il a eu l'occasion à diverses reprises de faire valoir les observations et revendications de sa ville.

Il note que plusieurs aménagements discutés sont maintenant pris en compte dans le projet définitif :

- La préservation des accès rue du Moulin, pour permettre l'accès des poids lourds à la petite zone d'activités au sud du giratoire de Châteaufort.
- L'intérêt majeur d'un TCSP pour les gens qui habitent ou travaillent dans la région.
- La conservation de l'arrivée du TCSP sur le rond point à l'entrée du giratoire de Châteaufort, car il ne doit pas arriver route de Toussus, ce qui créerait de nombreux problèmes de circulation.
- Le revêtement bitumineux antibruit de la voie,

Il tient également à formuler certains souhaits et observations liés au tracé de la voie et aux équipements prévus :



Une partie du plan a été reprise ci-dessus pour permettre de localiser les différents points soulevés par M. le maire et son adjoint.

- Aménagement le long de la DD 36

Il faut que le maître d'ouvrage précise l'aménagement paysager qui est prévu pour le TCSP, ce qui a été fait à Saint-Quentin en Yvelines pouvant servir de modèle.

Il souhaite notamment la création d'une butte paysagère avec des arbres dans le délaissé entre la RD36 et la voie du TCSP (**cercle 1**)

- Accès

Il fait remarquer qu'il faut ménager un accès de largeur suffisante entre la voie du TCSP et le mur extérieur de la Ferme de la Grange (**cercle 2**), pour la circulation d'engins agricoles, ce qu'il n'est pas possible de vérifier sur les plans du dossier.

- Voie de circulation douce

1-Le raccord de la piste cyclable nouvelle qui s'arrête à l'entrée du giratoire de Châteaufort avec celle qui en part et qui existe actuellement ne doit pas se

faire en passant dans le giratoire, car cela entraînerait des risques pour les cyclistes (**cercle 3**).

2-Au niveau du giratoire RD 838, la voie de circulation douce coupe la RD 938. Qu'est-il prévu pour éviter le danger à cause de la grande circulation sur la route départementale, que représente ce croisement ? (**cercle 4**)

- Bassins de rétention

En ce qui concerne les bassins de rétention prévus le long du tracé de la nouvelle voie, M. Pannetier rappelle que tous les terrains de la région sont très argileux et que l'eau ne s'y infiltre quasiment pas.

A titre d'anecdote, il explique que le maïs qui est cultivé à Châteaufort est d'excellente qualité et qu'il pousse sans besoin d'être arrosé. La plante se nourrit de l'eau retenue par l'argile.

Il faut donc tenir compte de cette caractéristique des sols dans le dimensionnement des bassins, car si leur volume n'est pas suffisant, l'eau ne s'infiltrant pas, ils déborderont et créeront des inondations sur le territoire de la commune.

Comme conséquence, il faudra aussi tenir compte des quantités et débits d'eau que la rigole qui traverse une partie de la commune, pourra accueillir sans déborder, notamment en cas de déversement de l'eau des bassins.

- Arrêts du TCSP

L'intérêt du TCSP réside dans le nombre et la localisation des arrêts prévus.

Or il n'apparaît pas sur les documents du projet qu'un arrêt soit prévu au niveau du Rond point RD 838.

Ce point est à vérifier. Il y a une forte demande pour un arrêt à cet endroit, car il concerne beaucoup de monde et en plus la zone est appelée à se développer.

2.3.2 Mairie de Villiers-le-Bâcle

La commission d'enquête a rencontré Monsieur Rigal, maire de Villiers-le-Bâcle, le mercredi 23 juin 2010. Monsieur Rigal, accompagné de Madame Dellalée, adjointe à l'Urbanisme, et de Monsieur Gilbon, adjoint Travaux et Aménagements Routiers a tout d'abord rappelé l'historique de ce projet dont les prémisses datent de 1980, soit il y a 30 ans.

Sans revenir sur cette longue histoire, ni sur les divers tracés envisagés, Monsieur Rigal a indiqué que le tracé Sud retenu était le plus réaliste. Cependant sa réalisation demande de gros efforts pour protéger sa commune contre le bruit et la pollution, d'autant plus que la commune a un projet de construction d'habitations proche du tracé retenu.

Si Monsieur Rigal considère que le projet entraînera un accroissement de la circulation, car cette itinéraire deviendra un itinéraire de contournement de Paris, par contre il se déclare satisfait par la prise en compte d'un certain nombre de mesures qu'il a réclamées :

- Murs antibruit et butte de protection (même si celle-ci n'est pas indiquée dans le dossier),
- Revêtement antibruit de la chaussée,

- Vitesse limitée à 60 km/h non indiquée dans le dossier),
- Déport (toutefois insuffisant) des ronds points.

Certaines demandes restent insatisfaites :

- Encaissement du projet en raison des problèmes de protection contre les inondations,
- Interrogations sur le volume des bassins de rétention,
- Rétablissement des drains,
- Les conditions d'exploitation des sociétés de la zone des Gravieres, situé d'un côté du projet et qui exploite des surfaces agricoles de l'autre (pourquoi pas un souterrain ?)
- Les conditions qui permettront de réduire les bouchons du Christ de Saclay et de l'entrée du CEA,
- Le problème de l'accessibilité à la zone des Gravieres,
- La stabilité des sols au voisinage du bassin de rétention des Gravieres.

2.3.3 Mairie Saclay

La commission d'enquête a rencontré Monsieur Page, maire de Saclay, accompagné de Madame Piveux, Directrice Générale des Services, le lundi 21 juin 2010.

Monsieur Page a indiqué que le conseil municipal devait délibérer le lendemain, et que son propre avis était favorable au projet.

Monsieur Page a indiqué sa satisfaction de voir que ses principales remarques avaient été prises en compte dans le projet. Il subsiste cependant des interrogations sur :

- Le « fonctionnement » de la place du Christ de Saclay,
- La mise en œuvre et l'efficacité d'un revêtement anti phonique,
- La nécessité de revoir complètement les entrées/sorties du quartier des Prés Basques, compte tenu du TCSP et d'un projet immobilier en gestation,
- Les problèmes immobiliers et environnementaux qu'il faudra résoudre pour créer la place,
- L'accessibilité des piétons et cyclistes,
- L'accès au parc Technologique,
- Le rétablissement des drains,
- Les accès à la ferme Orsini.

2.3.4 Mairie de Vauhallan

La commission d'enquête a rencontré Monsieur Martinache, maire de Vauhallan, le mercredi 16 juin 2010.

Les principaux sujets abordés sont indiqués ci-dessous.

- délibération du conseil municipal : prévue fin juin ; le compte rendu sera adressé au président de la commission d'enquête.

- intérêt pour les habitants de Vauhallan : limité. Actuellement les habitants du bourg se rendent difficilement à Massy Palaiseau (gare) et il n'est pas possible d'aller à Saclay autrement qu'en voiture.
Le TCSP passe loin des habitations ; il pourrait présenter un intérêt s'il était facile d'accéder à une station (par exemple parking au voisinage de Polytechnique).
- la réduction des surfaces agricoles est très limitée ; en reprenant le tracé de la voie existante, le projet est cohérent.
- le tracé de la route est éloigné de la partie habitée de la commune : les habitants se sentent peu concernés, ce qui explique notamment l'absence de participation à l'enquête.
- la ville formule des observations concernant les raccordements des deux petites routes qui débouchent sur la RD 36 : elle souhaite qu'ils ne soient pas modifiés : à l'est, il est prévu un dévoiement pour se raccorder sur le giratoire et la commune souhaite conserver le raccordement direct (sans possibilité de tourner à gauche) ; l'autre route doit desservir une future déchetterie, mais le département nous a déjà informés que ce branchement ne serait pas modifié (de même sans possibilité de tourner à gauche).
- en ce qui concerne le POS : en dehors de la mise en compatibilité objet de l'enquête, pas de modification ou révision prévues à court terme.
- hors sujet :
 - M. Martinache a exprimé son opposition à l'OIN et d'une manière générale à toute urbanisation du plateau de Saclay
 - d'autre part il a demandé avec d'autres élus (sans l'obtenir à ce jour) que l'emprise de l'A 126 soit supprimée des documents d'urbanisme.
- conclusion
 - avis globalement favorable au projet (mais reflétant un désintérêt des habitants de Vauhallan).

2.3.5 Mairie de Palaiseau

La commission d'enquête a pu rencontrer Monsieur Dubois-Guichard, conseiller municipal délégué à l'urbanisme et aux transports, le jeudi 30 juin 2010.

Les principaux sujets abordés sont indiqués ci-dessous.

- délibération du conseil municipal : prévue ce 30 juin. Le compte rendu sera adressé au président de la commission d'enquête.
- intérêt pour les habitants de Palaiseau

M. Dubois-Guichard rappelle au préalable que Palaiseau est membre de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS), comme les autres communes concernées par l'enquête.

La ville entreprend d'importantes opérations de construction de logements ; en particulier, un éco-quartier porté par la CAPS, situé au voisinage de la croix de Villebois, est en cours d'étude. L'accueil de nouveaux habitants génère des besoins supplémentaires en transports publics.

Il existe une demande de déplacements vers Saclay (CEA) et Saint-Quentin-en-Yvelines (Renault et autres zones d'activité), qui actuellement n'est satisfaite que par le recours à l'automobile.

M. Dubois-Guichard estime qu'entre Palaiseau et le Christ de Saclay, les deux itinéraires retenus pour le TCSP (desserte locale par la rive sud du plateau, directe par la RD36) sont également nécessaires.

Il rappelle qu'il existe un maillage de circulations douces, mis en œuvre par la CAPS, et qui peut être considéré comme complémentaire aux transports collectifs.

- s'agissant de la place du Christ de Saclay, Palaiseau est indirectement concerné du fait de sa participation à la CAPS ; l'avis est plutôt favorable, dans l'attente d'un projet plus élaboré par un urbaniste,
- la CAPS manifeste une inquiétude sur la capacité des bassins de rétention, d'eau, et de leur efficacité vis-à-vis de la lutte contre les inondations, analogue à celle qui a frappé Villiers-le-Bâcle il y a quelques années,
- en ce qui concerne la réduction des surfaces agricoles, Palaiseau est peu concerné, sur un plan général M. Dubois-Guichard considère qu'elle est limitée, et admissible compte tenu de l'importance du projet.
- hors sujet :
 - dans le cadre de l'OIN, la ville de Palaiseau est globalement favorable à la création un pôle scientifique et industriel sur le plateau de Saclay ; mais il existe actuellement une différence d'appréciation entre les élus et les représentants de l'état, à propos de la gouvernance du projet.
 - Palaiseau a demandé (sans l'obtenir à ce jour) que l'emprise de l'A 126 soit supprimée des documents d'urbanisme.
- conclusion
avis très favorable au projet, considéré comme important pour Palaiseau et plus généralement pour le développement du plateau de Saclay.

2.4 Les délibérations des communes

Les 5 communes concernées ont délibéré sur le projet (annexes 15-1 à 15-5, déjà citées).

La commission d'enquête a recueilli les copies des comptes-rendus de délibération des conseils municipaux de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallaan et Palaiseau qui ont délibéré sur le projet et qui émettent des avis contrastés, le plus souvent assortis de nombres de réserves.

- Châteaufort, le 7/7/10 : n'approuve pas le projet et demande 7 modifications,
- Villiers-le-Bâcle, le 25/6/10 : prend acte du projet et demande 7 modifications,
- Saclay, le 22/6/10 : émet un avis favorable assorti de 10 demandes de modifications,
- Vauhallaan, le 29/6/10 : émet un avis favorable assorti de 6 demandes et/ou souhaits,
- Palaiseau, le 30/6/10 : émet un avis favorable.

2.5 Permanences

Les permanences prévues par l'arrêté préfectoral ont eu lieu aux jours et heures prévues :

jour	Date	lieu	heure	
lundi	31 mai 2010	mairie de Palaiseau	09h00 à 12h00	RAS
mardi	8 juin 2010	mairie de Saclay	14h00 à 17h00	RAS
jeudi	10 juin 2010	mairie de Villiers-le-Bâcle	16h00 à 18h00	RAS
mercredi	16 juin 2010	mairie de Vauhallaan	09h00 à 12h00	RAS
vendredi	18 juin 2010	mairie de Palaiseau	14h00 à 17h00	RAS
jeudi	24 juin 2010	mairie de Saclay	09h00 à 12h00	RAS
samedi	26 juin 2010	mairie de Villiers-le-Bâcle	09h00 à 12h00	RAS
mardi	29 juin 2010	mairie de Châteaufort	09h00 à 12h00	RAS
vendredi	2 juillet 2010	mairie de Vauhallaan	14h00 à 17h00	RAS

Dans l'ensemble les permanences se sont déroulées dans une ambiance calme et studieuse, L'affluence a été raisonnable. Il n'y a pas eu de débordement qui aurait pu perturber le déroulement de l'enquête.

2.5.1 Permanence du lundi 31 mai 2010 de 9h à 12h à Palaiseau

Aucun visiteur.

2.5.2 Permanence du mardi 8 juin 2010 de 14 h à 17 h à Saclay

1 visite : M. Jean-Luc Curat, maire adjoint chargé de la voirie, de l'assainissement et de l'urbanisme, qui a formulé l'observation suivante :

La distance à parcourir entre les arrêts de transports en commun sur la nouvelle place et le bourg de Saclay est relativement importante, il faudrait définir l'itinéraire piétonnier permettant d'assurer cette liaison.

2.5.3 Permanence du 10 juin 2010 à Villiers-le-Bâcle

La permanence commence à 16 h. Elle se situe dans la salle du conseil au rez-de-chaussée de la mairie.

On trouve quelques remarques sur les registres d'enquête.

Madame Yvelines Delallée, 3^{ème} adjointe, responsable de l'urbanisme accueille le commissaire enquêteur.

Elle fait part des positions de la mairie sur le projet, reconnaissant qu'il apporte des avantages, comme les bassins de rétention, le mur antibruit, le transport en site propre. Mais les problèmes essentiels et prioritaires à résoudre sur cet axe de communication étant le rond point du Christ de Saclay et l'accès au CEA, la construction d'une route 2X2 voies ne semble pas vraiment justifiée, sachant que le trafic n'y est important qu'environ 2 heures par jour.

Monsieur Jean-Pierre Rigal, maire de Villiers-le-Bâcle vient à la permanence saluer le commissaire enquêteur.

Il considère qu'un grand nombre des suggestions faites par la commune dans le cours de l'élaboration du projet de refonte de la RD 36 ont été prises en compte dans la version soumise à l'enquête publique, mais s'interroge également sur la nécessité de réaliser une route à deux fois deux voies, alors que la résolution des difficultés causées par le rond point du Christ de Saclay et l'accès au CEA auraient vraisemblablement permis de dégonfler le problème sans recourir à cette réalisation.

Il indique que Mme Delallée, prépare une note d'observations et de remarques de la commune sur le projet à destination de la commission d'enquête.

Quatre personnes se présentent ensuite à la permanence. Il s'agit de propriétaires exploitant un large domaine agricole qui se situe au nord de la RD 36 et qui possèdent leurs bâtiments au sud. Ils doivent pouvoir traverser la RD 36 dans les deux sens, vers le nord ou vers le sud, pour assurer leurs travaux agricoles et faire transiter leurs matériels et engins divers. Au vue du tracé et des plans figurant dans le dossier, ils s'inquiètent de ne trouver aucun accès qui le leur permette. Ils vont en conséquence faire valoir leurs observations au maître d'ouvrage, dans une note à l'attention de la commission d'enquête.

Monsieur Patrice Gilbon 1^{er} adjoint en charge des Travaux passe à la permanence.

2.5.4 Permanence du mercredi 16 juin 2010 de 9 h. à 12 h. à Vauhallan,

Pas de visiteur

Réunion en fin de permanence avec M. Roger Martinache, maire de Vauhallan (voir compte-rendu particulier)

2.5.5 Permanence du vendredi 18 juin de 14h à 17h à Palaiseau

1 visiteur

2.5.6 Permanence du jeudi 24 juin 2010 de 9 h. à 12 h. à Saclay,

Participation de nombreux visiteurs qu'il n'a pas été possible de recevoir individuellement ; ils ont été invités à s'exprimer dans les registres.

Sont intervenus notamment deux agriculteurs de Saclay : M. Trubail accompagné de sa fille, et M. Laureau. Ils ont déclaré avoir des observations à formuler, qui seront, après réflexion, consignées dans les registres. Ils ont par ailleurs indiqué qu'une réunion était organisée par la chambre d'agriculture (avec peut-être des représentants du département), sans autre précision.

Egalement participation de M. Raphaël Lecomte, assistant du directeur du CEA Saclay, qui entend formuler des observations concernant principalement la future place ; compte tenu de l'affluence il a déclaré qu'il adresserait, avant la fin de l'enquête, un courrier au président de la commission.

A noter en fin de permanence la présence du maire de Saclay, qui a encouragé les personnes présentes à écrire leurs observations dans les registres.

2.5.7 Permanence du samedi 26 juin 2010 à Villiers-le-Bâcle

La permanence commence à 9 h dans la salle du conseil municipal. Il y a de nombreuses remarques sur les registres d'enquête.

Dès l'ouverture plusieurs personnes se présentent, et d'autres arriveront successivement tout au long de la permanence.

Les remarques qui sont consignées sur les registres, ou qui ont été faites oralement et vont faire l'objet de lettres adressées à la commission d'enquête font état de questions et problèmes principalement liés :

- Au choix du tracé sud de la nouvelle voie 2X2 voies
- Aux difficultés d'accès à des entreprises existantes, notamment lors de l'utilisation de semi-remorques.
- Aux problèmes éventuels de sortie des véhicules de Villiers le Bâcle.
- A la manière dont sont pris en compte les risques d'inondations, notamment taille et capacités des bassins de rétention.
- Au mur antibruit et à son intégration dans le paysage et aux raisons de son choix par rapport à un merlon.
- Au réel besoin d'avoir une voie spéciale pour un transport en commun.
- Aux conséquences de la traversée d'une parcelle donnée en location par la nouvelle route.

La permanence s'achève à 12h.

2.5.8 Permanence du mardi 29 juin de 9h à 12h à Châteaufort

Aucun visiteur.

2.5.9 Permanence du 2 juillet de 14h à 17h à Vauhallan

8 visiteurs dont le GRAAL qui regrette l'absence de concertation préalable.

6 visiteurs déposent les courriers 9 à 13, et 17.

2.6 Recueil des registres d'enquête et des documents annexes

L'enquête s'est terminée le 2 juillet 2010 inclus.

Les registres déposés dans les mairies des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau, ainsi que dans les préfectures des Yvelines et de l'Essonne ont été clos par Messieurs les maires et préfets, et recueillis par la commission d'enquête pour être joints au présent rapport où ils figurent en tant qu'annexes 18-1 à 18-7 pour l'enquête DUP et 19-1 à 19-7 pour les enquêtes de mise en compatibilité..

Il a été reçu et/ou remis en main propre à la commission d'enquête 21 lettres qui sont jointes à ce rapport dans le dossier annexe 20.

De la même façon, les certificats d'affichages (annexes 5-1 et 5-7 déjà citées) signés de Messieurs les maires, et préfets, ont été reçus par la commission d'enquête attestant ainsi des affichages réglementaires.

En outre la commission a recueilli le procès verbal de constat des affichages par huissier (annexes 6 déjà citée).

3 Observations du public

3.1 Préambule

Il existe dans chaque commune des registres différents pour chacune des 2 enquêtes conjointes.

Comme fréquemment, le public a inscrit ses annotations sans tenir compte de ces affectations de registres. La commission d'enquête les a, dès lors, numérotés par registre et par commune sans tenir compte de l'affectation des registres. Toutefois l'enquête concernée par telle ou telle annotation reste bien identifiée et a été examinée comme telle.

La commission d'enquête a numéroté les courriers de 1 à 21.

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des annotations et courriers reçus.

Communes Dossiers	DUP	mise en compatibilité POS/PLU	Total
	Nombres d'annotations	Nombres d'annotations	Nombres d'annotations
Châteaufort	10	0	10
Villiers le Bâcle	22	1	23
Saclay	19	2	21
Vauhallan	15	3	18
Palaiseau	7	3	10
Préfecture de l'Essonne	0	0	0
Préfecture des Yvelines	0	0	0
Total registres	71	8	82
Lettres & dossiers	21		21
Total général			103

On compte ainsi un total de 82 annotations et 21 courriers reçus dans le respect de l'arrêté d'enquête.

3 parmi les 21 courriers ont été postés au delà de la fin des enquêtes conjointes (cachet de la poste). Ils devraient donc n'être mentionnés que pour mémoire. Néanmoins leur contenu est clairement lié aux enquêtes, ils sont donc analysés comme tels.

Il faut ensuite noter que les 8 annotations inscrites dans les registres de mise en compatibilité des POS/PLU concernent en fait le projet de DUP. Aucune annotation ne concerne la mise en compatibilité des POS/PLU.

Une annotation ou courrier pouvant concerner plusieurs sujets, le nombre d'observations à examiner est différent du nombre d'annotations ou courriers.

Le nombre de sujets à examiner, indépendants ou non, inscrits dans les registres et les courriers est ainsi et en réalité de 281

4 Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité de la commission d'enquête de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est pas du ressort de la commission d'enquête de dire le droit, mais simplement elle peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de ces enquêtes.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté inter préfectoral du 28 avril 2010, n° 2010.PREF-DRCL/191, il semble à la commission d'enquête que la procédure a été bien respectée.

5 Examen des dossiers d'enquêtes

5.1 Enquête DUP

5.1.1 Quel doit en être son contenu ?

Conformément aux dispositions du Code de l'expropriation (art. R.11-3), la composition du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit être la suivante.

- la notice explicative détaillée : elle est la pièce maîtresse du dossier. Elle présente les aspects juridiques, matériels, géographiques de l'opération. Elle doit indiquer l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à

l'enquête a été retenu. Elle doit démontrer qu'une réflexion sérieuse a été menée en présentant clairement les différentes variantes.

- le plan de situation
- le plan général des travaux : il n'a pas pour objet de déterminer les parcelles éventuellement soumises à expropriation.
- les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants : il convient en effet de porter à la connaissance du public certaines informations techniques pour la réalisation des ouvrages les plus importants.
- l'appréciation sommaire des dépenses doit permettre à tous les intéressés de s'assurer que les travaux, compte tenu de leur coût total réel, tel qu'il peut être raisonnablement apprécié à l'époque de l'enquête, ont un caractère d'utilité publique. Il est par ailleurs indispensable que l'appréciation sommaire des dépenses distingue le montant de acquisitions de celui des travaux à réaliser car cela permet de s'assurer que l'administration expropriante a tenu compte de l'avis des domaines.
- l'étude d'impact (art. R11-14-3 du code de l'expropriation). Le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 modifié exige une étude d'impact préalablement à la réalisation d'aménagement ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier. Elle doit présenter :

- ⇒ Une analyse de l'état initial du site et de son environnement affectés par les aménagements ou ouvrages envisagés.
- ⇒ Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'environnement et en particulier sur la faune et la flore, les sites et paysages, le sol, l'eau, l'air, le climat, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la protection des biens et du patrimoine culturel et, le cas échéant, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs et émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la sécurité et la salubrité publiques
- ⇒ Les raisons pour les lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu.
- ⇒ Les mesures envisagées pour supprimer, réduire, et si possible, compenser les conséquences dommageables du projet, et les coûts correspondants,
- ⇒ Une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation.

5.1.2 Ce que contenait le dossier mis à l'enquête

Le dossier mis à l'enquête concernant la déclaration d'utilité publique comprend un volume comprenant 5 parties :

- Pièce A : Objet de l'enquête préalable à la DUP & informations juridiques et administratives,
- Pièce B : Plan de situation,
- Pièce C : Notice,
- Pièce D : Plan général des travaux,
- Pièce E : étude d'impact,

Ce dossier est joint en annexe 12, déjà citée.

5.1.3 Examen des pièces du dossier

5.1.3.1 Pièce A : Objet de l'enquête & informations juridiques et administratives

Cette pièce comporte trois parties :

I – objet et conditions de l'enquête publique préalable à la DUP.

Sous ce titre se trouvent un exposé sur le contexte du projet et une description sommaire de celui-ci.

II – insertion du projet dans la procédure administrative.

Après un historique du projet, cette partie décrit les procédures à mettre en œuvre jusqu'à la déclaration d'utilité publique et au-delà (études détaillées, enquête parcellaire, loi sur l'eau,...).

III – Rappel des principaux textes régissant l'enquête.

5.1.3.2 Pièce B : Plan de situation,

Un plan au 1/200 000ème situe la zone concernée dans l'agglomération parisienne.

Un plan au 1/53 000ème permet de définir l'aire d'étude entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Palaiseau

5.1.3.3 Pièce C : Notice,

La notice est divisée en 5 chapitres :

I – contexte et justification du projet

II – recherche de tracé

Ce chapitre a pour objet la justification des tracés proposés pour la requalification de la RD 36 et le site propre de transports en commun, à partir des différentes variantes envisagées pour les trois séquences du projet (ouest de Saclay, contournement de Saclay, est de Saclay).

III – présentation du projet 2009

Il s'agit de la description détaillée du projet et des caractéristiques des voies et ouvrages à réaliser.

IV – appréciation sommaire des dépenses

Le montant estimé des dépenses est de 67 800 000 € TTC dont 2 420 000 € TTC pour les acquisitions foncières. Le budget travaux proprement dit est de 63 500 000 € TTC, dont 3 300 000 € TTC pour les aménagements liés à l'environnement.

V – financement

Mention sans autre précision que le financement sera assuré par les conseils généraux des Yvelines et de l'Essonne, avec participation du Syndicat des transports d'Ile-de-France

5.1.3.4 Pièce D : Plan général des travaux,

Un plan en 2 planches au 1/7 500ème permettent d'informer le public sur la nature et la situation des ouvrages à réaliser : voies, carrefours, bassins de rétention, protections acoustiques,...

5.1.3.5 Pièce E : étude d'impact,

L'étude d'impact proprement dite constitue l'essentiel du dossier 1. Il s'agit d'un document de 229 pages divisé en 9 parties.

Elle comprend dans une partie 1 le résumé non technique requis par la loi. Ce résumé est clair et permet à un public non averti de se faire une bonne idée du projet.

L'étude d'impact proprement dite comporte :

- Analyse de l'état initial, décomposé en :
 - milieu physique
 - milieu naturel
 - milieu humain
 - déplacements et circulation
 - commodités de voisinage (ambiance acoustique et qualité de l'air)
 - paysage et patrimoine
- Présentation de la solution proposée
- Effets directs et indirects du projet sur l'environnement et mesures d'insertion envisagée.
analysés poste par poste suivant l'analyse de l'état initial.
- Effets du projet sur la santé
 - pendant la phase chantier
 - après la mise en service
- Coût des mesures d'insertion
le coût des mesures d'insertion environnementale du projet sont évaluées à environ
14 100 000 € TTC, soit 20 % du budget total

Cette étude semble à la commission d'enquête extrêmement complète. Elle semble bien refléter fidèlement ce que la loi dit qu'elle doit contenir. Elle permet d'avoir une vision claire du projet, de ses impacts sur l'environnement et des mesures prévues pour préserver l'environnement, notamment en matière de protection contre le bruit et d'assainissement, deux domaines particulièrement sensibles pour les intervenants à l'enquête.

5.1.4 Conclusion sur le dossier d'enquête en vue de la DUP

Par comparaison avec les textes rappelés ci avant et qui indique ce que doit contenir un dossier d'enquête en vue de la déclaration d'utilité publique d'un projet, il semble à la commission d'enquête que le dossier présenté contient toutes les informations requises par les textes.

5.2 Enquête de mise en compatibilité des POS/PLU

5.2.1 Préambule sur la mise en compatibilité des POS/PLU

Conformément à l'article L.123-16 du code de l'urbanisme, lorsque les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) ou du plan d'occupation des sols (POS) approuvé d'une commune traversée ne permettent pas la réalisation d'une opération déclarée d'utilité publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

La procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L.123-16 et R.123.23 du code de l'urbanisme.

5.2.2 *Ce que doit contenir le dossier de mise en compatibilité*

Le dossier vient compléter le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, auquel il convient de se référer pour la définition du projet.

Il consiste en la mise en compatibilité des pièces écrites et des pièces graphiques du dossier de POS / PLU de chacune des communes concernées par le projet soumis à l'enquête publique. Il se compose comme suit, pour chaque commune.

La composition du dossier de mise en compatibilité des POS/PLU doit être la suivante.

- Une note de présentation définissant sur le territoire communal :
 - ⇒ les caractéristiques essentielles du projet soumis à l'enquête,
 - ⇒ la mesure dans laquelle la préservation de l'environnement est assurée par le projet, s'appuyant, le cas échéant, sur l'étude d'impact jointe du dossier,
 - ⇒ les modifications à apporter au POS/PLU, afin de permettre la réalisation du projet.
- Le rapport de présentation du plan opposable à la date d'ouverture de l'enquête préalable, accompagné des modifications induites par le projet,
- Le règlement du POS/PLU opposable accompagné des modifications induites par le projet. Il est possible de faire figurer dans le dossier les seules pages faisant l'objet de modifications,
- Le document graphique du plan opposable, accompagné d'un document graphique à la même échelle faisant apparaître les modifications de zonages nécessaires,
- La liste des emplacements réservés avant mise en compatibilité et cette même liste mise à jour compte tenu de la mise en compatibilité des POS/PLU des communes concernées.

5.2.3 *Ce que contenait le dossier mis à l'enquête*

Le dossier mis à l'enquête concernant la mise en compatibilité des POS/PLU des communes comprend pour chacune des 5 communes concernées un dossier spécifique.

Chaque dossier comprend :

- une note de présentation, incluant, au delà d'une introduction :
 - le contexte et les objectifs du projet,
 - les caractéristiques principales du projet,

- la description du projet sur la commune,
- les mises en compatibilité nécessaires sur la commune,
- un descriptif des modifications à apporter au POS/PLU de la commune,
 - les documents avant mise en compatibilité,
 - les documents après mise en compatibilité
- les documents graphiques requis, avant et après mise en compatibilité.
- S'il y a lieu la liste des emplacements réservés.

Les dossiers de mise en compatibilité des POS / PLU des communes concernées seront opposables aux tiers dès la publication du décret déclarant d'utilité publique le projet de déviation d'Itteville entre la RD 17 et la RD 74. Il emportera modification du dossier du POS / PLU en vigueur et approbation des nouvelles dispositions, conformément aux dispositions de l'article L.123-16 du code de l'urbanisme.

Ces dossiers sont joints en annexes 13-1 à 13-5, déjà citées.

5.2.4 Pour la commune de Châteaufort

5.2.4.1 Introduction

L'enquête sur l'utilité publique du projet prescrite par arrêté inter-préfectoral N° 2010-PREF-DRCL/191 du 28 avril 2010, porte également sur la modification du POS de la commune précitée.

Le POS a fait l'objet d'une révision approuvée le 30 juin 1999 et d'une révision approuvée le 28 novembre 2000.

Les dispositions du POS de Châteaufort ne sont pas compatibles avec le projet portant sur des travaux d'aménagement de la route nationale RD 36.

Ces travaux consistent en :

- La création d'une nouvelle plateforme routière à 2x2 voies (et le réaménagement de l'accès à la partie Est du bourg),
- La création d'une voie pour circulations douces parallèlement à la RD 36 existante,
- La transformation de la RD 36 existante en site propre pour transports en commun,
- La création d'un tronçon d'infrastructure destinée à recevoir les transports en commun sur une longueur de 200 mètres environ et son débouché sur le carrefour giratoire existant, ainsi que divers équipements et aménagements connexes.
- L'agrandissement du bassin existant aux abords du giratoire d'entrée nord-est du bourg.

L'emprise nécessaire au projet se situe sur des terrains répertoriés dans le POS en zones :

- NC (zone naturelle réservée aux activités agricoles),
- 2NA (zone naturelle non équipée et destinée à être urbanisée ultérieurement)

- TC (espaces boisés classés à conserver, à protéger ou à créer en application des dispositions de l'article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme).

La réalisation du projet nécessite de modifier le POS en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

5.2.4.2 Modifications projetées

Les modifications concernent les pièces suivantes du POS :

Rapport de présentation,

pages 79 et 80 «Découpage du territoire en zones - b. Les zones naturelles - La zone 2 NA et La zone NC» : prise en compte du projet d'infrastructure multimodale dans les paragraphes concernant :

- La zone 2 NA, en ajoutant :

« Elle est susceptible d'accepter à terme des constructions de même nature que celles du secteur NAUI. Elle comporte des emprises réservées, destinées à l'aménagement de l'entrée de ville et aux aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre du projet de requalification de la RD 36. Elle comporte également une zone TC au Sud, en limite avec le quartier de la Perruche et une zone TC au nord, le long de la RD 36. Les mêmes dispositions ont été retenues dans cette zone, que pour la zone NAUI quant aux implantations par rapport aux voies, aux limites séparatives et aux bâtiments entre eux. La hauteur à l'égout est limitée à 10m. »

- La zone NC, en ajoutant :

Elle comprend 1 secteur principal et 2 secteurs particuliers NCa et NCb

« - Le secteur NC

Il correspond à l'ensemble des terres agricoles situées au Nord de la RD 36. N'y seront autorisés que les constructions liées à l'activité agricole, ainsi que les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre du projet de requalification de la RD 36. Le COS autorisé est de 0.005. »

Règlement pages 117 et 118

(article 2NA 1 « Types d'occupations et d'utilisations des sols admis ») et page 121 (article NC 1 « Types d'occupations et d'utilisations des sols admis ») : ajout d'une possibilité de réaliser le projet d'infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36

- Article 2NA 1, ajout :

« 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES

Y sont autorisés les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre du projet de requalification de la RD 36. A l'exception de ces aménagements, seule une opération réalisée dans le cadre d'une ZAC et de son PAZ ou définie par une révision du POS sera autorisée. Cette zone devra comporter un plan d'aménagement d'ensemble, qui devra faire l'objet d'une réalisation en une ou plusieurs tranches découlant de ce plan d'ensemble. »

Et suppression dans « 2 - OCCUPATION ET UTILISATION DES SOLS ADMISE SOUS CONDITION »

« L'aménagement d'une voirie en partie ou totalement implantée sur la zone voisine 2NA, destinée à être raccordée au giratoire envisagé sur la D 36 en regard de la limite entre ces 2 zones. Cet aménagement est autorisé sous réserve qu'il s'intègre dans le plan d'ensemble de la zone définie dans le 1^{er} chapitre "Caractère et définition " »

- article NC 1, ajout :

« 1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL ADMISES

- Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation des Services Publics
- Les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre du projet de requalification de la RD 36. »

Annexes réglementaires

concernant le tableau des emplacements réservés S1 :

ajout d'un emplacement réservé n°14 « infrastructure multimodale - requalification de la RD 36 » :

Infrastructure multimodale - requalification de la RD 36	DEPARTEMENT	3,59	*	NC 2 NA	CG 76, EPAVN Saint-Quentin-en-Yvelines, Mme THIAUT Hugnette Région IDF et Etat
--	-------------	------	---	---------	--

le plan d'ensemble de la commune

3.11 au 1/5 000ème : création d'un emplacement réservé n°14 sur l'ensemble du plan supprimant et remplaçant l'espace boisé classé (TC) au droit de ses emprises.

le plan des zones urbaines

3.12 au 1/2 000ème : création d'un emplacement réservé n°14 sur l'ensemble du plan supprimant et remplaçant l'espace boisé classé (TC) au droit de ses emprises.

5.2.5 Pour la commune de Villiers-le-Bâcle

5.2.5.1 Introduction

L'enquête sur l'utilité publique du projet prescrite par arrêté inter-préfectoral N° 2010-PREF-DRCL/191 du 28 avril 2010, porte également sur la modification du PLU de la commune précitée.

Le PLU de Villiers le Bâcle a été approuvé par délibération du conseil municipal le 2 mai 2006. Par délibération et approbation du conseil municipal, il a été rectifié le 23 septembre 2006 et modifié le 18 décembre 2007

Les travaux prévus consistent en :

- La création d'une nouvelle plateforme routière à 2x2 voies, le réaménagement des carrefours avec la RD 838 et la RD 361,
- La création d'un ouvrage de franchissement pour engins agricoles,
- La création d'une voie pour circulations douces parallèlement à la RD 36 existante,
- la transformation de la RD 36 existante en site propre pour transports en commun (sauf sur un tronçon à l'est de la commune où les emprises de la RD 36 existante sont réutilisées partiellement pour la nouvelle plateforme routière et où un tronçon neuf de SPTC doit être créé)
- La création de divers équipements et aménagements connexes.

Or, d'une part l'emprise nécessaire au projet se situe sur des terrains répertoriés dans le PLU en zones:

- UF (zone correspondant aux secteurs d'implantation d'activités économiques à caractère industriel, artisanal, tertiaire-bureaux, commercial et de services),
- A (zone correspondant aux grands espaces agricoles du plateau)
- AU (zone à urbaniser ayant vocation à accueillir des programmes d'activités économiques).

D'autre part, les dispositions du PLU¹, prévoient que « afin de favoriser la création de l'ordre de 46 emplois, la commune doit libérer une offre foncière égale à 1 ha. », tout en localisant² le site de un hectare que la commune doit libérer pour favoriser la création de ces emplois justement sur la zone U, où le projet de requalification de la RD 36 prévoit la réservation d'un bassin de rétention des eaux pluviales.

Les dispositions du PLU de Villiers le Bâcle ne sont pas compatibles avec le projet portant sur des travaux d'aménagement de la route nationale RD 36.

La réalisation du projet nécessite en conséquence de le modifier en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

5.2.5.2 Modifications projetées

Les modifications concernent les pièces suivantes du PLU :

¹ l'orientation d'urbanisme n°3 « Favoriser l'emploi communal » de la pièce n°2 du PLU intitulée « Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) », qui n'a pas évolué depuis l'approbation du PLU du 2 mai 2006.

² Et pièce n°3 du PLU « Orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs » l'orientation n°5 « relative à la création de la Zone d'Activités des Gravier 2 »

Rapport de présentation :

- p. 47 (non modifiée depuis l'approbation du PLU du 2 mai 2006) : prise en compte dans le paragraphe relatif à l'orientation d'aménagement n°5 de la nécessité de déterminer une autre surface dédiée à l'accueil des emplois nouveaux dans la mesure où cette zone sera réservée pour accueillir des aménagements accompagnant la nouvelle infrastructure multimodale réalisée dans le cadre de la requalification de la RD 36.

Il est rajouté :

« Toutefois afin de permettre l'aménagement d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36, un emplacement réservé pour ce projet est créé sur cette zone. Par conséquent, un nouveau site dédié à l'accueil des emplois nouveaux devra être recherché sur le territoire communal si les aménagements prévus en accompagnement de la RD 36 sont réalisés à cet endroit. »

- pages, 51 et 52 (non modifiées depuis l'approbation du PLU du 2 mai 2006) et page 59 (modifiée et annexée à la délibération du 23 septembre 2006 approuvant la rectification du PLU suite au contrôle de légalité) : prise en compte du projet d'infrastructure multimodale dans les paragraphes concernant les zones UF, AU et A.

- Il est rajouté pour la zone UF :

« Dans cette zone est également possible l'aménagement d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36. »

- Il est rajouté pour la zone AU :

1- Page 51 :

« Elle a vocation à accueillir des programmes d'activités économiques ainsi que les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36. »

2- Page 59 (italiques) :

« Zone destinée à accueillir des activités type nouvelle technologie prise sur ancienne zone NC du POS.

L'opération, lorsqu'elle sera définie, prendra en compte les prescriptions de l'amendement Dupont (L. 111-1-4 C.U.) qui incite les communes promouvoir un urbanisme de qualité long des voies routières les plus importantes en dehors des espaces urbanisés.

En l'absence de réalisation de l'étude prévue par l'Article L.111-1-4 alinéa 3 C.U., les constructions implantées à moins de 75 m de l'axe de la RD 36 sont interdites, à l'exception des aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36 »

- Il est rajouté pour la zone A :

« Il s'agit d'une zone naturelle réservée aux activités agricole et dans laquelle est également possible l'aménagement d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36. »

Orientations d'aménagement relatives à des quartiers ou à des secteurs

- p.9, orientation n°5 « relative à la création de la Zone d'Activités des Graviers 2 » (non modifiées depuis l'approbation du PLU du 2 mai 2006) : prise en compte de la nécessité de déterminer une autre surface dédiée à l'accueil des emplois nouveaux dans la mesure où cette zone sera réservée pour accueillir des aménagements accompagnant la nouvelle infrastructure multimodale réalisée dans le cadre de la requalification de la RD 36.

Il est rajouté près du plan :

« Toutefois, afin de permettre l'aménagement d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36, un emplacement réservé pour ce projet est créé sur cette zone.

Par conséquent, un nouveau site dédié à l'accueil des emplois nouveaux devra être recherché sur le territoire communal si les aménagements prévus en accompagnement de la RD 36 sont réalisés à cet endroit »

Règlement (modifié par délibération du 18 décembre 2007) :

- p.40 et 41, articles UF 1 « Occupations et utilisations du sol interdites » et UF 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières » : ajout d'une possibilité de réaliser les aménagements du projet d'infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.

- Il est rajouté pour la zone UF.1, concernant les interdictions d'affouillements et d'exhaussements, en page 40 :

« à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36 »

- Il est rajouté pour la zone UF.2, en page 41 :

« Les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36 »

- p.47, article AU 2 « Occupations et utilisations du sol interdites » : ajout d'une exception pour la possibilité de réaliser les aménagements du projet d'infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36 :

Il est rajouté (en italiques) :

« CARACTÈRE ET VOCATION DE LA ZONE

Cette zone correspond au site de l'extension de l'actuelle Zone d'Activités Economiques, ZAE., du lieu-dit « Les Graviers ».

Elle a vocation à accueillir des programmes d'activités économiques *ou des aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.*

ARTICLE AU. 1 - Occupations et utilisations du sol Interdites

Toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites *à l'exception des aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.* »

Pièce N° 9 Emplacements réservés (non modifiée depuis l'approbation du PLU du 2 mai 2006)

Ajout d'un emplacement réservé n°7 « infrastructure multimodale - requalification de la RD 36 » dans le tableau et sur le document graphique annexé :

N° 7	236 810 m ²	Aménagement d'une infrastructure multimodale - Requalification de la RD 36	Département
------	------------------------	--	-------------

Plan de zonage N°1 (Planche générale au 1/5 000ème) modifié par délibération du 18 décembre 2007 : création d'un emplacement réservé n°7 sur l'ensemble du plan.

Plan de zonage N°2 (Planche Nord au 1/2 000ème) modifié par délibération du 18 décembre 2007 : création d'un emplacement réservé n°7 sur l'ensemble du plan.

Plan de zonage N°3 (Planche Sud au 1/2 000ème) modifié par délibération du 18 décembre 2007 : création d'un emplacement réservé n°7 sur l'ensemble du plan.

5.2.6 Pour la commune de Saclay

5.2.6.1 Introduction

L'enquête sur l'utilité publique du projet prescrite par arrêté inter-préfectoral N° 2010-PREF-DRCL/ 191 du 28 avril 2010, porte également sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Saclay.

La commune de Saclay dispose d'un POS tenant lieu de PLU qui a fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du conseil municipal le 20 décembre 2004. Il doit être mis en compatibilité avec le projet d'aménagement de la route nationale RD 36.

Sur le territoire de la commune les travaux prévus sont les suivants :

- à l'ouest du carrefour du Christ, création d'une nouvelle plateforme routière à 2x2 voies, avec transformation de la RD 36 existante en site propre pour transports en commun ;
- à l'est du carrefour la RD reste à 1x2 voies, avec création d'un site propre de transports en communs ;
- création d'une voie pour circulations douces et mouvements de véhicules agricoles parallèlement à la RD 36 ;
- réalisation à l'emplacement du carrefour du Christ d'une place urbaine, destinée à devenir une "entrée de ville" dans le cadre de l'urbanisation future du plateau ;
- création d'une voie reliant directement le carrefour du Christ à l'entrée du Centre d'études nucléaires ;
- élargissement local de la RN 118 ;
- ainsi que les aménagements locaux rendus nécessaires par ces travaux ;

Les emplacements réservés nécessaires au projet sont situés sur des terrains répertoriés dans le POS dans les zones :

- NC (zone naturelle réservée aux activités agricoles),
- ND (zone naturelle à protéger)

La réalisation du projet nécessite de modifier le POS en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

5.2.6.1 Modifications projetées

Les modifications concernent les pièces suivantes du POS :

2. Rapport de présentation.

Pages 144 et 145 – programme d'équipements

Ajout à la rubrique voirie :

1. Infrastructure multimodale : requalification de la RD 36, du carrefour du Christ de Saclay, et aménagements annexes (ER n° 12)

Ajout à la rubrique espaces verts et circulation douce :

2. Création d'un chemin piétonnier, cycliste et de désenclavement agricole dans le cadre du projet d'infrastructure multimodale – requalification de la RD 36 (partie de l'ER n° 12)
- 3.

Pages 147 et 148

Modification par ajout concernant la zone ND :

- "Il s'agit d'une zone naturelle inconstructible en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages ayant un caractère esthétique, écologique et historique. Toutefois, les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure

multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36 y sont admis. La zone ND couvre également le périmètre de 500 m. autour du CEN. Cette zone permet naturellement la culture des sols".

Modification par ajout concernant la zone NC :

- "Seules les constructions agricoles y sont admises, ainsi que les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la réalisation de la RD 36".
- **Annexe : tableau des emplacements réservés.**

Création d'un emplacement réservé au bénéfice du département pour une surface de 201 220 m² environ destiné à : "infrastructure multimodale – requalification de la RD 36".

- **plan de zonage de la commune** au 1/5 000ème :

Indication de l'emplacement réservé n° 12

Remarques :

- *La mise en conformité ne vise que les emplacements réservés ; une modification (ou une révision) du POS sera nécessaire pour fixer les règles d'urbanisation autour de la place d'entrée de ville.*
- *"l'axe supposé du projet d'autoroute A 126" a été conservé sur le plan de zonage*

5.2.7 Pour la commune de Vauhallan

5.2.7.1 Introduction

L'enquête sur l'utilité publique du projet prescrite par arrêté inter-préfectoral N° 2010-PREF-DRCL/ 191 du 28 avril 2010, porte également sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Vauhallan.

La commune de Vauhallan dispose d'un POS tenant lieu de PLU qui a fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du conseil municipal le 28 février 2001. Il doit être mis en compatibilité avec le projet d'aménagement de la route nationale RD 36.

Sur le territoire de la commune les travaux prévus sont les suivants :

- entre Saclay et Palaiseau, transformation de l'actuelle RD 36 existante en site propre de transport en commun
- construction d'une chaussée nouvelle à 2 fois une voie
- création d'une voie réservée aux circulations douces et agricoles.
- à hauteur du domaine de la Martinière, réalisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales;
- modification des débouchés des chemins ruraux ;
- ainsi que les aménagements locaux rendus nécessaires par ces travaux ;

Les ouvrages à réaliser suivent sensiblement la limite sud de la commune et sont éloignés du village ; les emplacements réservés nécessaires au projet sont situés sur des terrains répertoriés dans le POS dans les zones :

- NC (zone naturelle réservée aux activités agricoles),
- ND (zone naturelle à protéger)

La réalisation du projet nécessite de modifier le POS en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

5.2.7.2 Modifications projetées

Les modifications concernent les pièces suivantes du POS :

1. Rapport de présentation.

Pages 74 et 55 – caractère généraux des zones

Ajout à la rubrique zone ND :

Toutefois, une partie de la zone pourra être réservée à l'aménagement d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.

Ajout à la rubrique zone NC :

N'y sont admis que les constructions agricoles et les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36

Pages 82 et 83

Ajout à la rubrique équipements divers :

- Projet d'infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36 (ER n° 13)
-

Ajout à la rubrique espaces verts et circulation douce :

- Chemin piétonnier, cycliste et de désenclavement agricole le long de la RD 36 (partie de l'ER n° 13)

2. Règlement

Page 67

Ajout à l'article 1, titre II – occupation et utilisation du sol admise

- Les équipements permettant la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36

3. Annexe au règlement : tableau des emplacements réservés.

Création d'un emplacement réservé n° 13 au bénéfice du département pour une surface de 69 030 m² environ destiné à : "infrastructure multimodale – requalification de la RD 36".

4. **plan d'ensemble de zonage de la commune** au 1/2 000ème :
Indication de l'emplacement réservé n° 13

5.2.8 *Pour la commune de Palaiseau*

5.2.8.1 Introduction

L'enquête sur l'utilité publique du projet prescrite par arrêté inter-préfectoral N° 2010-PREF-DRCL/ 191 du 28 avril 2010, porte également sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Palaiseau.

La commune de Palaiseau dispose d'un PLU approuvé délibération du conseil municipal le 12 juillet 2006 et modifié le 3 septembre 2008. Il doit être mis en compatibilité avec le projet d'aménagement de la route nationale RD 36.

Sur le territoire de la commune les travaux prévus sont les suivants :

- création d'une nouvelle plateforme routière à 2x1 voies (longeant parallèlement la RD 36)
- transformation de la RD 36 existante en site propre de transport en commun
- création d'une voie réservée aux circulations douces et agricoles.
- réaménagement du carrefour avec la RD 128
- réaménagement du carrefour de la Croix de Villebois
- ainsi que les aménagements locaux rendus nécessaires par ces travaux ;

Les emplacements réservés nécessaires au projet sont situés sur des terrains répertoriés dans le PLU dans les zones :

- A (terres à vocation agricole),
- N (zone naturelle ayant pour vocation la protection des sites et des paysages)

et concernent des espaces boisés classés.

La réalisation du projet nécessite de modifier le PLU en application de l'article L. 123-16 du Code de l'Urbanisme.

5.2.8.2 Modifications projetées

Les modifications concernent les pièces suivantes du POS :

1. **Rapport de présentation**,

Pages 146 –zone A

Ajout à la rubrique articles 1 et 2 :

Les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.

Pages 146 –zone N

Ajout à la rubrique articles 1 et 2 :

Les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.

2. Règlement

Page 143

Modification de l'article A1 – occupations et utilisations du sol interdites – alinéa 4 :

- Les affouillements, exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction et d'infrastructures routières, de transports collectifs et de circulation douce ou avec l'aménagement paysager des espaces libres et qui seraient de nature à modifier le niveau du sol naturel

Insertion dans l'article A2 – occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières – alinéa 4 :

- Les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.

Page 152

Ajout à l'article N2 - paragraphe 2.1 : dispositions générales à toute la zone N

- Les aménagements nécessaires à la réalisation d'une infrastructure multimodale dans le cadre de la requalification de la RD 36.

2. Extrait des annexes : liste des emplacements réservés

Création d'un emplacement réservé n° 9A au bénéfice du département pour une surface de 103 030 m² environ à destination d'une infrastructure multimodale – requalification de la RD 36

3. plan d'ensemble de zonage de la commune – planche Plateau-Pileu au 1/2 000^{ème}

Indication de l'emplacement réservé n° 9A

5.2.9 Conclusion sur les dossiers d'enquêtes en vue de la mise en compatibilité

Par comparaison avec les textes rappelés ci avant et qui indiquent ce que doit contenir un dossier d'enquête en vue de la déclaration mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes, il semble à la commission d'enquête que les dossier présentés contiennent toutes les informations requises par les textes.

6 Examen des observations du public

6.1 Préambule

La loi fait obligation à la commission d'enquête de recueillir et d'examiner toutes les observations qui ont été formulées.

Mais elle ne fait pas obligation à la commission d'enquête de répondre individuellement à chaque observation, notamment en raison de leur nombre, et l'autorise à les regrouper par thèmes.

La commission d'enquête a respecté ici ces 2 principes.

D'une part elle a **recueilli et examiné** chaque observation et courrier reçu.

D'autre part elle a constaté que ces observations et courriers pouvaient être regroupés autour de quelques grands thèmes auxquels elle a répondu après avoir soumis par un procès verbal de fin d'enquête, l'ensemble des observations et courriers au Conseil Général, maître d'ouvrage, pour lui donner l'opportunité, s'il le souhaitait, de donner son avis et ses commentaires techniques sur chaque observations et courriers, individuellement ou par thèmes.

6.2 Récapitulatif des annotations et courriers reçus

Communes	DUP	mise en compatibilité POS/PLU	Total
Dossiers	Nombres d'annotations	Nombres d'annotations	Nombres d'annotations
Châteaufort	10	0	10
Villiers le Bâcle	22	1	23
Saclay	19	2	21
Vauhallan	15	3	18
Palaiseau	7	3	10
Préfecture de l'Essonne	0	0	0
Préfecture des Yvelines	0	0	0
Total registres	71	8	82
Lettres & dossiers	21		21
Total général			103

On compte ainsi un total de 82 annotations et 21 courriers reçus dans le respect de l'arrêté d'enquête.

3 parmi les 21 courriers ont été postés au delà de la fin des enquêtes conjointes (cachet de la poste). Ils devraient donc n'être mentionnés que pour mémoire. Néanmoins leur contenu est clairement lié aux enquêtes, ils sont donc analysés comme tels.

Il faut ensuite noter que les 8 annotations inscrites dans les registres de mise en compatibilité des POS/PLU concernent en fait le projet de DUP. Aucune annotation ne concerne la mise en compatibilité des POS/PLU.

Une annotation ou courriers pouvant concerner plusieurs sujets, le nombre d'observations à examiner est différent du nombre d'annotations ou courriers.

Le nombre de sujets à examiner, indépendants ou non, inscrits dans les registres et les courriers est ainsi et en réalité de 281

6.3 Procès verbal de fin d'enquête et mémorandum en réponse

L'enquête étant terminée, la commission d'enquête a établi un procès verbal de fin d'enquête qui récapitule les principaux événements qui ont eu lieu durant le cours des enquêtes conjointes (annexe 21), et l'a fait parvenir au Conseil Général.

La commission d'enquête a précisé au Conseil Général que dans le cadre de la réglementation concernant ces enquêtes conjointes, ni le procès verbal de fin d'enquête, ni un mémoire en réponse du pétitionnaire n'était requis.

Il lui semblait cependant utile et nécessaire pour l'instruction de la déclaration d'utilité publique du projet, objet de ces enquêtes conjointes, que le pétitionnaire puisse faire état de ses avis et commentaires techniques sur les questions qui sont apparues durant le cours de l'enquête publique.

La commission d'enquête a aussi indiqué au pétitionnaire que s'il décidait de fournir un mémorandum en réponse, celui-ci serait joint à son rapport d'enquêtes conjointes et comme tel consultable par le public.

Le Conseil Général a choisi de produire un mémoire en réponse pour donner son avis et ses commentaires techniques (annexe 22). La commission d'enquête a, ensuite, précisé sa position.

Les annotations et courriers ont été résumés dans des tableaux afin de pouvoir faire apparaître les regroupements en thèmes.

C'est l'objet du tableau ci-dessous qui récapitule ce travail. Il comprend 5 colonnes. Les colonnes 1, 2, 3 et 4 sont en fait l'essentiel du PV de fin d'enquête.

La colonne 5, remplie par le Conseil Général est le mémorandum en réponse du Conseil Général.

La colonne 6 indique la position de la commission d'enquête, ou renvoie à un thème.

- colonne 1 : numéro de l'annotation,
- colonne 2 : nom du signataire,

- colonne 3 : résumé de l'annotation,
- colonne 4 : numéro du thème le cas échéant,
- colonne 5 : avis et commentaires technique du Conseil Général, (ou renvoi par un numéro à une note thématique rédigée par lui),
- colonne 6 : position de la commission d'enquête.

L'examen des observations et sujets, objets des annotations écrites par le public, fait apparaître 8 sujets récurrents.

Sans préjuger de leur importance respective, ce sont :

1. Les circulations douces,
2. Le gabarit retenu pour la RD 36 entre Saint Quentin en Yvelines et Saclay, et le trafic envisagé,
3. Les protections sonores,
4. L'évacuation des eaux pluviales,
5. Les accès,
6. Le rond point de Saclay,
7. Le CEA,
8. Le TCSP.

Compte tenu du regroupement en thèmes pour l'enquête en vu de la DUP, la position de la commission d'enquête ne figure pas, pour l'essentiel, dans la colonne 6 du tableau, mais à la suite de chacun des thèmes qu'elle a retenus.

La commission note et regrette que les thèmes retenus par le Conseil Général au titre de son mémorandum en réponse, et numérotés par lui de A à J, ne soient pas ceux qu'elle avait proposés et qu'ainsi les avis et commentaires techniques fournis ne répondent pas en tous points aux annotations et courriers du public.

Ces 10 annexes figurent dans ce rapport à la suite des tableaux, sans commentaires de la commission d'enquête. Sa position figure par contre à la suite de chacun des 8 thèmes qu'elle a retenus et qui lui paraissent pertinents.

Enquêtes publiques conjointes relatives à la déclaration d'Utilité Publique du projet de requalification de la RD 36 et à la mise en compatibilité des POS et PLU des communes concernées. E10000044/78

	usagers et le TCSP,			
	d) Traiter de façon paysagère le délaissé entre la voirie en site propre et la RD 36,	4	en liaison avec les services de l'Etat et de l'O.I.N. Réponse en annexe : paragraphe D	
	e) Calibrer correctement les bassins de rétention et prévoir des écoulements capables d'absorber 20 l/mn dans les rigoles plutôt que dans la Méramaise,	5	Réponse en annexe : paragraphe C	
	f) Revoir complètement le carrefour de Châteaufort,	8	Cette remarque est enregistrée et sera étudiée lors de l'élaboration définitive du projet de site propre étudié actuellement par le STIF	
	g) Prévoir un arrêt au Thuis			

7.1.2 Registre POS

Aucune observation.

7.2 Commune de Villiers-le-Bâcle

7.2.1 Registre DUP

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	M. Rigal (Maire de Villiers le Bâcle)	De nombreuses observations ont déjà été formulées (bruit, pollution atmosphérique, non évidence d'une nécessité de doublement de la voie. D'autres ont été prises en compte (vitesse, mur, revêtement...). La mairie précisera sa position	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	Voir réponses point par point	La commission note

2	M. Paupéou (Conseiller municipal)	<p>a) Le doublement est un non sens écologique qui ne correspond pas aux attentes.</p> <p>b) Besoin de transports collectifs et non d'infrastructures polluantes.</p> <p>c) Encroûtement de seulement 2h/jour du feu CEA et Christ de Saclay, seuls problèmes à résoudre. Le doublement va aggraver la situation avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> - flux de véhicules et engorgement de la RD 36 - générations de nuisances. - destruction de terres cultivables <p>Avis négatif</p>	2 8 2	<p>Réponse en annexe : paragraphe G</p> <p>Réponse en annexe : paragraphe G ; le seul développement des TC ne suffirait pas aux besoins actuels de déplacement, et ne serait pas cohérent avec les perspectives de développement.</p> <p>Réponse en annexe : paragraphe G</p>	Voir les thèmes correspondants	
3	Mme Jensen Catherine (ZAC 4 Noyers à Villiers le Bâcle)	<p>Le tracé médian serait au pis aller une meilleure solution.</p> <p>Demande :</p> <p>a) Rehaussement d'un terre-plein avec la plantation d'arbres contre les nuisances sonores et visuelles.</p> <p>b) Choix du tracé médian</p> <p>c) Crainte d'encroûtements aggravés avec le carrefour RD36/RD361 rendant encore plus difficile les accès.</p>	3 5	<p>Réponse en annexe : paragraphe E</p> <p>Réponse en annexe : paragraphes H</p> <p>Réponse en annexe : paragraphe E</p> <p>Le dimensionnement du giratoire est calculé pour améliorer son fonctionnement, et notamment depuis les voies secondaires.</p>	<p>Voir commentaires de la commission sur les paragraphes G, H et E, dans les thèmes correspondants</p> <p>En ce qui concerne la crainte d'encroûtements accrus, le carrefour RD36/RD361 actuel n'est pas modifié, et le dossier indique « un pourcentage de 5% de croissance a été retenu sur le réseau perpendiculaire à la RD 36 et parallèle à la RN 118 (RN 446, RN 306, RD 361,...) » à l'horizon 2020.</p>	
4	Habitants de la ferme « Voisin le Thuit » à Villiers le Bâcle.	<p>Effort demandé pour réduire au niveau de la résidence les nuisances sonores que l'aménagement va intensifier. Souhait, à hauteur de la ferme et pour le giratoire RD 938 :</p> <p>a) encastrement de la RD36,</p> <p>b) édification d'un inerton antibruit ou à défaut un mur,</p>	3	<p>Cette solution a été écartée notamment à cause de son coût mais aussi car elle s'accompagne d'une consommation plus importante d'emprises.</p> <p>Réponse en annexe : paragraphe H</p> <p>Ce type de revêtement est prévu dans le projet.</p>	<p>Voir commentaires de la commission dans le thème 3. Les simulations figurant au dossier donnent des résultats meilleurs avec le projet et les protections que sans projet, il faudra vérifier ces chiffres après achèvement.</p> <p>Sur le revêtement et la vitesse, la commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.</p>	

7 Les tableaux des annotations et courriers

7.1 Commune de Châteaufort

7.1.1 Registre-DUP

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1/2 / 3	Président du Conseil Général Po M. Têard Vice- président	Rapport et délibération du 28/5/10 sur le projet. a) Approbation de l'APS modificatif et les dossiers soumis à enquêtes publiques conjointes, b) Revoir l'arrivée du TCSP sur le giratoire de Châteaufort (sécurité, piétons, merlon antibruit, intégration environnementale), c) Revoir le carrefour RD 36/RD 838.	5, 8 5	Réponse en annexe : paragraphe B Réponse en annexe : paragraphe C	Voir les thèmes correspondants
4	Mme C. Latracc	a) Le projet améliorera la circulation Est/Ouest, mais n'apportera rien aux embouteillages du matin et du soir, sauf à améliorer les transports en commun, b) Créer une zone non aedificandi en particulier du carrefour de Villiers le Bâcle et jusqu'au golf national, c) Réaménager le carrefour Châteaufort vers Toussus, d) Pourquoi créer des circulations « douces » le long	5 1	Réponse en annexe : paragraphe G ; les études confirment l'appréciation de Mme Latracc. Le projet prévoit l'augmentation de la capacité routière de la RD36 et la création d'un site propre TC qui favorisera ce type de transport alternatif. Le projet routier, bien que compatible avec ce mode d'occupation de l'espace, n'a pas vocation se substituer aux documents d'urbanisme qui réglementent le droit à construire. Réponse en annexe : paragraphe C Réponse en annexe : paragraphe A	ça voir le thème 6 La commission note Voir les thèmes correspondants

5	Association de Défense de la Vallée de la Mérentaise à Châteaufort. Son président M. A. Peucot	de la RD 36. Les créer plutôt le long des rigoles. a) Approbation de l'avis de l'UASPS (voir ci-après), a) Implanter les circulations douces le long des rigoles, b) Développement prioritaire du TCSP, c) Implanter le TCSP coté « villages » sur l'ensemble du plateau.	1 8 8	→ Voir réponse à UASPS Réponse en annexe : paragraphe A → N'appelle pas de réponse → Conforme au projet	Voir les thèmes correspondants
6	Union des associations de sauvegarde du plateau de Saclay (UASPS)	Voir registre DUP de Vauhallan observation n° 5		Voir réponse à UASPS	
7	Mme. K. Treca	Cautonne l'avis de l'UASPS		Voir réponse à UASPS	
8	Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse Présidente <i>illisible</i>	Partage et soutien l'avis de l'UASPS.		Voir réponse à UASPS	
9	Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse	Document de présentation de l'UAPur			
10	Mairie de Châteaufort M. Pannetier, maire	Demande la modification du projet sur les points suivants : a) Etudier un tracé à 2 voies seulement jusqu'à Palaiseau, b) Le revêtement doit être choisi pour minimiser l'impact sonore de la circulation, c) Réexaminer la sortie de la rue du Moulin afin de faciliter l'entrée et la sortie dans le village sans pénaliser les	2 3 5,8	Les études montrent qu'une géométrie à 2 fois 1 voies n'est déjà plus suffisante (cf observation précédente) et qu'un élargissement est nécessaire pour accompagner le développement du secteur. Un revêtement acoustique est prévu en couche de roulement. Réponse en annexe : paragraphe B L'accompagnement paysagé du projet sera étudié	Voir les thèmes correspondants

	<p>c) revêtement bitumineux antibruit y compris ZA Gavriers et Site propre, d) limitation vitesse 70km/h entre Châteaufort et Villiers le Bâcle, e) contrôle vitesse devant la ferme surtout motard 19h- 22h f) traitement paysager devant résidence et au-delà de la Remise.</p>	<p>Cette disposition réglementaire est envisagée, elle devra être confirmée lors de la mise en service. Le giratoire prévu en substitution au carrefour à feux actuel sera de nature à modérer les vitesses tous modes de déplacements confondus. En cas de besoin, les forces de l'ordre pourraient être sollicitées. Les accompagnements paysagers seront étudiés dans le détail lors de la suite des études, en liaison avec les services de l'Etat et de l'O.I.N.</p>	<p>Ce point est en dehors du sujet de l'enquête, toutefois, la commission considère qu'un contrôle de vitesse mérite d'être approfondi. Le giratoire qui ralentira les flux est-il de nature à empêcher d'éventuels excès de vitesse sur certaines parties de la voie ? Sur les traitements paysagers la commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage.</p>
5	<p>M. Hubert J.</p>	<p>Commencer par régler les deux points noir, entrée CEA et rond point du Christ de Saclay avant de doubler la RD 36.</p>	<p>Voir commentaires de la commission sur le thème 2. Un phasage des opérations avec une priorité sur le rond point du Christ de Saclay est recommandé.</p>
6	<p>Mme Jensen Catherine (ZAC 4 Noyers à Villiers le Bâcle)</p>	<p>a) S'assurer que les aménagements ne créent pas de risques d'inondations et aménager les bords de route pour évacuation des eaux d'orage, b) S'assurer de l'absence de feux tricolore bloquants dans le nouveau giratoire avec la RD 361, c) tenir compte pour les bassins de rétention, de l'existence d'animaux migrateurs dans les étangs de Saclay et des risques de moustiques.</p>	<p>Voir commentaires de la commission sur les thèmes 4 et 5.</p>
6 bis	<p>M. Soumail (ZAC 4 Noyers à Villiers le Bâcle)</p>	<p>Opposé au projet passant trop près des habitations. Déjà trop de bruit avec les avions.</p>	<p>Réponse en annexe : paragraphe D Réponse en annexe : paragraphe C Réponse en annexe : paragraphe D</p>
6 ter	<p>????</p>	<p>Pire des tracés possibles. Aucune nuisance prise en compte (bruit, inondation, pollutions...)</p>	<p>La question du bruit est souvent posée par les riverains du projet. Voir commentaires de la commission sur le thème 3. Voir commentaires de la commission sur le thème 4.</p>

	éléments figurant dans l'étude d'impact au chapitre II.6.1 « qualité de l'air ».				Voir commentaires de la commission sur le thème 3.
7	M. Roth Laurent (La petite Barrière)	Préfère butte paysagère au mur antibruit à hauteur de Villiers.	3	Réponse en annexe : paragraphe H ; concernant de manière plus spécifique l'écran prévu à Villiers le Béale, qui peut paraître surdimensionné, il répond à une demande forte de la commune dans le but de ne pas obérer un éventuel développement de l'urbanisation. La végétalisation de cet écran est prévue	Voir commentaires de la commission sur le thème 3.
8	M et Mme Loudot	<p>a) Risque inondation (réf. celle du 29/4/2007) : Pas de précision sur les volumes des bassins de rétention ; les études hydrauliques effectuées sont-elles prises en compte ? quel est le volume du bassin au nord de Villiers ? quels moyens sont prévus pour détourner les ruissellements des zones habitées ?</p> <p>b) bruit : pourquoi ne pas avoir préféré l'éloignement de la route à un mur antibruit ? Les résultats des simulations n'expriment pas la réalité (motos, camions la nuit, excès de vitesse)</p> <p>c) Tracé : le tracé sud augmente l'emprise sur l'ensemble du plateau, et il est faux de dire que le tracé médian pénalise la desserte des zones habitées qui le sont par les transports en commun.</p> <p>Choix dicté par le lobby agricole.</p>	4	Réponse en annexe : paragraphe D	Voir commentaires de la commission sur le thème 4. Pour information, il existe néanmoins déjà une étude d'assainissement et d'hydraulique, effectuée en mai 2009 au niveau d'un avant-projet, relative à l'aménagement de la RD 36 et des voies de circulation afférentes (circulation douce, transport en commun, voie agricole) entre la commune de Châteaufort et la commune de Palaiseau.
9	M. Roussel Thierry (ferme de Voisin le Thuit)	<p>a) Indispensable de prévoir un arrêt de bus au niveau de la ferme de Voisin le Thuit.</p> <p>b) Mention de terre à la place du mur possible, avec nombreux avantages : insonorisation et intégration paysagère.</p> <p>c) Prolonger insonorisation de 50 m au-delà du carrefour RD 838.</p> <p>d) Associer revêtement antibruit et encaissement de quelques centimètres.</p>	8	Réponse en annexe : paragraphes E et G	Voir commentaires de la commission sur le thème 3.
				Réponse en annexe : paragraphe E	
				Cette remarque est enregistrée et sera étudiée lors de l'élaboration définitive du projet de site propre étudié actuellement par le STIF	Le besoin en arrêts du TCSP, ou en préservation de ceux existants, est souvent évoqué par les riverains. Ce point est en dehors du sujet de l'enquête, toutefois, la commission considère qu'il faut y porter une grande attention. Les améliorations attendues au niveau de la circulation des véhicules ne doit pas se faire au détriment des usagers des transports publics.
				Réponse en annexe : paragraphe H	Voir commentaires de la commission sur le thème 3.
				Réponse en annexe : paragraphe H	Voir commentaires de la commission sur le thème 3.
				Un revêtement antibruit est prévu.	Sur le revêtement antibruit la
				Cette remarque est enregistrée et sera étudiée lors de l'élaboration définitive du projet de site propre étudié actuellement par le STIF	

10	???		<p>e) Préserver près de la ferme de Voisin le Tnuit les arrêts des bus 39-04 et 262.</p> <p>a) L'éloignement de la RD36 demandé par les habitants n'est pas pris en compte.</p> <p>b) Les bassins de rétention sont-ils suffisants ?</p> <p>c) Le bitume routier va renforcer les nuisances sonores déjà importantes.</p>	4		<p>Réponse en annexe : paragraphe E</p> <p>Réponse en annexe : paragraphe D</p> <p>Un revêtement acoustique est prévu.</p>	<p>Voir commentaires de la commission sur le thème 4.</p> <p>La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage sur le revêtement acoustique.</p>
11 et 12	Institut ARVALIS M. David Hugues	<p>Arvalis organisme agricole de recherche possède 1 ha dans la zone des Graviers. Il travaille sur des terres de 90 ha appartenant à l'Agence des Espaces Verts, de l'autre côté de la RD 36. Quatre parcelles (chacune entre environ 15 et 20 ha) sont situées le long de la RD 36. Arvalis y a une forte activité impliquant du personnel et de nombreux matériels passant de part et d'autre de la RD 36. De plus de nouveaux locaux techniques sont en projet. Actuellement 2 chemins d'exploitation permettent ces passages. Le projet crée des problèmes :</p> <p>a) Zone des Graviers.</p> <p>La voie de désenclavement prévue permettra-t-elle le passage de camions de 40 tonnes, tracteurs et bennes, leur croisement et leurs demi-tours ?</p> <p>b) Chemins d'exploitation.</p> <p>Le projet coupe l'accès aux chemins et les parcelles d'expérimentations deviennent inaccessibles. Un accès pour engins peut-il être prévu comme celui proche du CEA ? Que faire pour les traversées d'animaux à grand gabarit ? (obstacle du mur antibruit, sécurité routière)</p> <p>c) Réseaux de drainage.</p> <p>Nécessité de reprendre les réseaux de drainage des parcelles avant le début des travaux.</p> <p>d) Perte de surface.</p> <p>Estimation de la perte de 15 ha (sur Châteaufort et Villiers le Bâcle) qui crée de nombreux problèmes aux travaux, dispositifs, programmes et études contractuelles de l'Institut. Arvalis a besoin pour travailler d'une centaine d'hectares.</p>	5		<p>a) La voie de désenclavement permettra le passage des P.L. de 40T pour accéder aux installations. Les demi-cours sont prévus à l'intérieur des sociétés dans le dossier. Une requête de retournement a été étudiée et acceptée par cette personne le 18/10/2010.</p> <p>b) La RD36 aura le statut de déviation d'agglomération, aussi les accès directs ne seront pas autorisés, il conviendra probablement d'adapter les méthodes de culture une fois le projet réalisé. L'accès par la R.D. 838 devient alors possible.</p> <p>c) Le Département a pris l'engagement de reconstituer les réseaux de drainages qui pourraient être interceptés par le projet.</p> <p>d) La surface exploitable perdue avoisine les 10 ha.</p>	<p>Sur l'ensemble de ces points, voir le thème 5</p>	
13	Mme Beurel Patricia	<p>Manque de communication sur l'enquête, beaucoup de personnes ne regardent pas les panneaux ou n'achètent pas les journaux. Le</p>	4		<p>L'information réglementaire a été</p>	<p>La commission n'a pas de</p>	

		<p>PLU a été médiatisé dans le bulletin municipal mais pas l'enquête RD 36. Le projet a été rejeté par la population le 20 avril 2005. Une pétition a été adressée au Conseil Général (jointe au registre) Une proposition du 17 mai 2006, de constituer un groupe de travail sur les tracés (adressée au maire de Villiers le Bâcle et jointe au registre) n'a pas reçu de réponse.</p>		<p>scrupuleusement mise en œuvre. Le projet rejeté en 2005 a été repris, pour aboutir au projet présenté en 2010.</p>	<p>commentaires sur la réponse faite par le maître d'ouvrage.</p>
<p>14 M. Villery Frédéric + Pétition</p>		<p>Le problème de circulation RD 36 est son manque de fluidité et pas sa capacité. a) Les nœuds sont à l'entrée du CEN et au Christ de Saclay. Le doublement augmentera le trafic vers la RN 118 déjà saturée aux heures d'affluence sans régler les problèmes. b) Alors que les autres villes cherchent à dévier les votes de circulation, nous faisons l'inverse contre l'avis de la population. (Cf. pétition contre le projet de 2005) c) Les murs anti-bruits sont inefficaces et créent des nuisances esthétiques. d) Risques liés au choix d'implantation de la RD 36 dans sa traversée de Villiers, par rapport au schéma hydraulique du plateau de Saclay. e) Pas d'étude sur un tracé intermédiaire (nord EDF à l'est vers rond point de Châteaufort à l'ouest) - moins consommateurs d'espace - écartant les nuisances - réduisant les risques d'inondation car sur ligne de rupture de pente. f) En raison de l'ON, le projet RD 36 doit être intégré dans une étude globale.</p>	<p>2 3 4</p>	<p>a) Réponse en annexe : paragraphe G b) Réponse en annexe : paragraphe E c) Réponse en annexe : paragraphe H d) Réponse en annexe : paragraphe D e) Les tracés au nord et médian ont été étudiés (p. 10 notice) et rejetés. f) En effet, le projet a été élaboré en liaison avec les services de l'Etat, lors de la suite des études les représentants de l'OIN seront associés.</p>	<p>Voir commentaires de la commission sur les thèmes correspondants. Elle renouvelle sa recommandation de plaser la réalisation du projet en commençant prioritairement par les secteurs sensibles entrée du CEN et Christ de Saclay.</p>
<p>15</p>	<p>Pétition Association ENVERGURE (Villiers le Bâcle)</p>	<p>Deux formulations : a) RD36 dans le PLU (pages 1 à 17) Remise au président Berson du Conseil général exprime le refus du projet présenté lors de la réunion publique du 20 avril 2005. Demande une nouvelle étude de tracé. Dit non au tracé de la RD 36 dans le PLU et demande à la municipalité de corriger le PLU et de surseoir à son approbation. b) Route Départementale 36 (pages 18 à 60)</p>	<p>Sans objet. Sans objet.</p>	<p>Pas de commentaire</p>	

	<p>Refus du projet d'élargissement de la RD 36. Demande avant mise à l'enquête publique une étude de faisabilité complémentaire. Demande que les terres situées entre la nouvelle route RD 36 et la route actuelle soient classées en zone agricole protégée. <i>Voir sur cette annotation le courrier de Monsieur le maire de Villiers-le-Bâcle, courrier numéro 21</i></p>			
16	<p>Mme Veillard Rue de Cossettes</p> <p>a) La nouvelle voie devrait se situer plus au nord pour éviter toutes les nuisances, avec des aménagements paysagés. b) Que deviendront les oiseaux en transit dans cette zone ? Une réunion information et concertation aurait été souhaitable.</p>	<p>a) Réponse en annexe : paragraphe E b) Le projet n'est pas de nature à modifier les migrations</p>	<p>Le tracé retenu a fait l'objet d'une large concertation et d'un accord entre autre de la CAPS. Pas de commentaire sur le second point.</p>	
17	<p>M. Franchet André</p> <p>a) la circulation est difficile l h le matin et l h le soir en raison du goulet d'étranglement du rond point du Christ de Saclay. Commencer par son aménagement pour fluidifier la circulation. b) La création du SPTC est à faire seulement une fois siôt réglé le problème du rond point du Christ de Saclay. c) l'éloignement du tracé au nord ou au milieu du plateau, souhaité par certains, risque d'entraîner une urbanisation galopante ente le Villiers actuel et les espaces vides. d) les aménagements effectués devront permettre des franchissements sans entrave pour les exploitants agricoles et leurs engins.</p>	<p>a) Le projet est global. b) Au niveau du Christ de Saclay, le S.P.T.C. sera déplacé en dehors du flux de circulation. c) La justification du tracé tient compte de la préservation des espaces dévolus à l'agriculture d) Des chemins de désenclavements sont prévus dans le cadre du projet, ceux-ci seront calibrés pour les circulations agricoles.</p>	<p>Sur la point a, la commission estime que, dans le cadre de la réalisation du projet par tranches, le déblocage de circulation à partir du Christ de Saclay devrait être la phase prioritaire. Elle souhaite que le maître d'ouvrage étudie les conditions permettant la mise en oeuvre d'un tel passage. Sur les franchissements d'engins, voir le thème 5</p>	
18	<p>Mme Chapuisat Marie-Jeanne</p> <p>Incohérence de ce que la limite de 500 m de zone non aedificandi du CEA ne semble pas d'appliquer au Christ de Saclay (prévision d'habitations) alors qu'elle s'applique à des bâtiments non habités. Fait part des observations au nom des sociétés Agralys, Arvalis, Carbo-service, Ecofix, Evrad, GBEE, concernant :</p>	<p>La problématique d'urbanisation n'est pas traitée dans le dossier D.U.P.</p>	<p>Pas de commentaire.</p>	
19	<p>M. Orphée D.</p> <p>a) Les accès de la ZAE les Graviers b) La lisibilité commerciale de la ZAE c) La desserte de la ZAE d) Les bassins de rétention</p>	<p> Voir Réponse n° 20 Ci-dessous</p>	<p>Les commentaires de la commission sont faits dans la réponse 20.</p>	

	<p>Lesquelles sont annexées au registre d'enquête.</p> <p>Les entreprises sont implantées dans la ZAE les Graviers, zone présentant « un intérêt communautaire » pour la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay.</p> <p>Les sociétés attirent l'attention sur différents points qu'elles jugent économiquement préoccupants, et joignent un plan de situation sur lequel figurent les six difficultés majeures qui risquent d'affecter leur bon fonctionnement :</p> <p>Les points sont les suivants :</p>			<p>5</p> <p>a) L'accès à la ZAE les Graviers par voie de désenclavement posera problèmes. Car très fort trafic routier généré par les six entreprises présentes. (2620 semi-remorques par an et 100 rotations camions par semaine).</p> <p>5</p> <p>b) Circulation et croisements des semi-remorques incertains, sur l'accès voie de désenclavement, au niveau du futur giratoire RD 838.</p> <p>5</p> <p>Nécessité.</p> <p>- de créer une zone de manœuvre au niveau du giratoire pour les semi-remorques</p> <p>- d'affecter l'intégralité de l'actuelle RD36 2X1 voies à la voie de désenclavement pour avoir une largeur suffisante.</p> <p>5</p> <p>c) Coude d'accès à la voie de desserte de la ZAE difficile.</p> <p>Demande :</p> <p>- y créer une zone de manœuvre pour permettre l'accès des semi-remorques à la voie de desserte.</p> <p>- Créer une zone de retournement, par prolongation d'une vingtaine de mètres de la voie de désenclavement.</p> <p>3</p> <p>d) Visibilité commerciale de la ZAE.</p> <p>Le mur acoustique de 2.50 m de haut prévu entre les giratoires RD 361 et RD 838 dissimulera totalement les entreprises de la ZAE à la vue. Inconvénient majeur pour les entreprises avec conséquences négatives sur leur activité.</p> <p>Demande :</p> <p>Que le mur acoustique au droit de la ZAE soit supprimé.</p> <p>3</p> <p>e) Desserte de la ZAE</p> <p>Il ne semble pas prévu de desserte par le TCSP de la zone qui accueille plus d'une centaine de salariés par jour.</p>	<p>M. Venot Patrice (Agralys)</p> <p>M. Renault Christophe (Arvalis)</p> <p>M. Langlois Thomas (Carboservice)</p> <p>M. Orpiée David (Ecofix)</p> <p>Mme Yvelin Noelle (Evrad)</p> <p>M. Bussion Benoit (GBEE)</p>	<p>20</p>	<p>La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage mais s'interroge sur la réelle résolution des problèmes de trafic évoqués, et de façon générale sur les accès, voir le thème 6.</p> <p>a) Le trafic généré par ces entreprises est pris en compte</p> <p>b) La voie permet la circulation de P.L. et leur croisement.</p> <p>La zone de manœuvre a été étudiée et présentée le 18/10/2010.</p> <p>sera étudiée plus précisément dans l'élaboration du projet.</p> <p>Réponse en annexe : Paragraphe F</p> <p>Correspond à l'étude proposée le 18/10/2010.</p> <p>d) Une protection acoustique a été demandée lors des études afin de protéger les populations riveraines, celle-ci est intégrée au projet.</p> <p>e) L'autorité organisatrice des Transports (S.T.I.F. et Transpoleur) définira le nombre et la position des points d'arrêt en liaison avec les acteurs locaux.</p> <p>Voir les commentaires de la commission sur le thème 4.</p>
--	---	--	--	--	--	-----------	---

		<p><u>Demande :</u></p> <p>Prévoir un arrêt au droit du site.</p> <p>f) Bassin de rétention</p> <p>Bassin prévu en limite de la parcelle de la société ECOFIX pouvant entraîner pour la ZAE un risque d'inondation important.</p> <p><u>Demande :</u></p> <p>Déplacer le bassin de rétention</p>	4	<p>f) Réponse en annexe ; paragraphe D</p> <p>Un des rôles des bassins est de supprimer les inondations et les études hydrauliques réalisées dans le cadre de la loi sur l'eau permettront un dimensionnement approprié.</p>	
--	--	--	---	--	--

7.2.2 Registre POS

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	Mme Chapuisat Marie-Jeanne	Le « rétablissement des écoulements naturels » contestable car la rigole de Châteaufort amène les eaux vers les étangs de Saclay et non vers la Mérançaise.	4	Réponse en annexe ; paragraphe D	N'est pas une question sur le POS. Voir les commentaires de la commission sur le thème 4.

7.3 Commune de Saclay

7.3.1 Registre DUP

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête

1	M. Bonfils Agriculteur d'Orsigny	Didier Ferme	Rien n'est prévu pour que le chemin d'Orsigny entre le Christ de Saclay et la ferme ait une sortie vers le Christ. Les engins agricoles et les véhicules venant chercher la récolte empruntent cette voie (VC n°4). C'est la seule goudronnée qui accède à la ferme. Nécessité de trouver une solution.	5	La solution pour desservir la ferme d'Orsigny a été présentée lors de la réunion du 1 ^{er} juillet 2010 et acceptée.	Voir thème 5
2	M. Pepke Jacques Rue de l'Égalité (Saclay)		a) Projet de rond point RD 36/RD60 trop près des premières habitations. b) Il n'est pas prévu d'installation antibruit au niveau du giratoire. c) Création de nuisances. Voir à décaler le rond point.	5 3 5	Le giratoire n'est pas plus près des habitations que le carrefour actuel. Réponse en annexe : paragraphe I; l'étude montre que la prolongation du mur au droit du giratoire n'est pas justifiée sur le plan acoustique.	Voir thèmes 3 et 5
3	M. Dohagary J.L. Rue des Roseaux (Saclay)		Enquête non annoncée sur panneau lumineux municipal. a) Entrées/sorties des Près Basques au Bourg depuis et vers RD 36 non détaillées. La voie SPIC qu'il faut couper ne les rend-elle pas plus difficiles, alors que la population du Bourg augmente ? b) Mêmes remarques pour les Entrées/sorties rue de la Martinière. c) Les accès N118 et RD36 en partant du Bourg ou de la RD36-Est ne seront-ils pas plus difficiles (nouveaux feux) créant des ralentissements et amenant à préférer traverser le Bourg ?	5 8 5	L'affichage municipal n'est pas du ressort du C.G. 91. a) Réponse en annexe : paragraphe J b) Réponse en annexe : paragraphe J c) Réponse en annexe : paragraphe J	Voir les thèmes correspondants
4	Mme Etard Cécile Rue de l'Égalité (Saclay)		a) Aucun arrêt du bus 91.06 n'est prévu sur Saclay. b) Limiter la vitesse à 70 km/h au voisinage de Saclay. c) Il est prévu une distance de 6 à 8 m entre le pied du talus existant et la voie TCSP. Elle n'existe pas actuellement avec la RD 6. Qu'est-il prévu ? Mordre sur le talus ? Expropriation ? d) Quel traitement phonique de 3 maisons est prévu	8 3 5	a) Un arrêt est prévu à la Martinière ; la ligne 91.06 est une ligne directe. b) Cette limitation de vitesse est envisagée aux abords des carrefours. c) La circulation douce aura une largeur de 3 m, elle est réalisable dans l'emprise. Dans certaines zones les pieds de talus pourront être adaptés si nécessaire. d) L'isolation phonique des 3 maisons sera définie dans la phase projet. L'étude acoustique a déterminé la localisation	La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage. De façon générale sur les protections acoustiques voir les commentaires de la commission sur le thème 3

5	M. Jaconelli Philippe Rue de la Favole (Saclay)	<p>rue du Moulin à vent et rue de l'Egalité ? Pourquoi rue de l'Egalité alors qu'elle est loin de la rue de la Martinière ?</p> <p>e) Est-il prévu des ralentisseurs rue de Palaiseau qui va devenir très passante ?</p> <p>f) il semble que la sortie « Près Basques » soit supprimée ? risque de passage des camions vers la ZAC dans le centre de Saclay.</p>		<p>des habitations à protéger suivant la norme qui intègre la propagation du bruit suivant les vents dominants.</p> <p>e) aménagement hors projet. Néanmoins, le C.G. 91 sensibilisera la commune à ce sujet.</p> <p>f) Réponse en annexe : paragraphe J</p>	Voir les commentaires de la commission sur le paragraphe J.
5	M. Jaconelli Philippe Rue de la Favole (Saclay)	<p>a) Nécessité de prévoir un arrêt de bus au niveau du carrefour de la Martinière.</p> <p>b) Risques de nuisances sonores et environnementales dues - à la hauteur de l'échangeur entre RD36 et N118 - aux accélérations/freinsages entre rond point et CD 60 - au fait que rue de Palaiseau servira d'accès direct à RN118 - embouteillages rue de la Martinière Prévoir un feu « intelligent » optimisant le trafic Entrée/Sorties.</p> <p>c) Tenir compte dans le projet de constructions (rue de la Martinière angle RD 36) des propositions d'aménagements prévus sur le tracé actuel. Limiter la hauteur à 9m et respecter le PLU.</p> <p>d) La suppression de l'accès au Près Basques va engorger la rue de la Martinière à l'endroit d'une école maternelle. Problème de sécurité notamment si des camions y passent pour éviter le Christ de Saclay.</p>	3	<p>a) Un arrêt est prévu à la Martinière</p> <p>b) Les études acoustiques prennent en compte ces facteurs.</p> <p>Des boucles de détection seront mises en place pour optimiser le cycle en fonction du trafic à gérer.</p> <p>c) La problématique d'urbanisation n'est pas traitée dans le dossier D.U.P.</p> <p>d) Réponse en annexe : paragraphe J</p>	Voir les thèmes correspondants
6	M. Tourtois Charles-Michel (Société Eiffage, carrefour du Christ de Saclay)	<p>a) Pas de raccordement du chemin d'Orsigny sur le nouveau projet ni sur la nouvelle 2X2 voies, ni sur le nouveau carrefour.</p> <p>b) Il n'est pas prévu de débouché sur le domaine public de Eiffage.</p> <p>c) Des terrains sont-ils prévus pour le relogement de l'activité professionnelle d'Eiffage ?</p>	5 5 5	<p>a) La solution pour desservir la ferme d'Orsigny a été présentée lors de la réunion du 1^{er} juillet 2010 et acceptée.</p> <p>b) L'aménagement du Christ de Saclay est projeté en « place urbaine ». L'accès de la société Eiffage sera examiné en détail lors de la poursuite des études, mais il n'est pas envisagé d'enclaver la parcelle.</p> <p>c) sans objet.</p>	Voir le thème 5.

7	Mme Ageron Marie-Claire de Palaiseau (Saclay)	a) Excès de bruit du à l'actuelle RD 36. Demande que : - soit construit un mur antibruit efficace - préserver la butte et non la rogner pour renforcer l'isolation. - déplacer le gratoire RD 36/RD 60 plus au sud pour mieux protéger les riverains. - revêtement chaussée antibruit au niveau village et vitesse limitée à 70km/h.	3	Réponse en annexe : paragraphe 1 Le revêtement acoustique est prévu, la limitation de vitesse est envisagée aux abords des carrefours.	Voir les commentaires de la commission sur le thème 3 La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage sur ces deux points.
8	M. Pepke Jacques Rue de l'Egalité (Saclay)	La route étant à peu près à 2 m de la butte existante, comment mettre une voie de circulation douce entre la butte et la route ?	1	La circulation douce aura une largeur de 3 m, elle est réalisable dans l'emprise. Dans certaines zones les pieds de talus pourront être adaptés si nécessaire.	La commission prend acte de la réponse du maître d'ouvrage sur le dimensionnement de la voie.
9	M. Rizzo Allée des Bouteaux (Saclay)	Les écrans n'étant prévus qu'au niveau du Christ, les protections acoustiques sont insuffisantes. Demandé : Les prolonger vers le pont de Vauhallan-Favreux.	3	Réponse en annexe : paragraphe 1, l'étude montre que la prolongation du mur n'est pas justifiée sur le plan acoustique.	Voir les commentaires de la commission sur le thème 3. Des contrôles devront être effectués après l'achèvement des travaux et d'éventuels correctifs mis en place.
10	M. Blondot Jean-Pierre	a) Ne pas rouvrir la route du cimetière (agrandir le cimetière dessus) b) Limiter la vitesse le long du Bourg à 50 km/h avec radars et la décaler à 50 m au lieu de 12 m. c) Echangeur N118 RD 36 à rendre plus simple avec 1 seul rond point.	5 3 5	N'appelle pas de réponse de la part du Département, mais le C.G. 91 sensibilisera la commune à ce sujet.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.
11	Mme Nathalie Rousseau Rue du Colombier (Saclay)	a) Quelle est la nature de l'écran acoustique au bourg? b) Compte tenu de la distance actuelle (6 à 9 m) entre le talus du Bourg et la RD 36 comment mettre la voie de circulation douce ? Sécuriser efficacement l'accès du Bourg au Christ pour piétons et vélos. d) Y-a-t-il un arrêt de bus prévu dans les deux sens	3 8	a) Réponse en annexe : paragraphe 1 b) La circulation douce aura une largeur de 3 m, elle est réalisable dans l'emprise. Dans certaines zones les pieds de talus pourront être adaptés si nécessaire. d) Oui - Prévu. e) Des limitations à 50 km/h et 70 km/h suivant les zones sont prévues.	Voir les commentaires de la commission sur les thèmes correspondants.

12	M. Majeux Claude de l'Association pour la Sauvegarde du Plateau de Saclay Rue de la Martinière (Saclay)	<p>à la Martinière ?</p> <p>e) Quelle sera la vitesse sur la RD 36 ?</p> <p>f) Maintenir l'entrée et la sortie dans le Bourg vers la ZAC pour éviter le passage des poids lourds dans le centre de Saclay.</p> <p>a) impératif de conserver un arrêt de bus (91.06) à l'entrée de la Martinière avec un accès sécurisé.</p> <p>b) RD 36 au niveau du Bourg et Butte, la largeur ne permet pas d'y mettre les voies prévues qui occuperont espace de 6 à 8 m.</p> <p>Demande : y installer un mur écran acoustique comme sur le tronçon de Villiers le Bâcle.</p> <p>c) Conserver l'entrée des « Prés Basques » qui fluidifie la circulation.</p> <p>d) Revoir l'entrée de la rue de la Martinière, en terme de flux et sécurité. Le croisement d'une sortie principale du Bourg, du TCSP et de la RD 36 en conservant un feu tricolore n'est pas acceptable et contraire à la volonté de fluidifier la RD 36.</p> <p>e) Faire sur les voies un enrobement absorbant sonore, et mettre des essences forestières dans l'écran sonore.</p>	3 5	f) Réponse en annexe : paragraphe J	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage. Voir les commentaires de la commission sur le thème 3.
13	M. Chavenez Didier Rue Renan (Saclay)	<p>a) La RN 118 crée de gros désagréments depuis son passage en voie rapide ZX2 voies. Le projet qui multiplie les votes d'accès au carrefour de Saclay aggravera la situation.</p> <p>b) La réalisation d'un important giratoire-échangeur en hauteur va apporter des nuisances visuelles et sonores. Pourquoi ne pas privilégier des solutions type « sous-terrain » ? Pourquoi ne pas faire un échangeur plus au sol et plus</p>	8 5 3 5 5,8 3	<p>Cet arrêt n'est pas remis en cause dans le cadre du projet.</p> <p>La circulation douce aura une largeur de 3 m, elle est réalisable dans l'emprise. Dans certaines zones les pieds de talus pourront être adaptés si nécessaire.</p> <p>Réponse en annexe : paragraphe I</p> <p>Le projet le prévoit.</p> <p>La gestion par feux tricolores des flux de circulation permet de moduler le cycle et la durée de chaque phase suivant les volumes de trafic. La mise au vert du TCSP ne s'opérera qu'à la demande par détection du véhicule.</p> <p>Le revêtement acoustique est prévu</p>	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.
			2 5	<p>a) Le parti d'aménagement ne prévoit pas de transformer la RD36 en voie rapide. L'aménagement à niveau des carrefours contribuera à réguler les vitesses de circulation.</p> <p>Les études de trafic et de fonctionnement aboutissent à la géométrie proposée pour l'aménagement en place urbaine du Christ de Saclay.</p> <p>b) Le coût d'une dénivellation de l'échangeur est très important, et n'est pas cohérent avec le parti d'aménagement.</p>	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.

		éloigné du Bourg ? c) La nouvelle place du Christ de Saclay sera un parking de type « encadré » de bâtiments, en contradiction avec la volonté de faciliter la circulation. d) Les impacts pollution ne sont pas présentés, et sauf pour le TCSP, la multiplication des voies, la concentration des voitures paraît très préjudiciable. e) Une voie supplémentaire de desserte RN118 vers Saclay est créée avec disparition de deux stations service, va générer plus de bouchons. f) Au droit de Saclay Bourg, il n'y a pas la place d'accueillir chemin piétonnier+ piste cyclable +arbres sans diminuer les espaces verts du talus. g) Comme il n'est pas prévu de protections phoniques au droit du giratoire rue de la Martinière, il faut déplacer le giratoire plus au sud. h) Il sera très préjudiciable de rétablir l'entrée au niveau du cimetière, qui avait été fermée pour éviter que le village ne devienne une déviation privilégiée pour éviter le rond point du Christ de Saclay.	6 3,8 5 1 3 5	c) Le parti d'aménagement est une « place urbaine ». d) Les effets du projet sur la qualité de l'air font l'objet du chapitre 7 de l'étude d'impact. e) Cette disposition géométrique a été vérifiée dans le cadre des études de trafic et de fonctionnement. f) La circulation douce aura une largeur de 3 m, elle est réalisable dans l'emprise. Dans certaines zones les pieds de talus pourront être adaptés si nécessaire. g) Réponse en annexe : paragraphe I h) Réponse en annexe : paragraphe J ; la desserte générale de Saclay pourrait être revue dans sa globalité lors de la poursuite des études.	Voir les commentaires de la commission sur les thèmes correspondants.
14	Memras ?	a) Prévoir des murs acoustiques le long des maisons de Saclay. b) La suppression de l'entrée sortie des « Prés Basques » n'est plus utile. c) TCSP Il n'y a pas d'arrêts autour de Saclay, l'arrêt La Martinière doit absolument être conservé.	3 5 8	Réponse en annexe : paragraphe I Réponse en annexe : paragraphe J Cet arrêt n'est pas remis en cause dans le cadre du projet.	Voir les commentaires de la commission sur les thèmes 3, 5 et 8.
15	M. Pizzinetti	a) Pas d'arrêt de bus 91.06 sécurisé à l'entrée de La Martinière. b) Que devient l'entrée par les « Prés Basques » ? La 2x2 voies de RD 36 va accentuer nuisances sonores et pollution. Il y a trop de flou dans le dossier sur ces sujets.	5	L'amélioration de la sécurité au droit de cet arrêt sera examinée en détail dans la suite des études. Réponse en annexe : paragraphe J	

16	<p>Bienzeut B. Rue de l'Egalité</p>	<p>a) Rond point RD 36 et RD 60 trop près des habitations sud de boung. b) Au plan acoustique, les conclusions des études sont généralement trop optimistes et le 60 dB risquent d'être dépassés. Le mur antibruit s'interrompant à l'entrée du boung de Saclay, les riverains subiront des nuisances sonores importantes. c) Entrée de Saclay, rue de la Marinière, nuisances supplémentaires avec maintien des feux tricolores. Demande: d) Reculer la nouvelle RD 36, le rond point RD 36/RD 60 ainsi que l'échangeur avec RN 118 pour éviter les nuisances. e) Il est prévu une sortie vers rue Palaiseau depuis rond point RD 36/RD 60, sortie qui avait été supprimée il y a 20 ans à cause de la circulation excessive. Cela va permettre de rejoindre la RN118 sans passer par le Christ de Saclay. Demande: f) Pourquoi ce changement ? Autres demandes: g) Est-il prévu d'utiliser des revêtements minimisant les nuisances sonores ? h) L'arrêt de bus Marinière est supprimé ? i) Limiter la vitesse au sud du boung avec contrôles de vitesse.</p>	<p>5 3 5 5 5 3</p>	<p>a) Réponse en annexe : paragraphe I b) Réponse en annexe : paragraphe I c) Réponse en annexe : paragraphes I et J d) Le carrefour a été éloigné des habitations par rapport à la situation actuelle. e et f) la desserte générale de Saclay pourrait être revue dans sa globalité lors de la poursuite des études. g) Un revêtement acoustique est prévu h) Cet arrêt n'est pas remis en cause dans le cadre du projet i) Le projet concerne essentiellement la RD36 ; la densité de gratoires et de carrefours plans devrait être de nature à réguler les vitesses, en cohérence avec les limitations mises en place. En cas de besoin, les forces de l'ordre pourraient être sollicitées.</p>	<p>Voir les commentaires de la commission sur les paragraphes I et J. Sur les points e et f, la commission prend également acte du fait que la desserte générale de Saclay pourrait être revue dans sa globalité lors de la poursuite des études. Elle s'interroge sur l'éventuel intérêt d'étudier une variante sur ces problèmes de desserte en liaison avec la mairie. La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.</p>
17	<p>Mme Trubuil Nathalie agricultrice</p>	<p>a) demande que le bassin de rétention au niveau du gratoire CD 60 entre les voies soit placé à l'extrémité nord. Un mur antibruit ou un talus serait bienvenu. Il semble que pour aller cultiver à l'ouest de la RN 118, les engins utiliseront le CD 36 ?</p>	<p>4</p>	<p>Réponse en annexe : paragraphes D ; le bassin est envisagé entre la RD36 et le SPTC pour une question d'optimisation des emprises. Concernant le volet acoustique, le tracé est éloigné des habitations riveraines, aucune protection ne s'impose réglementairement, néanmoins un enrobé acoustique sera mis en œuvre.</p>	<p>Voir commentaires de la commission sur le thème 4.</p>

18	M. Aigneurs Jacques Rue Charles Thomassin Saclay	<p>a) Trafic et nuisances seront accrues rue de la Martinière, car :</p> <ul style="list-style-type: none"> - garde-meubles dans l'espace RAZEL en cours de réalisation, - exploitants agricoles obligés d'emprunter cette voie, - projet de 84 logements dans l'espace « phymiméca » avec parking. <p>b) Entrée et sortie des PRES BASQUES supprimées il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les rétablir - réfléchir à l'aménagement futur de cette entrée incluant le projet de construction <p>c) Au niveau du bourg de Saclay avec le talus existant, le projet de trottoir (2 m) + piste cyclable (3 m) + variable (3 m) semble irréalisable.</p> <p>Va-t-on devoir rogner le talus ou déplacer l'actuelle RD 36 réservée au TCSP ?</p> <p>d) La rue de Palaiseau qui devrait être ouverte n'est pas adaptée au trafic à venir.</p> <p>e) Demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecran antibruit en dur, puis végétalisé pour être plus efficace. - Bus 9106 et arrêt sur RD 36 nécessité de créer un arrêt de bus - Revêtement de la RD 36 devra atténuer les bruits de roulements des véhicules. - Circulation sur la RD 36 côté bourg vitesse limitée à 70 km/h 	5	<p>Les cheminement agricoles les plus longs emprunteront les voies de circulation (la RD36 notamment) et accéderont aux parcelles par les voies spécifiquement réalisées.</p> <p>a) Le projet présenté à l'enquête n'a pas d'incidence prévisible sur les volumes de trafic supportés par la rue de la Martinière, toutefois, la desserte de la commune de Saclay pourrait être examinée globalement lors de la poursuite des études.</p> <p>b) Aucune suppression d'accès n'est prévue.</p> <p>c) idem « b) 11 »</p> <p>d) la desserte de la commune de Saclay pourrait être examinée globalement lors de la poursuite des études.</p> <p>- e) Prévus.</p>	<p>5</p> <p>8</p> <p>3</p>	<p>5</p> <p>2</p> <p>1</p>	<p>Sur le doublement de la voie. Voir commentaires de la commission sur le thème 2.</p> <p>Voit commentaires de la commission sur les</p>
19	M. Fardouet Claude Allée des Bouleaux Saclay	<p>a) Conserver le maximum d'espaces agricoles et verts du plateau de Saclay avec des améliorations pour la circulation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - conserver le CD 36 de 2 fois 1 voie, comme aujourd'hui - ajouter, en parallèle un site propre de 2 fois 1 voie pour les transports en commun - une voie pour la circulation dite douce pour les vélos (Pas à cet endroit, car elle existe pour les piétons près des rigoles 	5	<p>Le cheminement agricole les plus longs emprunteront les voies de circulation (la RD36 notamment) et accéderont aux parcelles par les voies spécifiquement réalisées.</p>	<p>5</p>	<p>2</p> <p>1</p>	<p>Sur le doublement de la voie. Voir commentaires de la commission sur le thème 2.</p> <p>Voit commentaires de la commission sur les</p>

Thèmes correspondants.	Réponse en annexe : paragraphe G	2	8	2
et serait à compléter)				
<p>b) Rejet de la 2 fois 2 voies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour économiser les terres agricoles; - éviter d'avoir « un énorme aspirateur de circulation » <p>Mais en cas d'imposition de la RD36 à 2 fois 2 voies</p> <ul style="list-style-type: none"> - choisir impérativement la solution enterrée. - l'actuel CD36 servirait de TCSP, <p>c) Les « points noirs » de circulation n'existent que 1/2 heure à 3/4 heure le matin et le soir. Le reste du temps aucune difficulté de circulation.</p> <p>Alors :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des parties en tunnel souterrain 2 fois 1 voie, en plus des grands ronds-points giratoires actuels en surface, suffiraient. - l'accès entrées-sorties du CFA se ferait par le terrain bordé par la N306 et l'actuel CD36 (servant de zone tampon » et la porte nord serait condamnée. <p>d) En cas de solution enterrée RD36 2 fois 2 voies, 1 ou 2 entrées-sorties ponctuelle en surface seraient réalisées entre la Croix de Palaiseau et St Quentin, pour minimiser les emprises en terre agricole.</p> <p>e) Pour le rond-point giratoire du Christ de Saclay, comme prévu sur le projet, l'actuel rond-point conviendrait dans les 2 cas CD et RD36.</p>	<p>Le coût d'une déviation de la RD36 est très important, et n'est pas cohérent avec le parti d'aménagement. Une telle disposition serait de nature à favoriser les vitesses de circulation.</p>	<p>La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.</p>		

7.3.2 Registre POS

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	Mme Catherine Chemin Gravelles Saclay	<p>e) Le tracé du RD 36 coupe en son milieu les parcelles N18 et N19 au lieu dit le « Foinier brûlé » qui nous appartienne. Une location sur ces parcelles, source de revenus, existe depuis octobre 1970. - Pourquoi écart de la RD 36 à cet endroit ?</p>		<p>Le décalage localisé de la R.D. 36 s'impose dans le cadre de l'aménagement en place urbaine du carrefour du Christ de Saclay.</p>	<p>La commission comprend les préoccupations de Mme Malaret. Elle considère que cette question relève des procédures d'expropriation et d'indemnisation qui pourraient intervenir si l'utilité publique du projet était acceptée</p>

2	M. Malaret Jean Marc Chemin Gravelles Saclay	b) Demande d'être consultée et de revoir le tracé, à l'initial. Bruit et pollution supplémentaire alors qu'existe du passage, sans protection sonore, entre le Christ de Saclay et le bourg. Le projet ne résoudra pas les problèmes de circulation et sera générateur de nuisances. a) circulation accrue vers la RN 118 dont le trafic a été multiplié par 20 en 25 ans. b) grands week-end départs et retours, traversée de la commune les gens pressés. c) Qu'est devenu le projet au nord préférable et dont les emprises ne sont toujours pas levées ? d) Quelles mesures sont prises pour que Saclay soit préservé et ne subissent pas les effets observés à Bièvres et Orsay ?	3 2	a) La mise en place de protections phoniques en rive de la R.N. 118 est du ressort de l'Etat, et n'est pas en rapport avec le projet présenté. b) L'aménagement de la RD36 devrait limiter la recherche d'itinéraires alternatifs par des usagers en transit. c) Le tracé de l'A. 126 doit être abandonné dans le SDRIF. d) Des aménagements de voirie communale restent possibles afin de rendre leur utilisation plus contraignante. Le cas échéant, ces aménagements relèvent de la compétence communale.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.
---	--	---	------------	---	--

7.4 Commune de Vauhallan

7.4.1 Registre DUP

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	Communauté de Saint Louis du Temple	La communauté souhaite conserver un accès à partir de la RD36 en direction du hameau de Limon	5	L'accès à la R.D. 36 du chemin du Limon sera conservé.	Voir thème 5
2	Habitants d'Igny (signatures illisibles)	Le chemin rural n° 20 qui traverse les bois dit de la Normandie ne doit pas être accessible à partir de la RD36, pour éviter la circulation sur des voies communales étroites <i>A vérifier : s'agit-il du CR20 ou du CR26 ? (voir 4d et 5f ci-</i>	5	Le C.G. 91 a confirmé au Maire que le C.R. 26 ne sera pas accessible à la circulation routière.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.

		déroulé				
3	signatures illisibles	a) le site internet est inutilisable b) les habitants des communes du CAPS n'ont pas tous été conviés à l'enquête			L'affichage réglementaire a été fait. Chacun pouvait venir s'exprimer.	L'affichage réglementaire a été fait, attesté par les maires et préfets, et vérifié par huissier. L'affichage n'était requis que dans les seules communes concernées par le projet
4	Association "Vivre à Vauhallan" (VIVA)	a) VIVA partage l'avis exprimé plus loin par l'UASPS b) ne pas raccorder le CR 26 (chemin des grands Prés) à la RD36 c) le CR28 qui relie Saclay à Orsay devrait bénéficier d'un ouvrage de franchissement adapté et non d'un franchissement sécurisé d) même remarque pour le CR26 e) l'enquête a un caractère prématuré	5 5 5	Idem réponse « a » n° 2. c) La poursuite des études devrait faire émerger la solution la plus adaptée.	Voir thème 5.	
5	Association des associations de sauvegarde du plateau de Saclay" (UASPS) Note de 7 pages avec annexes (n° 6 à 9 ci-dessous)	a) l'enquête a un caractère prématuré b) il n'y a pas eu de concertation ou de réunion publique c) la publication a été insuffisante (affichage réduit - absence d'affichage dans certaines communes - pas de communication sur l'existence d'un site internet) d) l'UASPS est opposée à la création d'un axe est-ouest sur le plateau de Saclay pour les raisons suivantes : e) déstructuration des exploitations agricoles incompatible avec la préservation d'un minimum de 2 300 ha inscrit au SDRIF et le projet du Grand Paris f) abandonner le concept d'axe structurant (suite à	8	a) La concertation engagée avec l'O.I.N. devra être poursuivie, néanmoins, il n'était pas possible d'attendre avant d'engager la présente enquête que le projet piloté par l'Etat ne soit arrêté. b) Le tracé étant situé hors agglomération la concertation au sens du code de l'urbanisme ne s'impose pas. Cependant, de nombreuses réunions ont eu lieu avec les partenaires locaux et les associations (voir liste annexée). c) L'affichage a été réglementaire. e) Le choix de tracé a été validé par les responsables de structures agricoles (SAFER et chambre d'agriculture) ainsi que par les agriculteurs locaux. Le projet prélèvera 40 ha de terres agricoles. f) Le parti d'aménagement retenu ne confèrera	La commission d'enquête regrette, mais confirme que la concertation préalable n'était pas requise par les textes. L'affichage réglementaire a été fait, attesté par les maires et préfets, et vérifié par huissier. Le tracé résulte d'un choix fait après de nombreuses études. Il a été validé par la CAPS et de nombreux élus. Par ailleurs, il n'appartient pas à la commission de se prononcer sur un projet qui a été décidé dans le cadre du Plan Directeur de la Voirie Départementale Les raisons du choix figurent dans le dossier. Voir aussi les thèmes correspondants à cette annotation.	

		<p>l'abandon de l'A126)</p> <p>g) priorité à l'amélioration de l'existant (implantation de SPTC ponctuels – priorité aux bus aux feux – passages souterrains aux points noirs)</p> <p>h) tracé entre les extrémités du plateau inadéquat : il serait préférable de rabattre les usagers vers les gares existantes</p> <p>i) l'aménagement du rond-point du Christ de Saclay en entrée de ville est incongru</p> <p>1,8</p> <p>j) ne pas raccorder le CR 26 (chemin des grands Prés) à la RD36</p> <p>1</p> <p>k) s'il est retenu en définitive, le projet doit créer un très bon niveau de service (temps de parcours réduits, arrêts choisis avec soin)</p> <p>4</p> <p>l) il n'y a pas d'obligation à ce que la piste cyclable longe le TCSP</p> <p>1</p> <p>m) recommandations de l'UASPS pour la préservation des circulations douces</p> <p>4</p> <p>n) recommandations de l'UASPS pour la préservation des étangs et rigoles du plateau</p> <p>3</p> <p>o) l'aménagement routier sera une atteinte majeure au site rural - Il devra être l'occasion de masquer les installations existantes qui dénaturent le paysage - le clos-masure constituera un obstacle visuel important</p> <p>7</p> <p>p) assainissement : le débit de fuite doit être limité à 0,7 l/s/ha (et non 1,2) – requalification complète des rigoles avant tout aménagement du plateau</p> <p>4</p> <p>3</p>	<p>pas à la RD36 une morphologie de voie autoroutière : l'aménagement des carrefours (giratoires ou à feux tricolores) aura pour conséquence de réguler le flux des véhicules ainsi que les vitesses de circulation.</p> <p>g) Le projet doit prendre en compte les perspectives d'évolution du secteur.</p> <p>h) Les études de trafic montrent que ce parti d'aménagement ne permettrait pas de structurer le plateau.</p> <p>i) L'aménagement proposé avait été validé par les représentants de l'O.I.N. Le cas échéant, de nouvelles pistes de solution pourront être examinées lors de la poursuite des études.</p> <p>j) Idem réponse au n°2.</p> <p>k) L'aménagement prévu sera conçu pour accueillir un B.H.N.S.</p> <p>L et m) Réponse en annexe : paragraphe A.</p> <p>n) Réponse en annexe : paragraphe D.</p> <p>o) L'accompagnement paysagé du projet vise notamment à sauvegarder l'identité du paysage du plateau agricole en préservant les larges ouvertures visuelles. Dans cet esprit, des plantations denses peuvent être envisagées dans la poursuite des études pour masquer certains éléments qui ne seraient pas en cohérence avec la vocation du lieu.</p> <p>p) Réponse en annexe : paragraphe D.</p> <p>q) La vitesse sera limitée sur une grande partie</p>	<p>g) le coût de l'amélioration de l'existant par des ouvrages ponctuels successifs ne serait pas très inférieur à celui du projet.</p>
--	--	---	---	---

6	UASPS	<p>q) l'étude d'impact concernant les nuisances sonores est irréaliste et doit être reprise avec une vitesse minimale du trafic de 90 km/h (et non 50 km/h)</p> <p>r) risques nucléaires : le CEA fait l'objet d'une zone non aedificandi, alors qu'il est prévu la réalisation d'immeubles autour de la place du Christ de Saclay - la commission locale d'information du CEA n'a pas été saisie</p>	7	<p>du tracé à 70 km/h, toutefois la modélisation acoustique du projet a été établie sur la base d'une limitation à 90 km/h.</p> <p>r) le projet a reçu l'aval de l'A.S.N. et du C.E.A. Les immeubles ne font pas partie du projet d'aménagement de la RD36.</p>	r) voir 10 ci-dessous
7	UASPS	Présentation d'Ile-de-France Environnement (IDFE) (4 pages)		Information.	Ne concerne pas directement l'enquête
8	UASPS	Photographie de l'affiche apposée au carrefour RD36 - RD128		Information.	Ne concerne pas directement l'enquête
9	UASPS	Motion d'Ile-de-France Environnement sur l'OUJN Saclay et le projet de cluster scientifique et technologique (2 pages)	1	Information.	Voir thème 1
10	<p>Mme Delattre Renée Institut Français des Formateurs Risques Majeurs et Protection de l'Environnement (IFFO-RME)</p>	<p>Schéma de principe des circulations douces (itinéraire sud)</p> <p>Lettre adressée à M. le Président (sans autre précision)</p> <p>a) Suite à la réunion plénière de la CLI du 1^{er} juillet 2010 : pourquoi n'a-t-elle pas été saisie du dossier d'enquête ?</p> <p>b) Une zone non aedificandi est applicable autour du CEA : comment peut-on envisager la requalification du Christ de Saclay avec des immeubles à faible hauteur</p> <p>c) l'étude d'admissibilité au regard de la législation d'un accident de matières dangereuses sur la RD36 a été conduite sur la base de comptage de circulation de 2005 sans tenir compte de l'augmentation de trafic annoncée avec un coefficient de 1,4</p>	<p>7</p> <p>2</p>	<p>a) Le projet est un projet d'infrastructure routière qui ne relève pas du domaine de la C.L.I. Mais le Département a tout de même expliqué à la C.L.I. que le dossier avait été mis au point avec l'A.S.N. et qu'il a été tenu compte de son avis et de ses demandes. La C.L.I. s'est satisfaite de cette démarche.</p> <p>b) Les immeubles ne font pas partie du projet d'aménagement de la RD36.</p> <p>c) Le projet a reçu l'aval de l'A.S.N.</p>	<p>La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.</p> <p>La commission estime cependant que si les immeubles ne font pas partie du projet, et en l'absence d'étude d'urbanisme, il est prématuré d'en parler.</p> <p>Mais telle qu'elle est conçue, la place a-t-elle un intérêt sans les immeubles ?</p>
11	Devèze F.	<p>a) remise des remarques de la Chambre d'Agriculture</p> <p>b) vérifier que les secteurs concernés par les drainages ne sont pas plantés, car cela pourrait détériorer les drainages.</p> <p>c) vérifier la préservation des accès d'Arvalys et des silos de la coopérative et faciliter l'accès aux parcelles d'Arvalys</p>	<p>4</p> <p>5</p>	<p>b) Un recensement exhaustif des drainages existants reste à faire en vue de préciser le projet de rétablissement. Les éventuels cas d'incompatibilité de ce projet de rétablissement avec les aménagements paysagés seront arbitrés en faveur des drainages agricoles.</p> <p>c) Voir réponse à Arvalys.</p>	<p>La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage. Voir aussi les thèmes 4 et 5.</p>

12	M. Rollin Frédéric, pour l'association d'entreprises DELTAS	Favorable au projet Un courrier a été adressé au président de la commission via la préfecture de l'Essonne)			
13	Mme Chemin Agence des Espaces Verts de la Région I de F	a) lettre de remarques remises au commissaire enquêteur b) attention aux problématiques de circulation et fonctionnement des exploitations agricoles sur l'ensemble de l'itinéraire		Toutes les dessertes agricoles sont rétablies et les accès aux parcelles assurés.	Voir thème 5.
14	Mme Delattre Renée Institut Français des Formateurs Risques Majeurs et Protection de l'Environnement (IFFO-RME)	Lettre adressée à Monsieur le Président de la commission d'enquête : identique à 10 ci-dessus Joints à cette lettre : - dépliant d'information sur l'IFFO-RME - dépliant d'information sur la CLI (commission locale d'information des installations nucléaires du Plateau de Saclay)		Voir réponse au n° 10.	
15	Me Delattre Renée Présidente du Syndicat d'Initiative de Vauhallan	Le syndicat d'initiative est inquiet de ce que les chemins ruraux ne soient pas mis en valeur comme itinéraires de circulation douce conduisant aux gares d'Igny et de Lozère Sont concernés le CR28 et le CR26 (qui fait partie du GR de pays de la ceinture verte d'Ile-de-France) : le syndicat d'initiative demande que la continuité de ces chemins soit inscrite sur les plans et que le franchissement de la RD36 se fasse en toute sécurité Joints à cette note : - dépliant : Vauhallan village en Hurepoix - fiche touristique : à la découverte du plateau - fiche touristique : Vauhallan et alentours - dépliant : Vauhallan sentiers et chemins - photocopie : page 37 du topoguide le ceinture verte d'Ile-de-France	1	Voir réponses précédentes sur ces points.	

7.4.2 Registre POS

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	Les riverains des Sablons	<p>a) rectifier l'erreur de la désignation de la zone UH <i>Ne concerne pas directement l'enquête</i></p> <p>b) veiller à ce que l'aménagement n'entraîne pas d'augmentation de la circulation sur le chemin de Limon et sur le chemin du Trou rouge</p>		Remarque enregistrée n'appelle pas de réponse.	La commission note.
2	Mme Christine Vinçon Sté Kraft Foods	<p>Un centre de recherche Kraft Food va être installé à Saclay – rue Ratel ; effectif : 120 personnes dont la moitié viendrait par les transports en commun. La société est favorable au projet et formule les observations suivantes :</p> <p>a) sécurité des piétons à la sortie des bus et autour des arrêts de bus</p> <p>b) possibilité de traverser facilement le carrefour à pied</p> <p>c) éclairage des voies piétonnes</p> <p>d) proximité des arrêts de bus au Christ de Saclay dans le sens est ouest et dans le sens ouest est</p> <p>e) facilité d'accès au site de la société (chemin piéton, éclairage, protections)</p>	5 1 1 8 1	Concerner principalement la commune ou la C.A.P.S.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage sur cette annotation qui ne concerne pas les enquêtes publiques conjointes.
3	Mme présidente GRAAL, présidente FUASPS Méry du vice-de	<p>a) absence de concertation, alors qu'il s'agit d'un projet ancien ; il y a eu une réunion publique dont elle n'a pas été informée</p> <p>b) le projet ne paraît pas prioritaire (les Ulis et Courtaboeuf ne sont pas desservis par un TCSP) ; il est trop important (2 parcours nord et sud, 4 votes à l'ouest de Saclay</p>		Une consultation a été faite tout au long de l'avancement des études et notamment avec l'U.A.S.P.S.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.

7.1 Commune de Palaiseau

7.1.1 Registre DUP

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	Anonyme	Observation inexploitable			
2	M. Moncorgé Gérard	<p>a) le raccordement des circulations douces au carrefour de la Croix de Villebois semblent se faire directement sur le giratoire ; ne pourrait on pas les raccorder également aux pistes existantes qui aboutissent à la rue des Marnières à une dizaine de mètres au nord du giratoire</p> <p>b) à l'entrée de la RD128 le projet entraînera la présence de deux giratoires et un feu tricolore sur une courte distance, ce qui pourrait être à l'origine de bouchons remontant sur la RD36 ; il serait préférable de déplacer l'accès de Danone vers le sud de sa parcelle</p> <p>c) il serait souhaitable de créer, dès l'origine, des parkings de rabattement, par exemple au voisinage de la nouvelle place de Saclay</p>	5	<p>a) Il est bien prévu le raccordement des circulations douces aux pistes existantes.</p> <p>b) Suggestion pertinente, cette disposition sera étudiée.</p> <p>c) Cette suggestion est notée et sera étudiée.</p>	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage. Voir aussi thème 1.
3	Anonyme	<p>a) la partie actuelle du SPTC qui traverse Polytechnique sera-t-elle supprimée ?</p> <p>b) il est nécessaire de créer des parkings et des aménagements sécurisés pour vélos</p>	8	<p>a) Non.</p> <p>b) Cette suggestion est notée et sera étudiée.</p>	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.
4	Mme Méry présidente du GRAAL	Voir document remis par l'UASPS (voir ci-dessus registre de Vauhallan)			
5	Mme Fromentin-Denozière Béatrice	<p>a) concernant le TCSP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - entre le Christ de Saclay et Polytechnique le tracé par la RD128 a moins d'emprise sur l'environnement que par la RD36 - les trottoirs pour piétons ne sont pas envisagés - la jonction avec Polytechnique n'est pas indiquée - les stations ne sont pas indiquées 	8	Pas d'arrêt avant Saclay la Martinière (figure 91.06 directe)	La commission note les avis et

	<p>b) concernant les circulations douces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas d'aménagement pour piétons entre RD338 et RD361 et entre RD 60 et Polytechnique - la piste cyclable de 3m est trop étroites (croisement entre véhicule agricole et cycliste) - le passage des carrefours par les cyclistes n'est pas expliqué et devrait être détaillé à chaque carrefour par un plan <p><i>voir aussi note de l'ATPS ci-dessous</i></p>	1	<p>- Le projet ne prévoit pas de cheminements piétons en dehors des zones urbanisées.</p> <p>- Les pistes cyclables seules ont 3 m de largeur. Les pistes cyclables multifonctionnelles sont prévues avec une largeur de 4 m. Le cas échéant, la largeur pourrait être examinée en liaison avec le monde agricole lors de la poursuite des études.</p>	<p>commentaires du maître d'ouvrage.</p> <p>les engins agricoles sont encombrants mais peu fréquents ; la cohabitation avec des cyclistes ne devrait pas poser de problèmes ; la commission estime qu'il ne faut pas élargir exagérément les voies additionnelles, pour limiter les coûts et les consommations de terrain.</p>
<p>6</p> <p>Association pour l'amélioration des transports sur le Plateau de Saclay (ATPS)</p>	<p>a) remarques générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - orientation autoroutière du projet à l'ouest du Christ - l'énorme échangeur du Christ et la place de 3 hectares sont problématiques - scepticisme sur l'orientation multimodale du pôle de Saclay : les ruptures de charge si près des RER B et C sont elles justifiées ? <p>b) TCSP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'ATPS est favorable au tracé par la RD128 plutôt que par la RD36, tant que l'urbanisation n'est pas prévue le long de cet axe - la jonction avec le projet TCSP Christ de Saclay Polytechnique n'est pas détaillée <p>c) circulation des vélos :</p> <ul style="list-style-type: none"> - on ne voit pas apparaître de d'aménagements piétons entre RD338 et RD361 et entre RD 60 et Polytechnique ; l'ATPS préférerait une séparation physique entre une vraie piste cyclable et un trottoir pour piétons - entre RD60 et Polytechnique le partage de la voie agricole avec les cycliste est problématique (croisement difficile, dépôt de boue par les tracteurs) - il est nécessaire d'envisager des parkings à vélos sécurisés le long du TCSP - le passage des carrefours par les pistes cyclables doit être détaillé (le dispositif existant entre la gare de Massy et Polytechnique est inutilisable) <p>d) circulations piétonnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des trottoirs pour piétons doivent être prévus entre RD338 et RD361 et entre RD 60 et Polytechnique 	6	<p>La géométrie du tracé a été optimisée pour une vitesse limitée à 70 Km/h (Conception 90 Km/h). Il ne s'agit pas d'une conception autoroutière.</p> <p>b) Le projet de T.C.S.P. latéral à la R.D. 36 a une vocation de haut niveau de service, ce qui ne pourrait pas être le cas pour un tracé qui emprunterait la R.D. 128.</p> <p>L'étude de ce TCSP relève de la compétence du STIF et est actuellement en cours.</p> <p>Même réponse que « 5 ».</p>	<p>La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.</p>

Enquêtes publiques conjointes relatives préalables à la déclaration d'Utilité Publique du projet de requalification de la RD 36 et à la mise en compatibilité des POS et PLU des communes concernées. E10000044/78

7	ATPS	Même document que ci-dessus avec signature Loïc Bertrand			

7.1.2 Registre POS

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maître d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	M. Moncorgé Géraud	Présence de 2 ronds points et d'un feu sur une courte distance à l'entrée de la RD128, avec création d'un bouchon, aux heures de pointe. Un seul giratoire suffirait pour distribuer toute la voirie et l'accès à Danone (ditto 2c ci-dessus).	5	a) Suggestion pertinente, cette disposition sera étudiée.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.
2	Anonyme	a) l'ordonnement des travaux va à l'encontre des transports publics : le TCSP Massy Saint-Quentin longera les 4 futures voies... b) ne retrouve pas le tracé du TCSP passant par St Aubin... <i>ces observations sont peu claires</i>	8 8	Il est nécessaire de trouver une alternative à la RD36 avant que la création du TCSP (transport en commun en site propre)	Voir thème 8
3	Mme présidente GRAAL	Le GRAAL est une des associations constituant l'UASPS et a participé à la rédaction du document remis par cette organisation (voir ci-dessus registre de Vauhallan)		Information	

7.1 Préfecture de l'Essonne

7.1.1 Registre DUP

Aucune annotation

7.1.2 Registre POS

Aucune annotation

7.2 Préfecture des Yvelines

7.2.1 Registre DUP

Aucune annotation

7.2.2 Registre POS

Aucune annotation

7.3 Lettres et dossiers

Numéro	Signataire	résumé de l'observation	n° du Thème (s'il y a lieu)	Avis et commentaire technique du maire d'ouvrage	Avis de la commission d'enquête
1	M. Chavernoz, maire honoraire de Saclay	a) le fonctionnement de la place du Christ, b) repousser de 10 m vers Palaiseau le giratoire RD 36 / CD 60, c) complexité des croisements des divers modes de	6 5 5	a) L'actuel Christ de Saclay sera transformé en place urbaine, la circulation sera gérée par des feux tricolores. b) Quelle est la justification de cette demande ? c) L'itinéraire TCSP sera dissocié de la RD36 pour limiter	Voir thèmes 5 et 6

	<p>transport au niveau de la place du Christ (un pont),</p> <p>d) ne pas rouvrir la rue de Palaiseau pour éviter des embouteillages,</p> <p>e) Le raccordement du chemin vicinal qui va à la ferme Orsini,</p> <p>f) L'évacuation des eaux de ruissellement ne peut se faire par les canalisations de la commune qui ne peuvent assurer le débit nécessaire,</p> <p>g) Plusieurs pièces jointes : cr de la réunion du 30/11/2005, cr des remarques et suggestions de M. Chavernoiz du 26/09/2005.</p>	<p>5</p> <p>4</p>	<p>les interférences entre ces 2 modes de déplacements.</p> <p>d) la desserte de la commune de Sacy pour être examinée globalement lors de la poursuite des études.</p> <p>e) La ferme d'Orsigny sera raccordée (vu le 9/07/2010).</p> <p>f) Réponse en annexe : paragraphe D</p>
<p>2</p> <p>Association Deltas SQY</p>	<p>a) Soutien au projet, nécessaire au bon fonctionnement des entreprises membres de l'association.</p>	<p>3</p>	<p>Information</p>
<p>3</p> <p>Les habitants de la route de Versailles</p>	<p>a) Les nuisances sonores,</p> <p>b) Des contrôles de vitesse (70 km/h), et des feux rouges des bus,</p> <p>c) La prise en compte de la protection visuelle dans la construction des murs anti bruits.</p>	<p>3</p>	<p>a) Réponse en annexe : paragraphe H</p> <p>b) la densité de giratoires et de carrefours plans devrait être de nature à réguler les vitesses, en cohérence avec les limitations mises en place. En cas de besoin, les forces de l'ordre pourraient être sollicitées.</p> <p>c) L'accompagnement paysagé du projet intègre les protections acoustiques.</p> <p>Voir thème 3</p>
<p>4</p> <p>RTE</p>	<p>a) Etat des ouvrages de RTE présent sur le territoire des</p>	<p>a)</p>	<p>a) <input type="checkbox"/></p> <p>Au delà des réunions qui ont pu avoir lieu avec le Conseil Général, les commissaires</p>

	<p>communes et en particulier sur les zones concernées par le projet (en gras les lignes situées dans l'aire d'étude),</p> <p>b) Reporter ces servitudes d'utilité publique dans les annexes de recommandations jointes en annexe des PLU des communes traversées,</p> <p>c) Indiquer dans les PLU « l'autorisation de construire des ouvrages HT et THH afin de pouvoir réaliser les travaux de maintenance et/ou de modification des lignes électriques,</p> <p>d) Prendre en compte dans le projet nos ouvrages et faire modifier en conséquence, les aménagements, notamment, des bassins de rétention et l'entrée du poste Saint Aubin pour les manœuvres des convois exceptionnels,</p> <p>e) 5 plans et recommandations en annexe.</p>		<p>b) Ces remarques concernent les P.L.U. des communes et non la mise en compatibilité nécessaire à la réalisation du projet.</p> <p> Seuls ont été reportés les emplacements réservés nécessaires au projet.</p> <p>d) Les ouvrages existants seront pris en compte lors de la poursuite des études. Le cas échéant, des études de déplacements d'ouvrages seront commandées à RTE.</p>	<p>enquêteurs s'étonnent que RTE n'ait, semble-t-il, pas été consulté au titre des personnes publiques associées</p> <p>Les dossiers fournis par le Conseil Général (annexe xxx) précisent les concertations qui ont eu lieu avec le CEA et EDF.</p>
<p>5</p> <p>CAPS (Conseil Economique et Social de la communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay)</p>	<p>a) Le CAPS s'inquiète du fonctionnement du rond point du Christ de Saclay et suggère un passage souterrain Est/Ouest,</p> <p>b) Régler aussi le fonctionnement du carrefour de Saint Aubin avec priorité aux flux principaux selon l'heure de la journée.</p>	<p>6</p> <p>5</p>	<p>L'O.I.N. veut faire de ce carrefour l'entrée de Saclay et une porte de l'O.I.N. Un carrefour dénivelé serait trop autoroutier et contraire aux fonctions recherchées.</p>	<p>Au delà des réunions qui ont pu avoir lieu avec le Conseil Général, les commissaires enquêteurs s'étonnent que le CAPS n'ait, semble-t-il, pas été consulté au titre des personnes publiques associées.</p> <p>Les dossiers fournis par le Conseil Général (annexe 7) précisent les concertations qui ont eu lieu avec la CAPS qui a délibéré et adopté le projet le 26 mars 2009.</p>

6	CEA	<p>Les points suivants sont importants pour le CEA :</p> <p>a) Tracé : le CEA préférerait un tracé au Nord du poste EDF et soit particulièrement soigné en ce qui concerne les protections contre le bruit,</p> <p>b) Sécurité : le traitement du rond point de Saclay doit prendre en compte les contraintes d'urbanisation liées à la présence de plusieurs installations nucléaires de base à proximité,</p> <p>c) Fonctionnement, lisibilité, aménagements : un passage souterrain Est/Ouest semble mieux adapté afin de fluidifier la circulation sur le rond point de Saclay.</p>	7	<p>7</p> <p>6</p> <p>6</p>	<p>a) Le choix du tracé a été fait pour limiter les atteintes aux parcelles agricoles, la demande du CEA est contraire à cet objectif.</p> <p>b) Les immeubles projetés en phase 2 de l'aménagement en place urbaine de Christ de Saclay ne font pas partie du projet d'aménagement de la RD36.</p> <p>c) Voir réponse à n° 5.</p>	<p><i>Au delà des réunions qui ont pu avoir lieu avec le Conseil Général, les commissaires enquêteurs s'estiment que le CEA n'a, semble-t-il, pas été consulté au titre des personnes publiques associées.</i></p> <p>Les dossiers fournis par le Conseil Général (annexe 7) précisent les concertations qui ont eu lieu avec le CEA et EDF.</p>
7	Mairie de Saclay, Monsieur le maire	<p>a) L'aménagement urbain de la place du Christ doit être beaucoup mieux défini, en particulier en termes d'emprises au sol, d'intégration du projet dans l'environnement, de circulation des piétons et des cyclistes et des accès au TCSP,</p> <p>b) La préservation du système des drains entre autre durant les travaux.</p>	6,8	<p>4</p>	<p>a) L'aménagement proposé en remplacement du Christ de Saclay actuel avait été validé par les représentants de l'O.I.N. Les nouveaux intervenants seront consultés lors de la poursuite des études en vue d'optimiser la prise en compte des l'ensemble des modes de déplacement.</p> <p>b) Les drains agricoles seront rétablis pendant et après travaux.</p>	<p>La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.</p>
8	Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité (ARDIES)	<p>L'ARDIES exprime sa satisfaction de voir ce projet soumis à enquête publique, tout en faisant des remarques.</p> <p>a) Nécessité de ne pas abandonner le projet A 126,</p> <p>b) Préciser tous les</p>		<p>L'abandon du projet A. 126 est indépendant du dossier.</p>	<p>La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.</p>	

9	EARL Laureau, Monsieur Laureau	<p>échanges avec les réseaux existants afin de garantir la fluidité des trafics.</p> <p>a) La largeur de la voie agricole entre la rue de la Marinière et la Croix de Villebois est insuffisante pour que 2 tracteurs de 2,5m puissent se croiser,</p> <p>b) maintenir le passage qui longe le BVN 10 qui ne permet d'accéder à la pièce que je cultive,</p> <p>c) la protection des drains datant de 1884 qui traversent la RD 36 en plusieurs endroits,</p> <p>d) maintenir l'accès à la ferme Orsini et aménagé.</p>	5 4 5	<p>Les voies de desserte agricoles seront adaptées en gabarit et en structure aux engins qui les utiliseront.</p> <p>- Toutes les parcelles agricoles seront desservies.</p> <p>- Les drains seront protégés et rétablis.</p> <p>- L'accès à la ferme d'Orsigny sera assuré (1^{er}/07/2010).</p>	Voir thèmes 4 et 5
10	Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Ile de France, Monsieur Hillairet, président	<p>a) rétablir l'accès à la ferme Orsini en créant une voie accessible à partir de la RD 446 d'au moins 5m de large,</p> <p>b) préserver les drains en poterie ancienne après en avoir relevé les plans.</p>	5 4	<p>Oui, voir réunion du 1^{er}/07/2010</p> <p>Les drains seront préservés autant que faire se peut. Le cas échéant, ces drains seront remplacés. Les projets de rétablissements seront conduits en liaison avec le monde agricole (exploitants et chambre d'agriculture).</p>	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage. Voir aussi thème 4
11	Ile de France, Agence des espaces Verts, Monsieur Dubreuil, directeur général	<p>a) la nécessité de maintenir et/ou de créer les infrastructures nécessaires au maintien des activités agricoles du plateau, par la création de traversées et /ou d'axes secondaires adaptés.</p>	5	Toutes les parcelles agricoles seront desservies.	Voir thème 5
12	Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS), Monsieur Champetier, président	<p>Voir le registre de Vauhallan annotation n° 5</p>		Réponse déjà apportée.	

13	Ile de France Environnement (DFE), Monsieur Riottot, président	a) Enquête prématurée, b) Approbation de la position de l'UASPS.		Réponse déjà apportée.	
14	Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Essonne, Monsieur Huot	a) Avis très favorable, b) Créer un ouvrage d'art pour favoriser les circulations pour améliorer les circulations place du Christ.	6	Une dénivellation de certains couant de circulation ne serait pas cohérente avec le parti général d'aménagement, ni avec le budget dévolu à l'opération.	<i>Au delà des réunions qui ont pu avoir lieu avec le Conseil Général, les commissaires enquêteurs s'étonnent que la chambre de commerce et d'industrie n'ait, semble-t-il, pas été consulté au titre des personnes publiques associées</i>
15 & 16	Monsieur Corbeaux, pour le président et par délégation, le directeur général des services, Monsieur Knusmann	2 documents identiques sans origine identifiable, datés du 2 juillet, (sans doute des e mails) adressées à Mine Desbruns, marquées 'pour remise immédiate'. Le texte, adressé à Monsieur le commissaire enquêteur, mentionne l'arrivée d'un courrier SP/LCo D201004230.			
17	Paris Saclay	Le projet s'inscrit pleinement dans la perspective du projet de cluster Paris Saclay. Il serait nécessaire qu'une concertation puisse avoir lieu avec le conseil général afin de permettre une bonne insertion paysagère, urbaine et environnementale.		Le C.G. 91 s'est engagé à satisfaire cette demande.	La commission note les avis et commentaires du maître d'ouvrage.
18	Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, Madame Le Lagadec, directrice	Copie d'un courrier adressé à Monsieur Pannetier, maire de Châteaufort, datée du juillet, donc hors délais. Ce document est dès lors mentionné pour mémoire. Ce document conclue que le projet contient des éléments qui ne semblent pas favorables à la protection des patrimoines paysagers, agricoles et bâtis, et qui ne correspondent plus au devenir des prairies de la ferme de la Grange.			
19 & 20	Syndicat des Eaux d'Ile de	Le projet n'appelle pas de	3		Quoique ces courriers soient

21	France, Monsieur Santini, président	<p>remarques particulières, cependant le Syndicat rappelle que toute urbanisation nouvelle peut entraîner la nécessité d'adapter le réseau. Le syndicat rappelle que dans certaines conditions, il existe des possibilités de participations financières définies par le code de l'Urbanisme (L. 332-11 & 12).</p>		<p><i>datés du 2 juillet 2010, le cachet de la poste indique la date du 6 juillet. Donc hors délais. Par ailleurs l'adresse figurant sur l'une des enveloppes est celle de Monsieur le député-maire et non le commissaire enquêteur.</i></p>
	Monsieur le maire de Villiers-le-Bâcle	<p>Ce courrier donne des indications précises sur la pétition jointe au registre d'enquête, d'où il ressort que sa validité dans le cadre de l'enquête actuelle est semble t il complètement nulle. L'association "Envergne" à l'origine de cette pétition datant de 2005, a été dissoute.</p>		<p><i>Datée du 5 juillet, cette lettre est hors délais.</i></p>

11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32

8 Les thèmes relatifs à l'enquête en vue de la DUP du projet

8.1 Préambule

La commission d'enquête, au vu des annotations inscrites dans les registres, a considéré, comme la loi l'y autorise, qu'elles pouvaient se regrouper en 8 thèmes, et a proposé ces thèmes au maître d'ouvrage dans son PV de fin d'enquête, en souhaitant que celui-ci puisse donner son avis et ses commentaires techniques sur chacun d'eux.

Sans préjuger de leur importance respective, ces thèmes sont :

- 1) Les circulations douces,
- 2) Le gabarit retenu pour la RD 36 entre Saint Quentin en Yvelines et Saclay, et le trafic envisagé,
- 3) Les protections sonores,
- 4) L'évacuation des eaux pluviales,
- 5) Les accès,
- 6) Le rond point de Saclay,
- 7) Le CEA,
- 8) Le TCSP.

Le Conseil Général a préféré inclure dans son mémorandum en réponse 10 annexes répertoriées de A à J. Ces annexes sont reprises ci-dessous.

Cependant ces annexes ne répondent pas à l'ensemble des thèmes retenus par la commission d'enquête.

Dés lors, la position de la commission d'enquête n'est pas exposée à la suite de ces annexes, mais à la suite de chacun des 8 thèmes retenus par elle, avec le cas échéant, référence à l'avis et aux commentaires techniques exposés par le Conseil Général dans son mémorandum en réponse.

8.2 Les annexes retenues par le Conseil Général

8.2.1 Annexe A, les circulations douces

L'aménagement d'une circulation douce le long de la RD 36 est inscrit au Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (S.D.D.C.D.), itinéraire 35 permettant de relier Massy au plateau de Saclay.

Le Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces, approuvé par l'Assemblée départementale en 2003, est destiné à promouvoir les modes doux par la mise en œuvre d'itinéraires continus, confortables et lisibles sur les routes départementales, la multi modalité de ces dernières permettant de garantir la sécurité de chaque usager.

A cet effet, en ce qui concerne les circulations douces de « loisirs », l'aménagement d'itinéraires dédiés le long des rigoles semble approprié mais ne concerne pas le projet d'aménagement de la R.D. 36 en plateforme multimodale.

Les circulations douces prévues le long de la R.D. 36 sont dédiées aux déplacements « utilitaires » (domicile-travail, etc.).

L'objet même du dossier est l'aménagement d'une plateforme multimodale (→ financement).

8.2.2 *Annexe B, le giratoire de Châteaufort*

Le C.G. 91 lors de réunions avec le C.G. 78 s'est engagé à reprendre en partenariat avec le C.G. 78 et la commune de Châteaufort l'arrivée du T.C.S.P. sur le giratoire de Châteaufort pour sécuriser le S.P.T.C., améliorer le cheminement piétons jusqu'à l'arrêt de bus et conserver le merlon acoustique paysager.

8.2.3 *Annexe C, le carrefour RD 36/RD 838*

Le carrefour R.D. 36 /R.D. 838 sera repris dans la phase Projet afin d'augmenter la capacité de stockage des véhicules sur la R.D. 838 entre le S.P.T.C. et le carrefour giratoire conformément aux engagements pris avec le C.G. 78 et les communes de Châteaufort et Villiers-le-Bâcle.

8.2.4 *Annexe D, l'assainissement pluvial*

Tous les problèmes de dimensionnement et de fonctionnement de l'assainissement pluvial seront précisés dans la confection du dossier de demande d'autorisation au titre de la « loi sur l'eau » en concertation avec les acteurs locaux notamment les syndicats d'aménagements hydrauliques qui gèrent le secteur.

Toutes les remarques concernant le dimensionnement des bassins de rétention, et les écoulements dans les rigoles et les cours d'eau concernées seront prises en compte.

8.2.5 *Annexe E, le choix du tracé*

Le tracé médian a été écarté principalement pour des raisons d'insertion environnementale et d'impact sur le milieu agricole (voir p. C 11 du dossier D.U.P.)

8.2.6 *Annexe F, les accès à la zone des Graviers*

Cette remarque est enregistrée et sera étudiée lors de l'élaboration définitive du projet.

8.2.7 *Annexe G, les études de trafic*

Les études de trafic montrent qu'il est nécessaire de réaliser une 2x2 voies entre Châteaufort et la R.N. 118.

La configuration de la R.D. 36 doit permettre de rendre la circulation plus fluide aux heures de pointe.

Le doublement de la R.D. 36, avec un phasage des feux adapté, et un dimensionnement approprié des carrefours giratoires répondra aux attentes des usagers, à savoir, un trafic fluidifié notamment pour la desserte des emplois en heure de pointe.

8.2.8 *Annexe H, Les protections acoustiques*

Le choix des protections acoustiques prévues dans le cadre de l'aménagement du projet s'est porté sur des murs antibruit pour des raisons d'emprise : en effet, si la mise en œuvre de merlons a bien été envisagée afin de mieux insérer le projet dans le contexte paysager existant, elle nécessiterait en revanche un accroissement significatif des emprises qui impacterait les surfaces agricoles. Par ailleurs, les dimensionnements ont été retenus à l'issue des modélisations réalisées et sont justifiés par la nécessité de respecter la réglementation en matière de niveaux sonores aux abords de secteurs urbanisés.

Il est à noter que l'écran prévu à Villiers-le-Bâcle entre la R.D. 838 et la R.D. 361 est surdimensionné pour répondre à la forte demande de la commune. Le mur sera fortement végétalisé pour une meilleure intégration environnementale.

8.2.9 Annexe I, les écrans acoustiques autour de Saclay

Le projet au sud de Saclay est considéré comme un cas acoustique.

Sans protections, la plupart des habitations du front sud de la commune sont exposées à des niveaux sonores qui dépassent l'objectif réglementaire de 60 dB(A) qui concerne les habitations en zone d'ambiance sonore préexistante modérée. Cet état de fait est du principalement à l'éloignement de la source par rapport aux merlons existants qui perdent ainsi en efficacité.

Les protections acoustiques retenues pour ce secteur sont des écrans complémentaires sur la section courante du projet (d'une hauteur de 3 mètres) ainsi que sur la partie nord du nouveau giratoire de l'échangeur et la bretelle de sortie vers la R.N. 118 nord (d'une hauteur de 2 mètres).

Des merlons pourront être mis en œuvre à la place des écrans dans la mesure du possible (en fonction des emprises disponibles).

Par ailleurs, et du fait de l'ouverture de l'écran au carrefour avec la rue de la Martinière, des traitements de façade complémentaires sont nécessaires pour les derniers étages de 3 habitations situées rue du Moulin à vent et rue de l'Égalité.

8.2.10 Annexe J, les accès autour de Saclay

Tous les accès actuels de Saclay sur la R.D. 36 sont maintenus (voir plan à grande échelle). Il s'agit d'une interprétation graphique du plan général proposé dans le dossier d'enquête D.U.P.

8.3 La position de la commission d'enquête sur les thèmes retenus par elle

8.3.1 Les circulations douces,

Le Conseil Général précise que :

« Les circulations douces prévues le long de la R.D. 36 sont dédiées aux déplacements « utilitaires » (domicile-travail, etc.). »

afin d'en assurer la plus grande attractivité et fréquentation possible et de satisfaire aux grands objectifs de diminution du trafic automobile.

Dans cette optique, il semble à la commission d'enquête raisonnable que les cheminements les plus courts soient retenus et le cheminement le long du tracé du projet répond à cet objectif.

Il semble cependant souhaitable que le Conseil Général expose plus en détail les raisons du choix de la solution retenue.

8.3.2 *Le gabarit retenu pour la RD 36 entre Saint Quentin en Yvelines et Saclay, et le trafic envisagé,*

Le gabarit retenu est justifié dans le dossier par le trafic prévu. Cependant les études de trafic ne figurent pas au dossier.

Sans remettre en cause le gabarit retenu, il semble souhaitable que le Conseil Général expose l'essentiel : date des enquêtes O/D, trafic mesurés, logiciel utilisé et hypothèses faites pour élaborer les prévisions de trafic, conclusions sur la validité du choix de gabarit retenu.

8.3.3 *Les protections sonores,*

Les annexes H et I du mémorandum en réponse du Conseil Général exposent avec clarté les choix faits et les raisons de ces choix.

Il n'est pas du ressort de la commission d'enquête de prendre parti pour telle ou telle solution.

S'il est vrai qu'un merlon planté eût été à certains endroits du tracé, au plan environnemental, une solution plus esthétique, la commission considère, dans la mesure où le but est de lutter efficacement contre le bruit, que la solution du mur ne peut être rejetée.

Sur l'apparence du mur, **la commission demande au maître d'ouvrage d'étudier et de mettre en œuvre en concertation avec les services environnement des mairies traversées, un traitement paysagé permettant de l'intégrer au mieux dans l'environnement.**

Les protections acoustiques envisagées résultent d'études et de simulations.

Dans tous les cas la commission d'enquête estime qu'il sera indispensable de vérifier, à l'issue des travaux, si les niveaux acoustiques correspondent bien aux estimations, et dans le cas contraire, de prendre les mesures complémentaires qui permettront d'obtenir les niveaux sonores prescrits par la réglementation.

La commission note également à propos de la protection acoustique, qu'il apparaît que la visibilité des entreprises sera affectée dans la ZAE des Gravières. **Des solutions de maintien de cette visibilité doivent être examinées avec les entreprises de la zone.**

Concernant la zone de Saclay, la commission note que le maître d'ouvrage reprend in extenso dans sa réponse le texte de la page 12 de l'étude acoustique figurant dans le dossier.

Il n'est pas prévu d'installation antibruit au niveau du giratoire, mais les études acoustiques produites dans le dossier d'enquête, indiquent qu'avec les protections prévues, seules trois habitations subiraient un dépassement des seuils réglementaires pour le 2^{ème} étage, et pour deux d'entre elles également pour le 1^{er} étage.

La commission d'enquête demande que le maître d'ouvrage s'engage à :

- Effectuer des tests acoustiques à l'issue des travaux pour mesurer les incidences sonores du projet sur les habitations sud de la commune et vérifier celles pour lesquelles, les seuils réglementaires sont effectivement dépassés.

- Etudier et mettre en œuvre les mesures qui permettront de respecter les seuils réglementaires, telles qu'éventuellement, prolongation du mur, mise en place de merlons etc.
- Examiner avec les propriétaires des habitations qui seront soumises à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires, les traitements de façades qu'il conviendrait de mettre en place,
- **Faire exécuter ces travaux, y compris ceux situés dans les parties privatives, sans qu'il soit demandé la moindre avance de fonds aux propriétaires.**

8.3.4 L'évacuation des eaux pluviales,

La commission d'enquête note les avis et commentaires techniques du Conseil Général.

La commission d'enquête note aussi la qualité de l'étude hydraulique et hydrologique et de l'étude hydraulique pour la gestion du risque inondation, faites toutes 2 en 2009.

Ces 2 études laissent à penser que les problèmes d'écoulement des eaux de pluie et les protections contre les risques d'inondation seront bien maîtrisés dans l'exécution du projet.

8.3.5 Les accès,

Le problème des accès, plus exactement du rétablissement des accès pour les riverains quel qu'ils soient s'est révélés être le point central des annotations déposées durant les enquêtes publiques conjointes.

En effet le dossier soumis à enquête s'est révélé non seulement trop succinct sur ce sujet, mais encore assez largement ignorant des problèmes à résoudre pour permettre l'exploitation des exploitations agricoles aussi bien que des entreprises industrielles réparties le long du tracé et en particulier zone des Gravieres (gabarit des PL et engins agricoles, possibilités de croisement et de retournement.....).

Au vu du PV de fin d'enquête, le Conseil Général a décidé de mettre en œuvre une large concertation avec les entreprises et collectivités locales concernées.

Deux réunions importantes ont été tenues le 1^{er} juillet et le 18 octobre 2010 (annexes 9 et 10), déjà citées).

Les comptes-rendus de ces réunions et les plans joints montrent que des solutions satisfaisantes ont été débattues et trouvées.

Il reste à obtenir l'accord formel des intéressés sur ces solutions.

L'annexe C du Conseil Général de l'Essonne confirme par ailleurs par ailleurs son engagement à reprendre en partenariat avec le Conseil Général des Yvelines, les communes de Châteaufort et de Villiers-le-Bâcle, l'arrivée du TCSP et le carrefour avec la RD 838.

L'annexe J du Conseil général indique que les annotations sur ce sujet résultent simplement de la présentation d'un plan à échelle trop réduite. La commission d'enquête note cette position.

8.3.6 *Le rond point de Saclay,*

La suppression du point noir du Christ de Saclay est l'un des principaux objectifs affichés pour le projet.

La commission d'enquête note tout d'abord que l'abandon du projet de contournement prévu au SDVD 2015, même s'il semble réaliste, n'est pas justifié dans le dossier.

D'autre part la commission d'enquête s'interroge sur la réalisation de l'objectif affiché alors que les conditions de trafic devraient être, pour simplifier, inchangées, et que l'arrivée du TCSP compliquera en fait, le fonctionnement fluide de la place de Saclay.

La seule mise en place de feux tricolores ne peut expliquer le fonctionnement de la place de Saclay sauf à imaginer que les embouteillages seront simplement décalés et reportés en dehors de l'emprise.

La commission d'enquête considère qu'une étude complète expliquant et justifiant le fonctionnement de cette place doit être présentée afin de justifier les choix faits.

8.3.7 *Le CEA,*

Le Conseil Général n'aborde pas ce sujet dans ses annexes. Les comptes-rendus de réunions produits (dossier annexe 7, déjà citée), montrent qu'en réalité une concertation avec le CEA a bien été menée, et la solution proposée validée.

8.3.8 *Le TCSP.*

La mise en place du TCSP proposé n'appelle pas de commentaires particuliers de la part de la commission d'enquête.

Il faut cependant noter que, ce TCSP étant réalisé, la continuité de la liaison avec Saint Quentin en Yvelines ne sera assurée que lorsque le tronçon manquant, dans le département des Yvelines aura été réalisé.

9 **Appréciation du Projet**

9.1 **Cadre général dans lequel s'inscrit le projet**

La requalification de la RD 36 qui se situe dans une politique de développement durable dans le contexte du développement du Plateau de Saclay, s'inscrit dans le cadre :

- de l'amélioration de la circulation sur la RD 36 qui relie les ensembles de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Massy-Palaiseau, et dont les caractéristiques deviennent insuffisantes. Actuellement on compte un trafic quotidien moyen de 19 000 véhicules à l'ouest de Saclay et de 10 000 véhicules à l'est de Saclay.
- de la suppression d'un des points noirs de cette voie, le carrefour dit « du Christ de Saclay » saturé aux heures de pointe du matin et du soir.

- du projet d'Opération d'Intérêt National (OIN) visant à la création d'un pôle scientifique et technologique d'importance internationale
- des aménagements prévus sur le Plateau de Saclay dans le cadre du projet « Grand Paris », en cours d'étude comportant :
 - ⇒ le renforcement des pôles urbains de Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy-Palaiseau,
 - ⇒ la mise en œuvre de l'OIN dans le cadre du Plan Campus, dans les secteurs du Moulon (Supelec), de la Martinière (Paris-Sud 11), de Palaiseau (Polytechnique), de Saclay (CEA), de Gif-sur-Yvette (CNRS) et de Jouy-en-Josas (HEC / INRA),
 - ⇒ le développement du réseau routier local prévu dans les documents d'urbanisme avec la requalification de la RD 128, le renforcement de la RD 446 et la déviation de la RD 938,
 - ⇒ le développement des liaisons régionales dans le cadre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 avec, restant à réaliser :
 - l'achèvement de la section A13 – Pont-Colbert de l'A86 qui devrait être mise en service à l'été 2011),
 - l'élargissement notamment des RN 12, RD 446 et RN 118 au nord d'Igny, et la mise à 2 x 3 voies de la RN 118.
 - ⇒ le développement d'un réseau de sites propres pour transports en commun (SPTC), avec une liaison ouest - est (entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Massy) et une liaison nord - sud (entre Jouy-en-Josas et les Ulis).
 - ⇒ la création d'une station du métro automatique dans le cadre du réseau de transport du « Grand Paris » dans le secteur Versailles – Saclay – Massy où sont envisagés la création de l'ordre d'un million d'emplois sous 15 ans et environ 70 000 à 75 000 logements annuels.

9.2 Objectifs du projet

Cet aménagement de la RD 36 prévu dans le cadre de l'enquête publique en cours, est inscrit au Schéma Directeur de la Voirie Départementale à l'horizon 2015 (SDVD 2015) au titre de « l'itinéraire K » pour la liaison Essonne – Yvelines de Massy – Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Il devra principalement :

- assurer une liaison transversale au nord du département de l'Essonne et l'accès à l'autoroute A 10,
- faciliter les échanges au droit du Christ de Saclay,
- desservir les principaux pôles scientifiques et économiques en développement sur le plateau de Saclay,

- faciliter l'accès et les échanges entre les pôles d'activités au nord du département de l'Essonne, dans les Yvelines et dans le Val-de-Marne, notamment ceux de Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay, Massy –Palaiseau et Orly,
- alléger la voirie périurbaine de l'ensemble des trafics de transit qu'elle supporte dans cette partie du département.

Il devra aussi respecter les principes d'aménagement du Schéma Directeur visant notamment au contournement à 2 x 2 voies du Christ de Saclay, à la compatibilité avec l'aménagement d'un itinéraire de circulations douces (piétons et cycles) et d'un site propre pour transports en commun (SPTC), à la reconquête des emprises de l'actuelle RD 36 ainsi qu'à la sécurisation des échanges et de la circulation.

Le projet proposé va aussi avoir notamment à :

- préserver la capacité agricole du site et sa richesse paysagère,
- améliorer le confort des usagers et des habitants par rapport à la circulation,
- transformer et embellir le carrefour du Christ de Saclay
- être en mesure de s'adapter aux nécessités et aux évolutions du trafic,
- minimiser les impacts négatifs du projet,
- valoriser l'image du secteur.

Catalogue des opérations à mener sur le réseau structurant départemental

		OPÉRATIONS	COÛTS
A	Baucau - Gâtinais	1 Contournement Nord de Maisse - D837	170 à 200 MF
	Etampes / Maisse / Echangeur de Cély	2 Déviation de Bourville - D837	20 à 30 MF
		<i>Echangeur de Cély</i>	
B	Vallée de l'Essonne	3 Barreau D449 / N191	40 à 60 MF
	La Ferté-Aleix / Malesherbes		
C	Vallée de l'Essonne / Croissant économique Centre	4 Déviation d'Itteville - D31	70 à 100 MF
	La Ferté-Aleix / Evry / Corbell-Essonne	5 Doublement de la D31 et de la D26	70 à 100 MF
D	Routes de Baucau		
	Etampes / Loiret		
E	Routes de Baucau	6 Ramèze à niveau de l'itinéraire D836	40 à 60 MF
	Etampes / Dourdan		
F	Routes de Baucau	7 Ramèze à niveau de l'itinéraire D838	60 à 80 MF
	Angerville / Dourdan		
G	Routes de l'Hurepoix	8 Déviation de Limours - D988	100 à 200 MF
	Dourdan / Pôles économiques Nord	9 Déviation de Gometz-la-Ville - D988	170 MF
		10 Doublement de la D35	40 à 60 MF
		11 Doublement de la D59 (de Gutenberg à Courtabouef)	200 à 400 MF
		12 Mesures d'accompagnement de l'échangeur de Courtabouef	20 à 30 MF
	<i>Ring des Utis, échangeur de Courtabouef</i>		
H	Routes de l'Hurepoix	13 Contournement Nord de Dourdan	50 à 70 MF
	Dourdan / Croissant économique Centre		
I	Routes de l'Hurepoix	14 Doublement de la D97 entre Ohainville-La Roche et l'échangeur d'Arpajon (PK 0 à 0,8)	15 à 20 MF
	Limours / Arpajon		
J	Liaison Vallée de l'Orge / Croissants économiques	15 Déviation de Bel Air	30 à 40 MF
	Vallée de l'Orge amont / Palaiseau	16 Routes des Carrières	40 à 50 MF
	Vallée de l'Orge amont / Arpajon		
K	Liaison Essonne / Yvelines	17 Doublement de la D36 et contournement Sud de Saclay	200 à 300 MF
	Mazy-Palaiseau / Yvelines		
L	Liaison Nord Essonne	18 Doublement de la D120, pont sur A6 / A10	130 à 150 MF
	Mazy-Palaiseau / Chilly-Mazarin / Juvisy	19 Doublement de la D156	30 à 40 MF
		20 Doublement du pont de la D120	100 à 200 MF
		21 Déviation de Chilly-Mazarin, Morangis et Wissous - D120 / D118	50 MF
M	Liaison des croissants économiques Nord et Centre	22 Route de Chasse	150 à 180 MF
Athis-Mons / Juvisy / Croissant économique Centre	23 Contournement Sud de Longjumeau - D59 / D117		
Mazy / Croissant économique Centre			
N	Val d'Yerres / Croissant économique Centre		
	Val d'Yerres / Evry	<i>Croix de Villeroy</i>	
O	Liaison Orge amont / Val de Seine	24 Doublement de la D19	150 à 200 MF
	RD 19 / Francilienne		
P	Liaison Centre Essonne	25 Liaison Arpajon - Brétigny / Evry - Corbell	150 à 200 MF
Q	Transversale Arpajon / Corbell-Essonne	26 Echangeurs D26 / D31 et D31 / D26	30 à 40 MF

9.3 Analyse du projet

Les aménagements prévus pour la RD 36 comportent la réalisation de carrefours giratoires ou à feux, le développement de voies de circulation douce, et l'agencement de l'actuelle RD existante en voie pour les transports en commun. Ils visent également à minimiser l'impact de l'ouvrage sur l'environnement et à en améliorer notamment la sécurité et le confort des usagers et des riverains.

Le projet qui figure sur les deux plans ci-après, extraits du dossier d'enquête, est découpé en trois séquences qui sont résumées dans les paragraphes qui suivent.

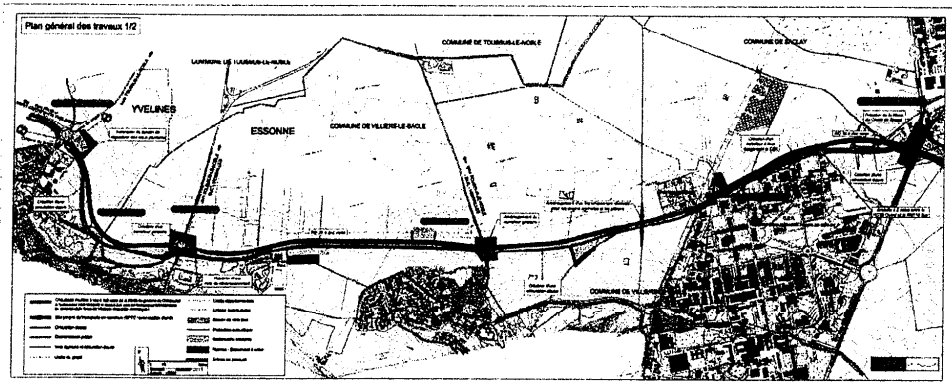
1ère séquence -5,4 km environ dont 600 m dans le département des Yvelines.
(De Châteaufort dans les Yvelines au Christ de Saclay)

Il est créé une route nouvelle à 2x2 voies, au nord de l'actuelle RD 36.

Le carrefour giratoire existant à Châteaufort sera conservé à l'identique, tandis que trois autres carrefours seront créés ou réaménagés :

- ⇒ Le carrefour giratoire à l'intersection avec la RD 838,
- ⇒ Le carrefour de Villiers-le-Bâcle qui sera réaménagé au nord de l'actuel carrefour,
- ⇒ Le carrefour d'accès nord du CEA sera réaménagé avec la création d'une bretelle de stockage des véhicules.

De plus un ouvrage de franchissement pour les engins agricoles sera réalisé à Villiers le Bâcle.



Enfin seront aménagés ou créés sur ce tronçon, une voie de liaison douce parallèle située en partie au nord et en partie au sud de la RD36 actuelle, une voie de site propre pour transports en commun (SPTC) à la place de la RD36 jusqu'au Christ de Saclay puis sur une voie nouvelle.

2ème séquence (1,4 km environ)
(Du Christ de Saclay au carrefour avec la RD 60)

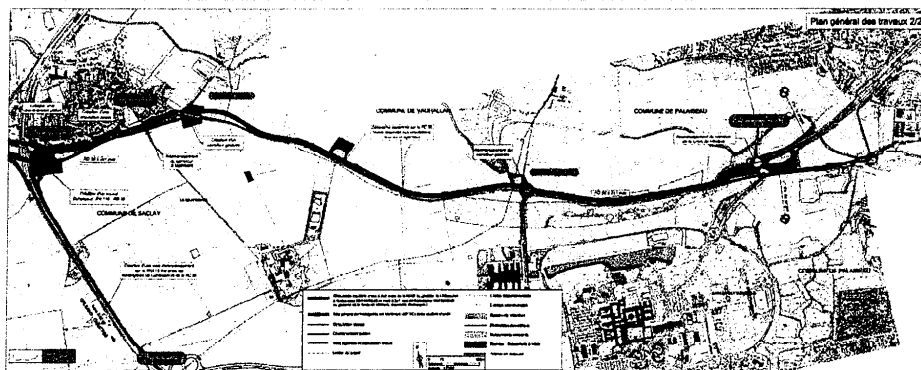
Le carrefour giratoire du Christ de Saclay, qui représente aujourd'hui le point noir du trafic pour ce nœud de communication, sera remplacé par une nouvelle place sur trois hectares équipée d'un système de régulation des flux circulatoires et comportant un ensemble de voies réservées aux circulations douces.

Un nouveau dispositif d'échanges sera mis en œuvre via la nouvelle place, en affectant le pont existant sur la RN 118 aux transports en commun et aux circulations douces, en créant un nouveau franchissement supérieur de la RN 118 associé à diverses voies d'entrecroisement et d'échanges directs et indirects avec la RN 118 dont un giratoire et une bretelle d'accès, ainsi qu'avec les autres axes, RD 446 et RD 306.

Le carrefour de la Martinière sera réaménagé et il sera réalisé un giratoire à l'intersection de la RD 60.

Seront aussi créées diverses chaussées nouvelles : une à 2 + 3 voies entre la nouvelle place et le nouveau giratoire du nouvel échangeur RD 36/RB 118, et une à 2x1 voie entre ce nouveau giratoire et l'intersection avec la RD 60.

Enfin une voie de liaison douce parallèle sera réalisée côté bourg de Saclay.



**3^{ème} séquence (3,7 km environ) –
(Entre la RD 60 et le carrefour de la Croix-de-Villebois)**

Les ouvrages prévus dans cette séquence comportent :

- la création d'une route nouvelle à 2x1 voie au nord de la RD 36 actuelle,
- le réaménagement du carrefour giratoire avec la RD 128,
- le remplacement du carrefour de la Croix-de-Villebois par un giratoire
- la création d'une voie nouvelle pour les circulations douces et la desserte agricole.

La configuration du réaménagement projeté de cette partie de RD 36, en Site Propre pour Transports en Commun, se fera en harmonie avec les autres projets locaux, lorsqu'ils seront déterminés comme la création du métro automatique qui reliera Versailles à Massy dans le cadre du Grand Paris, et en tenant compte de l'évolution éventuelle du trafic et des besoins locaux en fonction de ces projets.

9.4 Evaluation de l'utilité publique de l'opération

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit, le sens de l'avis qui doit être rendu dans le cadre de la procédure de DUP nécessite que soit répondu à trois questions qui se posent de façon classique en matière d'expropriation à savoir :

- l'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- le bilan coûts- avantages de l'opération.

Il existe en outre d'autres contrôles effectués par le juge administratif.

A l'issue de l'analyse bilancielle menée on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité ou la désutilité du projet soumis à l'enquête.

9.4.1 L'opération présente-t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?

Le projet de "requalification de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau" figure au Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015 du département de l'Essonne.

Le projet concerne le dernier maillon non encore réalisé de l'itinéraire structurant proposé pour relier Saint Quentin-en-Yvelines à Palaiseau.

Cette liaison, dont **seuls 10.8 km restent à construire**, est qualifiée par le schéma directeur de "structurante".

Elle a pour objectif :

- d'assurer en toute sécurité un déplacement confortable en un temps raisonnable le long d'un itinéraire qui supporte un trafic extrêmement chargé, comme le montre les études de trafic, plus de 10 000 à 19 000 véhicules journaliers selon les tronçons concernés sont attendus sur cet axe.
- de supprimer les 2 points noirs que constituent le carrefour du Christ de Saclay, et de l'entrée du CEA,
- de rétablir une qualité de vie et de sécurité **nécessaire** pour les habitants des voies par lesquelles le trafic actuel est contraint de passer aux heures d'affluence,
- d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic sur un axe indispensable à l'économie locale et régionale
- de préparer la création d'un Transport en Commun en Site Propre sur tout l'itinéraire, qui viendra compléter celui déjà en service de Saint Quentin-en-Yvelines jusqu'à Magny-les-Hameaux et ultérieurement Châteaufort,
- de créer un réseau de circulations douces (piétons et cyclistes) le long de l'itinéraire, qui viendra compléter celui déjà en service de Saint Quentin-en-Yvelines jusqu'à Châteaufort,

Ce projet répond **incontestablement** à un besoin avéré depuis plus de 10 ans et qui consiste, comme cela a été signalé, à améliorer les transports en Ile-de-France et plus particulièrement la liaison structurantes Est-Ouest rurale et interurbaine dans une zone dépourvue de moyens de transports en commun performants afin de relier les zones d'activités de Saint-Quentin-en-Yvelines à celles déjà existantes autour de Palaiseau et celles en devenir sur le plateau de Saclay :OIN et projet du Grand Paris

L'amélioration de cette liaison Sud du département de l'Essonne est donc impatiemment attendue.

A notre sens, donc, cette opération visant à :

- terminer un aménagement de voirie commencé il y a plus de 10 ans, et dont il ne reste que 10.8 km à réaliser,
- supprimer les 2 points noirs que constituent le carrefour du Christ de Saclay, et de l'entrée du CEA,
- compléter le réseau structurant Est-Ouest au Nord du département de l'Essonne, par un itinéraire reliant les zones d'activités de Saint-Quentin-en-Yvelines à celles déjà existantes autour de Palaiseau et celles en devenir sur le plateau de Saclay : OIN et projet du Grand Paris
- relier les pôles urbains entre eux,
- aider au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide des lieux d'habitations aux lieux d'activités,
- améliorer de façon importante la sécurité des circulations dans ce secteur surchargé,
- préparer la création d'un Transport en Commun en Site Propre sur tout l'itinéraire,
- créer des voies de circulations douces,
- requalifier l'espace public,

présente concrètement un caractère d'intérêt public indubitable.

9.4.2 Les expropriations envisagées sont-elles nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération ?

La réalisation de cette liaison va nécessiter des emprises qui vont déborder du domaine public. Le choix de l'itinéraire proposé résulte d'une analyse très complète d'au moins 3 variantes principales passant en différents endroits du plateau de Saclay.

La variante retenue, en bordure du plateau présente les avantages de limiter au maximum les emprises sur des terrains agricoles,

Elle présente aussi l'avantage d'utiliser au mieux l'emprise actuelle de la RD 36 existante, dans le but de créer un TCSP,

Elle présente enfin l'avantage d'avoir un impact environnemental très limité par son tracé en bordure du plateau, ce qui évite une solution de continuité au milieu des zones agricoles du plateau de Saclay,

D'autre part, il paraît rationnel de rapprocher une ligne de transports en commun d'intérêt local des zones d'habitations où résident les usagers qu'elle entend desservir.

Les variantes envisagées qui ne figurent pas au schéma directeur de la voirie départementale 2015, nécessiteraient sans aucun doute, elles aussi des expropriations.

La commission d'enquête, après avoir analysé les avantages et inconvénients des variantes de tracé étudiées dans le dossier, considère que le tracé retenu par le maître d'ouvrage est un choix judicieux.

Elle s'interdit donc dans ce rapport d'en proposer un autre.

La présente enquête, si la DUP est prononcée, sera suivie d'une enquête parcellaire qui permettra de déterminer avec précision les parcelles qui seront nécessaires à la réalisation du projet.

S'agissant d'emprises sur le domaine privé, il pourra être nécessaire, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage de procéder à un examen attentif des expropriations envisagées et chaque fois que cela est techniquement possible de modifier en opportunité l'emprise afin de limiter les atteintes à la propriété privée.

Il recommande également que le maître d'ouvrage ne procède qu'à l'expropriation des emprises qui sont strictement nécessaires à la réalisation et à l'insertion harmonieuse de la déviation dans le tissu urbain et interurbain où elle s'insère avec les multiples soucis :

- de réduction des atteintes environnementales,
- de réduction des coûts d'achat des terrains nécessaires, sans pour autant léser les propriétaires concernés,
- de conserver aux propriétaires en bordure d'emprise les moyens d'accéder à leurs parcelles,
- de s'assurer que la surface des parcelles agricoles non expropriées reste d'une superficie suffisante pour en permettre l'exploitation.

9.4.3 Le bilan coûts-avantages de l'opération.

Conformément à une jurisprudence classique (C.E. 28 mai 1971, Ville nouvelle de Lille-Est), il convient de déterminer si les inconvénients de l'opération, en particulier ne sont pas excessifs par rapport aux avantages.

Doivent ainsi être pris en considération « les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics » par rapport à l'intérêt présenté par l'opération.

9.4.3.1 Les atteintes à la propriété privée

Ce projet s'inscrit, en partie sur le domaine public départemental et communal.

Il est compatible avec les servitudes d'utilité publique existantes et ne nécessite pas de dévoiement.

Néanmoins une mise en compatibilité des POS/PLU des communes de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle, Saclay, Vauhallan, Palaiseau sera nécessaire afin d'inscrire le projet dans les documents d'urbanismes.

En effet, ces communes sont dotées pour les unes d'un POS et pour les autres d'un PLU soumis au régime juridique du Plan Local d'Urbanisme (PLU) opposable à des tiers et des emprises réservées seront à créer pour permettre la réalisation du projet.

Il est en outre nécessaire d'opérer un nombre limité d'expropriations afin de dégager l'emprise nécessaire à la réalisation du projet.

Enfin il sera nécessaire de rétablir des conditions d'accès acceptables aux entreprises industrielles et/ou agricoles localisées le long du tracé.

Il s'ensuit que les atteintes à la propriété privée existent. L'enquête parcellaire permettra d'identifier les propriétaires concernés par les emprises nécessaires.

Dans le cas d'espèce, et compte tenu des objectifs poursuivis par l'opération à savoir :

- aboutissement de la réalisation d'une liaison Est/Ouest structurante pour le Département, attendue depuis plus de 10 ans, et dont il ne reste que 10.8 km à réaliser,
- amélioration de la desserte locale,
- aide au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide des lieux d'habitations aux lieux d'activités,
- relier les pôles urbains entre eux,
- concourir à la sécurité des circulations dans ce secteur surchargé,
- concourir à la sécurité des habitants,
- requalifier l'espace public,
- préparer les conditions de création d'un TCSP,
- créer des chemins de circulations douces.

L'opération justifie, pour le la commission d'enquête, les atteintes à la propriété privée qu'elle ne juge pas excessives.

Cependant

la commission d'enquête note la nécessité d'examiner avec attention les conditions de rétablissement d'accès et de conditions de circulations acceptables pour les entreprises industrielles et/ou agricoles localisées le long du tracé.

La commission d'enquête note aussi qu'il ne s'agit pas seulement des accès VL et PL, mais aussi **des piétons dont l'entreprise est située d'un côté du tracé du projet et les activités de l'autre côté.**

La commission d'enquête note aussi que des problèmes de protection acoustique risquent de se présenter. Pour la commission les solutions de merlons et/ou de murs sont toutes les deux acceptables.

Toutefois dans les cas où des protections particulières devraient être prises afin de respecter la réglementation, le maître d'ouvrage garantira que tant les études que les travaux se feront sans que les finances des particuliers concernés soient sollicitées.

9.4.3.2 Le coût financier

L'appréciation du coût financier par le Conseil d'Etat permet à celui-ci d'introduire dans la notion d'utilité publique le concept économique de rentabilité.

Dés 1970, le juge administratif a jugé qu'une opération perdait sa qualité d'utilité publique si elle coûtait trop cher (C.E. 23 janvier 1970, *Epoux Nell*).

De même en 1973 (C.E. 26 octobre, *Sieur Grassin*), il parle d'un « coût hors de proportion avec les ressources d'une commune de 1150 habitants » pour annuler la création d'un aérodrome, et inversement et donc positivement (C.E. 28 mars 1997, *de Malafosse*) à propos de l'autoroute Rouen-Alençon, il estime que « qu'eu égard tant à l'objectif de l'opération qu'aux précautions prises, les inconvénients pour les zones traversées, notamment en ce qui concerne leur environnement sonore et visuel et les risques de pollution, ne peuvent être regardés comme excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente ».

Pour la réalisation de cette déviation, l'appréciation sommaire des dépenses est estimée comme suit :

objet	Montant ttc (valeur janvier 2009)
	Millions d'euros
Etude et surveillance des travaux	1,8
Acquisitions foncières	2.4
Travaux	
Dégagement des emprises	3.2
Terrassement et couche de forme	4.2
Assainissement	4.3
Chaussées	25.6
Ouvrages d'art	8.5
Equipements	9.6
Aménagements de la place du Christ de Saclay	1.4
Aménagements liés à l'environnement	3.3
Exploitation sous chantier	3.5
Total (en M€)	67.8

Ces estimations incluent un montant de 14.1 M€ en faveur de l'environnement, soit un % notable de 20.7 % du montant des travaux :

- 4.2 M€ pour l'assainissement,
- 1.4 M€ pour la place,
- 3.3 M€ pour les aménagements liés à l'environnement,
- 5.2 M€ pour les protections acoustiques.

Le prix de revient au km de la liaison projetée (10.8 km) s'établit donc à environ 6.3 millions d'euros ttc. Pour donner des éléments de comparaison, le prix de revient kilométrique des liaisons suivantes ont des coûts évalués à :

INTITULE	Année réalisée	Longueur du projet	Coût total	Coût kilométrique
R.D. 59/R.D. 117 - CHAMPLAN	2007	1,1 km	4,9 M€	4,45 M€
R.D. 116 - SAINT-CHERON	2006	1,6 km	6,6 M€	4,12 M€
R.D. 156 - MASSY	2008	1 km	6,7 M€	6,70 M€
R.D. 118 - CHILLY-MAZARIN	2001	4,2 km	10 M€	2,38 M€
R.D. 59 - VILLEJUST	2003	3,5 km	6,6 M€	1,88 M€
R.D. 26 - GUIBEVILLE	2003	1 km	2 M€	2,00 M€
R.D. 19 - BRETIGNY -> ARPAJON	2008	9,2 km	45,1 M€	4,90 M€
R.D. 31 - ITTEVILLE		2,8 km	20 M€	7,15 M€

Ainsi, même si le coût de cette réalisation paraît élevé par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes, les mesures prises pour la préservation de l'environnement et la création d'un TCSP justifient aux yeux de la commission d'enquête ce coût.

Il faut cependant noter que cette déviation n'est inscrite au Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015 que pour un montant compris entre 30.4 M€ et 45.7 M€ (valeur 2000).

9.4.3.3 Les inconvénients d'ordre social et l'atteinte à d'autres intérêts publics :

9.4.3.3.1 L'utilité publique d'une opération peut être refusée pour des raisons sociales.

Ainsi une expropriation qui a pour objet de transférer une mairie exigüe et vétuste ne peut-être d'utilité publique dès lors qu'elle porte atteinte à un intérêt social majeur tel par exemple que « l'expropriation d'une ancienne abbaye des Bénédictins abritant une colonie de vacances d'une importante banque nationale (C.E. 18 mai 1977, Comité d'entreprise de la B.N.P) ».

En l'espèce il n'existe pas, selon la commission d'enquête, d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération, dès lors que les surfaces agricoles nécessaires sont

faibles et que celles qui subsistent restent d'une superficie suffisante pour être exploitées, et/ou que les remembrements nécessaires sont effectués.

Parmi les autres intérêts publics on peut trouver pêle-mêle : l'intérêt public de la santé publique, les intérêts de l'environnement et la sauvegarde des monuments et des sites ayant fait l'objet de mesures de protection.

9.4.3.3.1.2 S'agissant de l'intérêt public de la santé publique,

L'arrêt du C.E du 20 octobre 1972, *Société Civile Saint Marie de l'Assomption*, dans une affaire où la construction d'un échangeur imposait la démolition du réfectoire d'un hôpital psychiatrique et le privait de son parc de stationnement et de ses espaces verts, a estimé que l'opération projetée opposait fondamentalement deux intérêts publics contradictoires, l'intérêt public de la circulation et celui de la santé publique et a donné dans ce cas d'espèce préférence à la santé publique en annulant la D.U.P.

La requalification de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau, n'encourt pas le risque d'annulation de la DUP, l'intérêt public de la santé publique n'étant pas menacé.

En effet le tracé retenu, comme le tracé actuel est et reste éloigné des habitations.

9.4.3.3.1.3 S'agissant des intérêts de l'environnement,

Ils sont de plus en plus pris en compte par le Conseil d'Etat :

- qu'il s'agisse par exemple d'une construction de rocade à Bastia qui serait « de nature à entraîner des nuisances acoustiques excessives ainsi qu'un danger permanent pour les riverains et usagers de l'ouvrage » (C.E. 11 mars 1996, *Ministère de l'Equipement, Logement, Transport et Mer c/Mme Rossi*),
- qu'il s'agisse du projet d'autoroute A16 dans le nord de Paris considéré comme étant « attentatoire à l'environnement » (C.E. 21 juin 1999, *Commune de la Courneuve*),
- ou qu'il s'agisse dans un arrêt très récent et à propos de la construction d'un barrage pour les ostréiculteurs de Marennes Oléron qui, aurait notamment pour conséquence une retenue d'eau de mauvaise qualité « susceptible de dégager des odeurs de méthane et d'hydrogène sulfuré » (C.E. 22 octobre 2003, *Association SOS-Rivières et environnement*).

Dans le cas d'espèce, l'on voit bien que les risques de pollutions sonores et/ou de pollutions liées à l'automobile et aux camions (odeurs et rejets polluants) sont minimisés par le projet par rapport à la situation actuelle, ne serait ce qu'en raison de la création d'un TCSP et de voies de circulations douces.

S'agissant des précautions prises en matière de protections phoniques le projet prévoit des protections acoustiques conséquentes pour un montant qui représente 7.7 % du coût du projet.

S'agissant des pollutions liées à la circulation des véhicules PL et VL, la déviation permettra une circulation à vitesse constante et limitée ce qui entraînera, à trafic constant, une diminution de la pollution de l'air.

9.4.3.3.1.4 Les autres contrôles effectués.

Deux autres contrôles peuvent également être effectués par le juge administratif : le choix des terrains et la compatibilité.

9.4.3.3.1.4.1 La nécessité du choix des terrains.

Depuis 1979, le Conseil d'Etat s'est prononcé sur le choix des terrains : ainsi même s'il s'avère que l'opération pouvait être réalisée sur des terrains communaux, l'expropriation de terrains privés peut cependant revêtir une utilité publique (C.E. sect. 29 juin 1979, *Ministère Intérieur c/Malardel*).

En l'occurrence, l'expropriation d'un immeuble en vue de l'extension des services municipaux d'une commune présente un caractère d'utilité publique compte tenu de la croissance de la population de la ville et du développement des fonctions municipales devant entraîner la construction d'un nouveau bâtiment pour abriter ces services, alors même que la commune possède un terrain à usage de jardin attenant aux locaux de la mairie. Ni le coût financier de l'opération, ni ses inconvénients pour l'environnement, ni l'atteinte qu'elle porte à la propriété et aux conditions de vie familiale et professionnelle du propriétaire de l'immeuble n'étant, d'autre part, excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente, cette opération a pu légalement être déclarée d'utilité publique.

En l'espèce, le tracé proposé pour la déviation coïncide pour l'essentiel avec le tracé existant, ce qui limite au minimum les emprises à acquérir.

9.4.3.3.1.4.2 La compatibilité.

Le juge administratif apprécie la compatibilité (ce qui ne signifie pas nécessairement conformité) de la DUP avec les documents d'urbanisme existants tels que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (C.E. 22 février 1974, *Adam et autres*).

Dans le cas d'espèce le projet de déviation est un projet du Département compatible avec les objectifs et les recommandations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par décret le 26 avril 1994, toujours en vigueur.

Par ailleurs la DUP si elle est prononcée entraînera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes dans les conditions précisées par ailleurs dans le cadre des présentes enquêtes conjointes.

9.5 Conclusion sur l'analyse bilancielle

Ainsi au terme de cette analyse bilancielle et des différents critères qui sous tendent le caractère d'utilité ou de désutilité du projet soumis à l'enquête,

La commission d'enquête considère que les avantages que présente ce projet de requalification, l'emportent nettement sur les inconvénients qu'il génère et penchent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

9.6 Evaluation du projet

9.6.1 En termes de conception

Le projet d'aménagement de la RD36 présenté dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et qui nécessitera des acquisitions foncières, est l'aboutissement d'études techniques et d'environnement, élaborées lors des phases d'avant-projet sommaire.

Il constitue la suite des travaux entrepris et réalisés dans le département des Yvelines depuis la RN 10 jusqu'à Châteaufort.

Il avait fait l'objet d'études et de consultations avec l'objectif de prendre en compte le projet d'autoroute A 126 et de trouver une possibilité de permettre la réalisation de l'aménagement de la RD 36, compatible avec celle de l'autoroute A 126 mais indépendant de son éventuelle réalisation.

Les dernières études menées courant 2008 et 2009 avec l'ensemble des partenaires intéressés, dont en particulier l'OIN et la Région Ile-de-France, ont conduit à abandonner la notion de compatibilité du tracé avec celui de l'hypothétique A 126 et abouti à la version actuelle soumise à enquête publique.

9.6.2 En termes d'objectifs

La RD 36, axe structurant des réseaux de voirie départemental et régional qui relie les pôles urbains et d'activités de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Massy-Palaiseau, se situe au cœur d'importants projets de développement urbain, scientifique et technologique, (Opération d'Intérêt National) et de ceux résultant du projet de « Grand Paris » en cours d'étude.

Cet itinéraire, déjà saturé à certaines heures de la journée, a donné lieu à l'utilisation d'itinéraires de substitution par les automobilistes, créant des surcharges de trafic sur des routes non adaptées en particulier dans la traversée de communes.

Il devrait dans l'avenir supporter une augmentation sensible de son trafic routier et aggraver les problèmes.

Dans le Schéma Directeur de la Voirie Départementale à l'horizon 2015 (SDVD 2015) élaboré par le Conseil Général de l'Essonne, il était déjà prévu d'aménager en 2X2 voies, la partie de RD 36 comprise entre la limite du département des Yvelines et le carrefour giratoire de la Croix-de-Villebois à Palaiseau, ainsi que la mise en place sur cet itinéraire d'une « Liaison multimodale transversale reliant le croissant économique nord aux Yvelines ».

Le projet soumis à enquête se veut résoudre ces différents problèmes d'engorgement, tout en s'appuyant sur des principes de développement durable, en harmonie avec le devenir du Plateau de Saclay.

Prenant en compte les perspectives d'évolution locales, il propose un réaménagement important de la RD 36, qui a pour objectif d'apporter une amélioration des conditions d'écoulement du trafic, et qui permettra l'achèvement de la réalisation du site propre pour transports en commun partie ouest-est.

Il crée également une voie de circulation douce le long de la RD 36, entre Saclay et Massy Palaiseau, en accord avec le Schéma Directeur des Circulations Douces, approuvé en avril 2003.

Il est à remarquer que la création d'une nouvelle place au carrefour « du Christ de Saclay », pour résorber ce point noir de circulation, ainsi que l'aménagement d'un espace multimodal assureront un transit sécurisé des transports en commun, des véhicules particuliers et des circulations douces et devraient permettre de requalifier et de revaloriser cette entrée de ville.

9.6.3 En termes de contraintes et difficultés

De ce qu'il apparaît du dossier, sans qu'il soit ici exprimé un avis technique, quelques points ont attiré l'attention de la commission d'enquête.

Le premier point concerne la situation hydraulique de la région. Elle requiert des dispositions visant à une bonne prise en compte des questions relatives aux écoulements des eaux de pluie, que ces écoulements se traduisent par des ruissellements superficiels en provenance des bassins versants extérieurs au projet en général non polluants mais susceptibles de provoquer des inondations, ou des ruissellements issus de la plateforme routière, eux souvent polluants.

Notamment les dimensionnements des différents bassins de rétention prévus le long de la nouvelle route pour réguler les écoulements auront à tenir compte des volumes, de la nature argileuse des sols qui empêchera une bonne infiltration des eaux recueillies, ainsi que les quantités et débits d'effluents que peut accueillir la rigole qui traverse des communes. En cas de débordement de la rigole, les mesures prises avec le creusement de bassins de rétention pourraient être rendues inefficaces, et risquer de créer des inondations dommageables aux populations.

Le second point concerne le nombre, la nature des aménagements de traversée de la nouvelle route, notamment pour les engins agricoles, entre les parties nord et sud. Actuellement il est possible aux agriculteurs de traverser la RD 36, et d'utiliser des chemins de terres existants pour se rendre à leurs exploitations.

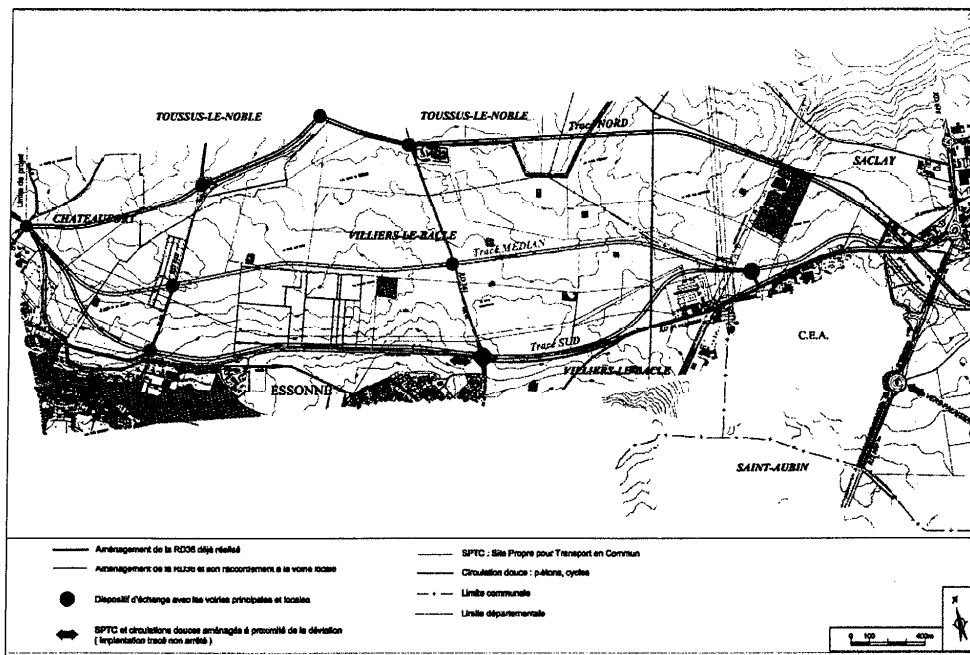
Ce ne sera plus possible lorsque le projet sera achevé et cela pourrait constituer un problème auquel il convient d'apporter une solution en raison de l'existence d'une activité agricole importante qui requiert une grande facilité de circulation.

9.6.4 En termes de choix du tracé

Sur le schéma ci-après sont repris les différents tracés qui ont été étudiés. Après une analyse comparative de l'intérêt de chacun d'entre eux, le tracé sud a été retenu. Par rapport aux deux autres tracés, il comportait plusieurs avantages.

En termes de **milieu physique et naturel**, il ne présentait pas d'impact très marqué.

Sur le **milieu socio-économique et occupation de l'espace**, si le tracé sud reste situé près des secteurs habités, il limite sensiblement l'impact sur l'activité agricole, notamment en évitant le fractionnement de la plaine agricole, et en ne requérant pas d'emprise supplémentaire pour le SPTC.



De plus le niveau de bruit reste modéré et très acceptable dans le cadre de la législation le réglementant.

Vis-à-vis des déplacements, le tracé sud permet une bonne liaison est-ouest, dessert les entités urbaines et d'activités situées au sud et ne boucle pas la déviation de Toussus-le-Noble.

Sur les Servitudes, patrimoine et loisirs, contrairement aux autres variantes, ce tracé est le plus délicat car il doit prendre en compte diverses servitudes concernant des lignes électriques, une canalisation et un poste de détente de gaz, des lignes et fibres optiques de télécommunications, les postes de surveillance de la qualité des eaux du CEA sur l'aqueduc de la Vanne et il traverse l'itinéraire piéton du « Tour du plateau ».

Pour le Paysage, le tracé sud préserve l'essentiel la plaine agricole, contrairement aux autres variantes, mais il nécessite lui aussi de prendre toutes mesures pour réaliser sa bonne insertion dans le site.

Les autres tracés, assez consommateurs de surface agricoles, obligent à conserver la RD 36 pour la desserte des habitations et activités riveraines. Ils nécessitent de plus l'acquisition d'emprises supplémentaires pour le SPTC, et surtout créent une coupure dans la plaine agricole. Au plan technique, ils ne sont toutefois que peu ou pas concernés par les servitudes de réseaux et autres.

Le dossier précise que le tracé sud, retenu, offre une bonne desserte des entités urbaines situées au sud du plateau, du CEA et de futures installations. De plus, en restant au plus près de la RD 36 actuelle, il limite les impacts fonciers sur le plateau agricole de Saclay.

9.6.5 En termes de coûts

En valeur janvier 2009 et TTC, le coût total du projet s'élève à 67,8 millions d'euros.

Sur ce total 6,5 millions concernent le SPTC à l'ouest du Christ de Saclay.

Ce qui donne globalement un coût de 6 millions d'euros le kilomètre.

On retiendra que les mesures concernant l'environnement (hors voies douces, SPTC, ouvrages d'art et autres aménagements annexes) atteignent de l'ordre de 14 millions d'euros, dont 5,2 millions d'euros de protections acoustiques et de l'ordre de 4,2 millions d'euros de travaux d'assainissement.

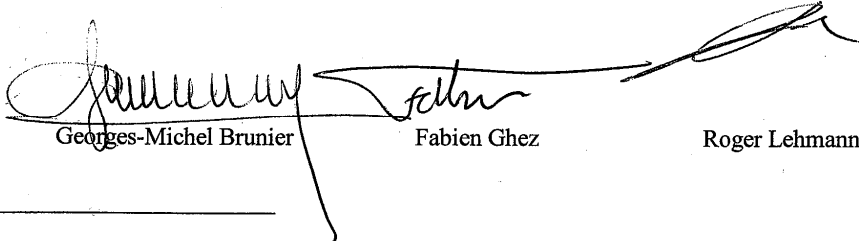
Le coût de ces mesures environnementales ressort à environ 20 % du coût total estimé.

En ce qui concerne les financements, la nouvelle infrastructure multimodale sera financée par le Conseil Général de l'Essonne, le Conseil Général des Yvelines et la Région Ile-de-France et les coûts d'aménagement du SPTC seront pris en charge par le Conseil Général de l'Essonne, le Conseil Général des Yvelines et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (dans un premier temps pour ce qui concerne la section à l'ouest de la RN 118)

Selon le rapport de la Mission d'Audit de décembre 2006 sur le de construction et d'entretien des routes au niveau européen³, « Au total, en ajoutant au coût des constructions recensées les frais de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage (qui représentent environ 10 % des dépenses annuelles d'investissement de la DGR), le coût moyen de construction obtenu est de l'ordre de 5,4 M€HT par km (valeur 2006) pour une route à 2x2 voies. »

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête


Georges-Michel Brunier Fabien Ghez Roger Lehmann

³ Rapport sur la comparaison au niveau européen des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des routes. (décembre 2006)- Mission d'audit de modernisation
Contrôle général économique et financier et Conseil général des ponts et chaussées

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES
à
LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE
REQUALIFICATION DE LA RD 36
et
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

10 Avis et conclusions motivés de la commission d'enquête en ce qui concerne l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau

10.1 Préambule.

L'article L.11.1 du code de l'expropriation dispose que

... / ...

L'expropriation d'immeubles... ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête et qu'il aura été procédé

contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés. .../...

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a pour but de vérifier, en recueillant les observations du public, si les travaux envisagés présentent un caractère d'utilité publique tel que l'expropriation peut en être envisagée.

Si la procédure est menée à son terme, cette enquête sera suivie d'un arrêté préfectoral déclarant l'utilité publique de l'opération.

10.2 Conclusions de la commission d'enquête

10.2.1 Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 33 jours :

Attendu que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que la commission d'enquête a tenu les 9 permanences prévues pour recevoir le public,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

La commission d'enquête conclut que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau, s'est déroulée dans de bonnes conditions

10.2.2 Sur les objectifs du projet

Attendu que dans la zone géographique couverte par le projet, la requalification projetée représente la fin de la réalisation d'un axe structurant du département,

Attendu que la requalification de la RD 36 de Châteaufort à Palaiseau est essentielle à la fois au développement des agglomérations limitrophes et des zones d'activités au Nord du Département de l'Essonne dont elle constitue l'achèvement d'un axe de circulation entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Palaiseau.

Attendu qu'il s'agit de faciliter les échanges en assurant la fluidité du trafic sur un axe indispensable à l'économie locale,

Attendu qu'il s'agit de supprimer des deux points noirs que constituent le carrefour du Christ de Saclay et de l'entrée du CEA, afin d'assurer la fluidité et la sécurité du trafic,

Attendu qu'il s'agit de rétablir une qualité de vie nécessaire pour les habitants des voies par lesquelles le trafic actuel est contraint de passer,

Attendu qu'il s'agit de créer un TCSP le long de cet axe,

Attendu qu'il s'agit de créer des chemins de circulations douces pour piétons et cyclistes.

La commission d'enquête conclut que les objectifs du projet sont bien conformes à ceux exposés dans le Schéma Directeur de la Voirie Départementale 2015

10.2.3 Sur le projet proposé

Attendu que les coûts indiqués, de l'ordre de 6 millions d'euros le kilomètre, même s'ils se situent dans le haut de la fourchette des valeurs communément admises, ne paraissent pas exorbitants,

Attendu que cette déviation est inscrite au schéma directeur de la voirie départementale à l'horizon 2015 en tant que réseau structurant,

Attendu que le projet proposé se développe sur 10,8 km,

Attendu que l'ensemble du tracé a fait l'objet de nombreuses études afin de choisir le tracé le moins contraignant pour l'environnement,

Attendu que l'ensemble du tracé a fait l'objet de nombreuses études afin de choisir le tracé le moins contraignant pour le maintien des activités agricoles qui s'exercent sur le plateau de Saclay,

Attendu qu'il est prévu de rétablir des accès qui permettent l'exploitation des entreprises agricoles et industrielles situées le long du tracé,

Attendu que les carrefours avec les routes départementales seront définis de façon à prendre en compte le trafic transversal,

Attendu qu'il est prévu de rétablir les drains qui pourraient être détériorés durant les travaux,

Attendu que le projet est compatible avec le SDRIF en vigueur,

Attendu que le projet est compatible avec le PLD de l'Essonne en vigueur,

Attendu que le projet prévoit de nombreuses mesures anti bruit afin de préserver la qualité de vie des habitants des communes voisines.

La commission d'enquête conclut que le projet proposé devrait permettre d'atteindre les objectifs qu'il poursuit.

Cependant :

- Concernant les circulations douces,

Il semble souhaitable que le Conseil Général expose plus en détail les raisons du choix de la solution retenue.

- Concernant le gabarit retenu pour la RD 36 entre Saint Quentin en Yvelines et Saclay, et le trafic envisagé,

Sans remettre en cause le gabarit retenu, il semble souhaitable que le Conseil Général en expose l'essentiel : date des enquêtes O/D, trafic mesurés, logiciel utilisé et hypothèses faites pour élaborer les prévisions de trafic, conclusions sur la validité du choix de gabarit retenu.

- Concernant les protections sonores la commission demande :
 - **au maître d'ouvrage d'étudier et de mettre en œuvre en concertation avec les services environnement des mairies traversées, un traitement paysagé permettant de les intégrer au mieux dans l'environnement.**
 - **Que des solutions de maintien de la visibilité des entreprises de la zone des Gravières soient examinées avec les entreprises de la zone.**
 - **Que les travaux d'isolation, y compris les parties privatives, soient exécutés sans qu'il soit demandé la moindre avance de fonds aux propriétaires.**

- Concernant les accès :

La commission d'enquête demande que des accords formels soient signés avec les entreprises concernées.

- Concernant la place de Saclay :

La commission d'enquête considère qu'une étude complète expliquant et justifiant le fonctionnement de cette place doit être présentée afin de justifier les choix faits.

10.2.4 Sur l'analyse bilancière du projet

Attendu que pour le commissaire enquêteur, et au vu de ses objectifs, le projet proposé présente concrètement un caractère d'intérêt public indubitable,

Attendu que s'agissant d'emprises sur le domaine privé, il sera nécessaire, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession des parcelles, de conduire une procédure d'expropriation conformément au code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique,

Attendu l'engagement pris par le département de ne conduire une telle procédure que pour les terrains strictement nécessaires à la réalisation du projet,

Attendu que l'opération justifie, pour le commissaire enquêteur, les atteintes à la propriété privée qu'il ne juge pas excessives,

Attendu que le coût de cette réalisation ne paraît pas déraisonnablement excessif par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes,

Attendu qu'il n'existe pas, selon le commissaire enquêteur, d'intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération,

Attendu que l'on voit bien que les risques de pollutions sonores ou de pollutions seront moindres qu'actuellement, s'agissant de fluidifier le trafic,

Attendu que le tracé proposé pour la déviation coïncide pour l'essentiel avec les emplacements prévus depuis très longtemps, et pour une grande partie à la RD 36 actuelle,

Attendu que le projet de déviation est un projet du département compatible avec les objectifs et les recommandations du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé par décret le 26 avril 1994,

Attendu que le projet de requalification de la RD 36 est un projet du département de l'Essonne considéré comme structurant dans le SDVD 2015

Attendu que le projet de déviation est un projet du département compatible avec les objectifs et les recommandations du PLD de l'Essonne approuvé par décret le 18 décembre 2007,

Attendu, en outre, que le Conseil Régional, participe de façon importante au financement du projet, son coût ne paraît pas hors de proportion avec les ressources procurées conjointement par le Département et la Région,

Attendu que la commission d'enquête considère que les avantages que présente ce projet de déviation, l'emportent sur les inconvénients qu'il génère.

La commission d'enquête conclut que le projet présente concrètement un caractère d'intérêt public indubitable.

Cependant

La commission d'enquête recommande au maître d'ouvrage de procéder à un examen attentif des expropriations envisagées et chaque fois que cela est techniquement possible de modifier en opportunité l'emprise afin de limiter les atteintes à la propriété privée.

10.3 Avis de la commission d'enquête

En conséquence la commission d'enquête considère que l'utilité publique de ce projet de requalification de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau est indiscutable,

la commission d'enquête donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet de requalification de la RD 36 entre Châteaufort et Palaiseau avec 5 réserves et 5 recommandations.

La réserve n° 1 est :

Que le choix d'une place au lieu d'un contournement du Christ de Saclay soit justifié.

La réserve 2 est :

Qu'une étude complète soit présentée expliquant et justifiant le fonctionnement de cette place.

La réserve 3 est :

Que des accords formels concernant le rétablissement des accès soient signés avec les entreprises concernées.

La réserve 4 est :

Que le maître d'ouvrage s'engage à ce que les travaux d'isolation phonique, y compris dans les parties privatives, soient exécutés sans qu'il soit demandé la moindre avance de fonds aux propriétaires.

La réserve 5 est :

Que le Conseil Général présente l'essentiel des études de trafic qui ont conduits au projet proposé : date des enquêtes O/D, trafic mesurés, logiciel utilisé et hypothèses faites pour élaborer les prévisions de trafic, conclusions sur la validité du choix de gabarit retenu.

La recommandation 1 est :

Que le maître d'ouvrage procède à un examen attentif des expropriations envisagées et, chaque fois que cela est techniquement possible, modifie en opportunité l'emprise afin de limiter les atteintes à la propriété privée.

La recommandation 2 est :

Que le maître d'ouvrage étudie et mette en œuvre en concertation avec les services « environnement » des communes limitrophes, les traitements paysagés permettant de la meilleure intégration possible des protections antibruit dans l'environnement.

La recommandation 3 est :

Que des solutions de maintien de la visibilité des entreprises de la zone des Gravieres soient examinées avec les entreprises de la zone.

La recommandation 4 est :

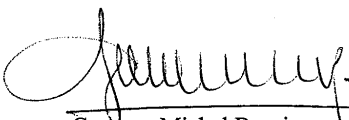
Que le Conseil Général expose plus en détail les raisons du choix de la solution retenue pour le tracé des circulations douces.

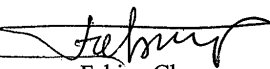
La recommandation 5 est :


Que, dans le phasage des travaux, et si les contraintes techniques et foncières le permettent, soit réalisée dès la première tranche la bretelle spécifique entre le carrefour du Christ et le Centre d'études nucléaires, en pratique indépendante du STPC.

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête


Georges-Michel Brunier


Fabien Ghez


Roger Lehmann

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES

à

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE

REQUALIFICATION DE LA RD 36

et

A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES

COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

11 Avis et conclusions motivés de la commission d'enquête en ce qui concerne l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Châteaufort

11.1 Préambule

La mise en compatibilité des POS/PLU lors de la déclaration d'utilité publique d'une opération est régie par l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, l'article L123-16 prévoit :

« La déclaration d'utilité publique ... d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme que si :

L'enquête publique concernant cette opération, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,

L'acte déclaratif d'utilité publique ... est pris après que les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral."

11.2 Conclusions de la commission d'enquête

11.2.1 Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 33 jours :

Attendu que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que la commission d'enquête a tenu les 9 permanences prévues pour recevoir le public,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

11.2.2 Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Châteaufort

Le POS a fait l'objet d'une révision approuvée le 30 juin 1999 et d'une révision approuvée le 28 novembre 2000.

La commission d'enquête estime que les travaux d'aménagements prévus sur la commune de Châteaufort, à savoir :

- Création d'une nouvelle plateforme routière à 2x2 voies (et le réaménagement de l'accès à la partie Est du bourg),
- Création d'une voie pour circulations douces parallèlement à la RD 36 existante,
- Transformation de la RD 36 existante en site propre pour transports en commun,
- Création d'un tronçon d'infrastructure destinée à recevoir les transports en commun sur une longueur de 200 mètres environ et son débouché sur le carrefour giratoire existant, ainsi que divers équipements et aménagements connexes.
- Agrandissement du bassin existant aux abords du giratoire d'entrée nord-est

sont justifiés dans le cadre de la requalification de la RD 36 en une infrastructure multimodale.

La réalisation de ces travaux nécessite une mise en compatibilité du POS de la commune qui porte sur :

- Le rapport de présentation,
- Le Règlement,
- Les annexes réglementaires, avec l'ajout d'un emplacement réservé en remplacement d'un espace boisé classé,
- La transcription des modifications sur le plan d'ensemble de la commune et sur le plan des zones urbaines.

11.3 Avis de la commission d'enquête

En conséquence, la commission d'enquête donne un avis favorable à la mise en compatibilité du POS de la commune de Châteaufort.

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête


Georges-Michel Brunier


Fabien Ghez


Roger Lehmann

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES
à
LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE
REQUALIFICATION DE LA RD 36
et
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

12 Avis et conclusions motivés de la commission d'enquête en ce qui concerne l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villiers-le-Bâcle

12.1 Préambule

La mise en compatibilité des POS/PLU lors de la déclaration d'utilité publique d'une opération est régie par l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, l'article L123-16 prévoit :

« La déclaration d'utilité publique ... d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme que si :

L'enquête publique concernant cette opération, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,

L'acte déclaratif d'utilité publique ... est pris après que les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral."

12.2 Conclusions de la commission d'enquête

12.2.1 Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 33 jours :

Attendu que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que la commission d'enquête a tenu les 9 permanences prévues pour recevoir le public,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

12.2.2 Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Villiers-le-Bâcle

Le PLU de Villiers le Bâcle a été approuvé par délibération du conseil municipal le 2 mai 2006. Par délibération et approbation du conseil municipal, il a été rectifié le 23 septembre 2006 et modifié le 18 décembre 2007.

La commission d'enquête, estime que les travaux d'aménagements prévus sur la commune de Villiers-le-Bâcle, à savoir :

- Création d'une nouvelle plateforme routière à 2x2 voies et réaménagement des carrefours avec la RD 838 et la RD 361,
- Création d'un ouvrage de franchissement pour engins agricoles,
- Création d'une voie pour circulations douces parallèlement à la RD 36 existante,
- Transformation de la RD 36 existante en site propre pour transports en commun (sauf sur un tronçon à l'est de la commune où les emprises de la RD 36 existante sont réutilisées partiellement pour la nouvelle plateforme routière et où un tronçon neuf de SPTC doit être créé)
- Création de divers équipements et aménagements connexes.

sont justifiés dans le cadre de la requalification de la RD 36 en une infrastructure multimodale.

La réalisation de ces travaux nécessite une mise en compatibilité du POS de la commune qui porte sur :

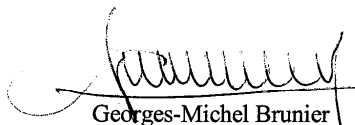
- Le rapport de présentation,
- Le Règlement,
- Les annexes réglementaires, avec l'ajout d'un emplacement réservé en remplacement d'un espace boisé classé,
- La transcription des modifications sur le plan d'ensemble de la commune et sur le plan des zones urbaines.

12.3 Avis de la commission d'enquête

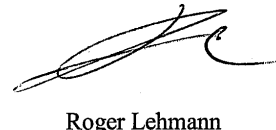
En conséquence, la commission d'enquête donne un avis favorable à la mise en compatibilité du POS de la commune de Villiers-le-Bâcle.

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête


Georges-Michel Brunier


Fabien Ghez


Roger Lehmann

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES

à

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE

REQUALIFICATION DE LA RD 36

et

A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES

COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

13 Avis et conclusions motivés de la commission d'enquête en ce qui concerne l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saclay

13.1 Préambule

La mise en compatibilité des POS/PLU lors de la déclaration d'utilité publique d'une opération est régie par l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, l'article L123-16 prévoit :

« La déclaration d'utilité publique ... d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme que si :

L'enquête publique concernant cette opération, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,

L'acte déclaratif d'utilité publique ... est pris après que les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral."

13.2 Conclusions de la commission d'enquête

13.2.1 Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 33 jours :

Attendu que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que la commission d'enquête a tenu les 9 permanences prévues pour recevoir le public,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

13.2.2 Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Saclay

La commune de Saclay dispose d'un POS tenant lieu de PLU qui a fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du conseil municipal le 20 décembre 2004.

La commission d'enquête, estime que les travaux d'aménagements prévus sur la commune de Saclay, à savoir :

- à l'ouest du carrefour du Christ, création d'une nouvelle plateforme routière à 2x2 voies, avec transformation de la RD 36 existante en site propre pour transports en commun ;
- à l'est du carrefour la RD reste à 1x2 voies, avec création d'un site propre de transports en communs ;
- création d'une voie pour circulations douces et mouvements de véhicules agricoles parallèlement à la RD 36 ;
- réalisation à l'emplacement du carrefour du Christ d'une place urbaine, destinée à devenir une "entrée de ville" dans le cadre de l'urbanisation future du plateau ;
- création d'une voie reliant directement le carrefour du Christ à l'entrée du Centre d'études nucléaires ;
- élargissement local de la RN 118 ;
- ainsi que les aménagements locaux rendus nécessaires par ces travaux ;

sont justifiés dans le cadre de la requalification de la RD 36 en une infrastructure multimodale.

La réalisation de ces travaux nécessite une mise en compatibilité du POS de la commune qui porte sur :

- Le rapport de présentation,
- Les annexes réglementaires, avec l'ajout d'un emplacement réservé.
- La transcription des modifications sur le plan de zonage

13.3 Avis de la commission d'enquête

En conséquence, la commission d'enquête donne un avis favorable à la mise en compatibilité du POS de la commune de Saclay.

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête


Georges-Michel Brunier


Fabien Ghez


Roger Lehmann

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES

à

LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE

REQUALIFICATION DE LA RD 36

et

A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES

COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

14 Avis et conclusions motivés de la commission d'enquête en ce qui concerne l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Vauhallan

14.1 Préambule

La mise en compatibilité des POS/PLU lors de la déclaration d'utilité publique d'une opération est régie par l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, l'article L123-16 prévoit :

« La déclaration d'utilité publique ... d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme que si :

L'enquête publique concernant cette opération, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,

L'acte déclaratif d'utilité publique ... est pris après que les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral."

14.2 Conclusions de la commission d'enquête

14.2.1 Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 33 jours :

Attendu que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que la commission d'enquête a tenu les 9 permanences prévues pour recevoir le public,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

14.2.2 Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Vauhallan

La commune de Vauhallan dispose d'un POS tenant lieu de PLU qui a fait l'objet d'une modification approuvée par délibération du conseil municipal le 28 février 2001

La commission d'enquête, estime que les travaux d'aménagements prévus sur la commune de Vauhallan, à savoir :

- entre Saclay et Palaiseau, transformation de l'actuelle RD 36 existante en site propre de transport en commun,
- construction d'une chaussée nouvelle à 2 fois une voie,
- création d'une voie réservée aux circulations douces et agricoles,
- à hauteur du la Martinière, réalisation d'un bassin de rétention des eaux pluviales;
- modification des débouchés des chemins ruraux,
- ainsi que les aménagements locaux rendus nécessaires par ces travaux ;

sont justifiés dans le cadre de la requalification de la RD 36 en une infrastructure multimodale.

La réalisation de ces travaux nécessite une mise en compatibilité du POS de la commune qui porte sur :

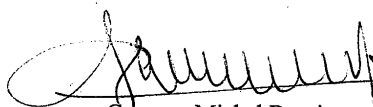
- Le rapport de présentation,
- Le Règlement,
- Les annexes réglementaires, avec l'ajout d'un emplacement réservé.
- La transcription des modifications sur le plan de zonage

14.3 Avis de la commission d'enquête

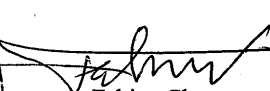
En conséquence, la commission d'enquête donne un avis favorable à la mise en compatibilité du POS de la commune de Vauhallan.

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête



Georges-Michel Brunier



Fabien Ghez



Roger Lehmann

ENQUETES PUBLIQUES CONJOINTES PREALABLES
à
LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE
REQUALIFICATION DE LA RD 36
et
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DES
COMMUNES CONCERNEES

Communes de

Châteaufort
Villiers-le-Bâcle
Saclay
Vauhallan
Palaiseau

Enquête publique du 31 mai 2010 au 2 juillet 2010 inclus

15 Avis et conclusions motivés de la commission d'enquête en ce qui concerne l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Palaiseau

15.1 Préambule

La mise en compatibilité des POS/PLU lors de la déclaration d'utilité publique d'une opération est régie par l'article L 123-16 du Code de l'Urbanisme.

Ainsi, l'article L123-16 prévoit :

« La déclaration d'utilité publique ... d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme que si :

L'enquête publique concernant cette opération, a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence,

L'acte déclaratif d'utilité publique ... est pris après que les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, de l'établissement public mentionné à l'article L 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L 121-4, et après avis du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral."

15.2 Conclusions de la commission d'enquête

15.2.1 Sur le déroulement de l'enquête publique

A l'issue d'une enquête conjointe ayant duré 33 jours :

Attendu que la publicité par affichage a été faite dans les délais et pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les publications dans les journaux ont été faites dans 2 journaux 15 jours avant le début de l'enquête et répétés dans les mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête,

Attendu que les dossiers ont été mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que les registres d'enquête ont été également mis à la disposition du public dans les mairies des 5 communes et des 2 préfectures concernées pendant la durée de l'enquête,

Attendu que la commission d'enquête a tenu les 9 permanences prévues pour recevoir le public,

Attendu que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête ont été respectés,

Attendu que la commission d'enquête n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête,

15.2.2 Sur la mise en compatibilité du POS de la commune de Palaiseau

La commune de Palaiseau dispose d'un PLU approuvé délibération du conseil municipal le 12 juillet 2006 et modifié le 3 septembre 2008

La commission d'enquête, estime que les travaux d'aménagements prévus sur la commune de Palaiseau, à savoir :

- création d'une nouvelle plateforme routière à 2x1 voies (longeant parallèlement la RD 36)
- transformation de la RD 36 existante en site propre de transport en commun
- création d'une voie réservée aux circulations douces et agricoles.
- réaménagement du carrefour avec la RD 128
- réaménagement du carrefour de la Croix de Villebois
- ainsi que les aménagements locaux rendus nécessaires par ces travaux ;

sont justifiés dans le cadre de la requalification de la RD 36 en une infrastructure multimodale.

La réalisation de ces travaux nécessite une mise en compatibilité du POS de la commune qui porte sur :

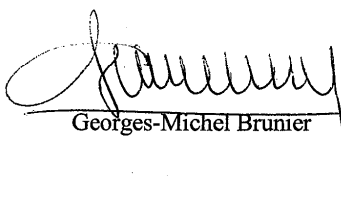
- Le rapport de présentation,
- Le règlement,
- Les annexes réglementaires, avec l'ajout d'un emplacement réservé.
- La transcription des modifications sur le plan de zonage

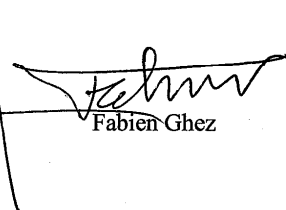
15.3 Avis de la commission d'enquête

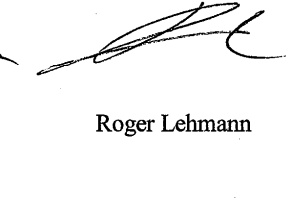
En conséquence, la commission d'enquête donne un avis favorable à la mise en compatibilité du POS de la commune de Palaiseau.

Paris le 10 janvier 2010

La commission d'enquête


Georges-Michel Brunier


Fabien Ghez


Roger Lehmann