



ENQUÊTE PUBLIQUE

PROJET D'AMENAGEMENT D'UN CARREFOUR A FEUX SUR LES COMMUNES DE BALLAINVILLIERS ET SAULX-LES-CHARTREUX

Plan du document

1. <u>Objet de l'enquête</u>	page 3
1.1. Demandeur.....	page 3
1.2. Objet.....	page 3
1.2.1. Contenu de l'opération objet de l'enquête publique.....	page 3
2. <u>Organisation et déroulement de l'enquête</u>	page 12
2.1. Organisation de l'enquête.....	page 12
2.1.1. Ordonnance de désignation du commissaire enquêteur.....	page 12
2.1.2. Arrêté d'organisation de l'enquête.....	page 12
2.2. Déroulement des procédures.....	page 12
2.2.1. Publicité.....	page 12
2.2.2. Permanences en mairie.....	page 93
3. <u>Examen des observations recueillies</u>	page 12
3.1. Observations envoyées au maître d'ouvrage et réponse de celui-ci.....	page 12
3.2. Synthèse des observations et avis du commissaire enquêteur.....	page 32
4. <u>Conclusions du commissaire enquêteur</u>	page 39

1 Objet de l'enquête

1.1 Demandeur

Le présent dossier est réalisé en vue de l'enquête publique relative au projet d'aménagement du carrefour de la route de Chasse sur la RN20, sur les communes de Ballainvilliers et de Saulx-les-Chartreux dans le département de l'Essonne.

Le projet consiste en l'aménagement d'un carrefour à feux sur la RN20 et d'une nouvelle voie reliant la rue de la Tuilerie à l'est de la RN20 à la route de Montlhéry à l'ouest.

L'enquête publique porte à la fois sur :

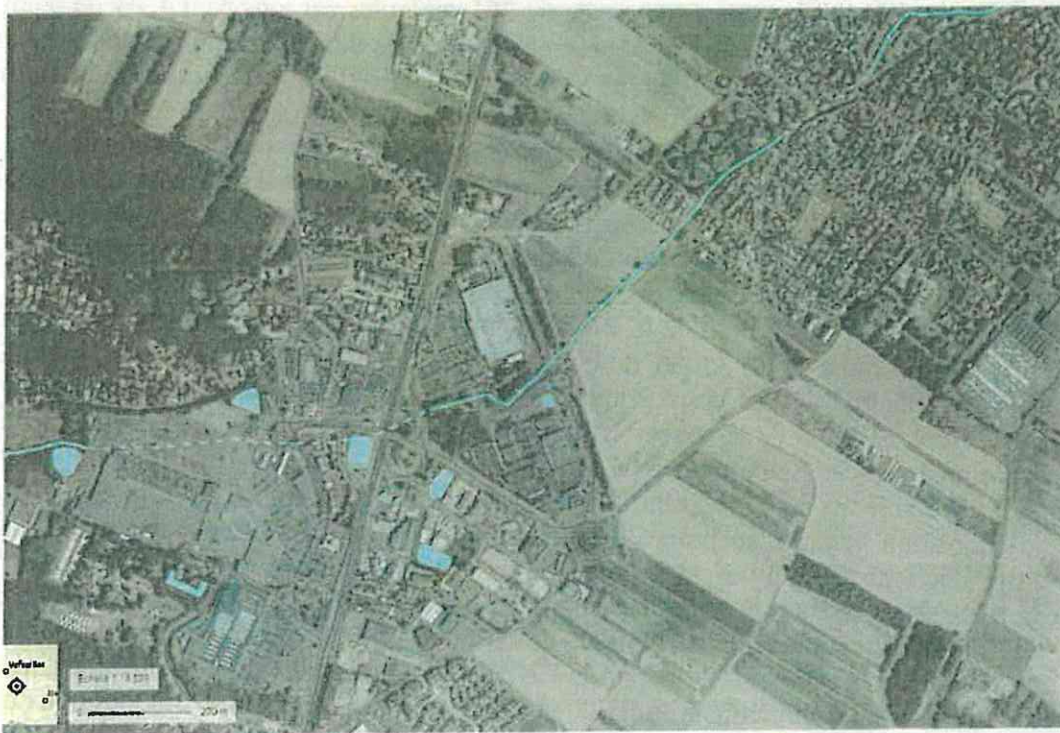
- L'utilité publique du projet,
- La modification des plans locaux d'urbanisme des communes de Ballainvilliers et de Saulx-les-Chartreux, organisée dans le cadre d'une mise en compatibilité des documents d'urbanisme menée en parallèle de la déclaration d'utilité publique.

La déclaration d'utilité publique emportera approbation des nouvelles dispositions des plans locaux d'urbanisme des communes de Ballainvilliers et de Saulx-les-Chartreux.

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Département de l'Essonne.

1.2 Dossier d'enquête

Le projet consiste en l'aménagement d'un carrefour à feux sur la RN20 et d'une nouvelle voie reliant la rue de la Tuilerie à l'est de la RN20 à la route de Montlhéry à l'ouest.



Vue aérienne de l'état actuel (extrait « Géoportail »)



Plan des travaux

La RN20 compte parmi les axes routiers les plus empruntés en Essonne et constitue un axe d'intérêt régional. Elle supporte sur cette section, un trafic de 62 281 véhicules par jour dont 4,7% de poids lourds (comptages 2015) qui occasionne d'importantes remontées de files aux heures de pointe du matin et du soir. L'aménagement du carrefour de la route de Chasse sur la RN20 sur le territoire des communes de Ballainvilliers et Saulx-les-Chartreux constitue la première phase de l'aménagement de la RN20. Celui-ci fait partie des projets prévus à court terme dans le schéma de référence de la requalification de la RN 20 entre Massy et Arpajon approuvé lors de l'Assemblée départementale du 24 septembre 2012 et le plan directeur approuvé lors de l'Assemblée départementale du 3 juillet 2017. Ces documents constituent des orientations générales pour la requalification urbaine de la RN20 autour d'un site propre de transports en commun (SPTC). La seconde phase correspond à l'aménagement d'un transport en commun en site propre (TCSP) axial et la requalification de la RN20 en boulevard urbain incluant le réaménagement du carrefour RN20 / rue du Grand Noyer / route de la Grange aux Cercles sur le territoire des communes de Ballainvilliers et La Ville du Bois. Le projet complet (phases 1 et 2) a été soumis à la concertation du 18 mars au 13 avril 2013. Le bilan de la concertation a été approuvé par l'Assemblée départementale le 7 avril 2014. Les communes de Ballainvilliers, La Ville du Bois et Saulx-les-Chartreux ont délibéré en émettant un avis favorable au projet respectivement les 14/11/2013 et 17/12/2013. La concertation n'a révélé aucune opposition majeure au projet, **seulement une forte demande s'est exprimée pour la réalisation de protections phoniques¹ et l'amélioration des circulations douces.** L'aménagement du carrefour de la route de Chasse sur la RN20 permettra de réduire les difficultés de circulation au droit de l'échangeur RN20 / RD186 et plus largement, d'améliorer la desserte locale : il rendra plus perméable la RN20 et constituera un nouveau point d'accès à la RN20. Le projet permettra également d'améliorer la circulation des transports en commun pour la RN20 et facilitera le déplacement des modes doux avec des aménagements dédiés, maillés au réseau existant.

¹ Cette demande est restée lettre morte en ce qui concerne la voirie nouvelle reliant l'avenue de la Division Leclerc à la RN 20.
enquête publique aménagement d'un carrefour à feux sur la RN 20 Page 4 sur 43 21/06/2022

Le projet consiste en :

- la réalisation d'un carrefour à feux sur la RN20 au nord des zones commerciales de La Ville du Bois et de Ballainvilliers, sur lequel se raccordera la rue de la Tuilerie à l'est et le barreau de raccordement à la route de Montlhéry et à la rue de Lunezy à l'ouest,
- la réalisation d'aménagements capacitaires sur la RN20 en amont et en aval du carrefour, pour fluidifier le trafic,
- la création d'une voie bus au nord pour faciliter la circulation des bus sur l'axe RN20 (en préfiguration de l'entrée dans le site propre axial en seconde phase). Le projet prévoit également la réalisation d'un bassin de traitement des eaux de ruissellement et la création de liaisons douces le long du barreau créé avec un maillage des pistes cyclables existantes. Des aménagements écologiques et paysagers seront réalisés de part et d'autre de la voie nouvelle créée entre la route de Montlhéry et la rue de la Tuilerie. Les caractéristiques géométriques des aménagements sur chaque axe ont été déterminées en fonction des études de trafic.

Le projet prévoit :

- la création d'une voirie neuve de 850 m (appelée route de Chasse) reliant la rue de la Tuilerie à l'est de la RN20 à la route de Montlhéry et à la rue de Lunezy à l'ouest de la RN 20,
- la création d'un carrefour giratoire à la jonction entre la nouvelle voie et la route de Montlhéry, - la création d'un carrefour à feux à l'intersection de cette nouvelle voirie et de la RN20, - le maintien de la piste cyclable présente le long le RN 20 et création le long du futur barreau, - la création d'un corridor écologique de milieu semi-ouvert et de passages petite faune (mesures compensatoires en faveur de l'écologie),
- la réalisation d'aménagements paysagers, notamment par la recréation de lisières boisées et par l'insertion paysagère du bassin d'assainissement,
- La création d'un bassin d'assainissement pluvial au sud-est du projet. L'exutoire des rejets est le ruisseau Le Rouillon.

Depuis le carrefour giratoire de la rue de la Tuilerie jusqu'au carrefour giratoire situé en fin d'aménagement, l'axe en plan est composé des éléments suivants :

- Un alignement droit de 71.09 m,
- Une courbe à gauche de rayon 20 m,
- Un alignement droit de 48.40 m,
- Une courbe à droite de rayon 20 m,
- Un alignement droit de 151.33 m,
- Une courbe à droite de rayon 200 m,
- Un alignement droit de 69.98 m,
- Une courbe à gauche de rayon 20 m,
- Un alignement droit de 46.59 m,
- Une courbe à gauche de rayon 45 m,
- Un alignement droit de 354.42 m.

Le profil en travers de la RN 20 sur la commune de Ballainvilliers se compose en section courante de :

- Deux chaussées séparées de 6.50 m de large (deux voies de circulation par chaussée),
- D'un terre-plein central de 1.40m de large composée de deux bandes dérasées gauche de 0.40m et une DBA de 0.60 m de large,

- De trottoirs de part et d'autre des chaussées, de largeur variable en fonction de la présence ou non d'une piste cyclable et des emprises disponibles. Au droit du futur carrefour à feux, le profil en travers de la RN 20 s'élargit pour pouvoir gérer les différents flux au niveau du carrefour. Au sud du carrefour à feux, le profil en travers est le suivant, d'ouest en est :

- Un trottoir de 3.00 m de large,
- Une chaussée composée de deux voies de circulation de 6.50 m de large en direction d'Etampes,
- Un terre-plein central composé d'un îlot infranchissable de largeur 12.90m,
- Une chaussée composée de trois voies de circulation de 9.50 m de large en direction de Paris,
- Un trottoir de 1.50 m de large,
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3.00 m de large.

Au nord du carrefour à feux, le profil en travers de la RN 20 d'ouest en est se décompose comme suit :

- Une voie de SPTC de 3.80 m de large,
- Un îlot non franchissable de 1.70 m de large,
- Une chaussée composée de deux voies de circulation de 6.50 m de large en direction d'Etampes, bordée de deux bandes dérasées de 0.50 m,
- Un îlot non franchissable de 1.70 m de large,
- Une chaussée composée de deux voies de circulation de 6.50 m de large en direction de la RD186 (mouvement de tourne-à-gauche), bordée de deux bandes dérasées de 0.50 m,
- Un îlot non franchissable de 1.70 m de large,
- Une chaussée composée de trois voies de circulation de 9.50 m de large en direction de Paris, bordée de deux bandes dérasées de 0.50 m,
- Un îlot non franchissable de 2.00 m de large,
- La voie du by-pass entre le nouveau barreau et la RN 20 en direction de Paris d'une largeur de 4.00 m, bordée par une bande dérasée gauche de 0.50 m et une bande d'arrêt d'urgence de 2.00 m,
- Un trottoir de 1.95 m de large
- Une piste cyclable bidirectionnelle de 3.00 m de large.

Le barreau neuf reliant la RD 186 au sud à la route de Montlhéry à l'ouest se décompose en deux sections distinctes : la section est à la RN 20 et la section ouest à la RN 20.

Le profil en travers de la section est se présente comme suit :

- Une chaussée composée d'une voie de circulation de 3.50 m de large en direction de la RD 186,
 - Un terre-plein central composé d'une DBA de 0.60 m,
 - Une chaussée composée de deux voies de circulation de 6.50 m de large en direction de la RN 20,
 - Une piste cyclable bidirectionnelle de 3.00 m de large située en partie à l'est et en partie à l'ouest du barreau neuf et séparée de la chaussée par une bande d'espace vert de 1.50 m de large.
- Celle-ci pourrait être positionnée uniquement à l'est du barreau neuf.

Le projet d'aménagement prévoit la création de 3 points d'échanges plans avec le réseau local. Les points d'échange sont les suivants :

Point d'échange sud : avec la rue des Tuileries.

A noter que ce point d'échange est existant et qu'il s'agit donc de se raccorder sur l'aménagement existant

Point d'échange central : avec la RN 20 ;

Point d'échange ouest : avec la route de Montlhéry, la rue de Lunezy et la route de Saulx-les-Chartreux.

Point d'échange central : c'est le point d'échange principal du projet : il s'agit de gérer les différents flux sur les 4 branches du carrefour à feux afin d'éviter les trop grandes remontées de files lors des phases d'attente. Les caractéristiques des branches nord et sud sur la RN 20 sont décrites dans le paragraphe précédent (2.3.2.3 Profils en travers).

Au niveau de la branche est du nouveau barreau, les deux voies en direction de Saulx-les-Chartreux sont conservées. Un by-pass est mis en place pour le mouvement de tourne-à-droite depuis le barreau neuf vers la RN 20 nord (en direction de Paris). Pour la circulation en direction du carrefour giratoire sud-est (giratoire existant), deux voies de circulation sont mises en place au droit du carrefour à feux, notamment barreau neuf est. Pour absorber le flux de véhicules effectuant le mouvement RN 20 nord Pour la branche ouest du nouveau barreau, une seule voie de circulation est mise en place au droit du carrefour à feux pour les usagers en direction du barreau neuf. Pour les usagers arrivant de Saulx-les Chartreux, la voie de circulation se dédouble au droit du carrefour à feux pour faciliter les échanges et notamment les mouvements de tourne-à-droite vers la RN 20 sud.

Les conditions de trafic sur le barreau neuf ont été prises en compte pour dimensionner les structures de chaussée, à savoir un TMJA prévisionnel de l'ordre de 14 000 veh/jr avec un pourcentage de poids lourds estimatif de 3%. La classe de la plateforme support de chaussée doit être au moins égale à une classe PF2². La structure retenue est du type 2 du catalogue des structures types de chaussée neuve, pour les voies du réseau non structurant, composée de 2.5 cm de BBTM, 6 cm de BBSG, de 9 et 10 cm de GB3, soit une épaisseur totale de 27.5 cm. Dans toute la mesure du possible, le traitement en place des chaussées sera effectué en utilisant des matériaux recyclés, garantissant à la fois la pérennité et de développement durable de la route, mais également le confort des usagers (conditions de circulation) et des riverains (acoustiques).

Les rétablissements des écoulements superficiels extérieurs à la plateforme routière.

Le projet franchit un talweg et un cours d'eau : le ruisseau Le Rouillon. Le projet ne nécessite pas de modification de l'ouvrage hydraulique existant.

Les rejets d'eau pluviale

Le projet se situe dans le bassin hydrographique de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Les masses d'eau concernées par le projet ont un objectif de bon état définis dans le SDAGE et le schéma d'assainissement de la ville de Ballainvilliers Les principes de dimensionnement des ouvrages d'assainissement sont en conséquence :

- Dimensionnement du réseau et de l'ouvrage de traitement des eaux pluviales pour une période de retour décennale (T=10 ans).
- Débit de fuite à 1,2 l/s/ha de surface collectée.

Les principes d'aménagements retenus

Les principes d'aménagement retenus au droit du tracé neuf ont pour objectifs de :

- Réaliser un réseau d'assainissement séparatif, dans la mesure du possible, afin de bien dissocier les eaux routières souillées des eaux extérieures propres ;
- Réaliser un bassin multifonction (rétention et traitement des eaux routières avant tout rejet au milieu naturel) disposé entre la RN 20 et la voie nouvelle reliant la rue des Tuileries à l'Est de la RN 20 à la route de Montlhéry. Ce bassin récupérera les eaux de la nouvelle voie, de la RN 20 et du carrefour créé dans le cadre du projet ;
- Répondre aux objectifs du SDAGE bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands tant sur le volet quantitatif que sur celui de la qualité des eaux.

² La norme dimensionnement des structures de chaussées neuves NF P 98-086 de 2011 a divisé la classe PF2 en deux classes : la PF2 (entre 50 et 80 MPa) et la PF2qs (PF2 de qualité supérieure, entre 80 et 120 MPa), ces classes sont notées PF2- et PF2+ dans certains guides régionaux de chaussées à faible trafic et PF 2 et PF 23

La totalité des eaux tombées sur la nouvelle plateforme routière est contrôlée par un réseau d'assainissement de type séparatif et dimensionné pour un débit décennal. Ces eaux pluviales sont contrôlées dans un bassin multifonction étanche (géomembrane) dimensionné pour 10 ans afin d'assurer :

- Une maîtrise quantitative des rejets d'eaux pluviales de la zone par écrêtement des débits de pointe avant rejet dans le milieu naturel ;
- Une maîtrise de la qualité des rejets d'eaux pluviales : traitement de la pollution chronique ;
- Une maîtrise de la pollution accidentelle : mise en place de dispositifs d'interception et de confinement de la pollution accidentelle (vanne) et mise en place d'une surprofondeur afin de disposer d'un temps d'intervention de deux heures entre le moment de l'accident et la fermeture des vannes. Au droit du bassin multifonction, la chaîne de traitement avant rejet comportera un ouvrage de régulation équipé :
 - D'un orifice calibré afin de limiter le débit de fuite aval et ainsi assurer un stockage maximal de la pollution, augmenter le temps de séjour et donc l'efficacité de la décantation. Le débit de fuite réel du bassin sera d'environ 10 l/s pour l'évènement décennal ce qui correspond à un débit spécifique de 3 l/s/ha. Ce choix de débit conditionne un diamètre de l'orifice de sortie de l'ouvrage compatible avec une exploitation « maîtrisable » de l'ouvrage. En deçà de ce diamètre d'orifice, les risques d'obstruction « permanente » sont élevés. En revanche, le volume du bassin est défini sur la base d'un débit de fuite de 1,2l/slha.
 - D'un voile siphoné permettant de retenir l'essentiel des surnageants (hydrocarbures et corps flottants) ;
 - D'un dispositif de vannage à fermeture manuelle.
 - D'une surverse permettant d'évacuer les écoulements excédentaires (supérieurs à la période de retour retenue pour le dimensionnement du bassin, soit décennale) en toute sécurité sans risquer un débordement généralisé du bassin et donc des érosions incontrôlées sur les berges. Cette surverse pourra être associée à l'ouvrage by-pass et non à l'ouvrage de régulation. Enfin, le bassin sera muni d'une surprofondeur permettant le recueil de tous les polluants décantés. Cette surprofondeur sera disposée devant l'ouvrage de régulation et présentera une surface et un volume minimum définis suivant la méthodologie du SETRA. Elle permettra entre autre un temps d'intervention sur site de 2 heures entre l'accident et la manipulation des vannes sans que le moindre rejet polluant ne soit effectué vers le milieu récepteur. Le fond des bassins non occupé par cette surprofondeur sera revégétalisé et permettra le développement d'une végétation hygrophile type zone humide. Comme le montrent les schémas de principe de la figure en page suivante, le bassin multifonction assurera, de par sa conception (surface au sol importante, surprofondeur par rapport au niveau de l'orifice de fuite, faible débit de fuite), une très forte décantation d'abord des particules les plus grossières (sables, ...), mais aussi des particules fines. La vitesse de sédimentation obtenue dans ce bassin sera inférieure à 1 m/h.

Trafic

Le projet n'a pas vocation à augmenter la capacité de la RN20 en termes de trafic. Le trafic prévu sur la RN20 après la mise en service du barreau de liaison sera similaire au trafic actuel sur le tronçon situé au sud de l'intersection RN20/RD186. Entre la RD 186 et le futur barreau de liaison, le trafic prévu est de l'ordre de 44 400 veh./j., soit une baisse prévisionnelle du trafic de l'ordre de 6% sur la RN 20. Le trafic prévu sur le futur barreau de liaison est de l'ordre de 14 000 veh./j. à l'est de la RN 20 et de l'ordre de 12 400 veh./j. à l'ouest. La baisse du trafic sur la RN 20 résulte du report d'une partie du trafic actuel depuis le carrefour RN 20 – RD 186 vers le futur barreau. Ce report de trafic engendrera également une fluidification du trafic au droit de l'échangeur RN 20 – RD 186 notamment en délestant les deux carrefours giratoires existants de part et d'autre de la RN 20 : giratoire RD 186 – centre commercial et RD 1896 – route de la Grande aux Cercles. Ces deux carrefours ne seront plus saturés, en semaine comme le week-end, suite à la réalisation du nouveau barreau. De plus, la répartition des flux entre l'échangeur RN 20 / RD 186 et le nouveau carrefour permettra une meilleure desserte locale. La route de Montlhéry est actuellement une voie communale de Saulx-les-Chartreux qui n'est pas dimensionnée pour recevoir un tel trafic. Aussi, en mesure d'accompagnement à la création du carrefour de la route de Chasse, la commune et le Département ont convenus d'un échange de domanialité : la route de Montlhéry deviendrait départementale alors que la RD 118, qui traverse le centre bourg de la commune, deviendrait communale.

La route de Montlhéry devra faire l'objet d'un recalibrage-renforcement pour entrer dans le réseau départemental qui constitue un dossier distinct pour lequel sont menées des études préliminaires de diagnostic.

Acoustique

Les études acoustiques ont été menées selon un cadre réglementaire précis issu de la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et des textes d'application (décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995, circulaires du 12 décembre 1997, du 21 juin 2001 et du 25 mai 2004). L'étude acoustique est basée sur une campagne de mesures acoustiques ainsi que sur un modèle numérique de calculs acoustiques. Le projet d'aménagement de la RN20 est considéré comme une transformation d'infrastructure routière existante et le projet de la route de Chasse comme une création de voie nouvelle. Dans l'étude acoustique réalisée, l'analyse des niveaux sonores relatifs à la situation actuelle a mis en évidence :

- à moins de 20 mètres de la RN 20 les habitations sont en situation de Point Noir Bruit de jour et de nuit ($L_{Aeq}(6h-22h) > 70$ dB(A) et $L_{Aeq}(22h-6h) > 65$ dB(A))
- dans une bande située entre 20 et 40 mètres du bord de la chaussée, les habitations sont en zone d'ambiance sonore non modérée de jour et de nuit ($L_{Aeq}(6h-22h) > 65$ dB(A) et $L_{Aeq}(22h-6h) > 60$ dB(A)) ;
- au-delà de 40 mètres les habitations sont en zone d'ambiance sonore modérée de jour et de nuit ($L_{Aeq}(6h-22h) < 65$ dB(A) et $L_{Aeq}(22h-6h) < 60$ dB(A)). L'étude acoustique a démontré que l'augmentation des niveaux sonores avec et sans projet est inférieure à 2db. Il n'y a donc pas de transformation significative des niveaux sonores et par conséquent, il n'est pas nécessaire réglementairement de prévoir des protections acoustiques.

Dans le cadre du projet de la route de Chasse, les résultats de calculs montrent des contributions sonores du projet inférieures aux seuils réglementaires de 60 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit. Les objectifs sont respectés : aucune protection acoustique n'est à prévoir. Des mesures acoustiques sont réalisées en juin 2021³ afin d'établir un « point zéro » du bruit routier actuel. Des mesures seront effectuées après la mise en service de l'aménagement afin de s'assurer que l'impact sur les habitations est conforme aux études menées.

Air et santé

Une étude Air et Santé à montrer que le projet entraîne :

- une diminution des émissions polluantes due à une baisse du nombre de kilomètres parcourus,
- une diminution du trafic ponctuellement sur la RN20 reportée sur la rue de la Tuilerie et l'avenue de la division Leclerc (axes qui contournent la zone d'activité à l'est de la RN20). Ces deux effets ont pour impact de réduire globalement les concentrations en polluants sur la zone d'étude ainsi que l'impact de la RN20 sur les sites situés à proximité. La création d'un nouvel axe entraîne inévitablement une dégradation de la qualité de l'air à sa proximité. Le trafic dévié de la RN20 sur la rue de la Tuilerie et l'avenue de la division Leclerc génère également une hausse des concentrations sur ces axes. Toutefois, ces secteurs ne sont pas urbanisés et n'entraînent par conséquent pas de nuisance sanitaire.

Paysage

Le parti d'aménagement paysager affirme et valorise le potentiel des sites naturels bordant et s'étendant de part et d'autre de la RN20. Les interventions consistent principalement à rétablir les continuités boisées existantes (reconstitution des lisières) et à préserver les ouvertures visuelles sur les étendues agricoles et massifs boisés. Le projet prévoit la création d'un barreau neuf est-ouest articulé autour de la RN20 et d'un carrefour à feu sur la RN20. Ce dernier permet de créer un « saut d'échelle » entre la

³ Ces mesures font l'objet d'un document non joint au dossier d'enquête, alors qu'il s'agit d'un point fondamental.
enquête publique aménagement d'un carrefour à feux sur la RN 20 Page 9 sur 43 21/06/2022

révélation d'un paysage naturel riche et varié ouvert au nord, et d'un paysage urbain faisant largement front au sud.

Sur l'axe RN20 :

- En rives est et ouest de la RN20, les lisières boisées sont reconstituées voire densifiées.
- Les ouvertures visuelles transversales existantes sont préservées

Sur les abords du nouveau barreau :

- En rive est de la RN20, le délaissé produit par la création de la voie de raccordement intègre le bassin routier projeté. Son traitement paysager s'étendant sur tout le délaissé s'inscrit dans les continuités boisées présentes en rive ouest de la voie.
- Les lisières boisées touchées aux abords de la RN20 et par la création des nouvelles voies de raccordement ainsi que le giratoire, sont reconstituées.
- Les dégagements visuels notamment sur les zones de maraîchage sont préservés.
- L'impact visuel du carrefour giratoire est limité par l'absence de plantation sur son anneau et ses abords.

Les raisons pour lesquelles, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu, notamment du point de vue de son insertion dans l'environnement :

Au nord de la RN 104, la RN20 présente peu de carrefours permettant des échanges complets. Les flux est-ouest transitent sur le réseau départemental par les RD 35 et 133 à Montlhéry et au nord par les RD 117 et 118 à Longjumeau. Les usagers allant en direction de Paris par la RN20, empruntent l'échangeur de la RD186 ou passent par la RD 117 à Longjumeau. Cette situation provoque d'importantes remontées de files aux heures de pointe du matin et du soir. La création de ce carrefour facilitera l'accès à la RN20, et permettra ainsi de soulager le trafic dans les zones urbaines d'habitat de Ballainvilliers. Le choix d'un carrefour à feux s'impose du fait du trafic à considérer sur chaque axe routier, et permet de sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes. Il permet également de donner la priorité aux bus. Le tracé des voies de raccordement est limité aux abords de la RN20 pour réduire les emprises nécessaires. Toutefois, la réalisation d'un corridor écologique en mesure compensatoire de l'aménagement nécessite d'élargir les emprises, et notamment à l'ouest. L'aménagement du carrefour giratoire de raccordement à la rue de Lunezy et à la route de Montlhéry permet de fluidifier le trafic pour les différents échanges. Enfin, le carrefour de la route de Chasse assure la transition entre un secteur à dominante agricole (au nord) vers un milieu urbain constitué de zones commerciales et d'habitat (au sud). Il constitue également l'origine du futur boulevard urbain intégrant un site propre de transport en commun qui sera aménagé, de manière progressive, sur la RN20 entre Arpajon et Massy (Les Champarts). Des discussions sont engagées en 2021 avec l'Agence des Espaces Verts (AEV) pour définir les compensations foncières possibles par rapport à l'emprise du PRIF supprimée par l'aménagement projeté. Le corridor écologique aménagé favorisera l'insertion environnementale et paysagère du projet et permettra de garantir des aménagements favorables à la biodiversité. Le projet a été présenté à la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) du 12 avril 2019. **Un avis négatif a été rendu sur le projet au motif qu'il consommait trop d'espace agricole et mettrait en péril une activité maraîchère de culture de tomates de bouche en plein champs. En conséquence, les emprises du projet ont été revues pour réduire l'impact sur les terres agricoles et optimiser le couloir écologique**

Estimation du coût de l'opération

- I – Acquisitions foncières 1 411 125,00 €
- II – Etudes 300 000,00 €
- III – Travaux
 - 1. Travaux préparatoires et dégagement des emprises 100 000,00 €
 - 2. Aménagements liés à l'environnement 500 000,00 €
 - 3. Terrassements 648 750,00 €
 - 4. Assainissement 300 000,00 €
 - 5. Chaussée 2 351 725,00 €
 - 6. Equipements d'exploitation et de sécurité 240 000,00 €
- IV Echanges et rétablissements
 - 1. Giratoire rue de la Tuilerie 50 000,00 €
 - 2. Carrefour à feux 200 000,00 €
 - 3. Giratoire ouest et rétablissement route de Saulx 300 000,00 €
- V – Risques et aléas 469 047,50 € Estimation Etudes et Travaux HT 5 459 522,50 € TVA (20%) 1 091 904,50 € Estimation TTC (hors acquisitions foncières) 6 551 427,00 €

Estimation TTC y compris acquisitions foncières 7 962 552,00 € ARRONDI A 7 970 000,00 €

Le présent dossier a déjà fait l'objet d'une enquête publique y compris pour le parcellaire.

Cette enquête a eu lieu du lundi 13 janvier au vendredi 31 janvier 2020 inclus sur le territoire des communes de Ballainvilliers et de Saulx-les-Chartreux (Arrêté préfectoral n°2019/SP2/BCIIT/n°256 du 19 décembre 2019)

Le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sur la mise en compatibilité des PLU des deux communes concernées.

Cependant, le délai d'un an pour déclarer le projet d'utilité publique ayant été dépassé, il est désormais nécessaire de relancer une enquête publique, objet du présent dossier.

Conclusions sur le dossier d'enquête publique

Ce dossier est complet en ce qui concerne :

- la finalité et la description du projet ;
- la protection de l'environnement (faune et flore, corridor écologique...)

Par contre, en ce qui concerne la protection de la population :

- Le tracé des pistes cyclables est déficient en ce qui concerne le franchissement des différents carrefours.
- La non protection acoustique en bordure de la voirie nouvelle en prolongement de la rue de la Division Leclerc n'est pas justifiée.

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 Organisation de l'enquête

2.1.1 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E22000002/78 en date du 20/01/2022, la Présidente du tribunal administratif de Versailles a désigné monsieur Bernard Legros, ingénieur de l'armement en retraite, comme commissaire enquêteur chargé de la présente enquête.

2.1.2 Arrêté d'organisation de l'enquête

Par arrêté n° 2022/PREF/DCPPAT/BUPPE/063 du 04/04/2022, le Préfet de l'Essonne a prescrit l'ouverture de l'enquête publique du vendredi 6 mai au mardi 24 mai 2022.

Cette enquête est préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet, ainsi qu'à la mise en compatibilité des PLU des communes de Ballainvilliers et de Saulx-les-Chartreux.

2.2 Déroulement des procédures

2.2.1 Publicité

L'affichage réglementaire a été effectué sur les communes de Ballainvilliers et de Saulx-les-Chartreux.

La publicité légale a été effectuée dans « Le parisien » du 12 avril et du 9 mai 2022, et dans « Le Républicain » du 14 avril et du 12 mai 2022.

2.2.2 Permanences en mairie

Les permanences ont été tenues :

- en mairie de Ballainvilliers le samedi 7 mai, de 09 h à 12 h, et le mardi 24 mai de 16 h à 19 h ;
- en mairie de Saulx-les-Chartreux le jeudi 12 mai, de 14 h à 17 h, et le mardi 17 mai, de 14 h à 17 h.

3. Examen des observations recueillies

3.1 Remarques transmises au maître d'ouvrage et réponses de celui-ci

Le maître d'ouvrage a répondu comme suit lors d'une réunion tenue le 16 juin 2022 au Conseil départemental de l'Essonne :

Remarque n°1

Déposé le 06/05/2022 à 18:09

Email :

dominiquehuet.rock@orange.fr

Nom : HUET DOMINIQUE

Adresse : 13 allée des

Primevères

Code Postal : 91160

Ville : BALAINVILLIERS

Voici un premier dépôt concernant une analyse succincte de la lecture du rapport EDUO de 47 pages.

Cette remarque est reprise et complétée par d'autres remarques de monsieur Huet.

Remarque n°2

Déposé le 07/05/2022 à 15h 52
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Je souhaite formuler une observation inhérente aux chiffres datant de 2014 sur le rapport et ceux de BRUIPARIF publiés en février 2019.

Il y a lieu de revoir dans le cadre de ce dossier des mesures complémentaires qui tiennent compte de la réalité de l'urbanisme envisagé et trafic en découlant et de prendre la mesure phonique estimée dans la réflexion du bruit dans l'espace pour deux immeubles en voie de destruction dont personne ne parle dans cette enquête (réalisation du bassin de rétention !!).

Pas d'avis du commissaire enquêteur, en attente de la réponse du maître d'ouvrage. Je retiens que Mr Huet souhaite qu'on refasse des mesures.

Afin d'établir un constat de référence de l'environnement préexistant (avant travaux), des mesures ont été réalisées les 17 et 18 juin 2021⁴ (hors restrictions sanitaires liées au Coronavirus).

Cette étude conclut que l'aménagement du carrefour de la route de Chasse (phase 1) et l'aménagement du site propre (phase 2) entraînent des évolutions des niveaux sonores supérieurs à 2dB(A) au niveau de la résidence des Jardins du Clos Château sans toutefois dépasser les seuils réglementaires. Aucune protection n'est donc réglementairement à prévoir.

De nouvelles mesures devront être effectuées après la réalisation du carrefour pour vérifier que les niveaux sonores sont cohérents avec les études menées.

Les études de l'aménagement qui seront conduites en vue de la réalisation des travaux prendront en considération la possibilité d'intervenir après la réalisation des travaux pour mettre en place un écran anti-bruit le long de la voie nouvelle.

Les précisions ci-dessus constituent une avancée dans la protection antibruit le long de la voie nouvelle. Ceci n'est toutefois pas satisfaisant en regard des incertitudes sur la réalisation de cette protection, alors que l'opération objet de l'enquête s'inscrit dans le temps long.

Remarque n°3

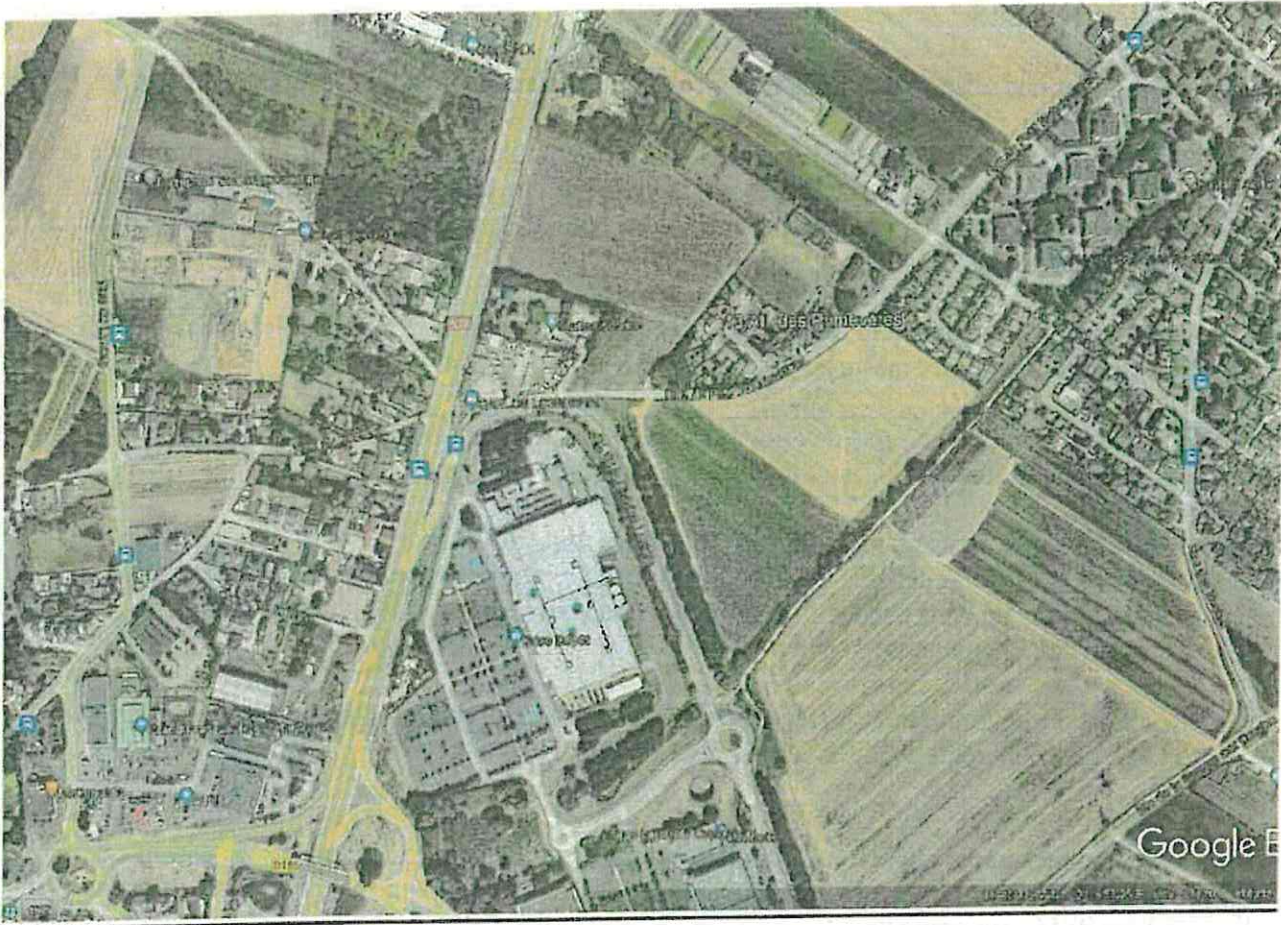
Déposé le 08/05/2022 à 10:59
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr

⁴ Le dossier complet de mesures n'a pas été joint au dossier d'enquête publique. Il a été transmis au commissaire enquêteur, à sa demande, en date du 13 juin 2022.

Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Bonjour cette contribution doit éclairer le Commissaire Enquêteur et le Département de l'Essonne sur deux incohérences de l'étude d'impact au regard d'un merlon existant sur l'avenue des Tuileries avant voie nouvelle en prolongement et d'une démolition de bâtiments non pris en compte dans les mesures phoniques.

Pourquoi protéger des habitations à 250 mètres d'une voie en devenir sur l'avenue des Tuileries et ne pas daigner protéger le Lotissement Allée des Primevères à portée d'une voie nouvelle à près de 100 mètres des habitations. Un préjudice et une lacune énormes.



Allée des Primevères Ballainvilliers

En attente de la réponse du maître d'ouvrage.

Les emprises de la voie nouvelle au nord de la rue de la Tuilerie ont été réduites pour limiter les impacts sur les terres agricoles, aussi, il n'est pas possible de prolonger le merlon existant.

Les études acoustiques démontrent que réglementairement, des protections ne sont pas nécessaires (seuils réglementaires non atteints).

Toutefois, pour ne pas obérer l'avenir, les études (avant-projet et projet) prendront en compte la possibilité de positionner un écran anti-bruit le long de la voie nouvelle.

Remarque n°4

Déposé le 09/05/2022 à 08:36
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Je souhaite retracer l'envoi de deux correspondantes aux élues locales impliquées dans le projet où nous restons dans l'attente de réaction écrite et rendez-vous en présentiel. Compte tenu de la non prise en compte de plusieurs facteurs énoncés à travers d'autres contributions sur le registre, voici un dépôt circonstancié de nos échanges et souhaits accompagné d'une pétition des propriétaires de la Rue du Petit Ballainvilliers et Allée des Primevères.

Une réunion avec Madame Sophie Rigault, Madame Stéphanie Gueu Viguier (Maire de Ballainvilliers), Monsieur Dominique Huet, Monsieur Frédéric Panizzoli a eu lieu le 30 mai 2022 lors de laquelle le Département a précisé :

- les conclusions des études acoustiques indiquent que des protections acoustiques ne sont pas nécessaires réglementairement
- l'impossibilité de réaliser un merlon dans la continuité de celui existant (limiter l'impact foncier sur les terres agricoles) mais la possibilité de mettre un écran antibruit après la réalisation de l'aménagement est conservée,
- ... - les mesures effectuées en juin 2021 constituent l'état initial avant aménagement et serviront de référence comme état « zéro » pour pouvoir être comparées à des mesures qui devront être réalisées après l'aménagement du carrefour. Les mesures effectuées après la mise en service de l'aménagement permettront de s'assurer que l'impact sonore sur les habitations est conforme aux études menées.

Voir remarque n°2.

Remarque n°6

Déposé le 09/05/2022 à 9h 15
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

le dépôt de cette réclamation rappelle les principes d'antériorité d'une construction existante et construction d'un nouvel ouvrage. Ce document est assorti de photos google EARTH. Outre ce projet de voie, la destruction future de bâtiments démontreront qu'il faille urgemment décider d'une campagne de mesures de bruits dans notre lotissement et ce grâce au Commissaire Enquêteur. La réduction de vitesse proposée page 3 est une des solutions possibles et urgentes avant même la réalisation dudit ouvrage.

Les mesures de bruit ont été effectuées les 17 et 18 Juin 2021 et font l'objet de l'étude acoustique d'avril 2022 jointe en réponse à diverses remarques de l'enquête publique.

La réduction de vitesse est effectivement une solution pour la réduction du bruit routier. Si l'aménagement du carrefour à feux sur la RN 20 implique la réduction de la vitesse sur cette section, actuellement, il n'y a pas lieu de baisser la vitesse car l'usager ne le comprendrait pas.

Voir remarque n°2.

Remarque n° 7

Déposé le 09/05/2022 à 9h 27

Email : dominiquehuet.rock@orange.fr

Nom : HUET DOMINIQUE

Adresse : 13 allée des Primevères

Code Postal : 91160

Ville : BALAINVILLIERS

La contribution jointe a pour objet un rappel de la promulgation de la Loi LOM 2019-1428 du 24 décembre 2019 dont le Département peut ou doit s'inspirer notamment l'article 8 et l'article L1111-3 du Code des Transports.

Certes les études de pollution sont visées, la pollution sonore effectuée sur des études datant de plus de 8 ans sauf que l'article 16 est loin d'être la référence sur les pièces portées à connaissance. L'article 92 sur les radars pourrait certainement faire l'objet d'une inscription budgétaire et être intégrés dans le plan de financement de l'ouvrage dans la rubrique "aléas". J'ose espérer que les propos de LAURIANE ROSSI présidente du Conseil National du Bruit trouveront écho auprès des Services Départementaux et Préfet de l'Essonne.

A ce jour, il n'est pas prévu de mettre en place des dispositifs de contrôles de bruit permanents.

Les mesures de bruit qui seront réalisées après la réalisation de l'aménagement, sont des mesures ponctuelles normées (normes NF S 31-010, 085, 110, 130, 132 et 133)

Remarque n° 8

Déposé le 09/05/2022 à 9h 48
 Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
 Nom : HUET DOMINIQUE
 Adresse : 13 allée des Primevères
 Code Postal : 91160
 Ville : BALLAINVILLIERS

Le commissaire Enquêteur ne peut éluder un projet immobilier qui est initié sur la Commune d'Epinay sur Orge en limite territoriale de BALLAINVILLIERS et un résultat d'une étude circulation pour la Commune de BALLAINVILLIERS (1700 et 1500 véhicules/jour). En effet le Département omet de prendre les objectifs fixés par le Plan Local de l'Habitat sur le territoire de PARIS SACLAY et notamment le Projet de la Croix Ronde. La datation des études est de 2014 pour le Département, celle du PLH de la Communauté d'Agglomération de PARIS SACLAY de décembre 2019 et celle de BALLAINVILLIERS de Septembre 2021 !!! Manifestement l'impact des mobilités et augmentation de population et transit automobile doit faire l'objet d'une révision impérative et scrupuleuse car ces paramètres figurant au rapport sont obsolètes. La documentation de GRAND PARIS AMENAGEMENT et l'extrait de l'étude TRANSITEC en est la source factuelle.

Le dossier proposé à l'enquête publique n'a pas été modifié par rapport à celui de 2020 et les études de trafic sont effectivement de 2015 (mesures 2014).

Compte tenu des mesures liées à la crise sanitaire du COVID-19 (confinement, télétravail...), les chiffres concernant le trafic routier ont été fortement impactés en 2020 et début 2021 sur l'ensemble du réseau routier.

Les points de comptages permanents sur la RN20 permettent de constater que, globalement, le trafic est revenu à la quasi-normale avec une légère perte qui peut s'expliquer sur les nouvelles pratiques émergées durant la crise (télétravail, co-voiturage...). Il faudra tout de même patienter jusqu'à la fin 2022 pour confirmer la tendance.

Extrait au point de comptage de Ballainvilliers (PR 6+000) :

Année	T.J.	%PL T.J.
2 021	60 612	6,22
2 020	54 649	6,11
2 019	64 239	5,51
2 018	63 017	5,24
2 017	63 500	5,08
2 016	63 297	4,83
2 015	62 281	4,61
2 014	59 997	4,48

Pour les simulations à horizon 2030 (ou à + 20 ans), les études prennent en compte les évolutions de trafic prévisibles pour tenir compte des projets urbanistiques connexes.

Remarque n° 9

Déposé le 09/05/2022 à 9h 55
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

La pollution lumineuse dont aucune mention curieusement n'est apportée à cette enquête doit être assurément une donnée à prendre en considération non seulement pour la faune objet d'une enquête environnementale très poussée mais tenir compte accessoirement de l'humain à proximité d'une voie nouvelle qui devrait être éclairée intelligemment vu les technologies avancées en la matière. La Loi Climat et Résilience du 22 août 2021 complétée par l'arrêté du 27 décembre 2018 pour la réduction des pollutions lumineuses et l'article L583-5 du Code de l'Environnement doivent accompagner ce projet au vu de l'impact page 2 de la présente contribution. Merci aux services départementaux de répondre sur le sujet.

Actuellement, seule la RN 20 dispose d'un éclairage public.
Le projet prévoit un éclairage pour sécuriser la traversée des piétons et cycles.

Il n'est pas prévu d'éclairer la voie nouvelle qui va relier la rue de la Tuilerie à la route de Montlhéry qui ne sont pas éclairées à l'heure actuelle.

Remarque n° 10

Déposé le 09/05/2022 à 9h 55
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Il n'aura pas échappé à Monsieur le Commissaire Enquêteur que l'ensemble des contributions me concernant tournent essentiellement sur des oublis relatifs aux protections phoniques à 100 mètres d'habitations alors que les années 2000 plus réfléchies ont pu permettre l'édification d'un merlon d'une hauteur de 10 mètres face à des habitations à 250 mètres. Le coût social du bruit notamment à travers les transports et mobilités tient toujours le haut du pavé. Page 3 de cette contribution le plan topographique n'est qu'une ritournelle de plus au regard de la limitation de vitesse que le Département doit initier sur cette voie mais aussi plus globalement sur la RN20. En agglomération une vitesse de 50 Kms/H et 30 sur cette voie avec un plateau de réduction des nuisances (arrêt de bus accès handicapés proches d'espaces partagés) sont des solutions existantes que ne démontrent absolument pas ce projet. La perfection n'existe pas à ce stade de l'étude mais le partage d'idées peut y contribuer et favoriser la cohabitation.

Extrait du dossier d'enquête :

« Les emprises du projet ayant été réduites aux stricts besoins de l'aménagement de la voie afin de préserver l'activité agricole, il n'est pas possible de créer un merlon comme butte antibruit. Des mesures acoustiques (avant et après travaux) vont être réalisées et des dispositions pour abaisser le niveau sonore seront prises si nécessaire réglementairement. »



On notera, sur le plan des travaux ci-dessus, la présence d'un merlon antibruit sur la voirie à aménager, et l'absence d'un tel merlon sur la voirie neuve, proche des habitations sises rue du petit Ballainvilliers. En tout état de cause, je demande à avoir communication du dossier des mesures acoustiques les plus récentes.

Le dossier d'étude acoustique (avril 2022) est joint en réponse à diverses remarques de l'enquête publique.

Ce dossier comprend des mesures réalisées les 17 et 18 juin 2021 (hors restrictions sanitaires liées au Coronavirus) afin d'établir un constat de référence de l'environnement préexistant (avant travaux).

Cette étude conclut que l'aménagement du carrefour de la route de Chasse (phase 1) et l'aménagement du site propre (phase 2) entraînent des évolutions des niveaux sonores supérieurs à 2dB(A) au niveau de la résidence des Jardins du Clos Château sans toutefois dépasser les seuils réglementaires. Aucune protection n'est donc réglementairement à prévoir.

De nouvelles mesures devront être effectuées après la réalisation du carrefour pour vérifier que les niveaux sonores sont cohérents avec les études menées.

Les études de l'aménagement qui seront conduites en vue de la réalisation des travaux prendront en considération la possibilité d'intervenir après la réalisation des travaux pour mettre en place un écran anti-bruit le long de la voie nouvelle.

Voir remarque n°2.

Remarque n°18

Déposé le 12/05/2022 à 09:53
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Ce dépôt concerne la communication d'archives Départementales datant de 2013 et inhérentes à la prise en compte des nuisances sonores des Décideurs de l'époque. Des dédommagements en direction de riverains (remplacements de fenêtres et traitements de façades) ainsi que la volonté affirmée sur un document daté du 10 mai 2013.

Les mesures prises contre les nuisances sonores en bord de RN 20 concernent la commune d'Egly sur des habitations soumises à un bruit supérieur à la réglementation.

Il s'agit bien de protections pour des dépassements de seuils réglementaires.

Remarque n°19

Déposé le 13/05/2022 à 11:23
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Le présent dépôt replace le contexte des nuisances sonores, trafic intensif sur l'envoi de courriers des différents Maires successifs de BALLAINVILLIERS envoyés aux autorités telles que le Département et Contrôle de légalité. L'absence de données fiables et actualisées face à des affirmations d'élus et études amènent à interpeler le Commissaire Enquêteur sur la pertinence des chiffres obsolètes.

Compte tenu des mesures liées à la crise sanitaire du COVID-19 (confinement, télétravail...), les chiffres concernant le trafic routier ont été fortement impactés en 2020 et début 2021 sur l'ensemble du réseau routier.

Les points de comptages permanents sur la RN20 permettent de constater que, globalement, le trafic est revenu à la quasi-normale avec une légère perte qui peut s'expliquer sur les nouvelles pratiques émergées durant la crise (télétravail, co-voiturage...). Il faudra tout de même patienter jusqu'à la fin 2022 pour confirmer la tendance.

Extrait au point de comptage de Ballainvilliers (PR 6+000) :

Année	T.J	%PL T.J
2 021	60 612	6,22
2 020	54 649	6,11
2 019	64 239	5,51
2 018	63 017	5,24
2 017	63 500	5,08
2 016	63 297	4,83
2 015	62 281	4,61
2 014	59 997	4,48

Remarque n°20

Déposé le 13/05/2022 à 12:28
 Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
 Nom : HUET DOMINIQUE
 Adresse : 13 allée des Primevères
 Code Postal : 91160
 Ville : BALAINVILLIERS

Eléments contradictoires et très contestables sur évaluation des Bruits et Pollution. Il y a certainement une évaluation complémentaire à effectuer vu les oublis et références dénoncées dans cette contribution. Ce projet n'est pas anodin pour les propriétés riveraines qui dans un cas existent et dans un autre absentes des commentaires. La dimension d'une étude est celle d'être complète ce que l'on m'a souvent conseiller dans la fonction publique territoriale où j'ai pratiqué.

Les mesures de bruit effectuées en 2021 constitueront l'état initial avant aménagement.

Des mesures effectuées après réalisation de l'aménagement permettront de s'assurer de la cohérence des résultats avec les études réalisées.

En tout état de cause, le projet doit permettre la mise en place d'un écran anti-bruit à postériori (à prendre en compte dans les études d'avant-projet et de projet).

Voir remarque n°2.

Remarque n°21

Déposé le 13/05/2022 à 18:07

Email : stephaniecaulier79@gmail.com

Je souhaite faire une observation concernant le bruit. En effet, je pense que l'on se moque des riverains lorsque l'on fait un relevé de bruit un week end. D'autre part, les autres relevés sur le bruit datent de plus de 8 ans...je pense que la circulation s'est clairement intensifiée sur la RN20, donc pas très représentatif. De plus, il ne faut pas oublier que 2 bâtiments proches de la N20 seront détruits. Ces 2 derniers protègent du bruit à ce jour. Qu'est-il donc prévu pour protéger les riverains du bruit ? (mur anti bruit ?, merlon (pourtant prévu dans d'autres projets) ?, tronçons avec une vitesse limitée, plateau... ? Rien vu à ce sujet. Ceci est d'autant plus choquant qu'une affiche dans la ville mentionnait de veiller au bruit car cela pouvait nuire.

Cette remarque rejoint celles de Mr Huet.

Il est indispensable d'avoir le dossier complet des mesures acoustiques les plus récentes.

[Voir réponse à la remarque 10](#)

Remarque n°22

Déposé le 14/05/2022 à 12:32

Email : dominiquehuet.rock@orange.fr

Nom : HUET DOMINIQUE

Adresse : 13 allée des Primevères

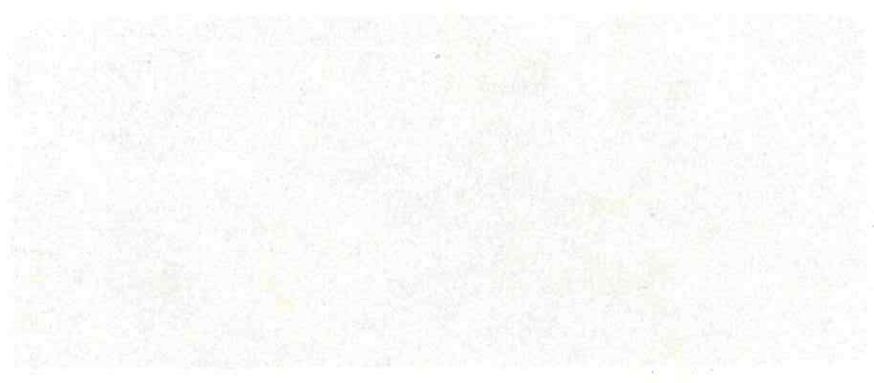
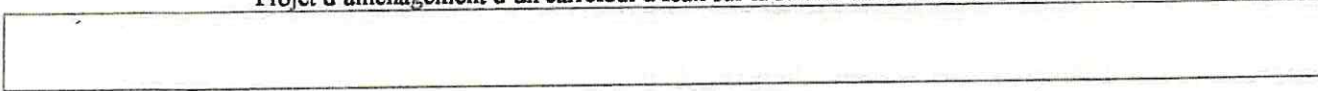
Code Postal : 91160

Ville : BALAINVILLIERS

La présente observation étayée de la réglementation en vigueur et autres sources officielles dénote indiscutablement d'une étude d'impact obsolète, de dispositions non évoquées sur les alternatives multimodales alors que le Slogan Terre d'Avenir est quelque peu contradictoire. Toutes ces sources pour que le Commissaire Enquêteur et décideurs locaux bien silencieux prennent la justesse de la refonte d'une étude de bruit et impact un peu plus au goût du jour notamment sur les densifications territoriales de l'axe RN20, des chantiers d'extension de la Croix Ronde d'Epinay, des programmes immobiliers de BALLAINVILLIERS, MONTLHERY, VILLE DU BOIS, VILLIERS SUR ORGE, SAULX LES CHARTREUX complètement absents des études d'impact de 8 années en arrière.

[Compte tenu des mesures liées à la crise sanitaire du COVID-19 \(confinement, télétravail...\), les chiffres concernant le trafic routier ont été fortement impactés en 2020 et début 2021 sur l'ensemble du réseau routier.](#)

[Les points de comptages permanents sur la RN20 permettent de constater que, globalement, le trafic est revenu à la quasi-normale avec une légère perte qui peut s'expliquer sur les nouvelles pratiques émergées durant la crise \(télétravail, co-voiturage...\). Il faudra tout de même patienter jusqu'à la fin 2022 pour confirmer la tendance.](#)



Projet d'aménagement d'un carrefour à feux sur la RN 20 dossier E22000002/78

Extrait au point de comptage de Ballainvilliers (PR 6+000) :

Année	T.J.	%PL T.J.
2 021	60 612	6,22
2 020	54 649	6,11
2 019	64 239	5,51
2 018	63 017	5,24
2 017	63 500	5,08
2 016	63 297	4,83
2 015	62 281	4,61
2 014	59 997	4,48

Pour les simulations à horizon 2030 (ou à + 20 ans), les études prennent en compte les évolutions de trafic prévisibles pour tenir compte des projets urbanistiques connexes.

Remarque n°23

Déposé le 16/05/2022 à 12:21
 Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
 Nom : HUET DOMINIQUE
 Adresse : 13 allée des Primevères
 Code Postal : 91160
 Ville : BALAINVILLIERS

L'association de Défense des Riverains de BALLAINVILLIERS créée en 2003 souhaite aussi déposer un dossier relatif aux failles de l'enquête phonique. Au vu des éléments documentés il apparaît que l'on puisse mesurer des impacts sonores sans installer de capteurs dans toutes les habitations concernées mais d'en déduire à partir d'autres endroits de la RN20 qu'une nouvelle voie ne mérite aucun traitement particulier et que tout va bien dans le meilleur des mondes. Si l'on veut être objectif et rationnel, il faut simplement refaire cette étude phonique avec des éléments nouveaux (Démolitions de propriétés influant sur le réfléchissement du bruit dans l'espace, tenir compte des continuités écologiques et arbustives qui disparaissent de cliché en cliché. Ne pas publier de chiffres sur une étude de juin 2021 dans des conditions inadéquates (Un WE plus restrictions circulations COVID) ne réunit pas les conditions nécessaires à une étude fiable.

Il est indispensable d'avoir le dossier complet des mesures acoustiques les plus récentes.

Voir réponse à la remarque 10

Remarque n°24

Déposé le 17/05/2022 à 18:28
Email : warmes09@gmail.com
Nom : PANICO
Adresse : 7 allée des primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALLAINVILLIERS
Téléphone : 06.29.92.88.55

Je suis M. Panico 7 allée des primevères.
Ce projet est complètement impensable vis à vis des habitations actuelles, comme la mienne.
Juste au niveau sonore et de la pollution.
L'enquête phonique est contestable et doit être refaite.
Il faut envisager des dédommagements phoniques et autres s'il n'y a pas d'autres solutions.
Et merci d'avoir les rapports des analyses.
Ce projet doit être mis au referendum , c'est une honte environnementale de faire passer une route sur champ (agricole).

Mr Panico, outre sa remarque sur la protection phonique, remet en cause la réalisation d'une voirie nouvelle sur une terre agricole. Ce point a déjà été traité dans l'enquête de 2020.

Remarque n°25

Déposé le 19/05/2022 à 07:38
Email : fchikh.mecanix@hotmail.com

Je suis Mr Chikh, représentant de la SCI FAGIMA, propriétaire d'un terrain qui est concerné par les travaux.
Ce terrain correspond à la parcelle cadastré A198 et A200 au 33 route d'Orléans à Ballainvilliers.

Je suis propriétaire exploitant sur ce terrain pour La SARL AXE CENTRAL AUTO depuis 1993, ainsi que la SAS MECANIX depuis 2008.

Je souhaitais vous précisez que je possède une entrée/sortie sur la RN20, et quand je vois les travaux envisagés, il n'est pas précisé clairement quelles modifications seront apportées à la façade de mon entreprise et comment celle-ci est intégré sur le plan afin de pouvoir continuer à rentrer et sortir de mes établissements.

Je voudrais donc être rassuré sur le fait qu'il n'y aura pas d'impact sur la bonne circulation pour accéder à ma propriété et à mes entreprises.

De plus, étant donné qu'une route perpendiculaire à la RN20 va être créée, et que celle-ci longe parallèlement ma propriété, je souhaiterais vous soumettre l'idée de construire un accès entre cette nouvelles routes et ma propriété dans la partie du fond de mon terrain afin de pouvoir créer un sens de circulation dans sur terrain, cela pourrait permettre aux véhicules de rentrer par la RN20 et de sortir par cette nouvelle route.

Je suis aussi le représentant de la SCI LA BATE qui est propriétaire

du terrain route d'Orléans parcelle A272 au cadastre, ce terrain entour la station TOTAL avec une entrée/sortie avant la station, et une entrée/sortie après la station.

Je souhaiterais m'assurer aussi que les entrées/sorties soient bien prises en compte et réaménagées pour assurer la bonne circulation de la quinzaine d'entreprise qui sont implanté sur cette parcelle.

L'enquête parcellaire, qui faisait partie de l'enquête de 2020, est reportée après la future DUP.
De ce fait, les inquiétudes de Mr Chikh apparaissent fondées.
Quelle est la position de la maîtrise d'ouvrage ?

Concernant l'enquête parcellaire, celle-ci sera réalisée lorsque les études d'avant-projet auront été menées en prenant en compte les éventuelles remarques du commissaire enquêteur pour la déclaration d'utilité publique.

Cela permet d'ajuster le projet et d'acquérir le foncier seulement indispensable à la réalisation du projet.

L'accès (entrée/sortie) sera bien maintenu sur la RN20 pour les parcelles A200 - A198 - A272 - A285.
La voie nouvelle n'a pas vocation à recevoir des accès, un corridor écologique étant prévu de part et d'autre de cette voie à l'ouest de la RN20.

Réponse satisfaisante du maître d'ouvrage.

Remarque n°26

Déposé le 20/05/2022 à 23:30
Email : yvannie57@gmail.com

Ci-joint une proposition pour le projet de carrefour route de la chasse ? Ballainvilliers signée par les résidents subissant le flot des véhicules route des écoles.

Le projet, consultable sur le registre électronique, change l'économie générale du projet. Il ne peut pas être pris en compte, puisqu'il nécessiterait de refaire l'enquête publique.

Remarque n°27

Déposé le 21/05/2022 à 09:54
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

En réponse à la circulation de bus sur la Rue des Ecoles (Proposition 26) et proposer une dérivation sur la Rue du Petit BALLAINVILLIERS, il faut savoir que les lieux ne sont surtout pas configurés pour un trafic dédié. Le double sens ? On voit que certaines personnes signataires ne connaissent pas l'endroit et feraient bien de venir faire une visite de terrain. Renvoyer la patate chaude à d'autres riverains n'est pas très respectueux du partage des nuisances. Un projet alternatif de liaison douce serait nettement plus pertinent qu'un trafic de bus dédié au Centre Ville ou désenclavés. Il n'est pas concevable dans le gabarit actuel de la rue du Petit BALLAINVILLIERS qui est une impasse et non une voie ouverte, d'aménager à

la charge du contribuable Ballainvillois via la Communauté d'Agglomération une réfection de voirie et réseaux. Le Département est maître d'ouvrage et non la Ville et CPS. Il faudrait surtout envisager une alternative dédiée aux piétons et vélos plus que de rajouter une nuisance, à quand un aéroport. Je soutiens la position Mairie qui à juste titre a répondu qu'il n'y a pas d'autres choix possibles d'autant que le Plan de circulation d'une Commune ne s'attarde pas qu'à la seule Rue des Ecoles mais aussi à d'autres rues telles que la Rue St SAUVEUR, rue du Général Leclerc, Rue Normande.

La rue du Petit Ballainvilliers doit rester en impasse ; il n'est pas prévu qu'elle soit ouverte sur la voie nouvelle.

Cependant, elle restera un itinéraire pour les cycles et permettra de rejoindre les pistes cyclables de la voie nouvelle et de la RN20.

Réponse satisfaisante du maître d'ouvrage.

Remarque n°28

Déposé le 21/05/2022 à 10:08

Email : dominiquehuet.rock@orange.fr

Nom : HUET DOMINIQUE

Adresse : 13 allée des Primevères

Code Postal : 91160

Ville : BALAINVILLIERS

En réponse à la contribution de Monsieur CHICKH dont je partage l'analyse mais qui va bien au delà de ses activités. Voici donc quelques observations sur le sujet des activités entreprises le long de la RN20.

Pas de questions (hors enquête publique).

Remarque n°29

Déposé le 22/05/2022 à 12:19

Email : dominiquehuet.rock@orange.fr

Nom : HUET DOMINIQUE

Adresse : 13 allée des Primevères

Code Postal : 91160

Ville : BALAINVILLIERS

L'association de Défense des Riverain souhaite que le Commissaire Enquêteur puisse relayer cet extrait du PPBE permettant le prêt de matériel de mesure phonique selon des dispositions à définir. Le Dossier comporte les sources officielles comme il se doit dans toute enquête publique.

Attente du rapport d'études phoniques demandé plus haut.

Voir réponse à la remarque 10

Remarques n°30 et 31

Déposé le 22/05/2022 à 18:28
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALAINVILLIERS

Analyse en deux parties du PPBE de l'Agglomération PARIS SACLAY.
Suite et fin de l'analyse du PPBE de PARIS SACLAY document majeur voté le 30 juin 2021 et préconisations requises sur les solutions possibles inhérentes à des zones d'ombre de ce projet.

Pas de questions.

Remarque n°32

Déposé le 22/05/2022 à 19:29
Email : fredericp01@gmail.com

Alors que le souhait de tous riverains proche d'un axe routier type RN20, ce qui est notre cas, où les nuisances sonores sont permanentes et croissantes du fait d'un trafic toujours plus dense, réclament une protection sonore lors de nouvelle infrastructure pour limiter celle-ci. Votre projet lui va à l'inverse sans tenir compte du PPBE du conseil Général et Paris Saclay. Non seulement vous détruisez un bâti existant qui protège et limite le bruit sur plus des deux tiers de la zone impactée et en plus vous ajouter une route implanter dans un champ qui va accentuer cette nuisance sonore. Déroutement du flux de circulation vers la RN20 et délestage de la RN20. C'est-à-dire plus de camions qui vont desservir la ZAC de Ballainvilliers et celle à venir à la Croix ronde d'Epinay... Sans omettre la croissance démographique des communes, les projets immobiliers identifiés à venir et en cours de réalisations qui vont générer un trafic important... Vous ne faites même pas état de la pollution visuel que vont subir les riverains ! En précisant « Dans le cadre du projet de la route de Chasse, les résultats de calculs montrent des contributions sonores du projet inférieures aux seuils réglementaires de 60 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit. » Les objectifs sont respectés : et de 55 dB(A) de nuit. » Les objectifs sont respectés : aucune protection acoustique n'est à prévoir.

N'est-ce pas surprenant ? Lorsque l'on constate que toutes les zones aux abords de la RN20 de Longjumeau jusqu'à Arpajon sont protégées par des murs antibruit excepté BALLAINVILLIERS !! Certaines de ces zones similaires à notre secteur (habitations face un champ puis la RN20) protègent des habitations bien au-delà de 300m de la RN20... Votre mesure est bien inférieure à celle mesurée lors d'une précédente campagne de mesure de bruit au même point « Zéro » soit 62dB(A) qui rejoint les différentes mesures de Bruiparif (65- 70dB(A) de cette même zone. Ce qui confirme effectivement que les riverains vont subir les effets induits par l'infrastructure de votre projet, en particulier le bruit (une nuisance sonore bien supérieure à 60dB(A) !), la pollution et la modification de leur environnement visuel et paysager.

Pourtant cela ne vous a pas échappé que cette mesure au point « Zéro » est bien inférieure à la réalité en condition normal. Puisque que le projet indique qu'une campagne de mesures sera effectuée à la fin du projet.

Il s'agit à l'évidence du point noir principal de cette opération. Attente du dossier de mesures acoustiques.

[Voir réponse à la remarque 10](#)

Remarque n°36

Déposé le 23/05/2022 à 23:46

Email : laurent.lesage0152@orange.fr

Nom : MR LESAGE

Adresse : 66 rue du petit ballainvilliers

Code Postal : 91160

Ville : BALLAINVILLIERS

A l'heure où nous parlons d'écologie nous voyons un projet de plus qui fait disparaître encore et encore des espaces verts et sur tout urbanisé une fois de plus le paysage urbain .

De surcroît ce projet se situe à proximité d'habitation (100 mètre) de l'allée des primevères et de la rue du petit ballainvilliers .

Se projet va créer des nuisances sonores et visuelles et une pollution supplémentaire .

Les mesures qui ont été réalisées ne reflètent pas la réalité du terrain ainsi que l'étude du projet car il ne tient pas compte , de tout et l'urbanisation des villes voisines et ne prévoit pas non plus de protection pour réduire la pollution visuelle , sonore ainsi que les riverains se situant à proximité .

Se projet devrait tenir compte de tous ces points et de faire en sorte de faire tout ce qui est possible pour réduire toutes ces nuisances et l'afflux de trafic déjà important sur la RN 20 et la route de chasse .

A mon sens le prolongement du merlon existant arboré ainsi qu'un enrobé phonique pourrait réduire les nuisances sonores et visuelles et des moyens appropriés pour réduire la vitesse et la pollution se qui pourraient protéger le bien être des riverains à proximité.

Les emprises de la voie nouvelle au nord de la rue de la Tuilerie ont été réduites pour limiter les impacts sur les terres agricoles, aussi, il n'est pas possible de prolonger le merlon existant.

Les études acoustiques démontrent que réglementairement, des protections ne sont pas nécessaires (seuils réglementaires non atteints).

Toutefois, pour ne pas obérer l'avenir, les études (avant-projet et projet) prendront en compte la possibilité de positionner un écran anti-bruit le long de la voie nouvelle.

Voir remarque n°2.

Remarque n°37

Déposé le 24/05/2022 à 10:15

Email : fredericp01@gmail.com

Nom : PANIZZOLI

Remarque déposée lors de l'enquête publique de 2020.

Cette remarque concerne l'évolution de la pollution sonore au voisinage de la nouvelle voirie sise à proximité de la résidence de l'allée des primevères.

Fourniture du dossier complet des mesures acoustiques.

Voir réponse à la remarque 10

Remarque n°38

Déposé le 24/05/2022 à 12:46
Email : dominiquehuet.rock@orange.fr
Nom : HUET DOMINIQUE
Adresse : 13 allée des Primevères
Code Postal : 91160
Ville : BALLAINVILLIERS

Ce dossier touche à sa fin, aussi il m'est apparu nécessaire de rappeler une mésaventure survenue lors de la dernière enquête publique en 2020 et dont l'ensemble des propriétaires ont eu connaissance. En effet l'oubli d'une pétition significative remise en main propres au Commissaire de l'époque ne pouvait rester sous silence. Le courrier adressé aux Services Préfectoraux accompagné de tout l'historique des démarches est resté lui aussi sans suite bien qu'adressé sous les formes réglementaires. L'arrivée de la Pandémie ne saurait expliquer le pourquoi du silence d'une autorité hiérarchique aussi ce malheureux concours de circonstance pourra je l'espère prendre un autre visage nettement plus positif et constructif au vu de toute cette documentation fournie.

Remarque n°39

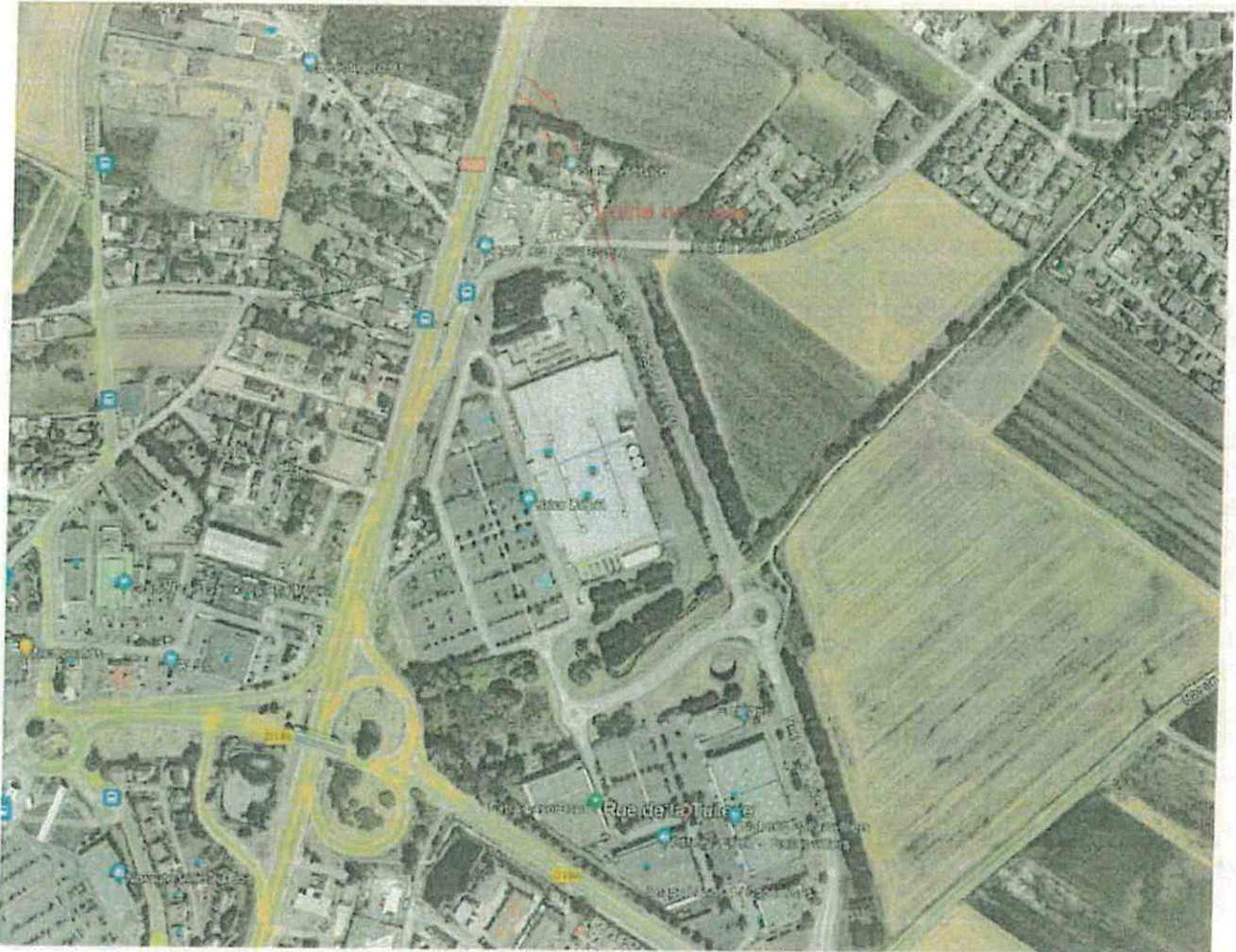
Déposé le 24/05/2022 à 16:18
Email : stephanie.viguiet@mairie-ballainvilliers.fr
Nom : GUEU VIGUIER
Adresse : 3 rue du petit ballainvilliers
Code Postal : 91160
Ville : BALLAINVILLIERS

Ce projet d'aménagement de voie nouvelle s'inscrit dans une démarche locale mais aussi plus globale s'agissant de la requalification de la RN20 que je soutiens.
Cependant lors de la précédente enquête, je m'étais exprimée sur le sujet avec des interrogations mais aussi des certitudes telles que la protection des riverains de cette voie en projet et de tous les administrés longeant la nationale.
Le projet oublie malgré tout de préciser plusieurs paramètres : les démolitions de bâtiments existants qui ne figurent pas dans les simulations phoniques, des éventuels enrobés spécifiques réduisant les bruits de roulement, une possible adaptation de la vitesse...
Il n'est toujours pas prévu les protections phoniques dont j'avais déjà souhaité la fois précédente la prise en compte. Une Association de riverains m'ayant sollicité, a souhaité d'ailleurs le prêt d'un sonomètre tel que le Plan de Prévention de Bruit voté en juin 2021 par la Communauté de PARIS SACLAY le précisait, ce qui pourra compléter et confirmer les mesures ultérieures à prendre.
Outre cette protection sonore dont la forme est à définir, il m'apparaît nécessaire de compenser toute nuisance inexistante à ce jour par tout moyen adapté.
Enfin, le corridor écologique sur BALLAINVILLIERS est évidemment indispensable au même titre que celui de la commune limitrophe de SAULX, impactée elle aussi par ce projet. L'on doit pouvoir permettre l'implantation de merlons paysagers arborés (celui de 2003 avenue des Tuileries est une réussite parfaite)⁵ ce que ne laissent malheureusement pas entrevoir les vues aériennes ou légendes de ce projet légèrement retouché depuis 2020. Une certaine cohérence doit pouvoir aboutir à un consensus.

Enfin il m'apparaît nécessaire en tant que Maire d'organiser une réunion avec l'association de Défense des Riverains, les élus en charge du suivi de ce dossier ainsi que les représentants du Département pour que ce projet respecte le cadre de vie, fluidifie au maximum les circulations et mobilités.

⁵ Voir page suivante

**Cette remarque de Mme Gueu Viguié, maire de Ballainvilliers résume assez bien les préoccupations des habitants de la commune en matière de nuisances sonores, et des mesures de protection absentes du dossier d'enquête (et même exclues a priori).
Il s'agit d'un point noir de nature à entraîner le rejet de l'opération dans sa forme actuelle.**



Merlon antibruit à Ballainvilliers

[Dossier acoustique voir remarque 10](#)

Remarque n°40

Déposé le 24/05/2022 à 17:06
Email : palaiseauvelo@mdb-idf.org
Nom : MDB-PALAISEAU À VÉLO

Vous trouverez en PJ la contribution de l'antenne Palaisienne de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette.

- Le nouveau carrefour à feux sur la N20 n'est pas bien étudié pour les cycles. Il doit être aménagé à la hollandaise avec des espaces de stockage pour les vélos attendant aux feux et avec des angles de girations

plus large (actuellement aucun espace de stockage et les vélos doivent prendre le virage à 90°, ce qui n'est pas possible).

- La largeur de pistes cyclables n'est pas claire, elle varie de 2m à 3m selon les documents. 3 mètres apparaissent comme le strict minimum surtout sur un aménagement partagé avec les piétons, 4 mètres seraient préférables.
- Sur le nouvel axe, la piste cyclable devrait rester du même côté, pourquoi ce changement de côté très pénalisant au niveau de Ballainvilliers ? D'autant que le changement de côté en traversant la nouvelle voie, à hauteur de la rue du petit Ballainvilliers, ne paraît pas aisée : la traversée cycle n'est pas matérialisée sur le plan. Pour faire un aménagement correct, il faut garder à l'esprit que pour traverser en sécurité, un cycliste doit pouvoir gérer le changement de direction AVANT la traversée en elle-même. La PC doit donc légèrement s'écarter de la route avant de tourner, avec un angle assez ouvert, pour traverser. Même remarque pour la traversée de la bretelle venant de la N20 vers Ballainvilliers.
- Les cyclistes sont abandonnés sans aucun aménagement au niveau nouveau du giratoire, au bout de la route de chasse, sur lequel circuleront 13 000 véhicules/j. Celui-ci doit être réalisé à la hollandaise de manière à permettre aux vélos d'en faire le tour sans risque pour regagner les routes existantes vers Palaiseau, vers le centre commercial et vers le chemin de Lunezy très emprunté.
- Face à l'augmentation du trafic automobile attendu sur la route de Montlhéry, il est impératif de protéger les cyclistes, nombreux sur cet axe, d'autant que la vitesse, limitée à 50 n'est pas respectée vu l'environnement de cette route. Cela rend nécessaire, avant l'ouverture de ce nouveau barreau, l'aménagement pour les vélos, en enrobé, du chemin de l'Arpajonnais qui offrirait un itinéraire parallèle sûr aux cyclistes qui ne pourront pas attendre le réaménagement ultérieur de cet axe. Sans cela, cet aménagement serait de nature à décourager l'utilisation du vélo dans le secteur.
- Les piétons ont peu de place dans ce projet et se voient contraint de partager le trottoir avec les vélos ce qui ne manquera pas d'engendrer des conflits d'usages. Il y aurait besoin de vrais trottoirs le long de la N20 et sur le nouveau barreau. Pour que cet aménagement ne soit pas un aménagement du « tout voiture », nous espérons que nos remarques pourront être pris en considération et que les plans, en particulier au niveau des carrefours et traversées, seront revus pour mieux intégrer les besoins des mobilités actives.

L'examen du plan des travaux montre, à l'évidence, que les concepteurs n'ont jamais dû faire de vélo dans un environnement tel que celui du projet. Les aménagements demandés, modestes, relèvent du bon sens.

Les adaptations du tracé des pistes cyclables seront faites lors des études de projet.

Des réunions régulières sont organisées avec les associations cyclistes par les services départementaux qui sont l'occasion de présenter les aménagements projetés.

Dont acte. Ce point sera rappelé dans les conclusions du commissaire enquêteur.

Remarque n°41

Déposé le 24/05/2022 à

18:59

Email :

marie@villejust.fr

Nom : IGOR

TRICKOVSKI -

MAIRE DE
VILLEJUST
Adresse : Mairie de
Villejust - 6 rue de la
Mairie
Code Postal : 91140
Ville : VILLEJUST

Ce jour je me suis rendu auprès de Monsieur le Commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique sur le projet d'aménagement d'un carrefour à feux sur la RN 20, dit « carrefour de la Route de Chasse » et d'une voie nouvelle reliant la rue de la Tuilerie à l'est de la RN 20 à la route de Montlhéry, à l'ouest, sur le territoire des communes de Ballainvilliers et Saulx-les-Chartreux.

Je lui ai exposé la position de la commune de Villejust, en tant que Maire de celle-ci, quant aux inquiétudes et précautions sur ce projet dans sa partie concernant la route de Montlhéry à Saulx-les-Chartreux et les incidences de circulation sur notre commune et tout le secteur, ainsi que sur les circulations douces et les liaisons à opérer. En notant en premier lieu que nous n'avons pas été associé à la concertation ni avertis de la tenue de cette enquête publique en tant que commune pouvant être concernée par les incidences de ce projet d'aménagement.

L'ensemble des points est redétaillé auprès du commissaire enquêteur par écrit à la suite d'un incident technique pour le faire figurer en ligne.

La position de la commune de Villejust sur cette enquête publique ne porte pas sur sa partie concernant l'accès à la RN 20 et son désenclavement et désengorgement. Le franchissement en sécurité, l'intégration de liaisons douces nous semblent pertinentes pour permettre de relier 2 parties d'un même territoire ou de territoires voisins et d'ainsi constituer des continuités viaires pour le cycle et les modes de déplacements doux notamment.

Notre position interrogative et réservée, voire inquiète à certains égards repose sur le volet du projet visant à requalifier la « route de Chasse » route de Montlhéry à Saulx-les-Chartreux, le périmètre du projet s'arrêtant brutalement au niveau du rond-point dit du tracteur, au croisement de la route de Montlhéry et de la RD118.

1/ Nous n'avons pas été associés à cette enquête publique. Nous n'en n'avons pas été destinataires, pas avertis, pas associés alors que l'étude, notamment dans sa dimension de comptage opéré par CDVIA pour le compte du Département de l'Essonne, indique bien à court terme (2030) une augmentation du trafic sur la fin de cet axe d'au moins 22% (qui laisse interrogateur car au sortir de la N20 c'est plus 58% et tous ne s'échappe pas dans les champs de Saulx les Chartreux...), avec un flux de 4.000 véhicules sur la RD 118 pudiquement intitulée « vers RD59 » (voir page 14 de l'annexe étude de comptage de CDVIA), soit vers, et en passant par les parties urbanisées de Villejust.

2/ Un rapide point d'historique sur ce dossier et de la façon dont la commune de Villejust avait pu y être associé auparavant. Cela a été le cas il y a 3 ans en 2019 (avant le COVID), où le maire de Saulx-les-Chartreux Stéphane Bazile m'avait demandé d'être présent à une réunion organisée avec les services du Département de l'Essonne et de l'UTD afin de présenter les projets d'aménagement sur la route de Montlhéry. De nombreux points restaient en suspens et des questions étaient soulevées à l'issue de cette réunion. Je ne m'exprimerai pas sur les points relevant de la compétence et de la responsabilité de la commune de Saulx, ne souhaitant pas faire d'ingérence sur des éléments d'intégration environnementale ou de consommation d'espace, nous nous en tiendrons aux seuls points ayant des incidences sur notre commune, à savoir l'important accroissement de la circulation dans ce secteur qui ne va pas au bout de la démarche en atteignant son point de ralliement recherché à savoir la RD 59 à l'Ouest.

Sur la base de ces éléments je m'en étais alors allé interroger à ce sujet le Conseiller départemental de notre canton à savoir M. Dominique Fontenaille, également Maire de Villebon à l'époque (et qui précédemment était Conseiller général du Canton de Villebon lorsqu'il couvrait Villebon, Villejust,

Champlan, Saulx et Ballainvilliers). Il a convenu tout comme moi que ce projet était problématique et qu'il ne prenait pas leur problème dans le bon sens, à savoir qu'il s'agirait d'abord de trouver une solution pour relier la RD59 au rond point dit du tracteur et la route de Montlhéry, afin de pouvoir jouer ce rôle de tangentielle Est-Ouest entre la N20 et l'A10/Courtaboeuf... car en l'état, l'afflux de véhicule, accru, se voit devoir se diffuser soit:

a) vers le Nord sur Saulx les Chartreux dans sa partie de Bourg ancien qui n'est pas constitué pour accueillir cette circulation (l'étude mentionne 3.900 véhicules à horizon 2030), automobilistes se rendant vers Villebon2, Palaiseau, Massy, le plateau de Saclay en provenance du Sud de la N20;

b) soit vers l'Ouest, en passant par le Hameau de Villiers, à Villebon, pas plus constitué pour accueillir ces flux, mais voie la plus directe pour rallier la RD59 avec des passages au-dessus des lignes TGV et permettant d'arriver sur le pont de Villebon pour franchir l'A10 et se diriger vers Palaiseau en coupant, ainsi que vers Orsay et donc tout le secteur du plateau de Saclay;

c) soit vers le Sud sur la RD 118, dans sa partie la plus « chemin départemental » plutôt que route, qui arrive directement dans le bourg ancien de Villejust, urbanisé, habité, et sans moyen de shunter vers un axe départemental hors agglomération, en l'état.

Face à ces situations, et dans son rôle de Conseiller départemental Dominique Fontenaille a interrogé et sollicité le Vice-Président du Conseil départemental en charge du patrimoine départemental d'alors, M. Eric MEHLHORN, qui a reconnu une difficulté et qu'un travail complémentaire devait être fait.

À la suite de cette période, avec le COVID et les nouvelles élections ce sujet n'a pas fait l'objet d'interrogation ou d'association en notre direction.

3/ Néanmoins, conscient des enjeux liés à ce dossier et de ces risques nous sommes restés attentifs à ce sujet et l'étude telle qu'elle est présentée dans le cadre de l'enquête publique nous Émile pour le moins incomplète, non finie. En effet, sur la question de la RD 59, qui est un réseau départemental majeur (pour lequel un projet de longue date de doublement existe d'ailleurs), n'est pas dans le périmètre territorial de l'aménagement, mais les incidences des aménagements prévus ont des incidences directes d'accroissement de circulation en sa destination sans le raccorder réellement, il est visé seulement!

4/ Face à cette situation, et à la suite des élections de 2021 qui ont vu évoluer les délégations des élus de l'exécutif du Conseil départemental, j'ai rencontré la Vice-Présidente désormais en charge du secteur des voiries notamment, Mme Sophie RIGAULT, afin de l'alerter sur ces difficultés et d'avoir conscience que le projet n'a pas d'aboutissement.

5/ Idem auprès du Vice-Président du CD91 en charge de l'environnement, M. Nicolas Méary.

6/ Sur la question de la dimension finale du projet d'aménagement sur la route de Montlhéry au niveau du rond point du tracteur, l'envoi vers le CD118 la diffusion apparaît franchement insincère. En effet, tel que fléché dans l'étude de circulation précédemment évoqué on indique « vers RD59 », or pour y parvenir il y a de l'ordre de 2km à parcourir, en passant par le CD 118 pour arriver à Villejust (avec un accès interdit au plus de 3,5T d'ailleurs, autre sujet d'incompatibilité pour renvoyer du flux entre la N20 et l'A10), dans sa partie urbanisée, puis en plein Centre Bourg prendre la Route Villebon, pour enfin arriver à la RD 59 au niveau du Grand Dôme...!

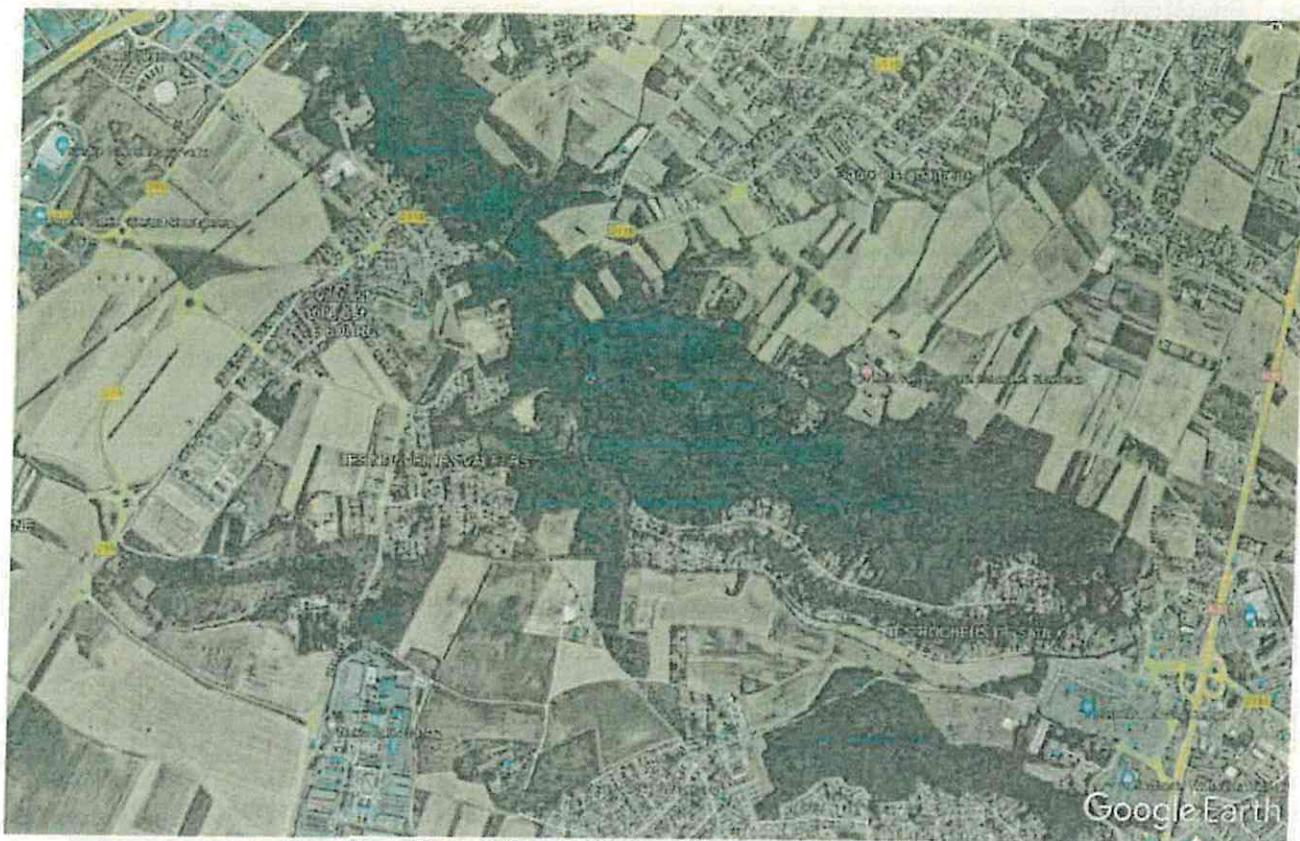
7/ Le moins dans l'étude en terme de sincérité serait d'exprimer que cela est « Vers Villejust », en l'état, à savoir tant qu'une proposition concrète n'est pas exposée pour éviter de passer par les parties urbanisées, notamment en créant une liaison en lisière de la forêt au sud du Hameau de Villiers. Le développement des nouveaux outils de navigation, GPS, WAZE et autres applications de circulation en temps réel nous porte déjà préjudice, notamment depuis l'ouverture du demi-échangeur du Grand Dôme (très opportun pour l'accès du Parc d'activités de Courtaboeuf et tout particulièrement pour les poids lourds qui doivent s'y rendre) avec un revers de la médaille sur des raccourcis incitant les automobilistes à emprunter les zones urbanisées pour éviter les axes principaux congestionnés. Or, avec ce projet tel qu'il est développé, avec cet arrêt brutal sur la route de Montlhéry, cet axe servira à diffuser vers l'A10 et Courtaboeuf, mais aussi vers Villebon2 et son centre commercial, vers Massy ses gares et son centre d'affaires, Palaiseau, le

plateau de Saclay...! Soit des points d'intérêts majeurs qui drainent des milliers de personnes, et de véhicules en croissance constante.

8/ Ce projet n'est pas adapté aux cycles, de par la sinuosité du CD 118, avec une forte déclivité entre le Plateau de Villejust et la route de Montlhéry, et dans un environnement naturel et boisé. Des aménagements cycles, sécurisés, avec une réduction de la circulation serait au contraire bien plus opportune sur ce secteur plutôt que de renvoyer un flux supérieur de véhicule sur cette route qui n'est déjà pas adaptée, et ne le sera pas plus dans le temps du projet présenté, puis qu'exclue du périmètre et ne faisant que subir ses incidences.

9/ Cette route, le CD 118, est d'autant moins adapté qu'on en connaît la dangerosité, puisqu'elle a fait l'objet de l'alerte du Maire de Saulx-les-Chartreux et actuel conseiller départemental du canton de cette partie du projet, à la suite d'accidents à l'encontre de chevaux et de cavaliers, ce qui a d'ailleurs entraîné quelques aménagements de la part du département sur une portion en amont de la lisière de la forêt avec des bandes rugueuses, de la signalétique supplémentaire et un traitement au sol. Autant dire qu'avec un accroissement tel que prévu cela ne ferait qu'en augmenter la dangerosité.

10/ Enfin, et pour ne pas être plus long, l'absence de concertation, d'échanges, d'association avec la commune de Villejust, de la part des services en charge au Département de l'Essonne pose des problèmes supplémentaires, puisque la commune de Villejust souhaite depuis l'élection de 2020 aménager ses entrées de villes et en premier lieu celle de la Rue de Saulx, soit le CD118, afin de l'aménager en zone partagée, permettant la coexistence entre piétons, cycles, véhicules, avec une vitesse limitée à 20km/h, dans un environnement apaisé avec des contraintes à la circulation et donc totalement incompatible avec un flux de véhicules accru tel qu'induit par ce projet.



Vue d'ensemble Saulx-les-Chartreux → Villejust

Les remarques du maire de Villejust, hors du périmètre de l'enquête publique, sont portées à la connaissance du Conseil départemental. Elles dénotent une absence de concertation avec les communes touchées par les aménagements routiers prévus à Ballainvilliers et Saulx-les-Chartreux.

Une réunion de concertation, en plus de Ballainvilliers et Saulx-les-Chartreux, a eu lieu avec Villejust et Villebon-sur-Yvette, notamment pour la présentation des études portant sur la requalification de la route de Montlhéry et pour intégrer le projet de voie nouvelle entre la RD118 et la RD59 à Villebon-sur-Yvette.

La dernière rencontre entre le vice-président et les maires a eu lieu en novembre 2020.

Ces deux projets devront faire l'objet d'un arbitrage politique en septembre 2022 pour le plan pluriannuel d'investissement (PPI) 2023-2028.

Un marché d'études est en cours d'élaboration pour une consultation à la rentrée 2022 qui prévoit les diagnostics environnementaux ainsi qu'une étude de circulation sur la section complète, les études préliminaires pour la partie voie nouvelle et les études d'avant-projet et de projet et les dossiers réglementaires pour la route de Montlhéry.

Dont acte.

Remarque n°42

Déposé le 24/05/2022 à 19:00

Email : joselemoigne@orange.fr

Nom : LE MOIGNE

Adresse : Massy

Ville : MASSY

Ce projet est complètement dépassé et vraiment d'un autre temps, d'un autre siècle.

Alors que les scientifiques du GIEC nous alertent sur le réchauffement climatique et nous demandent de changer nos habitudes il est impensable de poursuivre ce projet qui envisage des routes pour soulager la RN20 et réduire les bouchons mais qui aura pour seul effet de faire un appel d'air au trafic.

L'appel d'air est clairement identifié dans le dossier : +58 % de trafic sur la route de Montlhéry à Saulx-Les-Chartreux et +22 % vers Villejust.

Ces routes ne sont pas adaptées pour cela et il est nécessaire de pouvoir continuer à s'y déplacer à vélo.

Les justifications données de créer un axe est ouest ne tiennent pas vraiment la route vu le nombre de routes départementales est-ouest dans les parages et la proximité de la francilienne.

Un outil de routage ne donne que 3 mn de parcours supplémentaire pour aller de la route de Chasse à Courtaboeuf ouest en passant par la N104.

Pour lutter contre les embouteillages il serait plus efficace de lutter contre l'autosolisme et aussi les dimensions grandissantes des voitures qui occupent de plus en plus d'espace.

Le peu pour les piétons et les déplacements à vélo est très mal foutu et sans connexions avec l'existant. On va vers la création d'un nouveau point noir cyclable.

Alors qu'aujourd'hui les accès sud de Saulx-les-Chartreux sont assez cyclables et que plusieurs chemins ruraux sont inscrits au schéma des circulations douces de l'agglomération Paris Saclay, alors que la piste cyclable le long de la RN 20 est majeur et appelé à se développer dans le cadre du projet RER Vélo porté par la région, il faut absolument revoir en détail et dans un souci de qualité les aménagements cyclables.

Respecter la charte dur RER V, faire un réseau cyclable continu, prioritaire, efficace, lisible.

Cette remarque rejoint la remarque n° 40.

A l'examen des remarques ci-dessus, il m'apparaît indispensable :

- de disposer du dossier complet des mesures acoustiques les plus récentes,
- de prévoir, sur la nouvelle voirie en prolongement de l'avenue de la Division Leclerc, une protection acoustique du type de celle installée en 2003 avenue des Tuileries,
- de revoir le franchissement des carrefours pour les pistes cyclables.

Le dossier des dernières mesures acoustiques est joint en réponse à diverses remarques adressées lors de l'enquête publique.

Les emprises du projet ont été réduites pour limiter la consommation des terres agricoles. C'est pourquoi l'aménagement d'un merlon dans la continuité de celui existant le long de la rue de la Tuilerie n'est pas envisageable.

Toutefois, pour tenir compte de l'éventuelle nécessité de mettre une protection acoustique le long de la voie nouvelle, les emprises du projet permettent la mise en place d'un écran anti-bruit.

L'aménagement des pistes cyclables au franchissement des carrefours sera revu lors des études (avant-projet et projet) de l'aménagement.

Voir remarque n°2.

Synthèse des remarques prises en compte dans l'enquête publique

- Les principales remarques concernent les nuisances sonores dues au projet, et l'absence de mesures prises en phase de réalisation (17 remarques sur 42).

A noter, en particulier, la remarque de Mme Gueu Vigulier, maire de Ballainvilliers :

« Le projet oublie malgré tout de préciser plusieurs paramètres : les démolitions de bâtiments existants qui ne figurent pas dans les simulations phoniques, des éventuels enrobés spécifiques réduisant les bruits de roulement, une possible adaptation de la vitesse...

Il n'est toujours pas prévu les protections phoniques dont j'avais déjà souhaité la fois précédente la prise en compte. Une Association de riverains m'ayant sollicité, a souhaité d'ailleurs le prêt d'un sonomètre tel que le Plan de Prévention de Bruit voté en juin 2021 par la Communauté de PARIS SACLAY le précisait, ce qui pourra compléter et confirmer les mesures ultérieures à prendre.

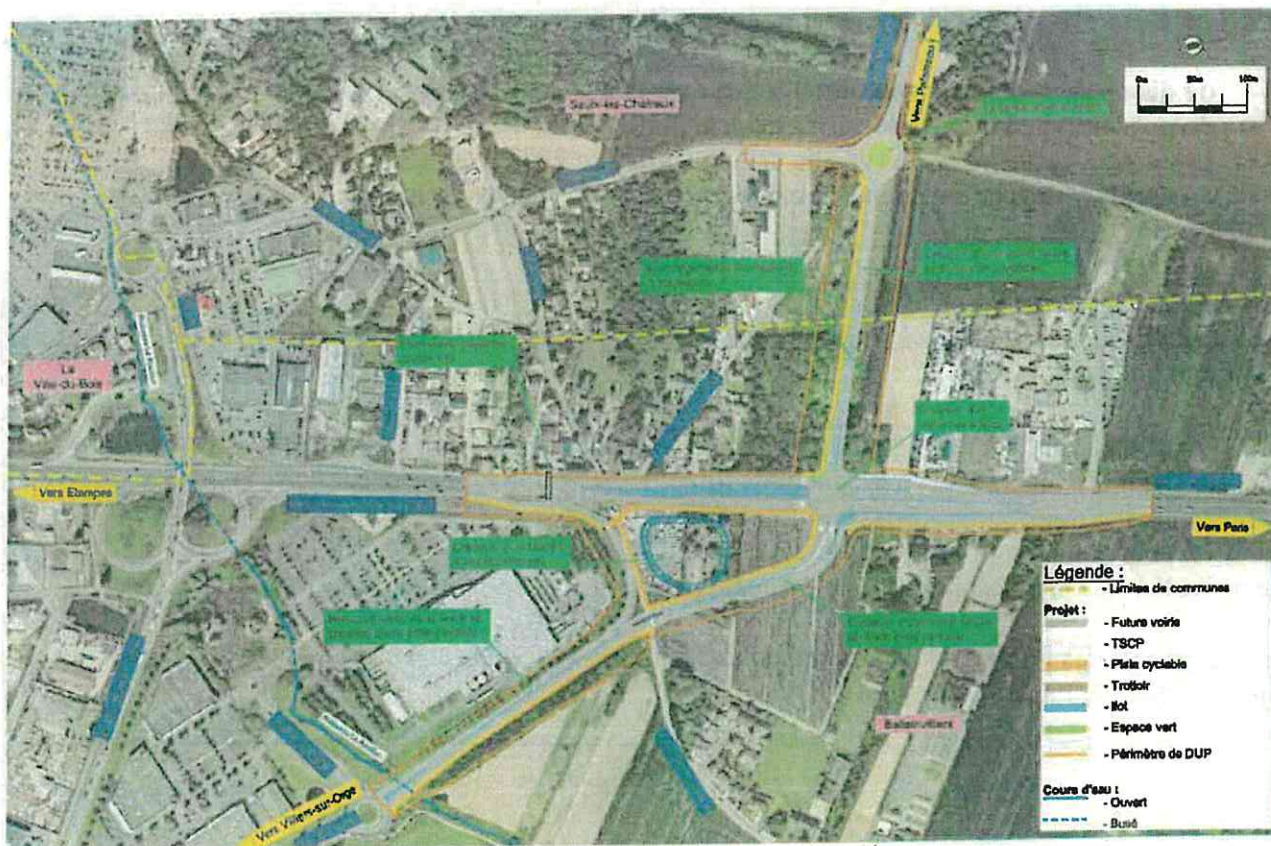
Outre cette protection sonore dont la forme est à définir, il m'apparaît nécessaire de compenser toute nuisance inexistante à ce jour par tout moyen adapté. »

Ceci montre bien que les préoccupations des habitants de Ballainvilliers sont largement ignorées.

Les réponses du maître d'ouvrage, rappelées ci-après sont entre autres les suivantes :

« Les emprises du projet ont été réduites pour limiter la consommation des terres agricoles. C'est pourquoi l'aménagement d'un merlon dans la continuité de celui existant le long de la rue de la Tuilerie n'est pas envisageable.

Toutefois, pour tenir compte de l'éventuelle nécessité de mettre une protection acoustique le long de la voie nouvelle, les emprises du projet permettent la mise en place d'un écran anti-bruit. »



Plan des travaux

Dans l'intérêt du public, alors même que le dossier complet de mesures acoustiques de juin 2021 ne figure pas dans le dossier d'enquête lui-même, il apparaît indispensable que le maître d'ouvrage s'engage dès à présent à faire réaliser lors des travaux de voirie les protections acoustiques envisagées dans la réponse ci-dessus.

- D'autres remarques concernent l'aménagement des pistes cyclables.

Le maître d'ouvrage y a répondu comme suit :

Les adaptations du tracé des pistes cyclables seront faites lors des études de projet.

Des réunions régulières sont organisées avec les associations cyclistes par les services départementaux qui sont l'occasion de présenter les aménagements projetés.

Cette réponse est satisfaisante.

Les conclusions du commissaire enquêteur font l'objet d'un document séparé.

Fait à Vernouillet le 21/06/2022

**Bernard Legros
Commissaire enquêteur**