

33  
RD 6

# RN

DOSSIER DES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT

**Aménagement  
du carrefour  
de la croix de Villeroy**

# Sommaire :

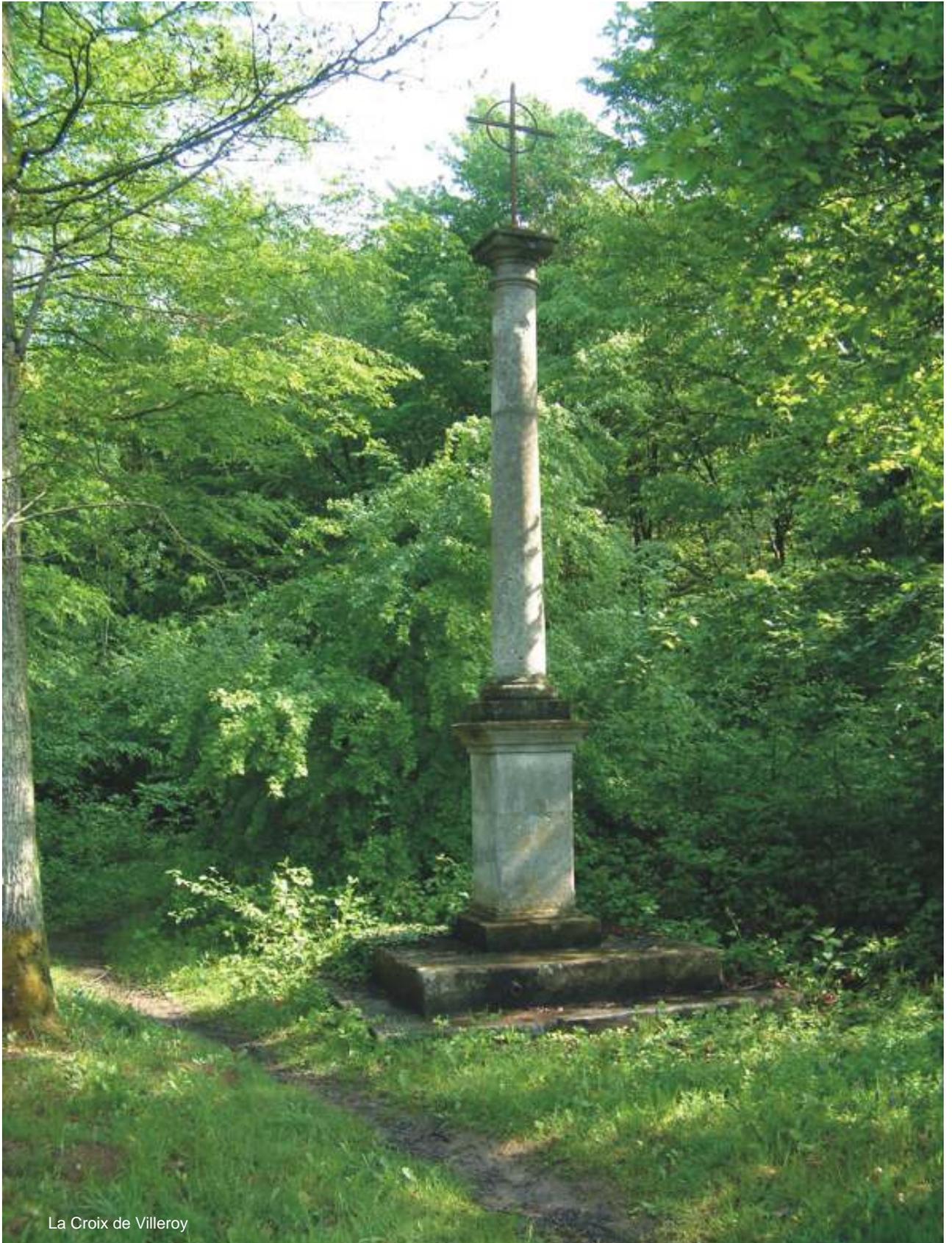
## \_\_\_\_\_ I GÉNÉRALITÉS

A _____ Avant propos _____	3
B _____ Cadres d'application et moyens de contrôle _____	3
C _____ Présentation succincte de l'opération _____	5
D _____ Les étapes de la procédure _____	11
E _____ Modifications apportées au projet _____	13

---

## II LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT

A _____ Le traitement des eaux et l'assainissement _____	15
B _____ La réduction des nuisances sonores _____	15
C _____ La protection des milieux naturels _____	15
D _____ Les aménagements paysagers _____	16
E _____ Les engagements du chantier _____	17



La Croix de Villeroy

# I GÉNÉRALITÉS

## *A Avant propos*

Ce dossier a pour objectif de présenter les engagements pris par l'État à l'occasion de la déclaration de projet d'aménagement du carrefour RN6/RD33 de la Croix de Villeroy.

Il constitue une synthèse des objectifs et mesures retenus en matière environnementale par le maître d'ouvrage :

- propositions contenues dans le dossier d'enquête publique ;
- propositions complémentaires résultant de l'enquête.

Ce document comporte :

- une description succincte du projet et de la procédure de déclaration de projet,
- les engagements de l'État concernant les mesures d'insertion du projet dans l'environnement,
- une cartographie permettant de localiser les mesures envisagées.

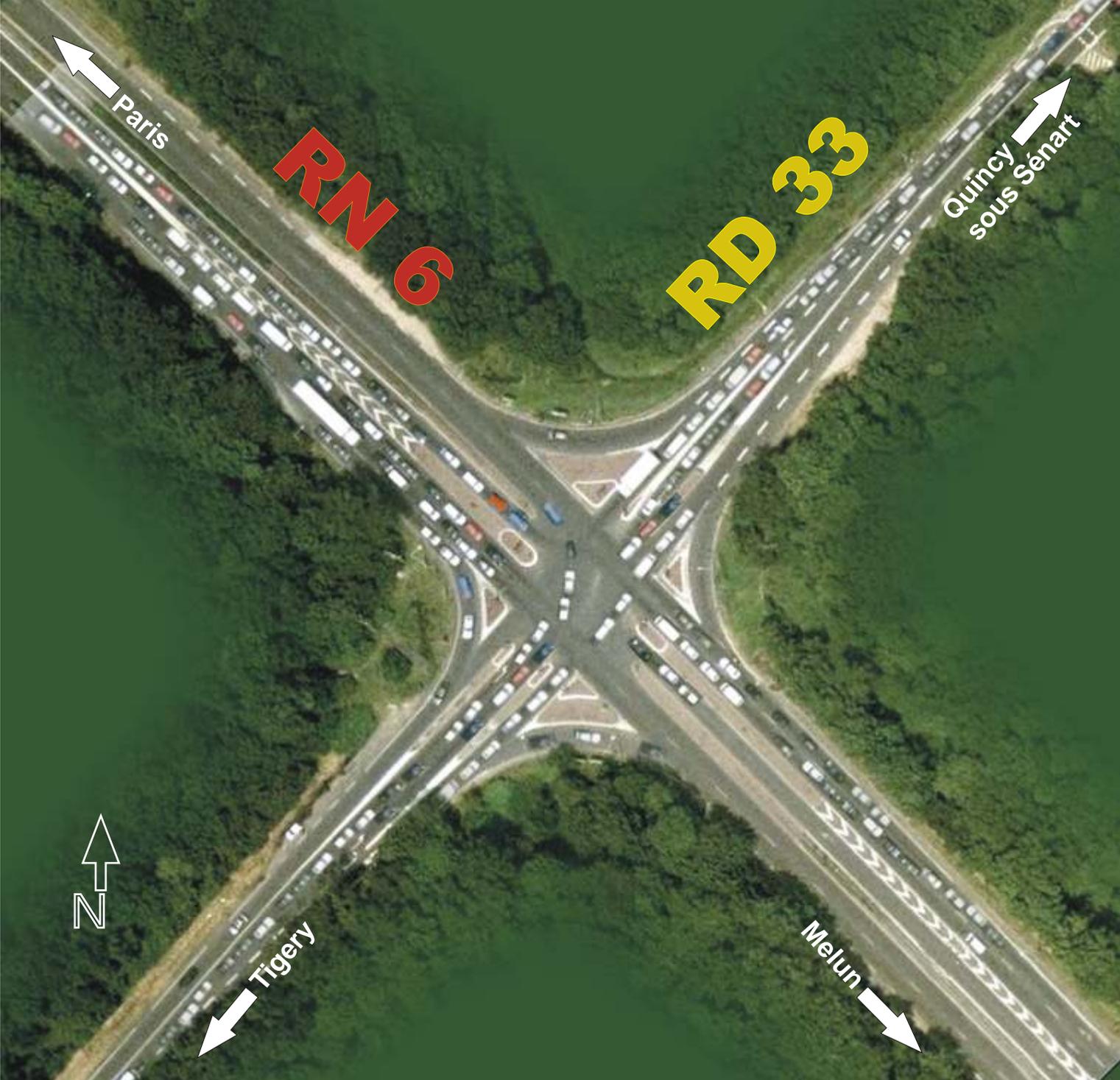
## *B Cadres d'application et moyens de contrôle des engagements de l'Etat*

Le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la Croix de Villeroy est l'État, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEDDAT), représenté par la direction interdépartementale des routes d'Île-de-France (DIRIF).

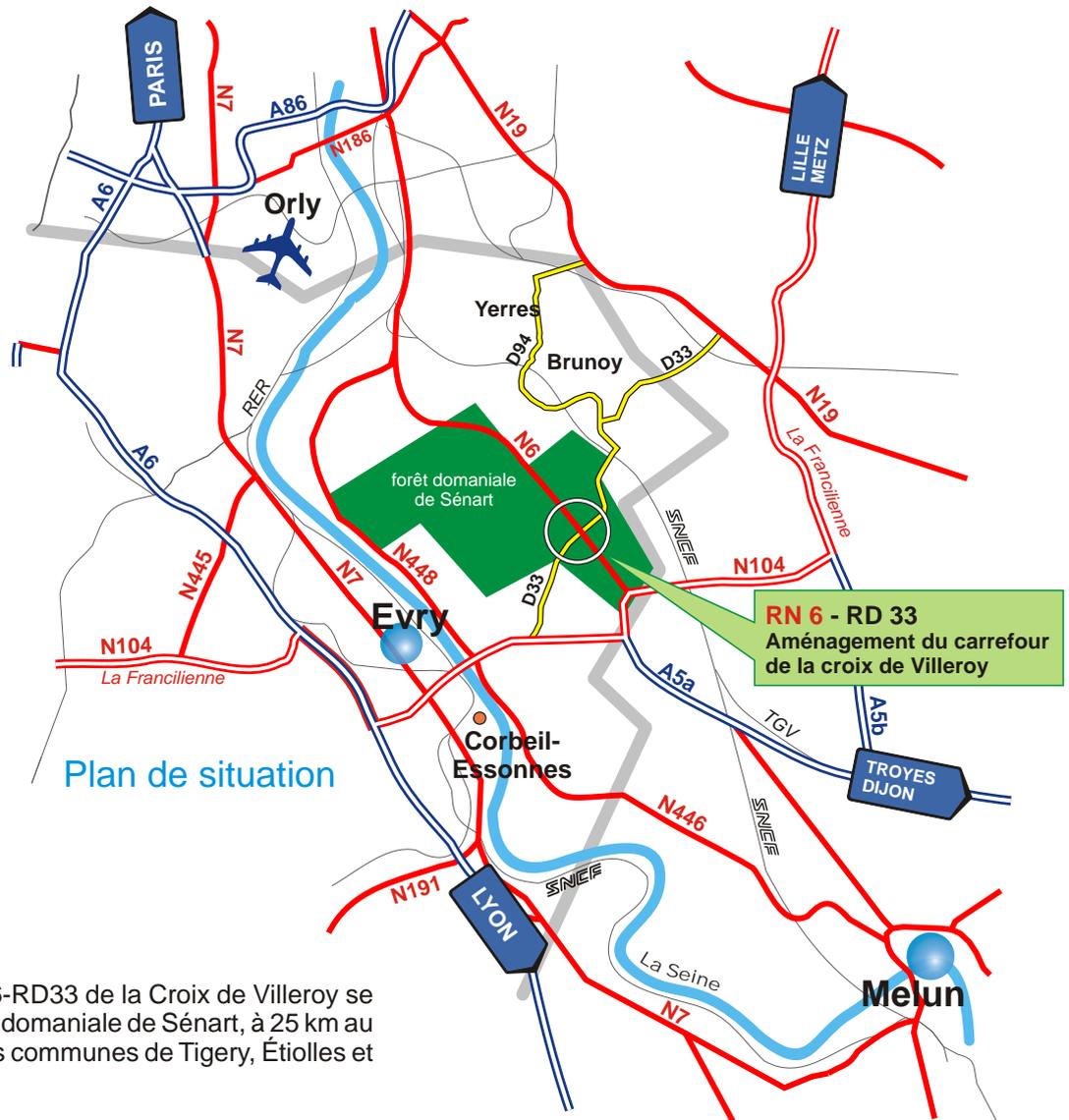
La réalisation des engagements de l'Etat sera contrôlée par la mission d'audit Ile-de-France pour le compte du maître d'ouvrage :

- Lors des études de détail, il vérifie la conformité à la commande du maître d'ouvrage et le respect des règles de l'art, des instructions ministérielles et des normes en vigueur.
- Un deuxième contrôle a lieu à l'issue des travaux, avant la mise en service de l'ouvrage. Il porte d'une part sur la sécurité routière et d'autre part sur la conformité aux engagements de l'État tels qu'ils sont décrits dans le présent dossier.

Carrefour de la croix de Villeroy: état actuel



## C Présentation succincte de l'opération



### Localisation

Le carrefour à feux RN6-RD33 de la Croix de Villeroy se situe au cœur de la forêt domaniale de Sénart, à 25 km au Sud-Est de Paris, sur les communes de Tigery, Étiolles et Quincy-sous-Sénart.

### Problématique

Le carrefour de la Croix de Villeroy est le siège de dysfonctionnements importants en matière de sécurité routière et d'écoulement du trafic :

En raison de sa complexité géométrique et de sa charge de trafic très importante, le carrefour à feux ne peut plus fonctionner correctement ; il s'ensuit d'importantes retenues aux heures de pointe, notamment pour les mouvements de tourne à gauche.

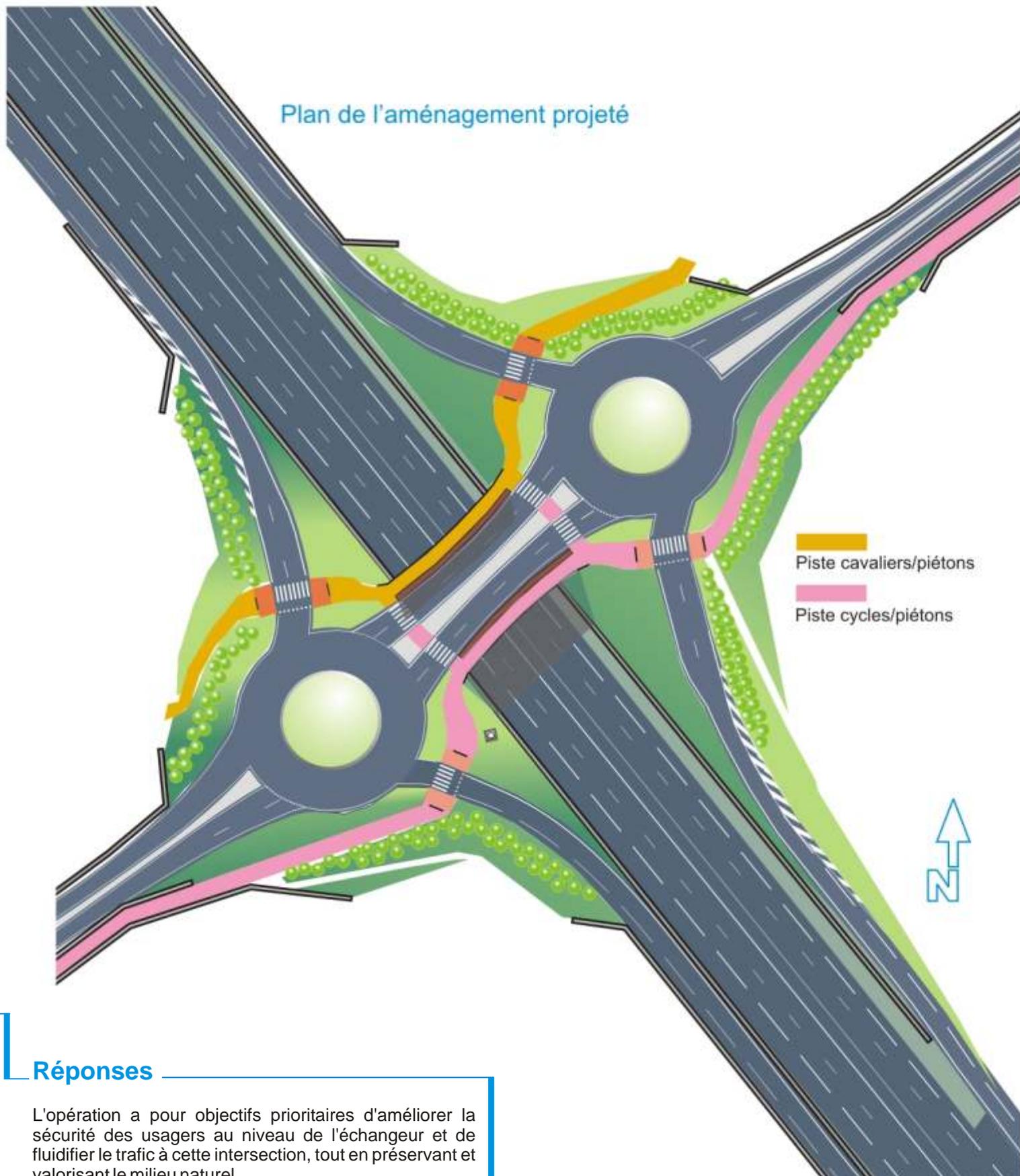
Ce carrefour présente un degré d'insécurité important, particulièrement fort pour les usagers en provenance de l'A5, surpris de rencontrer un carrefour à feux en pleine forêt, à peu de distance de la sortie d'autoroute.

En outre, étant situé au cœur de la forêt de Sénart, il est fortement fréquenté par les cyclistes, piétons et cavaliers mais ne prévoit aucune liaison sécurisée entre les quatre cadrans actuels.

Les principales contraintes liées à l'aménagement du carrefour concernent :

- la forêt de Sénart classée en forêt de protection : son périmètre implique des limites très restrictives à la superficie du projet et sa préservation est un enjeu fort ;
- la nappe de Brie : elle n'est pas exploitée mais, du fait de sa faible profondeur, est sensible à la réalisation d'ouvrages en dessous du terrain naturel.

## Plan de l'aménagement projeté



## Réponses

L'opération a pour objectifs prioritaires d'améliorer la sécurité des usagers au niveau de l'échangeur et de fluidifier le trafic à cette intersection, tout en préservant et valorisant le milieu naturel.

L'aménagement proposé consiste :

- à transformer le carrefour plan à feux actuel en échangeur type « losange » avec des raccordements par giratoire
- à dissocier complètement les flux de trafic de la RN6 et RD33 : la RN6 se situera au niveau actuel du terrain naturel et la RD33 à plus de 6 mètres au-dessus.
- à réaliser des traversées sécurisées pour les circulations douces

## Financement

Le coût de cette opération s'élève à 19,2 millions d'euros, financés au titre du contrat plan État-Région 2000-2006, à 50% par le Conseil Général de l'Essonne, à 35% par le Conseil Régional Île-de-France et à 15% par l'État.

## Caractéristiques principales du projet

### La réalisation d'un échangeur à lunettes

La RN6 reste au niveau du terrain naturel et comporte 2X2 voies séparées par un terre plein central.

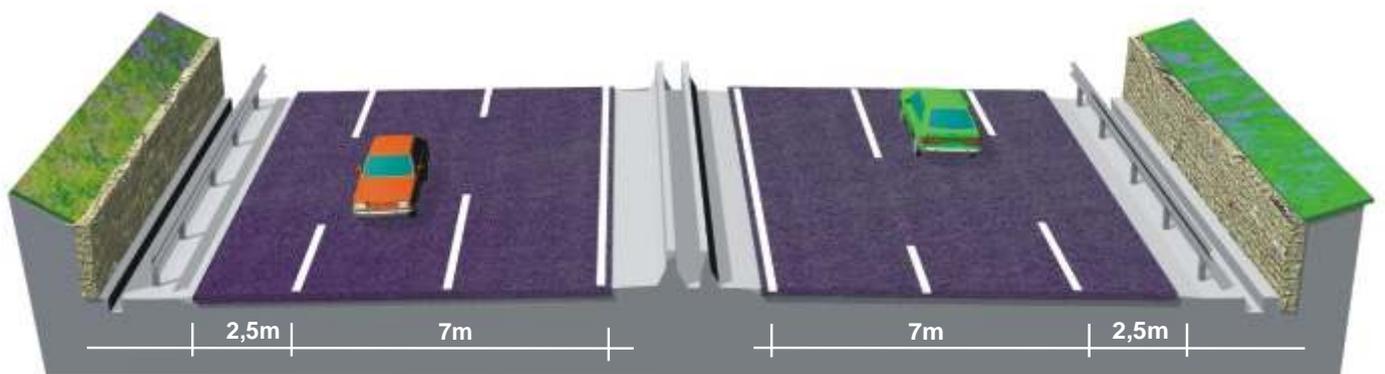
La RD 33 passe au-dessus de la RN 6 par un ouvrage à deux travées et comporte 2X1 voies.

Le raccordement de la RN6 et de la RD33 se fait par deux giratoires et des bretelles d'insertion et de sortie sur la RN6.

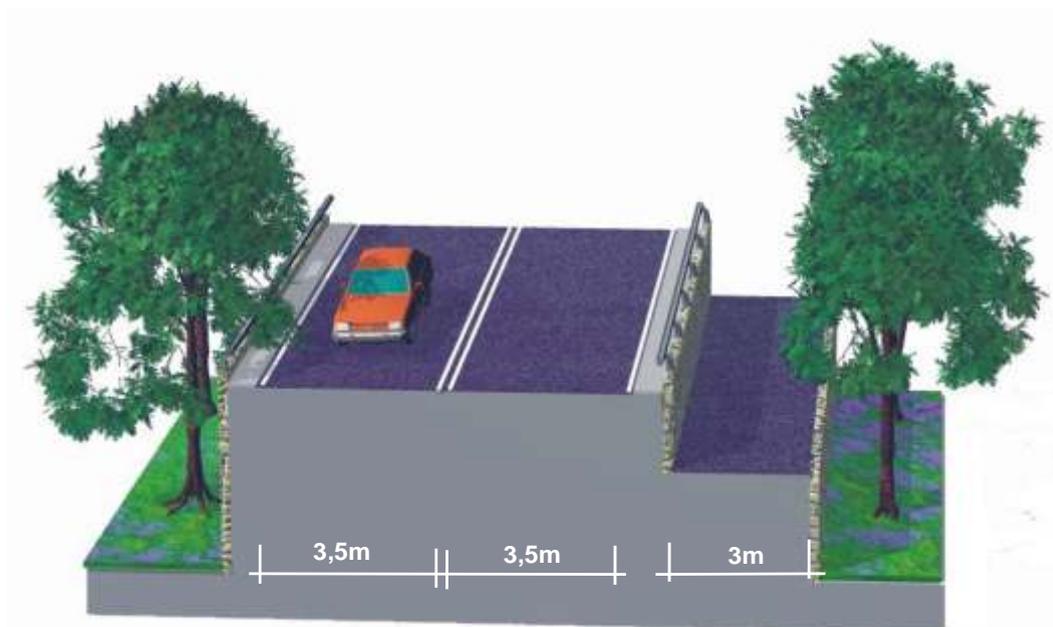
Une piste piétons-cycles et une piste piétons-cavaliers se situent de part et d'autre de la RD33, séparées par un muret de la circulation automobile.

### L'ouvrage d'art de franchissement de la RN6

Les murs de soutènement le long de la RN6 et RN33 et les culées de l'ouvrage sont constitués en terre armée, habillés de panneaux en treillis métalliques remplis de pierres meulières façon gabions, pour rappeler les murs locaux et ainsi minimiser leur impact visuel.



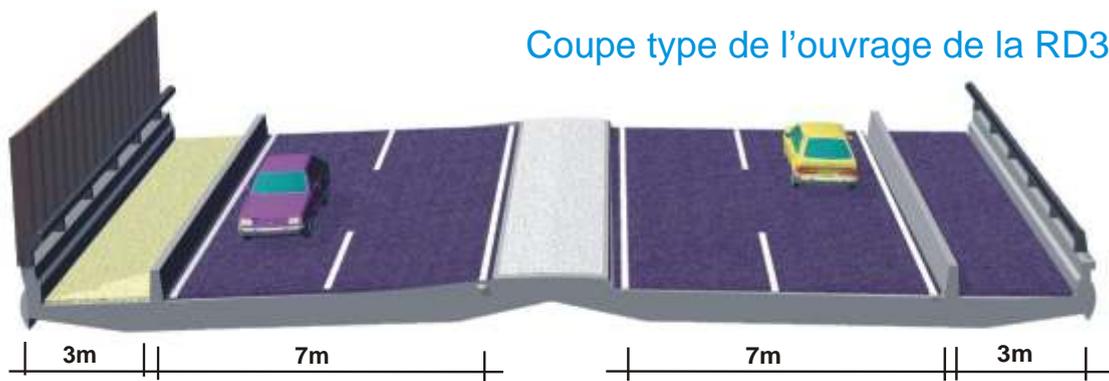
Coupe type de la RN6



Coupe type de la RD33



Coupe type de l'ouvrage de la RD33



## La mise aux normes du réseau d'assainissement

La mise en oeuvre de fossés d'infiltration le long de la RN6 et de la RD33 permet de traiter les eaux pluviales issues de la plate-forme routière. Les bermes seront enherbées afin de ralentir la vitesse de ruissellement des eaux dans le fossé.

L'abattement de pollution est réalisé successivement :

- par les couches d'humus et de terre végétale en surface
- par le géotextile entourant le massif filtrant
- par le massif filtrant constitué de sable
- par le sol en place

Le sable est moins efficace pour la pollution hydrocarbonée que pour les autres polluants. Ce sont les couches de terre végétale, d'humus et le géotextile qui assureront l'abattement des hydrocarbures et des huiles (voir schéma page 14).

Les contres-fossés existants sont approfondis. Ils participent au rabattement de la nappe le long de la RN6 et favorisent l'écoulement transversal dans les fossés d'infiltration.

## Phasage des travaux

### L'exploitation sous chantier

Dans un premier temps, les travaux préparatoires consistent à dégager les emprises du chantier avec le déboisement par l'Office National des Forêts et le déplacement de la ligne électrique haute tension par le gestionnaire du Réseau de Transport d'Électricité, puis à aménager la base vie en dehors de la forêt de Sénart sur la commune de Tigery.

Les travaux proprement dits d'aménagement du carrefour de la Croix de Villeroy se dérouleront dans un deuxième temps, en deux phases :

#### Phase 1 (4 mois)

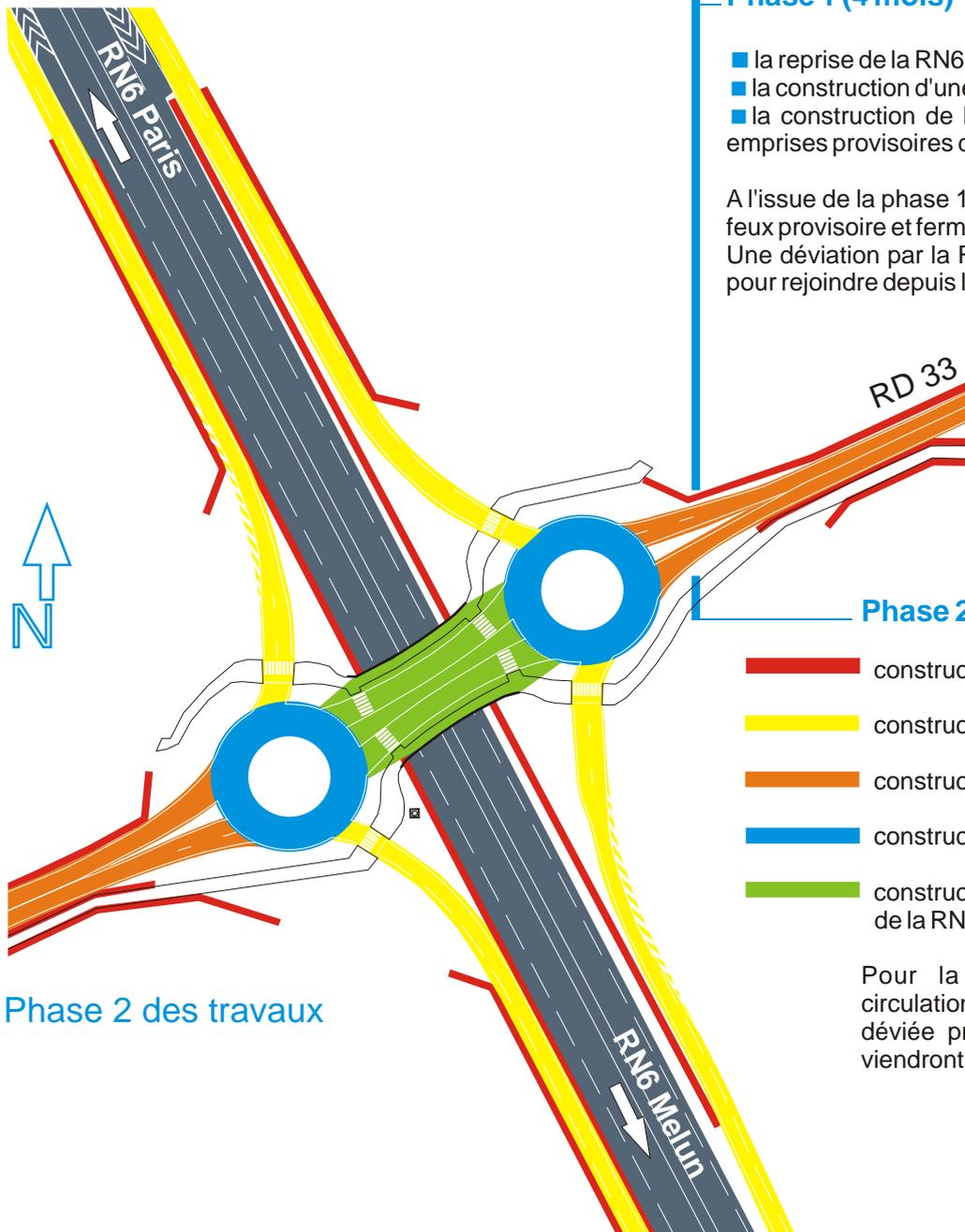
- la reprise de la RN6
- la construction d'une partie des bretelles
- la construction de la déviation de la RD33 dans les emprises provisoires du projet

A l'issue de la phase 1 : mise en service d'un carrefour à feux provisoire et fermeture de la RD33 côté Tigery. Une déviation par la RN104 sera indiquée aux usagers pour rejoindre depuis la RN6 la commune de Tigery.

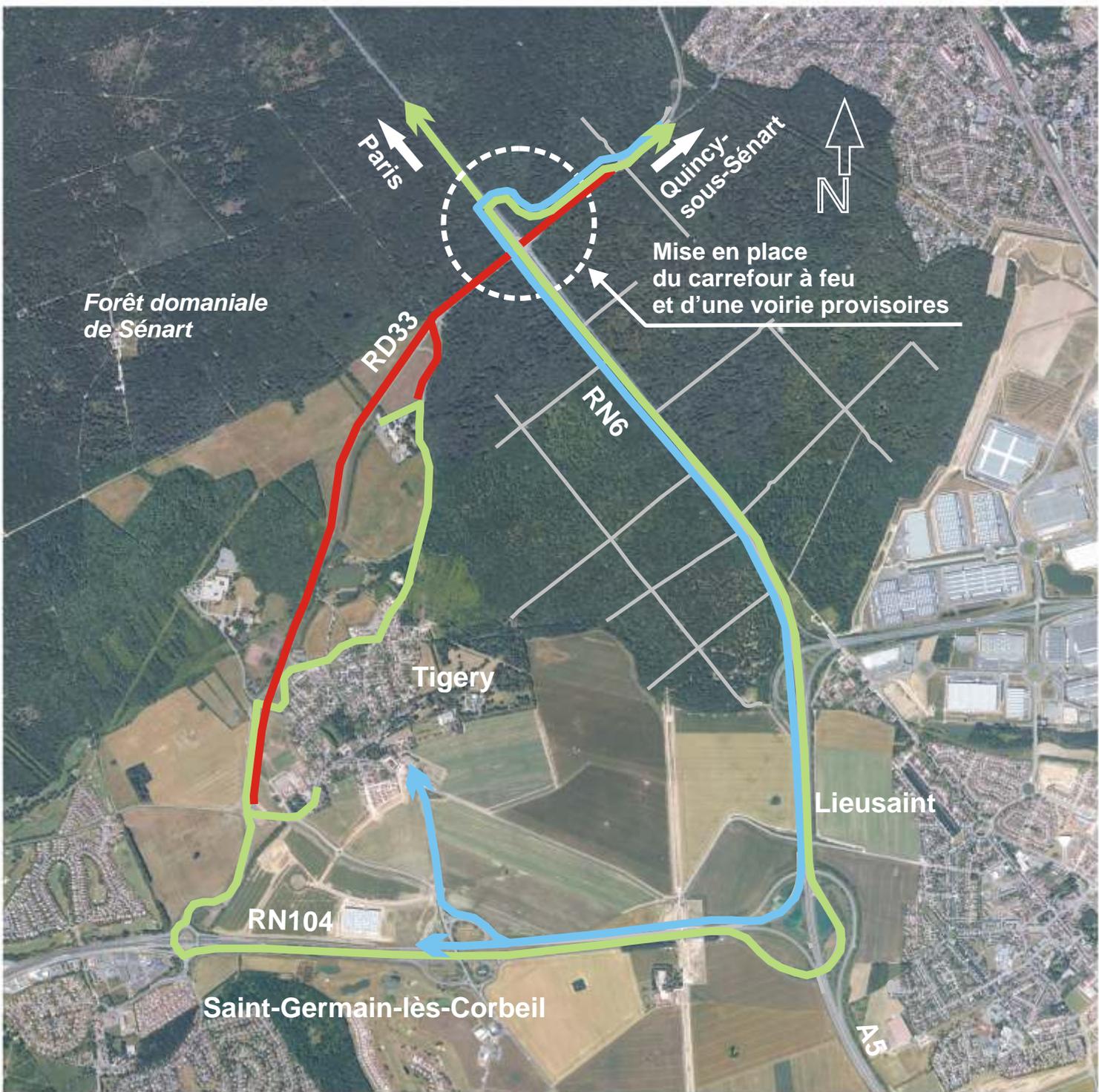
#### Phase 2 (32 mois)

- construction des murs de soutènement
- construction du reste des 4 bretelles
- construction de la RD33
- construction de giratoires
- construction de l'ouvrage de franchissement de la RN6.

Pour la construction de l'ouvrage, la circulation de la RN6 sera maintenue et déviée provisoirement sur les bretelles qui viendront d'être réalisées.



### Phase 2 des travaux



## Plan de déviation

Déviation de Quincy-sous-Sénart vers la RN 104 et Tigery  
 Déviation de la RN 104 et Tigery vers Quincy-sous-Sénart  
 Fermeture de la RD 33

**Pendant toute la durée des travaux :**  
 La continuité de la circulation sur la RN6 sera maintenue à 2X2 voies.  
 Le chantier se déroulant sous circulation, la vitesse de circulation sera limitée dans la zone de travaux à:

50

sur la voirie provisoire (phase 2)

70

sur la RN6 dans la zone des travaux

## D Les étapes de la Procédure

### L'enquête préalable à la déclaration de projet

L'enquête préalable à la déclaration de projet s'est déroulée du 18 avril 2005 au 28 mai 2005 sur les communes d'Etiolles, Quincy-Sous-Sénart et Tigery.

L'enquête portait sur la déclaration de projet de l'opération d'aménagement du carrefour de la Croix de Villeroy et la mise en compatibilité des plans d'occupation des sols/plans locaux d'urbanisme des communes d'Etiolles, Quincy-Sous-Sénart et Tigery.

Cette enquête a permis de recueillir les observations de toutes les personnes intéressées et les avis des collectivités, des associations ou organismes représentatifs d'intérêts professionnels, culturels, économiques ou de protection de l'environnement.

Le commissaire enquêteur a remis son rapport et ses conclusions le 20 juin 2005 et a émis un avis favorable à la déclaration de projet de l'opération d'aménagement du carrefour de la Croix de Villeroy, assorti d'une réserve et de deux recommandations.

#### Réserve :

Monter un groupe de travail regroupant l'ensemble des acteurs concernés (associations, usagers, administrations, gestionnaires) et examiner notamment comment il est possible de relier les quatre secteurs de la forêt, dans de bonnes conditions de sécurité, pour les piétons, cyclistes et cavaliers.

#### Recommandations :

Étudier la problématique des franchissements biologiques de la RN6 et ce même si celle-ci est plus vaste que celle de l'aménagement du carrefour de la Croix de Villeroy soumis à l'enquête et proposer des solutions pour permettre les franchissements de la petite et grande faune.

Étudier les conséquences de l'aménagement projeté en terme d'accroissement du trafic de transit pour la commune de Quincy-sous-Sénart.

La réserve et les recommandations du commissaire enquêteur ont été prises en compte par l'État et sont reprises dans les engagements de l'État figurant dans le présent document.

### La déclaration de projet

La déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération a été prononcée par arrêté préfectoral du 31 mars 2006 n° 2006-PREF- DRCL /144 et publiée au recueil des actes administratifs.

### Les études de détail

La DIRIF a engagé, sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires

concernés, les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.

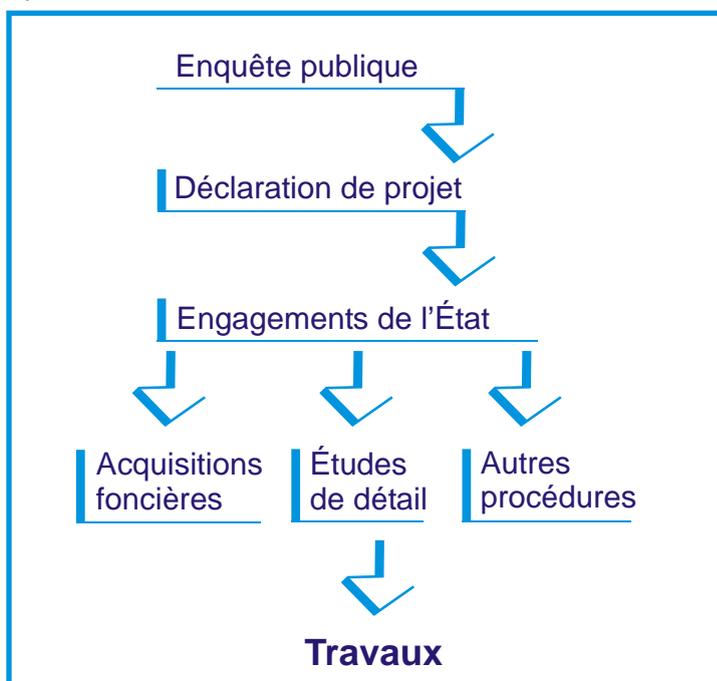
### Les acquisitions foncières

Il n'y a pas de nécessité de réaliser des acquisitions foncières. Par contre, il est prévu un échange de parcelles entre le ministère de l'Agriculture et le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, Développement durable et de l'Aménagement du territoire : ce dernier cèdera à ce titre 28 ha de surfaces boisées ou à boiser contre 2 ha acquis pour l'extension de l'emprise routière.

### Autres procédures

Dans le cadre des études de détail du projet à réaliser par le maître d'ouvrage, d'autres procédures peuvent être rendues nécessaires.

Par exemple: les améliorations qui seront apportées au système d'assainissement donneront lieu à une instruction par la mission inter-services de l'eau au titre de l'exercice de l'autorité exercée par le préfet en matière de police de l'eau.



Tous les documents cités précédemment ont été rendus publics et peuvent être consultés auprès de:

**la Direction Interdépartementale  
des Routes Île de France**  
2,4,6 rue Olof Palme 94046 Créteil cedex.

## E Modifications apportées au projet

Le projet d'aménagement du carrefour a été modifié par rapport au projet soumis à l'enquête publique, compte tenu des demandes exprimées par le public, des conclusions établies par le commissaire enquêteur et des avis exprimés par les différentes administrations.

### Les Circulations douces

En réponse à la réserve formulée par le commissaire enquêteur, un groupe de travail sur les circulations douces a été constitué afin d'examiner les possibilités pour les modes doux de relier les quatre secteurs de la forêt dans de bonnes conditions de sécurité. La DDAF, la DIREN, la DDE, les associations, les élus locaux et les usagers via des réunions publiques y ont participé. Ce groupe s'est réuni au cours de deux séances à l'issue desquelles les modifications au projet suivantes ont été retenues par le maître d'ouvrage :

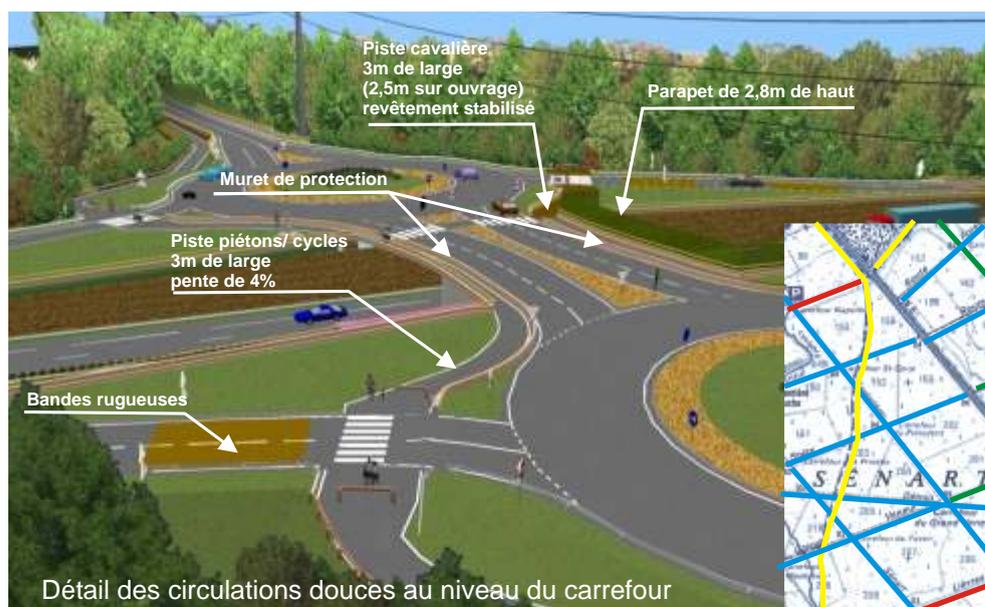
- la création d'une piste mixte piétons-cavaliers sur l'ouvrage de franchissement de la RN6  
Il s'agit d'une piste bidirectionnelle de 3 mètres de large (2,5 m sur l'ouvrage), avec une pente de 20 à 25% dans les talus et dont le revêtement sera stabilisé.  
Sur l'ouvrage cette piste sera sécurisée par la mise en place d'un muret en béton armé de 0,60 m de haut côté voie et d'un parapet en bois d'une hauteur de 2,80 m de haut.

- la réalisation d'une liaison piétonne au niveau du carrefour entre les quatre secteurs de la forêt

- l'amélioration de la sécurité de la traversée des quatre bretelles avec :

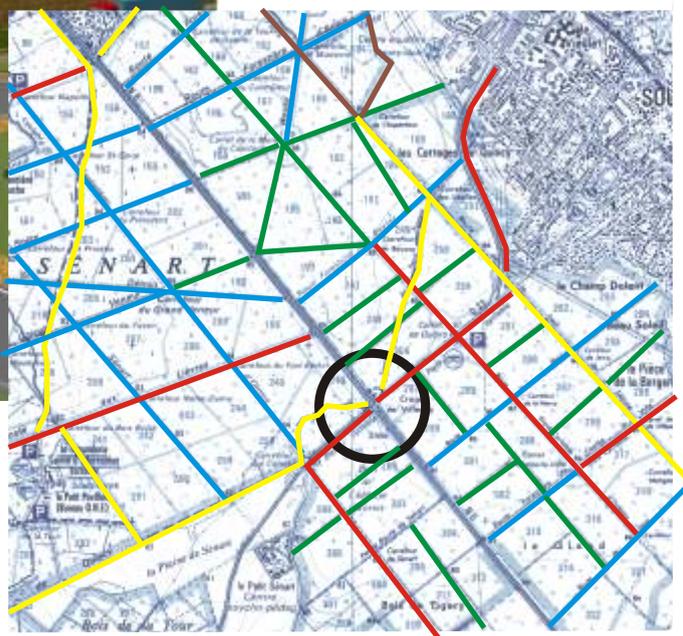
- la mise en place d'un sas avec une barrière en bois de manière à ralentir les cyclistes et leur permettre de stationner en toute sécurité avant leur traversée,
- un marquage au sol des traversées avec un passage piéton,
- la suppression de la bande d'arrêt d'urgence des bretelles au droit des traversées pour diminuer la largeur à traverser pour les usagers doux et pour donner moins de confort à l'usager automobiliste,
- la suppression des haies dans les espaces non circulés des giratoires pour dégager la vue réciproque des différents usagers,
- sur les deux entrées du giratoire: la mise en oeuvre de bandes rugueuses de couleur ocre en amont de chaque traversée de circulations douces pour alerter et ralentir les véhicules.

- le rétablissement de la continuité de la piste cyclable le long de la RD33 par une piste bidirectionnelle piétons-cycles au sud de l'ouvrage, de 3 mètres de largeur avec une pente de 4% pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite, reste prévu au projet.



### Les circulations douces sur l'ensemble du secteur

- Chemin de grande randonnée ————
- Pistes cyclables ————
- Sentiers équestres ————
- Cheminements piétons ————
- Allées mixtes (piétons, cycles) ————



## Protection de la faune et de la flore :

En réponse à la recommandation formulée par le commissaire enquêteur, une étude environnementale complémentaire a été menée en étroite collaboration avec la DIREN, l'ONF, la DDAF et les associations de protection de l'environnement. Cette étude a conduit à intégrer dans le projet d'une part la réalisation d'un passage batraciens sous la RN6 et d'autre part la réhabilitation des mares situées à proximité immédiate du carrefour.

Les modifications apportées suite à cette étude sont:

- La création d'un passage à amphibiens entre les mares 10 et 11 c'est-à-dire celles qui présentent la plus grande biodiversité. Il sera réalisé en béton et présentera un profil en travers à deux niveaux, dont l'un sera toujours au-dessus de la nappe phréatique, afin de s'assurer que le passage ne soit jamais immergé et de permettre le passage des batraciens tout au long de l'année.

- 14 mares seront restaurées avec notamment des creusements, la reprise de berges trop abruptes, des comblements, des dépollutions, la reprise de fossés, la mise en place d'un bouchon de terre pour isoler la mare n°8 du fossé routier de la RD33, l'élimination d'obstacles freinant l'écoulement de l'eau, etc...

- Pendant les travaux, en plus d'un respect strict des emprises de chantier, une grande rigueur sera demandée aux entreprises afin de ne pas pénétrer dans les mares avec les engins de chantier. Les mares seront à ce titre balisées et isolées.



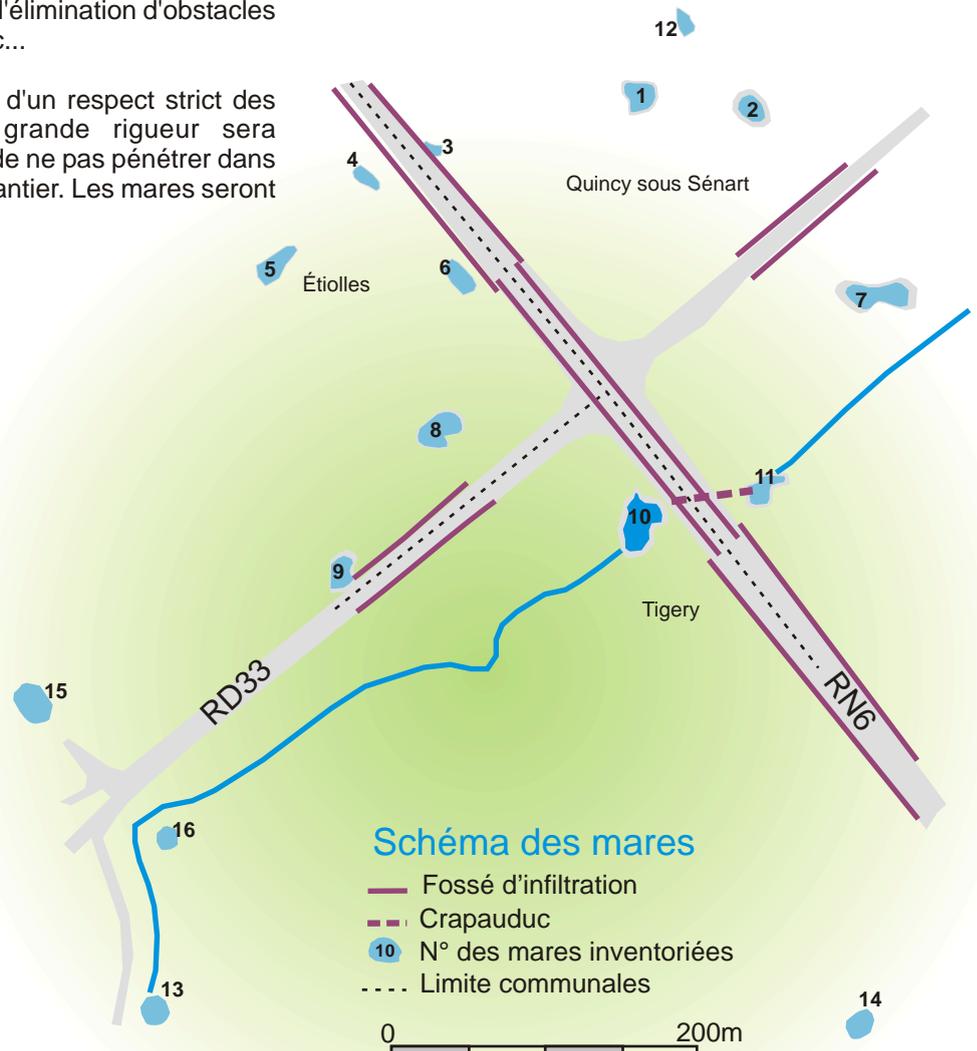
Grenouille rousse

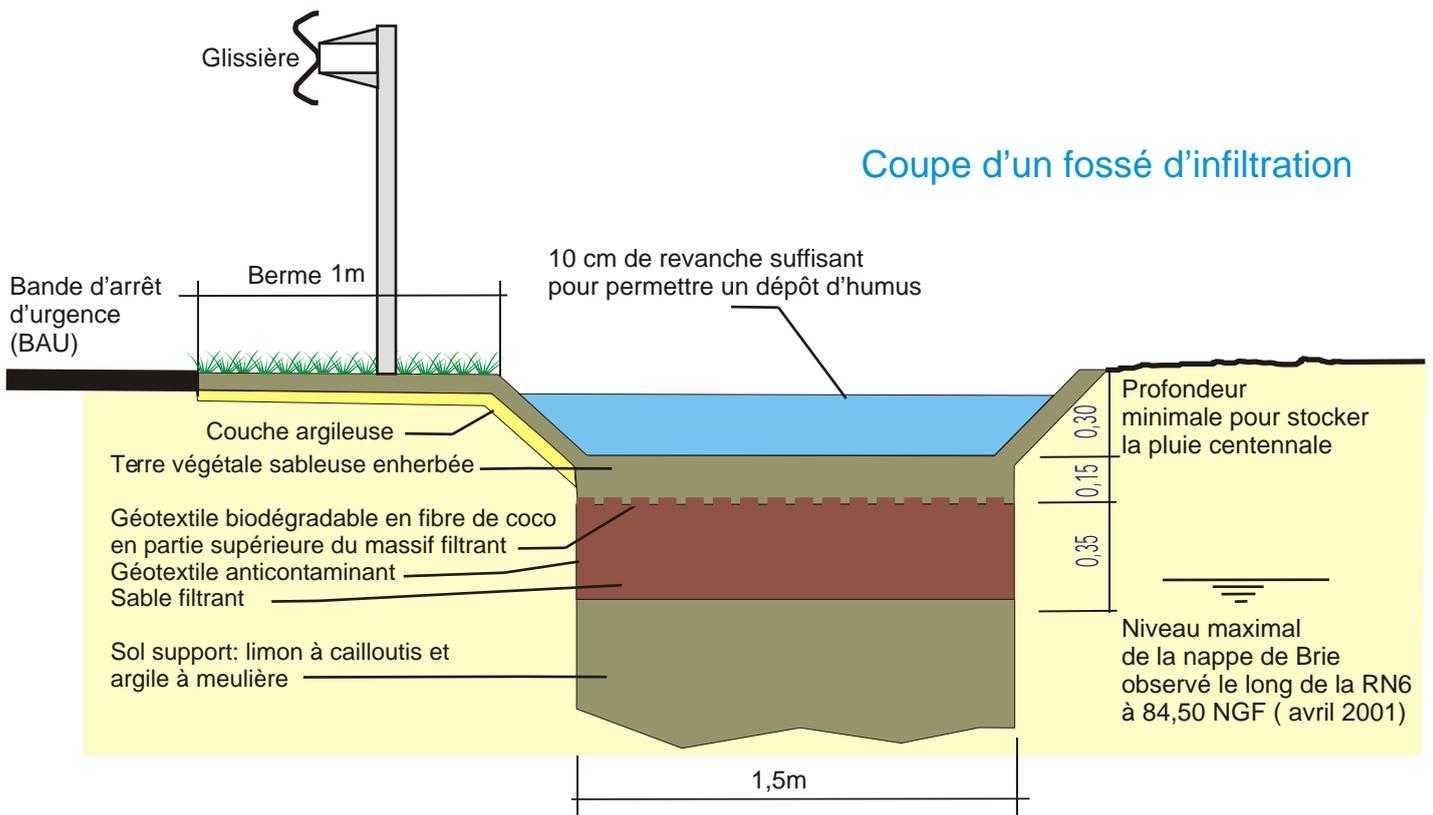


Triton crêté



Épipactis pourpre





#### Exemple de la mare n°10 :

La mare n° 10 fait l'objet d'un soin particulier en raison de son fort intérêt faunistique et floristique (tritons crêté, épipactis pourpre...), de sa localisation à l'intérieur de l'emprise du projet et de la déconnexion avec l'approvisionnement en eaux issues des fossés qu'entraînera l'aménagement du carrefour. En début de chantier, elle sera isolée de la plate-forme du chantier avec la mise en place d'un batardeau et une rive artificielle sera créée.

A terme, la superficie ainsi perdue lui sera restituée.

La mare n°14 sera aménagée de sorte à constituer un second lieu de vie pour les tritons crêtés, espèce protégée, dans le même quart du carrefour que la mare 10, mais à l'écart de la route.



La mare N°10

## II LES ENGAGEMENTS DE L'ETAT

### ■ A Le traitement des eaux et l'assainissement

L'étude d'impact avait mis en évidence une forte dégradation de la qualité des mares ainsi que l'absence de traitement des eaux pluviales issues de la plate-forme routière. Un des principaux enjeux du projet est de dissocier le système des réseaux afin de garantir que les eaux routières ne polluent plus la forêt et que les eaux de la forêt suivent toujours le même cheminement jusqu'à leur exutoire naturel.

L'étude et la concertation avec les associations de protection de l'environnement, la DIREN, l'ONF et la DDAF, ont mis en évidence que la solution d'un assainissement par fossés d'infiltration était plus intéressante que celle classique d'un bassin enterré car elle permettait d'obtenir de meilleurs résultats d'abattement de la pollution et que ce type d'aménagement naturel semblait plus cohérent avec l'environnement naturel proche, à savoir la forêt.

Dans ce cadre, l'Etat réalisera :

- des tests de perméabilité dans le massif filtrant lors de la mise en service ainsi que tous les 10 ans.
- des mesures de pollutions tous les 15 ans pour contrôler leur efficacité.

Par ailleurs, la RN6 se situera au niveau du terrain naturel et la RD33 six mètres au dessus, ce qui préservera d'autant plus la nappe de Brie.

### ■ B La réduction des nuisances sonores

Bien que le carrefour soit situé en forêt de Sénart dans une zone inhabitée, et ne soit pas concerné par la loi bruit, les mesures de bruit prises lors de l'étude d'impact ont mis en évidence des niveaux de bruit importants aux abords du carrefour.

Ces nuisances seront réduites car le projet engendre un léger étranglement des isophones aux abords du carrefour et limite leur propagation grâce aux bretelles d'accès aux giratoires.

### ■ C La protection des milieux naturels

La forêt de Sénart étant une forêt protégée, les emprises définitives et provisoires (phase chantier) seront limitées au maximum et une partie de la forêt occupée durant les travaux sera reboisée à l'issue des travaux.

Afin de revenir au plus près de la situation initiale, les lisières de la forêt seront replantées au plus proche de l'infrastructure. Ces lisières seront reconstituées afin d'éviter le dépérissement de certains arbres qui, dans leur nouvelle position par rapport à la route, risqueraient d'en pâtir. Ces travaux seront réalisés dans le respect de la Charte de Sénart.

C'est dans le même souci de protection du milieu naturel que la base vie du chantier a été installée à Tigery, loin des emprises provisoires du carrefour de la Croix de Villeroy.

Pour les amphibiens, des travaux seront réalisés pour restaurer les mares hors période de reproduction et créer un « crapauduc » permettant la traversée de la RN6.



Vue de la RN6  
en direction de Paris

## ■ **D Les aménagements paysagers**

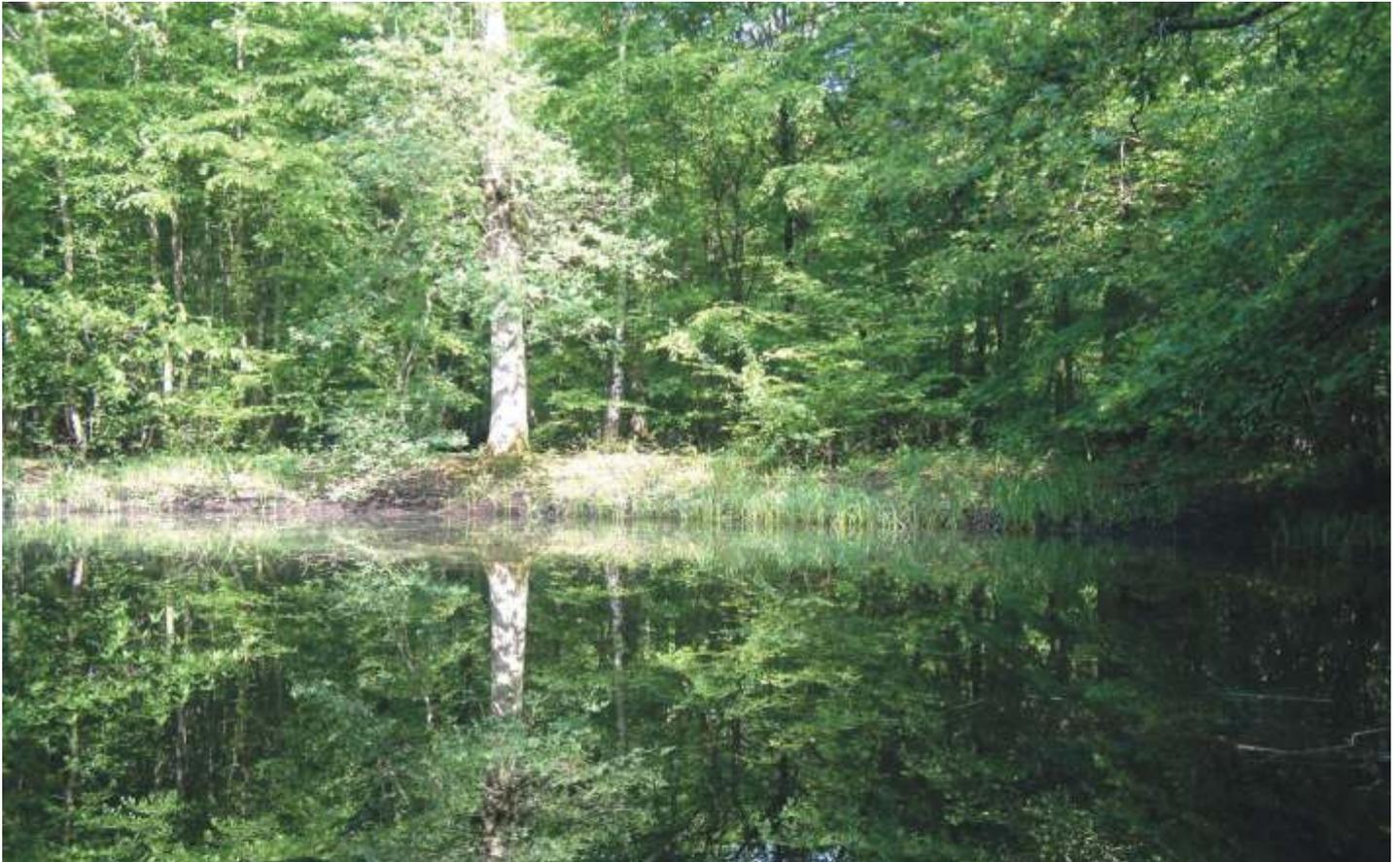
Le projet fait l'objet d'un effort particulier de traitement paysager et architectural en raison de l'impact visuel de l'ouvrage routier réalisé potentiellement fort.

Les études paysagères seront confiées à un homme de l'art qui aura pour mission de veiller à traiter qualitativement les aménagements.

Il s'agira de renforcer l'effet clairière sur la RD33 par un traitement en prairie de fauche des quatre dépendances du projet routier entre les bretelles de la RN6, de rapprocher les lisières forestières du projet routier et de réaliser des plantations d'accompagnement faisant appel au maximum à des essences présentes dans la forêt de Sénart.

Les murs de soutènement prévus auront un aspect extérieur en gabion - pierre meulière pour rappeler les murs locaux de Sénart.

La stèle de la Croix de Villeroy qui est pour le moment peu visible sera déplacée et mise en valeur.



## ■ E Les engagements du chantier

### Information du public

Pendant les travaux, le maître d'ouvrage assurera une information régulière du public: des panneaux d'information seront installés en plusieurs endroits et porteront la mention du site internet de la DIRIF [www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr](http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr).

### Impact sur l'occupation du sol

Les entreprises de travaux devront réaliser le nécessaire afin qu'aucune circulation d'engins, d'hommes ou de matériel ne se fasse en dehors des emprises de chantier.

### Impact sur l'air

Afin de limiter le problème de l'émission de poussières par les engins de terrassement en période sèche, la vitesse de circulation des engins sur les pistes du chantier sera limitée et les pistes seront arrosées par temps sec.

### Impact sur l'eau

Des méthodes d'exécution des travaux permettant de limiter la pollution des eaux et l'atteinte au milieu naturel seront demandées aux entreprises et feront l'objet d'un engagement contractuel.

### Impact sur la circulation

Pendant toute la durée du chantier la RN6 est maintenue à 2X2 voies hormis quelques phases courtes pour réaliser les enrobés ou la pose de protections lourdes.

### Sécurité du chantier

Le chantier sera interdit au public et délimité par des clôtures, et les accès de chantier seront définis par arrêté.

L'ensemble du personnel admis sur le chantier devra porter les équipements de protection individuelle réglementaires et respecter les consignes de sécurité. Des dispositifs de nettoyage des roues de camions seront installés à chaque accès du chantier.

### Une démarche « qualité environnementale »

La DIRIF saisit l'occasion du chantier de la Croix de Villeroy pour mettre en œuvre un système de management environnemental (SME).

Ainsi, suite à une analyse approfondie des impacts potentiels du chantier sur l'environnement, la DIRIF a défini et formalisé une démarche environnementale adaptée à la sensibilité du site :

■ A partir d'un état des lieux du site, un plan d'actions fixant des objectifs de sauvegarde et d'amélioration de l'environnement sur des cibles précises a été élaboré. Ce plan dont les engagements de l'Etat font partie intégrante, sera mis en œuvre, contrôlé de façon permanente et fera l'objet d'un audit à l'issue des travaux.

■ Exemples d'action :

Pour préserver la biodiversité, la clôture des emprises provisoires en début de chantier permettra de limiter au strict nécessaire les dégradations d'arbres, de sols forestiers et d'éviter tout dépôt dans les mares.

Pour préserver la ressource en eau et les milieux aquatiques, la plate-forme de chantier sera drainée par le réseau de fossés d'assainissement existant, qui devra être équipé d'une géomembrane solide et de système de filtration efficaces disposés de manière à filtrer les eaux avant leur rejet dans le milieu naturel. Ce réseau d'assainissement recevra les eaux de ruissellement des pistes, plate-forme, et les eaux de pompage de fond de fouille et sera entretenu par l'entreprise de travaux prestataire.

Pour limiter le risque de rejet de substances toxiques, des peintures à l'eau seront privilégiées pour la réalisation de signalisation horizontale.

Pour gérer durablement les déchets et protéger la ressource en eau, les produits dangereux seront stockés dans un endroit défini à l'avance et sécurisé; les déchets du chantier seront triés en fonction de leur nature et seront suivis jusqu'à leur élimination.

■ La DIRIF incitera dans ce cadre une forte mobilisation des entreprises de travaux prestataires sur cette opération.

Un critère de choix des offres sera la prise en compte des actions de ce SME par les candidats.

En début de chantier, les entreprises de travaux prestataires rédigeront un Plan d'Assurance Environnement, pièce contractuelle du marché « travaux » qui récapitulera l'ensemble des mesures nécessaires à la maîtrise des impacts environnementaux et des demandes afférentes, identifiés dans le SME.

La DIRIF mènera tout au long des travaux des actions de sensibilisation à la prise en compte de l'environnement sur le chantier auprès des entreprises de travaux prestataires.

■ La DIRIF s'engage à communiquer au sein de son personnel mais aussi vers l'extérieur sur la démarche de qualité et sur le suivi environnemental du chantier.



**Maîtrise d'ouvrage :**

Direction Interdépartementale des Routes Ile-de-France  
Direction de la construction  
Mission aménagement du réseau  
2,4,6, rue Olof Palme  
94046 Créteil cedex

**Maîtrise d'œuvre :**

Direction Interdépartementale des Routes Ile-de-France  
Direction de l'ingénierie  
Service Ingénierie Routière Sud Est  
route de Lisses  
91100 Villabé

**Sources cartographiques**

SIG IGN

**Conception graphique :**

DDE 91 Communication



[www.dirif.fr](http://www.dirif.fr)

