

AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE CORBEVILLE

Dossier d'Enquête Préalable à la Déclaration d'Utilité Publique

Mars 2019

Pièce A - Notice explicative et plan de situation



SOMMAIRE

1. Objet et conditions de l'enquête	5	2.3.1	Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité	15
1.1 Cadre de l'enquête publique	5	2.3.2	Autorisation environnementale	15
1.2 But et conditions de l'enquête publique.....	5	2.3.3	Archéologie préventive	16
1.2.1 But de l'enquête publique.....	5	2.3.4	Procédure d'Occupation Temporaire	17
1.2.2 Conditions de l'enquête publique	5	2.3.5	Permis de démolir et sites inscrits.....	17
1.3 Procédure de Déclaration d'Utilité Publique	5	3.	Plan de situation du projet.....	17
2. Textes régissant l'enquête publique et insertion de l'enquête dans les procédures administratives	6	4.	Caractéristiques principales de l'opération et justification de son utilité publique.....	19
2.1 Textes régissant l'enquête.....	6	4.1	Contexte et objectifs de l'opération	19
2.1.1 Textes réglementaires de référence	6	4.1.1	Contexte et enjeux	19
2.1.2 Codes concernés	6	4.1.2	Fonctionnement de l'échangeur actuel de Corbeville et opportunité de son aménagement	20
2.1.3 Textes relatifs à la protection de la nature	6	4.1.3	Objectifs de l'opération	21
2.1.4 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages	6	4.2	Description du projet.....	21
2.1.5 Textes relatifs à l'Eau	6	4.2.1	Parti d'aménagement retenu	21
2.1.6 Textes relatifs au bruit	7	4.2.2	Programme des études et travaux	26
2.1.7 Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé	7	4.3	Réponse aux objectifs et justification de l'utilité publique du projet	26
2.1.8 Textes relatifs aux procédures, concertations, enquêtes publiques et études d'impact et à l'autorisation environnementale	7	4.3.1	Garantir la fluidité du trafic à long terme.....	26
2.1.9 Autres textes	7	4.3.2	Améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur.....	27
2.2 Insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération et déroulement de l'enquête	8	4.3.3	Faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport	27
2.2.1 Rappel des études antérieures.....	8	4.3.4	Améliorer l'intégration urbaine et paysagère de l'échangeur.....	27
2.2.2 Rappel des décisions antérieures.....	13	4.3.5	Utilité publique du projet	27
2.2.3 Déroulement de l'enquête	14			
2.3 Autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet.....	15			

1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

1.1 CADRE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le présent dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concerne le réaménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118, dit « de Corbeville », situé sur les communes d'Orsay et de Saclay, dans le département de l'Essonne (91).

Le projet présenté à l'enquête est porté par l'Etablissement Public d'Aménagement du Plateau de Saclay (EPAPS) et accompagne l'évolution du territoire initiée dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) du plateau de Saclay et du contrat de développement territorial (CDT) Paris – Saclay.

L'objet de la présente enquête est :

- ✓ l'étude d'impact sur l'environnement du projet, qui consiste en le réaménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118, dit « de Corbeville »,
- ✓ l'utilité publique des travaux de réalisation de ce réaménagement d'échangeur, qui s'inscrit sur les communes d'Orsay et de Saclay (Département de l'Essonne),
- ✓ la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet, et pour lesquelles une telle procédure est nécessaire.

La procédure de déclaration d'utilité publique est requise pour ce projet car il s'agit d'un aménagement pour lequel le maître d'ouvrage n'est pas assuré de l'intégralité de la maîtrise foncière et de ce fait, le recours à l'expropriation est nécessaire.

1.2 BUT ET CONDITIONS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

1.2.1 But de l'enquête publique

Le but de l'enquête publique est d'informer le public de la nature du projet, ses effets bénéfiques attendus, ses impacts potentiels et de permettre au plus grand nombre de personnes de faire connaître ses observations.

Les documents soumis à l'enquête permettent aux personnes intéressées de connaître la nature, la localisation, les caractéristiques principales du projet ainsi que ses impacts sur l'environnement.

Le public est ensuite invité à formuler ses observations, appréciations, suggestions ou contre-propositions pour faire évoluer le projet. Ces éléments sont consignés sur des registres mis à leur disposition ou adressés, par courrier, au commissaire enquêteur ou à la commission d'enquête.

1.2.2 Conditions de l'enquête publique

L'enquête est effectuée dans les conditions prévues par les articles suivants :

- ✓ L. 1, L. 110-1 et suivants, R. 111-1 et suivants du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, pour la déclaration d'utilité publique et l'enquête parcellaire,
- ✓ L. 123-1 et suivants, R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement pour les opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- ✓ L. 153-54 et suivants, R. 153-14 et suivants du Code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

1.3 PROCEDURE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La procédure de Déclaration d'Utilité Publique constitue une phase fondamentale dans le processus d'élaboration d'un projet car elle permet de :

- ✓ marquer la validation technique, juridique et politique d'un projet,
- ✓ vérifier le bien-fondé et la qualité d'un projet, notamment au regard des impacts sur l'environnement physique, humain et naturel,
- ✓ accorder au maître d'ouvrage la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires à la réalisation du projet,
- ✓ de mettre en compatibilité, le cas échéant, les documents d'urbanisme des communes concernées par l'opération.

2. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ET INSERTION DE L'ENQUETE DANS LES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

2.1 TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

2.1.1 Textes réglementaires de référence

L'article L. 1 du Code de l'expropriation prévoit que l'expropriation, ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. Elle donne lieu à une juste et préalable indemnité.

L'article L. 110-1 du Code de l'expropriation précise que « Lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du Code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre 1er de ce Code ».

L'article L. 123-1 du Code de l'environnement stipule que « l'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement [...]. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision ».

L'article L.153-54 du Code de l'urbanisme indique qu'une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

2.1.2 Codes concernés

- ✓ le Code de l'environnement,
- ✓ le Code de l'urbanisme,
- ✓ le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- ✓ le Code de la route,
- ✓ le Code général de la propriété des personnes publiques,
- ✓ le Code de la voirie routière,
- ✓ le Code du patrimoine,

- ✓ le Code des transports,
- ✓ le Code de la santé publique.

2.1.3 Textes relatifs à la protection de la nature

- ✓ Le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - L. 300-1 et suivants (relatifs aux espaces naturels),
 - L. 341-1 et suivants (relatifs aux monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 411-1 et suivants (relatifs au patrimoine naturel),
- ✓ la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976, partiellement abrogée et codifiée, relative à la protection de la nature,
- ✓ la loi modifiée n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, modifiant le Code rural, le Code de l'urbanisme, le Code des collectivités territoriales, et partiellement codifiée au Code de l'environnement, les arrêtés régionaux et nationaux fixant les listes d'espèces animales ou végétales protégées.

2.1.4 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux paysages

- ✓ Le Code du patrimoine et notamment ses articles :
 - L. 521-1 et suivants (relatifs à l'archéologie préventive),
 - L. 531-14 et suivants (relatifs aux découvertes fortuites),
 - L. 611-1 et suivants (relatifs aux monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale),
- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 341-1 et suivants (monuments naturels et sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque),
 - L. 350-1 et suivants (relatifs aux paysages).

2.1.5 Textes relatifs à l'Eau

- ✓ Le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 214-1 et suivants (relatifs à la protection de l'eau et des milieux aquatiques),
 - R. 211-1 et suivants.

2.1.6 Textes relatifs au bruit

- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 571-1 et suivants et R. 571-1 à R. 572-11 (bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre), transcription de l'article 12 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit,
- ✓ l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,
- ✓ l'arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
- ✓ la circulaire du 12 juin 2001, relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des Points Noirs de Bruit,
- ✓ la circulaire du 25 mai 2004, relative au bruit des infrastructures de transport terrestre et à la résorption des points noirs bruits.

2.1.7 Textes relatifs à la pollution de l'air et à la protection de la santé

- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 220-1 et suivants (relatifs à l'air),
- ✓ la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, et notamment son article 19 complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement,
- ✓ la circulaire n° 2000-61 du 3 février 2000 relative au guide de lecture et d'analyse du volet sanitaire des études d'impact,
- ✓ le décret n° 2002-213 du 15 février 2002 portant transposition des directives 1999/30/CE du Conseil du 22 avril 1999 et 2000/69/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 novembre 2000 et modifiant le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 relatif à la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement, aux objectifs de qualité de l'air, aux seuils d'alerte et aux valeurs limites,
- ✓ le décret n°2003-1085 du 12 novembre 2003 portant transposition de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 et modifiant également le décret n° 98-360 du 6 mai 1998,
- ✓ la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

2.1.8 Textes relatifs aux procédures, concertations, enquêtes publiques et études d'impact et à l'autorisation environnementale

- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles :
 - L. 122-1 et suivants relatifs aux études d'impact et aux évaluations environnementales,
 - L. 123-1 et suivants relatifs aux enquêtes publiques relatives aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
 - L. 181-1 et suivants (Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017), R 181-1 et suivants (Décrets n° 2017-81 et n° 2017-82 du 26 janvier 2017),
- ✓ le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 103-2 et suivants relatifs à la concertation,
- ✓ le Code de l'expropriation et notamment ses articles R. 112-4 et suivants relatifs au contenu du dossier d'enquête publique,
- ✓ la circulaire n° 93-73 du 27 septembre 1993 prise pour l'application du décret n° 93-245 du 2 février 1993 relatif aux enquêtes publiques et au champ d'application des enquêtes publiques et modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 et l'annexe au décret n° 85-453 du 23 avril 1985,
- ✓ le décret n° 2003-767 du 1er août 2003 modifiant le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977 sur les études d'impact pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature,
- ✓ la circulaire du Premier ministre du 5 octobre 2004 relative à la concertation applicable aux projets de travaux d'aménagement et d'ouvrages de l'État et des collectivités territoriales pour ce qui concerne la concertation inter-administrative,
- ✓ le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,
- ✓ le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale,
- ✓ l'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatifs à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

2.1.9 Autres textes

- ✓ la circulaire n°2002-63 du 22 octobre 2002 relative aux modalités d'élaboration et d'approbation des dossiers concernant les opérations d'aménagement sur des autoroutes en service, complétant et modifiant la circulaire du 27 octobre 1987 et la directive du 27 octobre 1987 relatives à la construction et à l'aménagement des autoroutes concédées,
- ✓ le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 511-1 et suivants relatifs aux installations classées pour l'environnement.

2.2 INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.2.1 Rappel des études antérieures

Le projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville (échangeur n°9 sur la RN118) s'inscrit dans le cadre des réflexions d'aménagements du plateau de Saclay.

Les premières réflexions d'aménagement du plateau de Saclay depuis les années 2000 ont rapidement conduit à envisager le réaménagement de l'échangeur afin de répondre aux enjeux d'accessibilité du plateau par le réseau routier et ce, en complément des projets de développement du réseau de transport en commun.

Ainsi, dans le cadre des réflexions de l'aménagement du plateau, des premières études ont été réalisées par le groupement Michel Desvignes Paysage (MDP) / Setec / Tractebel Engineering. Ces études portaient sur :

- ✓ l'aménagement de la RN 118 en « Parkway » ;
- ✓ l'aménagement de l'échangeur de Corbeville et des franchissements de la RN118.

2.2.1.1 Etudes de faisabilité

Une étude de faisabilité a été réalisée en décembre 2014 afin de pouvoir préciser le fonctionnement actuel et à venir de l'échangeur mais aussi d'apprécier différents scénarios d'aménagement de l'échangeur n°10 de la RN 118, échangeur de Corbeville.

La dénomination des scénarios ayant évolué au cours des études, il a été retenu de ne conserver que les appellations utilisées lors de la concertation publique. En plus du scénario 0 qui correspondrait au maintien de la situation existante, six configurations différentes de l'échangeur ont été étudiées et présentées lors de la concertation publique. Elles peuvent être regroupées en deux familles :

- ✓ celles qui maintiennent le pont routier au-dessus de la RN118 à son emplacement actuel (scénarios 1 et 2) ;
- ✓ celles qui impliquent la réalisation d'un deuxième pont routier au-dessus de la RN 118, distant du point existant (scénarios 3, 4 et 6).

Les scénarios présentés se caractérisent par une progressivité dans l'effort d'aménagement selon la logique suivante :

- ✓ **Scénario 1** : ce scénario est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Ce scénario consiste principalement en un réaménagement, un allongement des bretelles d'entrées et de sortie et la réalisation de deux carrefours à feux, mais sans aucune intervention sur les ouvrages d'art et les capacités de franchissement de part et d'autre de la RN 118 (maintien du pont routier existant à 2 x 1 voie).

Les bretelles passent ici sous l'ouvrage d'art du TCSP pour remonter ensuite au niveau de l'ouvrage actuel. Un ouvrage spécifique interquartiers pour les liens doux est créé près de l'ouvrage du TCSP.



- ✓ **Scénario 2** : ce scénario est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Ce scénario consiste en un réaménagement des bretelles d'entrée et de sortie de la RN 118, la réalisation de carrefours à feux remplaçant les ronds-points existants, ainsi qu'une intervention sur la capacité de franchissement de la RN 118 (doublement du pont existant afin de le passer à 2 x 2 voies). Les bretelles passent ici sous l'ouvrage d'art du TCSP pour remonter ensuite au niveau de l'ouvrage actuel, qui est doublé par un nouvel ouvrage routier. Un ouvrage spécifique interquartiers pour les liens doux est créé près de l'ouvrage du TCSP.



✓ **Scénario 3** : ce scénario est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Ce scénario a pour principe général un réaménagement des bretelles et des carrefours ainsi que la construction d'un ouvrage d'art à proximité de celui du TCSP afin de créer un grand giratoire sur deux ponts à sens unique et de réaliser ainsi un échangeur compact d'une grande fluidité et d'une grande capacité de trafic. Dans ce scénario il est à noter la coupure des bretelles autoroutières par la voie TCSP et le lien dédié aux modes doux.



✓ **Scénario 4** : ce scénario est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Il reprend le scénario n°1, en lui ajoutant un ouvrage d'art de franchissement de la RN 118, à proximité de l'ouvrage du TCSP, spécifique aux flux interquartiers, ainsi qu'un carrefour à niveau avec le Bus Express 91-06 afin de connecter la route de Versailles à la voie dédiée au trafic de transit local. Les bretelles autoroutières passent sous ce nouvel ouvrage et celui du TCSP.



✓ **Scénario 5** : Ce scénario, apparu dans un second temps, est une optimisation du scénario 2. Il consiste à remplacer les carrefours giratoires existants par des carrefours en croix gérés par des feux tricolores, ainsi qu'à détruire le pont à 2 × 1 voie de l'échangeur existant au-dessus de la RD 128 pour le remplacer par un pont à 2 × 2 voies. La réalisation de cet ouvrage permet de positionner les appuis de ce nouveau pont différemment et donc de proposer une géométrie alternative autorisant l'allongement des bretelles de sortie depuis la RN 118 côté A10 et Paris, en passant sous ce nouvel ouvrage.



✓ **Scénario 6** : Contrairement aux autres scénarios, le scénario n°6 implique la création d'un pont unique qui mutualise modes doux de circulation (piétons, vélos, etc.) et usages de transports en commun (Bus Express 91-06 et projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris). L'ouvrage d'art initialement construit pour le TSCP est réutilisé pour un usage routier. Dans cette configuration, l'ouvrage d'art de franchissement de la RN118 de l'échangeur actuel est conservé. Des voiries à niveau reliant les ouvrages du Bus express 91-06 et de l'échangeur sont créées parallèlement à la RN 118. Ce système de voiries fonctionne comme un grand giratoire sur deux ponts à sens unique. Les bretelles autoroutières passent sous l'ouvrage mutualisé puis viennent se connecter sur l'ancien ouvrage du TCSP.



✓ **Scénario abandonné au cours des études de faisabilité** : De même que le scénario 6, ce scénario prévoit une mutualisation des modes doux de circulation (piétons, vélos, etc.) avec le TCSP, mais sur un nouvel ouvrage à proximité de celui de la ligne 18 du métro du Grand Paris. Ce scénario comprend aussi le réaménagement des bretelles et des carrefours et une intervention sur la capacité de franchissement de part et d'autre de la RN 118 en intégrant l'ancien ouvrage du TCSP à l'échangeur pour les fonctionnements routiers. Les bretelles de l'échangeur passent alors sous l'OA TCSP mixte avec les flux interquartiers puis remontent au niveau de l'actuel ouvrage du TCSP.

Ce scénario, même s'il permet de s'affranchir d'une étape de concertation avec la SGP, présente plusieurs contraintes par rapport au scénario 6 :

- ✓ d'un point de vue insertion paysagère avec la juxtaposition de deux ouvrages à des niveaux altimétriques différents ;
- ✓ des contraintes de planning travaux plus fortes du fait du risque d'interventions décalées au-dessus de la RN118, ce qui augmenterait les impacts d'exploitation sur le RN 118 d'une part et les difficultés de gestion des interfaces avec la SGP lors des travaux d'autre part.

C'est la raison pour laquelle ce scénario n'a pas été retenu pour la poursuite des études et la présentation en concertation.

2.2.1.2 Etudes d'opportunité

L'analyse des scénarios au stade des études de faisabilité a été réalisée sur les thématiques suivantes :

- ✓ Technique
- ✓ Trafic
- ✓ Paysage et insertion urbaine
- ✓ Environnement
- ✓ Coûts de travaux
- ✓ Complexité opérationnelle

Les critères suivants ont été définis comme prioritaires pour l'analyse des scénarios :

1. Efficacité de l'aménagement en termes de trafic et de fluidité,
2. Compatibilité avec le phasage opérationnel des projets du plateau (notamment calendrier de mise en service),
3. Coût de l'aménagement,
4. Insertion urbaine et paysagère et qualité des aménagements pour les modes doux et l'intermodalité.

Ces critères ont conduit notamment à abandonner certains scénarios qui ne permettent pas de répondre de manière satisfaisante à la problématique posée. Ces scénarios ont donc été écartés.

Ainsi :

- ✓ les scénarios 1 et 4 ne permettent pas de répondre aux objectifs de fonctionnalités et créent d'importantes remontées de files sur les bretelles de la RN118 et des conditions de circulation dégradées (vitesse moyenne modélisée et temps perdu) ;
- ✓ le scénario 3 n'est pas satisfaisant d'un point de vue sécurité des usagers et implique une coupure des bretelles de l'échangeur par une voie dédiée aux transports en commun et aux modes doux.

C'est pourquoi seuls les deux scénarios préférés 2 et 6 ont été retenus à l'issue des études de faisabilité.

Le dossier d'étude d'opportunité a alors développé ces deux scénarios préférés, un scénario qui maintient le pont routier au-dessus de la RN 118 à son emplacement actuel (scénario 2), et un scénario qui implique la réalisation d'un deuxième pont routier au-dessus de la RN 118, qui mutualise modes doux de circulation et usages de transports en commun (scénario 6).

2.2.1.3 Post Etudes d'opportunité

Après la rédaction du dossier d'opportunité, il a été envisagé une autre variante permettant de ne pas impacter les riverains et en particulier les entreprises déjà présentes sur le Plateau. Cette variante constitue une optimisation du scénario 2 qui consiste à remplacer les carrefours giratoires existants par des carrefours en croix gérés par des feux tricolores, ainsi qu'à détruire le pont à 2 × 1 voie de l'échangeur existant au-dessus de la RD 128 pour le remplacer par un pont à 2 × 2 voies. L'allongement des bretelles est permis par une géométrie alternative formant comme une double-boucle. Cette configuration a été nommée **scénario 5** dans le dossier de concertation publique.

2.2.1.4 Etudes préalables à la déclaration d'utilité publique

A l'issue de la concertation publique, c'est dans un premier temps le scénario 5 qui a été retenu pour la poursuite des études préalables à la déclaration d'utilité publique.

Cependant, dans un second temps, une nouvelle configuration de l'échangeur a été proposée, afin de correspondre davantage à la demande locale. En effet, il est apparu préférable de limiter l'emprise du projet au sud, en envisageant un compromis entre la configuration du scénario 5 sur la moitié nord et la configuration du scénario 2 sur la moitié sud.

Cette nouvelle configuration 5.2 permet ainsi d'offrir une meilleure articulation avec les projets d'aménagements environnant et dont le projet de la ZAC du Moulon en interaction directe avec l'échangeur au sud. Ce scénario permet notamment d'éviter le passage par le pôle métro pour les habitants d'Orsay et la mise en cul de sac pour les habitants de la rue Nicolas Appert.

De plus, cette variante permet de réduire les impacts sur les boisements au sud de l'échangeur et favorise ainsi son insertion environnementale.



2.2.2 Rappel des décisions antérieures

2.2.2.1 Instruction du dossier d'opportunité

Avis de l'Etat

Le dossier d'opportunité (version C datant du 13 mars 2015), réalisé sur la base des études de faisabilité, a été soumis au secrétaire d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche. Ce dossier présente deux options d'aménagement selon l'intégration (MU2) ou non (NM2) du franchissement du TCSP dans l'échangeur routier. Dans son courrier du 01 mars 2016, le secrétaire d'Etat et par délégation, le directeur des infrastructures de transport approuve le principe de ces aménagements et donne son accord à la poursuite des études. Certaines recommandations sont cependant imposées :

- limitation des bretelles d'entrée sur la RN118 à une voie,
- utilisation du guide VSA,
- dimensionnement des entrecroisements n'affectant pas le niveau de service de la RN118.

Le secrétaire d'Etat s'est appuyé sur l'avis de l'IGR (Ingénieur Général des Routes), datant du 27 janvier 2016, pour donner son approbation. L'IGR émet un avis favorable sur le dossier d'opportunité sous réserve de prendre en compte plusieurs observations, dont le maintien des bretelles d'entrée à une voie.

Avis de la DIRIF

La Direction Interdépartementale des Routes d'Île-de-France (DIRIF) a également été consulté pour le dossier d'opportunité version C du 13 mars 2015. Elle a émis un avis favorable dans son courrier en date du 23 septembre 2015.

L'analyse du dossier par la DIRIF s'appuie sur l'expertise du CEREMA pour les questions de géométrie et du DRIEA/SCEP pour les questions de prévisions de trafic.

Avis du Conseil Départemental de l'Essonne (CD91) et Communauté Paris Saclay (CPS)

Le dossier d'opportunité a été transmis au Conseil Départemental de l'Essonne ainsi qu'à la Communauté Paris Saclay (anciennement Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS)).

2.2.2.2 Concertation publique préalable

Une concertation préalable pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville s'est déroulée entre le lundi 12 septembre 2016 et le 14 octobre 2016.

Préalable à l'enquête publique, cette période d'information et d'échanges a permis de présenter l'avancée du projet et de la partager avec les associations et l'ensemble des personnes concernées.

L'EPA Paris-Saclay, maître d'ouvrage du projet, a été présent pour rencontrer les habitants des trois communes concernées, c'est-à-dire Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette, à l'occasion notamment d'une réunion publique de présentation. Elle s'est tenue au Plateau des Projets de l'EPA Paris-Saclay à Orsay, 8 boulevard Dubreuil, le 19 septembre 2016.

Suite à la concertation, l'EPA Paris-Saclay a publié un bilan retraçant les échanges et les avis soumis par le public. Ce bilan de la concertation n'a fait l'objet d'aucune remarque des différentes collectivités.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay lors de sa séance du 04/07/2017. Les pouvoirs ont été donnés à M.PhilippeVan de Maele, Directeur Général de l'EPA Paris-Saclay pour lancer la procédure.

2.2.2.3 Etudes EPDUP : concertation avec les services de l'état, les collectivités et les principaux aménageurs du plateau

DIRIF

La DIRIF a été sollicitée au cours des études préalables à la DUP pour soumettre les hypothèses envisagées, les valider et récolter des données d'entrée concernant le réseau routier existant, les contraintes d'exploitation et les éventuelles demandes particulières.

Une réunion spécifique a été organisée avec la DIRIF le 19/10/16 pour présenter les évolutions des études depuis le dossier d'opportunité, valider les hypothèses prises et collecter les données d'entrée manquantes.

Conseil Départemental de l'Essonne (CD91) et Communauté d'Agglomération Paris Saclay (CAPS)

Une réunion spécifique a été organisée conjointement avec le CD91 et la CAPS le 13/10/16 pour présenter les évolutions des études depuis le dossier d'opportunité, valider les hypothèses prises et collecter les données d'entrée manquantes.

Société du Grand Paris

Des réunions spécifiques ont été réalisées avec la Société du Grand Paris en octobre 2016 et en janvier 2017 afin d'identifier les éventuels sujets d'incompatibilité entre le projet d'échangeur et celui de la ligne 18 du métro et d'identifier les ajustements nécessaires à chacun des projets afin de préserver la faisabilité de leur réalisation respective.

Autres

De plus des réunions ont également été réalisées avec les collectivités et avec les riverains et les entreprises concernées par l'aménagement au deuxième trimestre 2017 puis début 2018 avant le lancement de l'instruction par le préfet du dossier DUP. Au cours de ces réunions a été présentée l'image projet.

2.2.3 Déroulement de l'enquête

2.2.3.1 Enquête publique

L'enquête est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête choisi(e) par le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui à cette fin parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours pour les projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête. Cette décision est portée à la connaissance du public, au plus tard à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête, dans les conditions prévues au I de l'article L. 123-10.

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et durant celle-ci, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public. L'information du public est assurée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par l'enquête, ainsi que, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, par voie de publication locale.

Le dossier d'enquête publique est mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête. Il reste consultable, pendant cette même durée, sur support papier en un ou plusieurs lieux déterminés dès l'ouverture de l'enquête publique. Un accès gratuit au dossier est également garanti par un ou plusieurs postes informatiques dans un lieu ouvert au public.

2.2.3.2 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La mise en compatibilité est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Les documents d'urbanisme définissent les règles d'aménagement et le droit des sols. Le règlement et les documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

La procédure de mise en compatibilité de documents d'urbanisme s'applique aux POS/PLU conformément aux articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du code de l'urbanisme.

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » des personnes publiques compétentes et/ou pouvant être concernées par les modalités proposées dans le cadre de la mise en compatibilité est organisée, conformément à l'article L. 153-52 du Code de l'urbanisme. La réunion d'examen conjoint se déroule en présence de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune compétent, du maire de la commune également invité, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'urbanisme : région, département, chambres de commerce et d'industrie territoriales, des chambres de métiers, chambres d'agriculture, établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma...

À l'issue de la réunion d'examen conjoint, un procès-verbal est rédigé et joint au dossier de mise en compatibilité.

Le présent dossier d'enquête porte également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme d'Orsay et Saclay.

Le projet de réaménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) concerne les communes de Saclay, Orsay et Gif-sur-Yvette (Essonne).

Toutefois, sur la commune de Gif-sur-Yvette, aucun travaux d'aménagement routier neuf ne sera réalisé. Les travaux ne nécessitent pas de mise en compatibilité du PLU de cette commune.

Ainsi, un dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est rédigé pour la commune de Saclay et un autre dossier est réalisé pour la commune d'Orsay.

2.2.3.3 A l'issue de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête rend son rapport et ses conclusions motivées dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées sont rendus publics par voie dématérialisée sur le site internet de l'enquête publique et sur le lieu où ils peuvent être consultés sur support papier.

Lorsque les projets qui ont fait l'objet d'une enquête publique n'ont pas été entrepris dans un délai de cinq ans à compter de la décision, une nouvelle enquête doit être conduite, à moins qu'une prorogation de cinq ans au plus ne soit décidée avant l'expiration de ce délai.

2.3 AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES A LA REALISATION DU PROJET

2.3.1 Enquête parcellaire et arrêté de cessibilité

Le projet concerne des parcelles cadastrales publiques et privées. Afin d'assurer la maîtrise foncière, des acquisitions sont donc nécessaires. Dans le cas où la voie amiable ne pourrait aboutir, ces acquisitions seront réalisées par recours à la voie de l'expropriation sur le fondement de l'utilité publique du projet.

Suite à la détermination des emprises nécessaires à la réalisation du projet, le maître d'ouvrage procède à une enquête parcellaire qui vise à définir exactement les terrains nécessaires à l'exécution des travaux et d'appeler leurs propriétaires à faire valoir leurs droits.

A l'issue de l'enquête, le Préfet de l'Essonne prendra un arrêté déclarant cessibles les parcelles ou parties de parcelles nécessaires au projet.

A défaut d'accord amiable avec les propriétaires concernés, la procédure judiciaire d'expropriation sera menée conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Dans ce cas, c'est au juge judiciaire qu'il reviendra de prendre une ordonnance d'expropriation et de fixer les montants des indemnités à verser aux propriétaires.

A noter que l'EPAPS possède déjà la maîtrise foncière de l'essentiel des parcelles nécessaires à la réalisation des travaux.

2.3.2 Autorisation environnementale

L'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 met en place une nouvelle autorisation environnementale. Cette autorisation a pour but d'intégrer une procédure d'instruction et de délivrance harmonisée entre différentes législations (autorisation loi sur l'eau, installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), réserves naturelles, sites classés ou en instance de classement, Natura 2000, défrichement, etc.).

Le décret n° 2017-81 du 26 janvier 2017 fixe les modalités de procédure et d'instruction de la procédure d'autorisation environnementale.

L'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale est le préfet du département dans lequel est situé le projet.

Dans le cas du projet de l'échangeur de Corbeville, l'autorisation environnementale pourrait inclure les procédures suivantes :

- Loi sur l'eau
- Espèces protégées
- Défrichement

2.3.2.1 Autorisation dite Loi sur l'eau, au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement

La Loi sur l'Eau est aujourd'hui codifiée aux articles L. 214-1 et suivants, et aux articles R. 214-1 et suivants du Code de l'environnement.

La nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du Code de l'environnement définit précisément les opérations soumises à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques.

Le régime (déclaration ou autorisation) auquel sera soumis le projet de réaménagement de l'échangeur dit « de Corbeville » sera déterminé lors des études ultérieures. A ce stade, les caractéristiques de l'aménagement (franchissement de la rigole de Corbeville sur un linéaire limité, faible superficie de zones humides impactées et superficies de bassins versant considérées comme imperméabilisées et interceptées relativement limitées) ne pourraient nécessiter qu'une procédure de déclaration. Ce point devra être confirmé lors des études ultérieures.

Dans le cas contraire d'une autorisation, un dossier de demande d'autorisation au titre des articles L. 214-1 et suivants du Code de l'environnement sera présenté en enquête publique dans le cadre d'un dossier d'autorisation environnementale intégrant également le dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées.

A l'issue de la procédure, le Préfet de l'Essonne prendra un arrêté d'autorisation du projet pour l'ensemble des procédures liées à l'autorisation environnementale.

2.3.2.2 Demande de dérogation au titre des articles L. 411-2 et suivants du Code de l'environnement (espèces protégées)

Les articles L. 411-1 et L. 411-2 du Code de l'environnement fixent les principes de protection des espèces et prévoient notamment l'établissement de listes d'espèces protégées. Ainsi, on entend par « espèces protégées » toutes les espèces visées par les arrêtés ministériels et départementaux de protection.

Les arrêtés (faune et flore) interdisent, en règle générale :

- ✓ l'atteinte aux spécimens (la destruction, la mutilation, la capture, ou l'enlèvement, des animaux quel que soit leur stade de développement, et de tout ou partie des plantes),
- ✓ la perturbation intentionnelle des animaux dans le milieu naturel,
- ✓ la dégradation des habitats, et en particulier les éléments physiques ou biologiques réputés nécessaires à la reproduction ou au repos de l'espèce considérée,
- ✓ la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la mise en vente, la vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non, des spécimens prélevés dans le milieu naturel.

Conformément à l'article L. 411-2 des dérogations à ces interdictions peuvent être accordées.

Malgré la volonté d'éviter les enjeux naturels, le projet impacte des espèces protégées et des habitats d'espèces protégées, comme la Drave des murailles ou l'habitat du Pouillot fitis par exemple. Au regard des enjeux en présence des espèces en présence, une procédure de dérogation sera à envisager.

Ce dossier sera joint au dossier de demande d'autorisation Loi sur l'Eau, dans le cadre d'un dossier d'autorisation environnementale, soumis à enquête publique.

2.3.2.3 Autorisation préalable de défrichement

Le défrichement constitue le fait de détruire l'état boisé du terrain ou de mettre fin à sa destination forestière conformément aux articles L341-1 et suivants du code forestier.

Les règles applicables en matière de défrichement sont régies par la circulaire du 3 novembre 2015 (qui abroge celle du 28 mai 2013) et par l'arrêté préfectoral n° 2003 - DDAF SEEF – 512 du 2 juin 2003. Ce dernier fixe à 1 ha de superficie de massif boisé le seuil de soumission à autorisation.

L'emprise sur les boisements est estimée à 1,6 hectares de forêts (telles que définies par les données d'occupation du sol – source MOS 2012) ou 1,2 hectares de boisements eutrophes, chênaie-charmaie et frênaie (inventaires EGIS 2015). Ces défrichements qui s'étalent sur plusieurs massifs concernent des boisements de plus d'un ha.

Le projet pourrait donc être soumis à autorisation de défrichement. La nécessité d'une telle demande sera à préciser en concertation avec les services de l'Etat. Si nécessaire, cette procédure sera intégrée dans la procédure d'Autorisation environnementale.

2.3.3 Archéologie préventive

L'ensemble du territoire français est soumis à la loi sur l'archéologie préventive du 17 janvier 2001, modifiée par les lois du 1^{er} août 2003 et 9 août 2004.

Conformément aux dispositions du Livre V du Code du patrimoine, une opération de diagnostic archéologique peut être prescrite par le préfet. A l'issue de ce diagnostic, des sites ou vestiges archéologiques pourraient être identifiés à l'emplacement des aménagements. Dans ce cas, le préfet peut prescrire des fouilles, une conservation totale ou partielle du site archéologique, ou encore une modification de la consistance du projet.

A noter que plusieurs diagnostics archéologiques ont déjà été réalisés sur le plateau dans le cadre d'autres projets, à l'ouest de l'échangeur notamment. D'autres à l'est sont en cours de préparation dans le cadre de la ZAC de Corbeville.

2.3.4 Procédure d'Occupation Temporaire

Cette procédure est susceptible d'être diligentée pour l'utilisation d'emplacements nécessaires aux installations, pistes ou aux dépôts provisoires de chantier.

Ce type de procédure fait l'objet d'un arrêté préfectoral conformément à la loi du 29 décembre 1982, relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution de travaux publics.

Les demandes d'occupations temporaires seront limitées autant que possible et concerneront des secteurs situés en dehors des ZPNAF le cas échéant.

2.3.5 Permis de démolir et sites inscrits

Cette procédure est régie par le livre IV du Code de l'Urbanisme et les articles L.341-1 et suivants et R.341-9 du Code de l'Environnement.

Sont concernées par le permis de démolir :

- les travaux sur constructions situées dans un périmètre de restauration immobilière,
- les travaux sur les immeubles inscrits ou adossés à un immeuble inscrit au titre des monuments historiques,
- les travaux sur les constructions situées aux abords d'un monument historique, dans un site inscrit ou classé, dans un site patrimonial remarquable, identifiées comme devant être protégées par un PLU.

Néanmoins, le permis de démolir est également demandé pour réaliser des travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction située dans une commune, ou une partie de commune, où le conseil municipal a décidé de l'instituer. Cette décision, prise après enquête publique, identifie des constructions comme constituant un élément de patrimoine ou de paysage à protéger et à mettre en valeur.

Il est à noter que l'article L. 451-1 du code de l'urbanisme prévoit que « lorsque la démolition est nécessaire à une opération de construction ou d'aménagement, la demande de permis de construire ou d'aménager peut porter à la fois sur la démolition et sur la construction ou l'aménagement. Dans ce cas, le permis de construire ou le permis d'aménager autorise la démolition. »

Selon l'article R.341-9 du code de l'environnement, « Lorsque l'exécution des travaux est subordonnée, en vertu du code de l'urbanisme, à la délivrance d'un permis de construire ou d'un permis de démolir, la demande de permis tient lieu de la déclaration préalable. ».

La procédure relative aux sites inscrits peut ainsi être traitée en parallèle de la demande de permis de construire/démolir.

3. PLAN DE SITUATION DU PROJET

L'échangeur de Corbeville actuel correspond à l'échangeur n°9 de la RN 118. Il est situé sur les communes d'Orsay et de Saclay, dans le département de l'Essonne (91), au sud de la région Ile-de-France. L'un des giratoires actuels est également situé en partie sur la commune de Gif-sur-Yvette. Cette dernière commune, n'est en revanche pas concernée par l'aménagement du futur échangeur dont l'emprise est contenue dans les communes d'Orsay et de Saclay. Seule une partie de l'échangeur actuel est comprise dans la commune de Gif-sur-Yvette.

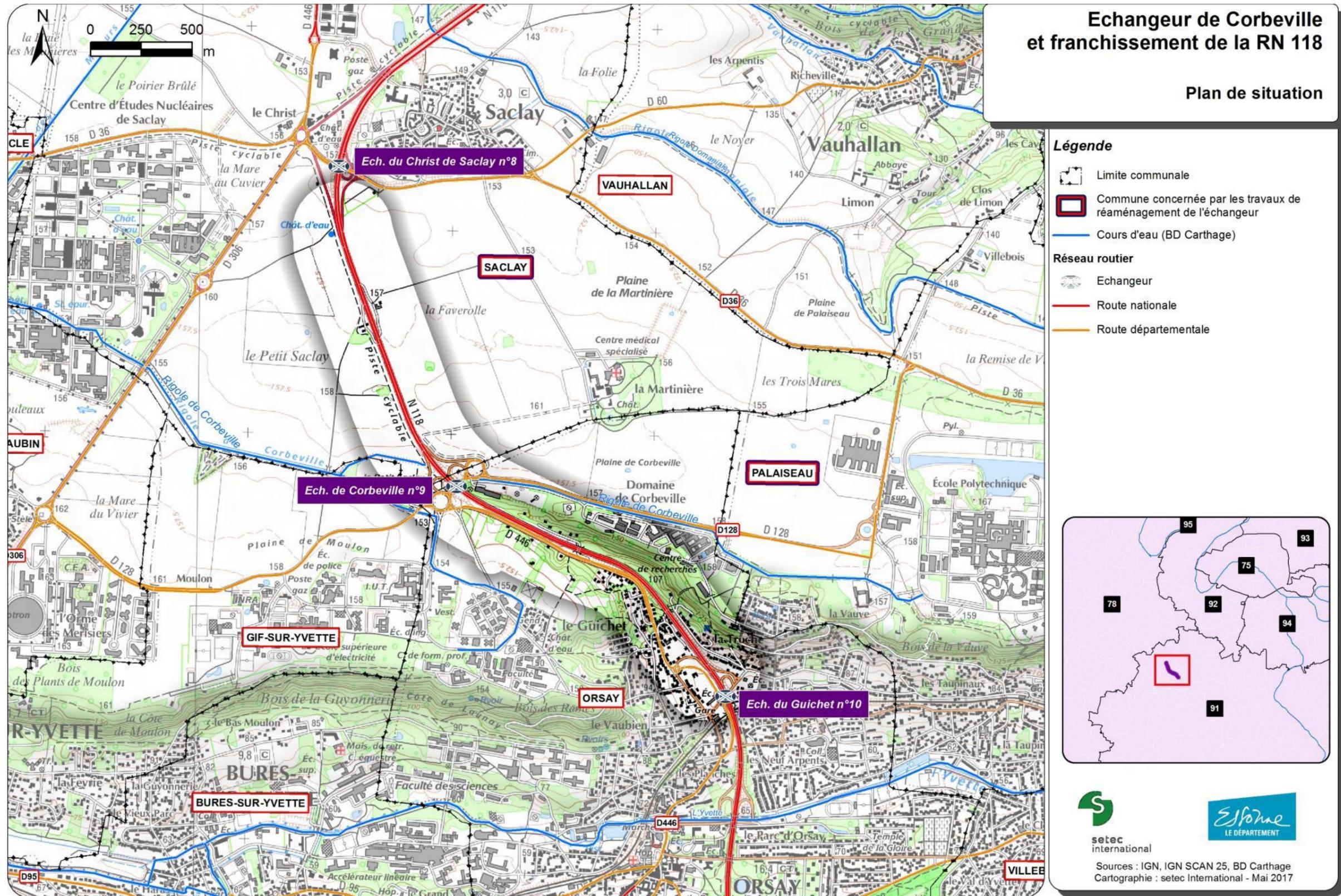
Cet échangeur permet d'accéder depuis la RN 118 au plateau de Saclay, desservi par la RD 128 (voie portée par l'ouvrage d'art de l'échangeur), qui est un axe majeur de transit et de desserte de la frange sud du plateau de Saclay. Il assure également les échanges avec la RD 446 (également connue sous le nom de route de Versailles). Un plan de situation est présenté page suivante, ainsi qu'une vue aérienne de l'échangeur ci-après.



Figure 1. Vue aérienne de l'échangeur actuel

L'échangeur de Corbeville s'insère entre deux autres échangeurs :

- ✓ l'échangeur n°8, vers Paris : échangeur complet avec la RD36, partiellement à réaménager par le CG91 dans le cadre du réaménagement du carrefour du Christ de Saclay ;
- ✓ l'échangeur n°10, vers A10 : ¾ d'échangeur avec la rue du Guichet et la rue de Versailles, sans sortie dans le sens Paris – A10.



4. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'OPERATION ET JUSTIFICATION DE SON UTILITE PUBLIQUE

4.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE L'OPERATION

4.1.1 Contexte et enjeux

4.1.1.1 Développement du territoire

Le plateau de Saclay accueille le projet Campus Paris-Saclay porté par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay. Ce projet, inscrit dans le cadre du projet d'opération d'Intérêt National Paris-Saclay (Loi du 3 juin 2010), a pour objectif d'urbaniser et de développer scientifiquement et économiquement le plateau.

Le plateau regroupe ainsi plusieurs centres de recherche et d'enseignement supérieur, comme le Centre d'Etudes Nucléaires de Saclay (C.E.A.), l'École Polytechnique, l'École Supérieure d'Electricité (SUPELEC), l'un des campus de l'Université Paris Sud (Orsay), etc.

Le secteur comprend également plusieurs Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) dont deux déjà existantes et faisant l'objet d'aménagements en cours (espaces paysagers, voiries, réseaux, et équipements publics de superstructures) et une en devenir. Ces ZAC sont les suivantes :

- ✓ ZAC existante dans le quartier de l'École polytechnique à l'est de la RN118, sur les communes de Palaiseau et Saclay comprenant 870 000 m² de programmation ;
- ✓ ZAC existante dans le quartier du Moulon à l'ouest, sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Saint-Aubin comprenant également 870 000 m² de programmation ;
- ✓ ZAC à créer sur le secteur de Corbeville, à Orsay dont les caractéristiques de programmation restent à définir.

Dans le cadre du Plan Campus, les quartiers de l'École polytechnique et du Moulon ont vocation à accueillir des établissements d'enseignement supérieur et des logements étudiants. De plus, grâce à la réalisation de deux gares de la ligne 18 du Grand Paris Express, ces quartiers, dans lesquels viendront prendre place des activités économiques, des logements familiaux, des équipements publics, des commerces et des services répondront à des objectifs de mixité et de densité.

Outre ces grands programmes d'aménagements, il est à noter l'existence de poches d'urbanisation le long de la RN118 entre l'échangeur de Corbeville et celui du Guichets.

Ces zones pavillonnaires sont accessibles depuis l'impasse des Mûriers et jalonnent le long de la route de Versailles.

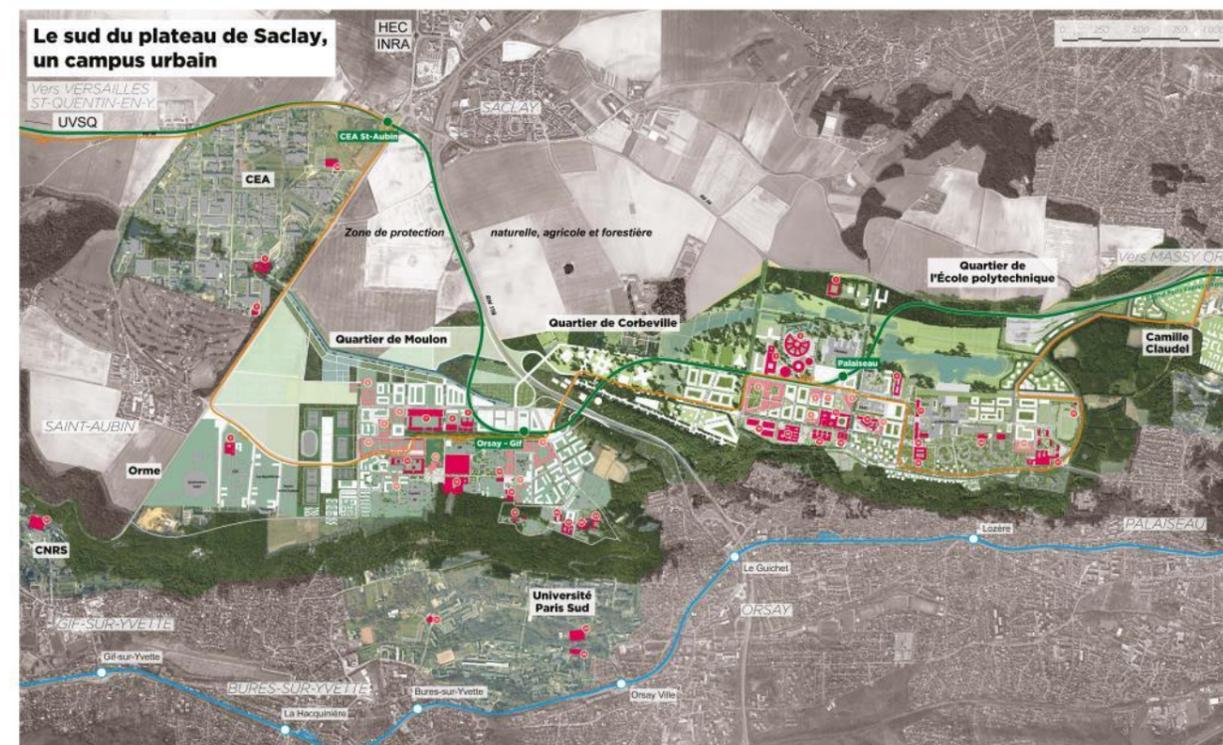


Figure 3. Vue aérienne des projets envisagés au sud du plateau de Saclay

4.1.1.2 Transports

Du fait des ambitions et de la programmation du développement urbain du plateau de Saclay, l'amélioration des circulations et des mobilités est devenu l'un des enjeux majeurs de son accessibilité.

Aussi, IDF Mobilités, la Société du Grand Paris, le Conseil départemental, le Conseil régional, l'État, la Communauté d'agglomération et les communes, se mobilisent pour :

- ✓ la rénovation des infrastructures routières comme le réaménagement de l'échangeur du Christ de Saclay (n°8, RD 36 – RN 118), le réaménagement du rond-point de Saint-Aubin (RD306 – RD128), la reconfiguration de la RD36 dans sa partie est à Palaiseau, ou encore le présent projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville (n°9, RD128 – RN118) ;
- ✓ l'accroissement de l'offre de transports collectifs avec la création d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (Bus Express 91-06 mise en service le 22 août 2016) et d'une ligne de métro automatique (Ligne 18), qui assurera la liaison entre Orly et Versailles ;
- ✓ le développement d'un système de mobilité complet en développant les modes doux entre les quartiers en devenir.

4.1.2 *Fonctionnement de l'échangeur actuel de Corbeville et opportunité de son aménagement*

4.1.2.1 *Caractéristiques actuelles de l'échangeur et des voiries connexes*

L'échangeur actuel de Corbeville comprend un giratoire de part et d'autre de la RN118, afin d'assurer les échanges entre la RN 118, la RD 128, la route de Versailles (RD 446) et les autres voiries locales.

La **route de Versailles actuelle** (RD 446) est une route départementale qui relie l'échangeur de Corbeville à un quartier d'habitations de la commune d'Orsay. Elle se connecte au giratoire ouest de l'échangeur, sur une branche dédiée. Cette voirie est principalement empruntée par ses habitants, pour les trajets en provenance de Paris, car l'échangeur n°10 (échangeur du Guichet) de la RN 118, plus proches du quartier que l'échangeur de Corbeville, ne possède pas de bretelle de sortie dans le sens Paris -> A10.

L'impasse des Mûriers est une voirie qui se crée en carrefour sur la route de Versailles, franchit la RN 118 en passage inférieur (PI), borde la section courante de la RN 118 et se termine par une aire de retournement. C'est une infrastructure sans issue, qui a uniquement pour vocation de desservir certaines habitations situées à l'est de la RN 118.

4.1.2.2 *Trafic*

Construit il y a plus de quarante ans, en 1977, l'échangeur de Corbeville ne respecte pas les normes de conception en vigueur édictées dans les années 2000 notamment pour répondre aux exigences de sécurité. Il ne répond plus également aux conditions de circulation ni aux prévisions de trafics générées par l'urbanisation du campus à court et à long terme :

- ✓ Actuellement l'échangeur en heure de pointe est saturé et des remontées de files sont constatées sur la RN118 accentuant de fait le caractère accidentogène de l'échangeur et de ses bretelles relativement courtes,
- ✓ A court terme, l'aménagement des ZAC (décrites ci-avant) va engendrer une augmentation notable du trafic sur l'échangeur aggravant ainsi sa situation actuelle. Ainsi, il est prévu que chaque bretelle de sortie vers le plateau accueille en heure de pointe matin près de 1500 uvp/h alors que les comptages actuels sont compris entre 500 et 700 uvp/h. De même, les flux entrants attendus sur les giratoires sud et nord sont très importants (en HPM 3 550 uvp/h pour le giratoire sud et 2 800 uvp/h pour le giratoire nord), alors qu'il est communément admis que le seuil de saturation de ce type de giratoire se situe entre 2 000 et 3 000 uvp/h et que celui d'une entrée (somme des flux se croisant) est de 1500 uvp/h. Dès 2018, il est donc confirmé une incapacité des giratoires et des bretelles à écouler les flux.
- ✓ A long terme, le développement économique et urbain du plateau de Saclay va générer des flux de véhicules supplémentaires et ainsi aggraver le fonctionnement déjà dégradé de l'échangeur de Corbeville. Ainsi, la capacité maximale de la RN118 (4 000 uvp/h) est atteinte en 2030 dans les deux sens et les flux attendus sur les bretelles d'entrée vers Paris

et de sortie depuis Paris dépassent leur capacité maximale théorique (1 500 uvp/h), même après écrêtage des flux.

De ce fait, en complément du développement du réseau de transports en commun (Bus Express 91-06 (BHNS) du STIF et ligne 18 du Grand Paris Express), un réaménagement de l'échangeur de Corbeville est donc nécessaire pour absorber les flux de véhicules projetés et ainsi sécuriser et fluidifier la circulation dans ce secteur.

4.1.2.3 *Paysage et insertion urbaine*

L'échangeur, de type lunettes, présente un dispositif de franchissement très peu lisible par les usagers. La disposition actuelle ne convient donc pas à un site pressenti comme étant à la fois une porte d'entrée dans le Campus, et une liaison Est-Ouest majeure, structurant le campus du plateau sud.

D'un point de vue urbain, les cheminements et traversées piétonnes sont quasi inexistantes. L'échangeur apparaît à ce titre tout à fait inadapté dans un contexte voué à accueillir des échanges par modes doux importants.

Dans sa configuration actuelle, l'échangeur ne répond donc pas aux enjeux du développement urbain et paysager qui s'amorce sur le Sud plateau. Pour y répondre, ce franchissement devra permettre une liaison rapide, lisible, accessible à tous les modes de déplacements, et présenter un caractère « urbain » dans son aspect et sa disposition.

4.1.2.4 *Opportunité d'aménager l'échangeur*

Au regard du constat des insuffisances de l'échangeur dans sa configuration actuelle pour répondre aux enjeux du développement du plateau (accessibilité, fonctionnalité et insertion), les études de faisabilité réalisées en 2014-2015 ont permis de présenter un dossier d'opportunité aux services de l'Etat compétents en matière d'aménagement du réseau routier National. L'opportunité d'aménager l'échangeur a ainsi été validé par le secrétaire d'Etat le 27 janvier 2016.

4.1.3 Objectifs de l'opération

Les objectifs du projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville et du franchissement de la RN118 sont les suivants :

- ✓ **Garantir la fluidité du trafic à long terme**, en tenant compte de l'augmentation des flux liés au développement urbain : cette exigence constitue une exigence majeure et constitue une réponse aux divers aménagements du plateau de Saclay ;
- ✓ **Améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur** : l'échangeur montre actuellement une insuffisance en heure de pointe de nature qui contribue aux dysfonctionnements sur la RN 118. Les caractéristiques actuelles de l'échangeur ne répondent plus aux normes en matière de sécurité, constat qui est aggravé par la croissance de trafic à venir avec les programmes de développement du plateau de Saclay ;
- ✓ **Faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport** : les nombreux programmes urbains et la présence de stations de métro de la future L18 de part et d'autre de l'échangeur sont de nature à multiplier les échanges entre les quartiers du plateau. Le seul passage sur la RN 118 à deux voies de circulation ne permet pas de répondre à cet objectif ;
- ✓ **Améliorer son intégration urbaine et paysagère** : l'échangeur actuel et notamment les points d'échange avec la RD 128 présentent des caractéristiques d'aménagements routiers inter urbains qui sont peu compatibles avec la vocation d'entrée de quartiers et de ville que va constituer l'échangeur de Corbeville pour les ZAC du Moulon et de Corbeville.

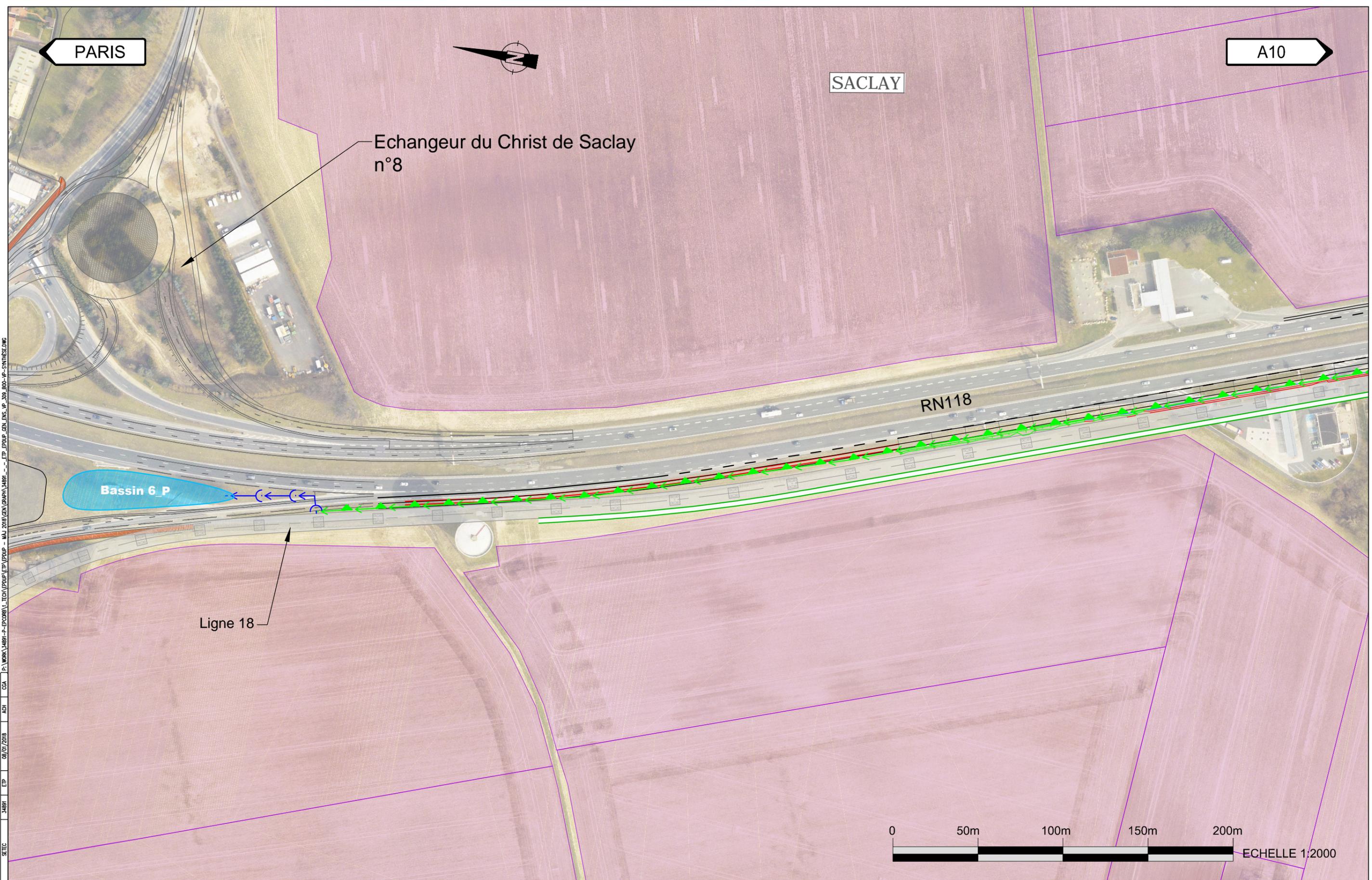
4.2 DESCRIPTION DU PROJET

4.2.1 Parti d'aménagement retenu

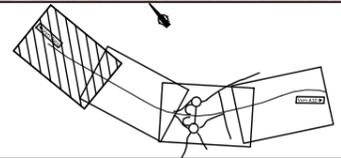
Les travaux consistent en la reconfiguration de l'échangeur, avec une reprise et un allongement des bretelles, ainsi que la modification des voies qui s'y raccordent. Ils comprennent notamment :

- ✓ les terrassements et travaux de génie civil des quatre nouvelles bretelles de l'échangeur, de la route de Versailles (RD 446), de l'impasse des Mûriers et du rétablissement de l'accès aux entreprises Protecote et SGS Qualitest Industrie ;
- ✓ la modification des ouvrages d'art existants et la création de nouveaux ouvrages (franchissement de la RN 118 par la RD 128 à 2 x 2 voies, passage inférieur de l'impasse des Mûriers, murs de soutènement) ;
- ✓ la modification des dispositifs d'assainissement et de drainage (décalage et aménagement des bassins existants de la DIRIF impactés, la mise en place de nouveaux dispositifs et bassins d'assainissement) ;
- ✓ la réalisation de pistes cyclables ;
- ✓ la mise en place de la signalisation directionnelle et de l'ensemble des équipements de sécurité et d'exploitation ;
- ✓ la mise en œuvre des aménagements paysagers et des mesures environnementales.

Les aménagements envisagés pour la nouvelle configuration de l'échangeur sont illustrés sur les plans de synthèse pages suivantes.



SEPEC 34891 ETP 06/01/2018 ACH CCA 1: WORK\44891-EP\EPDUP\EPDUP - MAJ 2018\GEN\GRAPH\44891-EP-EPDUP_GEN_ERS_VP_309_B00-VP-SYNTHSE.DWG



Légende

- ZPNAF
- Pistes cyclables
- Aménagements plantés
- Projet échangeur n°9
- Projet L18 (MOA SGP)
- Mur de soutènement
- Limites de communes
- Bâti supprimés
- Bassin projet
- Bâti bénéficiant d'une protection acoustique

Indice	Date	Modification	Et	Est	Ver	Val
B00	15/01/2018	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL	
A00	28/04/2017	Première émission	CGA	ACH	AGL	

MAÎTRISE D'OUVRAGE			MAÎTRISE D'ŒUVRE		

PARIS - SACLAY

ECHANGEUR DE CORBEVILLE

Vue en plan de synthèse

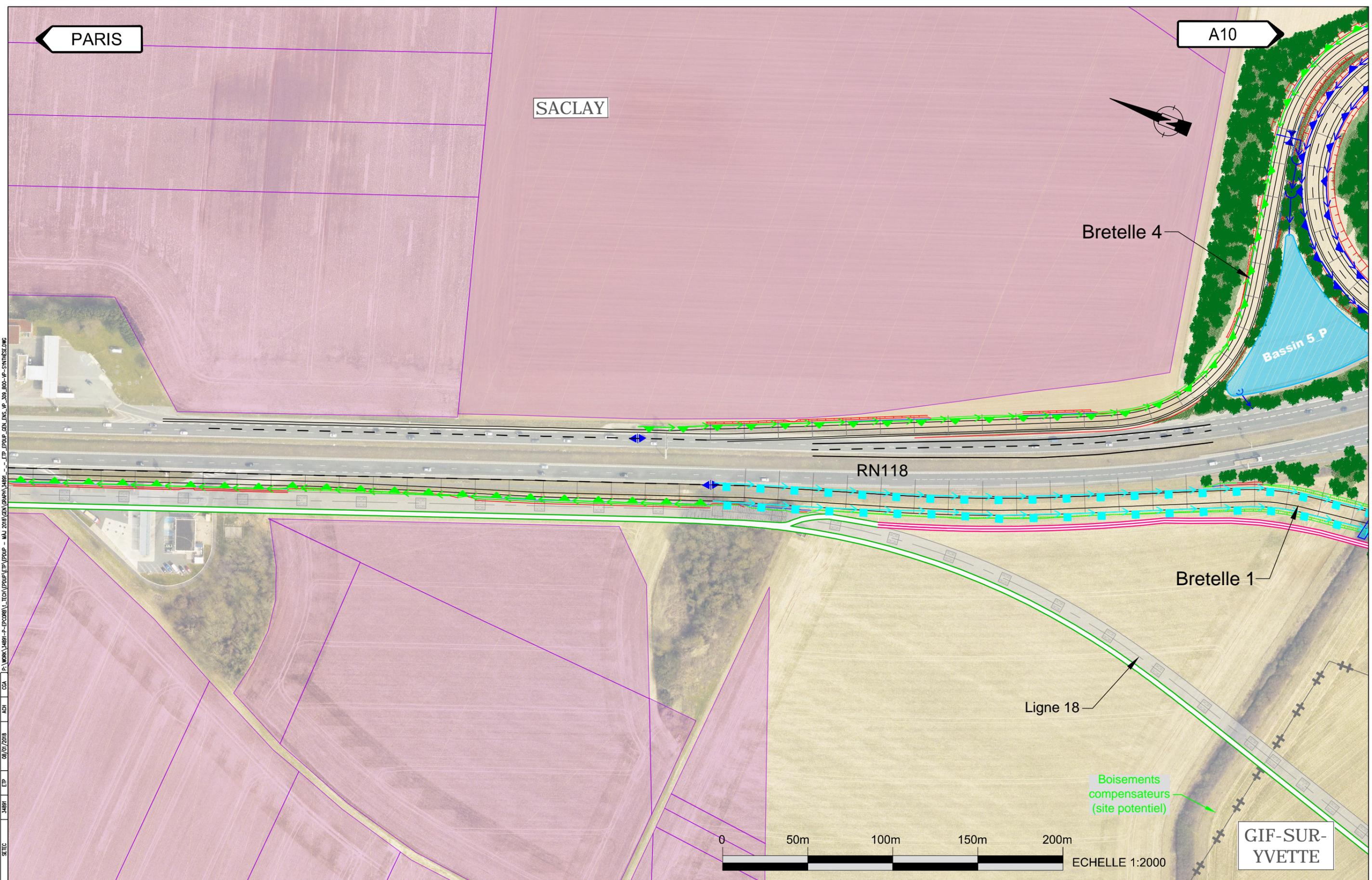
Michel DUBVIGNES Paysage

TRACTEDEL

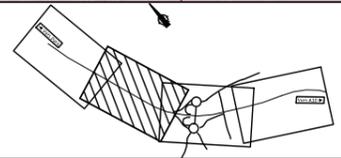
setec

Document d'Id. de : 05_Scenario_Dis_Boucles_03_G_msa

Echelle : 1/2000



SELEC 34891 ETP 09/01/2018 ACH CSA 1: WORK\44891-4-EPDURE\1-TECH\EPDURE\EPDURE - MAJ 2018\GEN\GRAPH\44891 - ETP_EPDUUP_GEN_ENS_VP_309_B00_VP-SYNTHESE.DWG



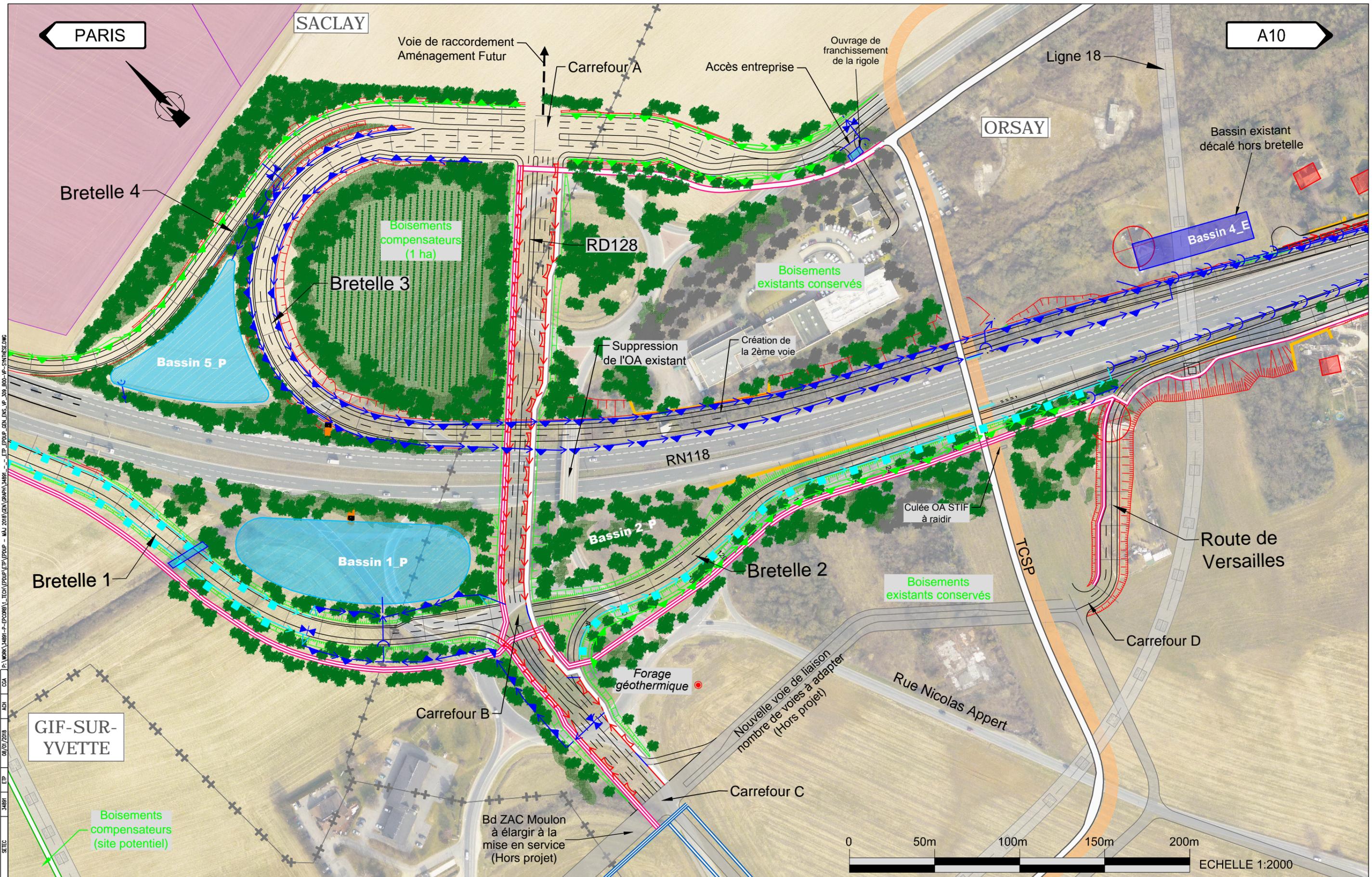
Légende	
	ZPNAF
	Pistes cyclables
	Aménagements plantés
	Projet échangeur n°9
	Projet L18 (MOA SGP)
	Mur de soutènement
	Limites de communes
	Bâti supprimés
	Bassin projet
	Bati bénéficiant d'une protection acoustique

Indice	Date	Modification	Et	Est	Ver	Val
B00	15/01/2018	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL	
A00	28/04/2017	Première émission	CGA	ACH	AGL	

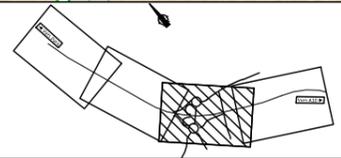
MAÎTRISE D'OUVRAGE		MAÎTRISE D'ŒUVRE	
PARIS-SACLAY		atibet DUSVIGNES Paysage	TRACTEBEL
34891	ETP	EPDUP	GEN

PARIS - SACLAY
ECHANGEUR DE CORBEVILLE
 Vue en plan de synthèse

Echelle : 1/2000
 Folio : 2/4



34891 ETP 08/01/2018 ACH CGA MAÎTRISE D'OUVRAGE MAÎTRISE D'ŒUVRE
 1: WORK L4891-P-EPDUREN-TECH/EPDUREN/EPDUREN - MAJ 2018 (GEN GRAPH L4891 - ETP EPDUREN GEN ENS VP 309 B00 VP-SYNTHES.DWG)

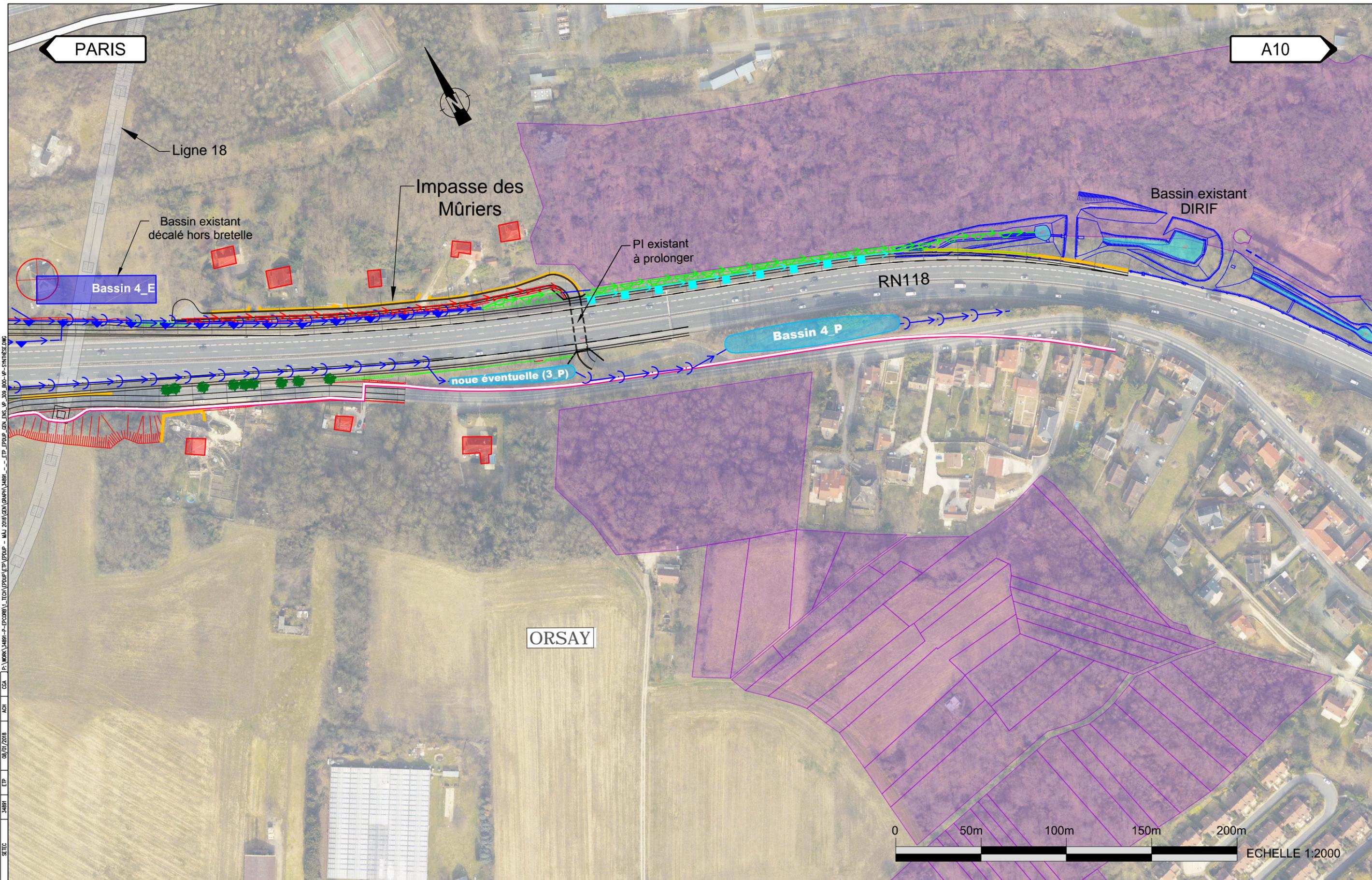


Légende	
	ZPNAF
	Pistes cyclables
	Aménagements plantés
	Projet échangeur n°9
	Projet L18 (MOA SGP)
	Mur de soutènement
	Limites de communes
	Bâti supprimés
	Bassin projet
	Bâti bénéficiant d'une protection acoustique

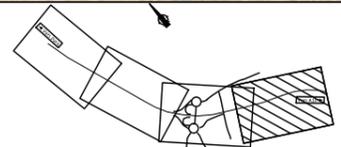
Index	Date	Modification	GEN	ENS	VP	309	B00
B00	15/01/2018	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL		
A00	28/04/2017	Première émission	CGA	ACH	AGL		
			Etabli	Véifié	Validé		

MAÎTRISE D'OUVRAGE
PARIS-SACLAY
 Michel DUBOIS/GENES Paysage TRACTEBEL setec

PARIS - SACLAY
 ECHANGEUR DE CORBEVILLE
 Vue en plan de synthèse
 Echelle : 1/2000
 Folio : 3/4



34891 ETP 08/01/2018 ACH CCA 1: WORK\44891-P-EPDUP-TECH\EPDUP\EPDUP - MAJ 2018\GEN\GRAPH\44891 - _ETP_EPUP_GEN_ERS_VP_309_B00-VP-SYNTHSE.DWG



Légende

- ZPNAF
- Pistes cyclables
- Aménagements plantés
- Mur de soutènement
- Limites de communes
- Bâti supprimés
- Bassin projet
- Bâti bénéficiant d'une protection acoustique

Indice	Date	Modification	GEN	ENS	VP	309	B00
B00	15/01/2018	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL		
A00	28/04/2017	Première émission	CGA	ACH	AGL		
			Etabli	Vérfié	Validé		

MAÎTRISE D'OUVRAGE

PARIS - SACLAY

Michel DUBOIS/GENES Paysage TRACTEDEL setec

MAÎTRISE D'ŒUVRE

Echelle : 1/2000

PARIS - SACLAY
 ECHANGEUR DE CORBEVILLE
 Vue en plan de synthèse

4.2.2 Programme des études et travaux

A l'issue de la présente enquête publique, les études seront précisées par un AVP (avant-projet) et un PRO (projet) sur la base desquels seront réalisés les dossiers d'autorisations d'urbanisme et environnementale.

Ces études devraient se dérouler durant la période 2018 – 2019, pour une **date objectif de commencement des travaux fin 2020**.

A l'issue de la phase d'étude, et afin de permettre le maintien des circulations et l'exploitation de la RN 118 sous chantier, la réalisation des travaux devra être phasée. Huit phases sont envisagées à ce jour, ce qui implique une **durée totale des travaux** estimée à **environ 30 mois**.

La **mise en service de l'échangeur pourrait ainsi être envisagée à partir de 2022**.

4.3 REPONSE AUX OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

Le présent projet présenté à l'enquête publique répond à l'ensemble des objectifs visés par l'opération.

4.3.1 Garantir la fluidité du trafic à long terme

La fluidité du trafic à long terme au niveau de l'échangeur de Corbeville est garantie par :

- ✓ le remplacement des anciens carrefours giratoires situés en entrée et sortie de l'échangeur actuel par deux carrefours en croix gérés par des feux tricolores. Afin de pallier le risque de remontées de file sur la RN 118 et mieux gérer le trafic, les nouveaux carrefours à feux seront équipés de voies de pré-sélection (gauche, droite) ;
- ✓ l'allongement des entrées et sorties de l'échangeur par rapport à la situation actuelle afin de respecter la réglementation et éviter les remontées de files sur la RN 118 ;
- ✓ le remplacement de l'ouvrage existant par un nouvel ouvrage d'art, non seulement plus large afin de rétablir le gabarit de la RD 128 à 2x2 voies et d'intégrer des modes doux, mais aussi d'une portée supérieure, pour permettre le passage d'une des nouvelles bretelles de sorties sous le nouvel ouvrage tout en préservant les entreprises situées à proximité ;
- ✓ la création de bretelles de sorties à deux voies afin d'écouler le trafic sortant de l'échangeur de Corbeville ;
- ✓ la création d'une voie d'entrecroisement entre la bretelle d'entrée de l'échangeur n° 8 et la bretelle de sortie depuis Paris de l'échangeur de Corbeville, afin de gérer les problématiques de sécurité dues à la proximité des deux échangeurs et fluidifier le trafic.

Enfin, concernant l'impasse des Mûriers, une surlargeur de giration est prévue en sortie du passage inférieur afin de faciliter l'accès.

4.3.2 Améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur

Afin de respecter les normes en vigueur, les études de conception de l'échangeur ont été basées sur le guide « Voies Structurantes d'Agglomération (VSA), conception des voies à 90 et 110 km/h », édité par le CEREMA en 2014.

Concernant les véhicules lents, la Voie Spéciale pour Véhicules Lents (VSVL) de la RN 118 est également modifiée dans sa configuration pour en améliorer le fonctionnement en garantissant la sécurité des usagers.

4.3.3 Faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport

Outre la fluidification des circulations permises par le nouvel échangeur entre la RN 118 et le plateau d'une part, et l'est et l'ouest du plateau d'autre part, les pistes cyclables au sud de la RN 118 seront rétablies le long des bretelles d'entrée et de sortie dans le sens Paris-A10 et une piste cyclable sera intégrée à l'ouvrage de franchissement de RN118 pour le développement des modes doux.

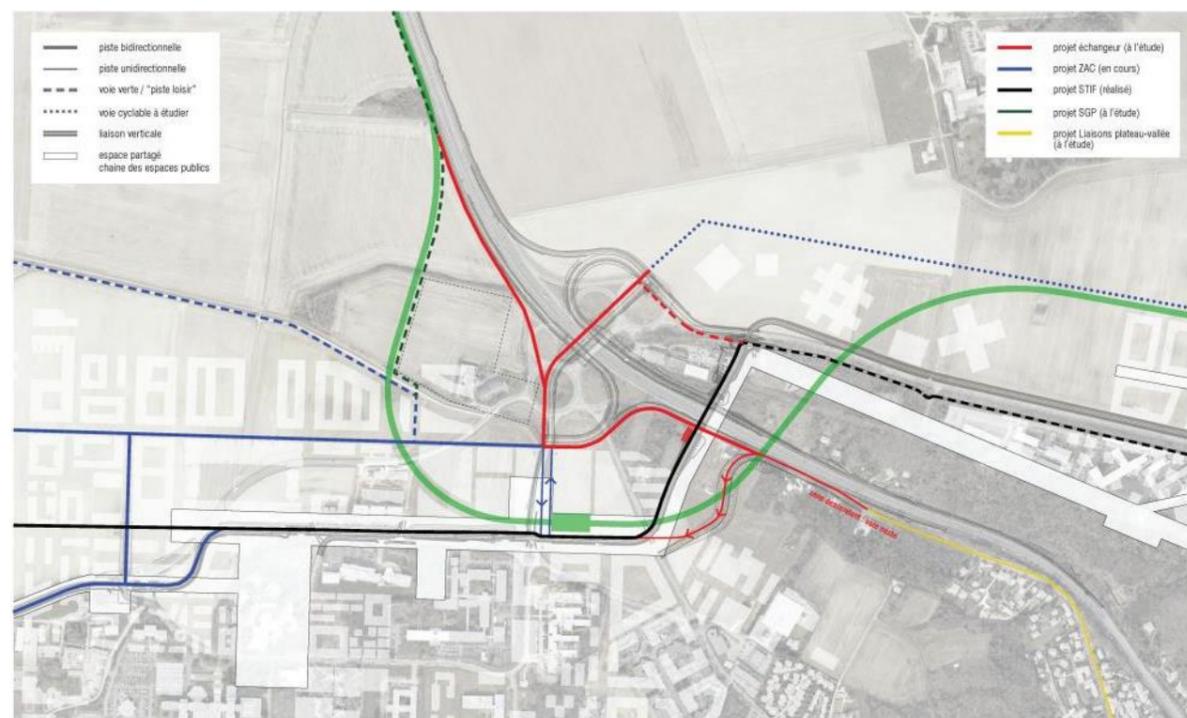


Figure 4. Solution envisagée pour la gestion des modes doux aux abords de l'échangeur (pistes réalisées dans le cadre du projet de l'échangeur en rouge)

4.3.4 Améliorer l'intégration urbaine et paysagère de l'échangeur

Un des grands thèmes abordés par le schéma d'aménagement du plateau sud est la question des structures paysagères existantes (coteaux et boisements) et les moyens possibles pour révéler, compléter ces structures, et même augmenter significativement leur présence.

Le projet retenu prévoit que le nouvel axe routier se distingue par la qualité de ses tracés, par l'intégration des voies secondaires dédiées aux modes doux, et tout particulièrement par la place qu'il donne à la végétation.

Les aménagements paysagers qui seront mis en œuvre dans le cadre du projet permettent de penser l'échangeur comme une entrée de ville. Les abords de l'échangeur et les espaces résiduels au cœur des bretelles seront plantés de bosquets denses et de plantations ponctuelles, en continuité avec le coteau boisé et les aménagements de la Lisière, favorisant ainsi l'intégration urbaine et paysagère de l'échangeur.

4.3.5 Utilité publique du projet

En conclusion, le projet répond aux objectifs fonctionnels suivants, à savoir, garantir la fluidité du trafic à long terme, améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur, faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport mais aussi améliorer son intégration urbaine et paysagère.

Les incidences négatives du réaménagement de l'échangeur de Corbeville, si elles ne peuvent être évitées, sont ici réduites par la mise en œuvre d'aménagements paysagers et de mesures environnementales, et à défaut compensées.

Il a notamment été retenu de minimiser les emprises du projet par la mise en place des murs de soutènement ou encore par l'adaptation des caractéristiques géométriques des aménagements. Ces mesures permettent ainsi de réduire les expropriations et l'impact des espaces naturels et agricoles. De même, les nuisances sonores pouvant être causés par le projet sont traités dans le cadre du projet.

Par ailleurs, la satisfaction des objectifs précités accompagne la volonté d'urbanisation et de développement du plateau de Saclay, objet de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay (Loi du 3 juin 2010).

En ce sens, il est demandé que le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville soit considéré d'utilité publique.

Ce dossier a été réalisé par :

