

AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE CORBEVILLE

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

Mars 2019

Pièce E - Bilan des actions de concertation et synthèse des avis émis



SOMMAIRE

1. Avis DIRIF sur l'opportunité du projet	4
2. Arrêté préfectoral de démarrage de la concertation.....	9
3. Bilan de la concertation publique	11
4. Délibération du conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay.....	19
5. Avis de la Direction Départementale des Territoires.....	21
6. Mémoire en réponse à l'avis de la Direction Départementale des Territoires.....	23
7. Avis de la Direction Des Routes d'Ile-De-France.....	27
8. Mémoire en réponse à l'avis de la Direction des Routes d'Ile-De-France	29
9. Avis de l'Autorité Environnementale	46
10. Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale.....	59
11. Compte-Rendu de la Réunion des Personnes Publiques Associées	73

1. AVIS DIRIF SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction régionale et interdépartementale,
de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France

Créteil, le 23 septembre 2015

Direction des routes Île-de-France

Le directeur des routes Île-de-France

Service de l'exploitation et de l'entretien du réseau
Arrondissement de gestion et d'exploitation de la route Sud

à

Monsieur le directeur des infrastructures de
transport

Objet : Avis DiRIF
PJ :

Contexte – l'aménagement du plateau de Saclay

L'aménagement du cluster scientifique du plateau de Saclay, porté par l'établissement public Paris-Saclay (EPPS), va générer une augmentation sensible de la demande de déplacement sur le plateau.

Au Sud en particulier, les ZAC du quartier de l'école polytechnique et du Moulon devraient accueillir à terme 20 000 enseignants-chercheurs, 30 000 étudiants, 20 000 salariés, 15 000 habitants. Une 1ère phase d'aménagement de ce secteur doit s'achever en 2018 conduisant à l'arrivée de plusieurs établissements d'enseignement supérieur.

Ce développement urbain massif s'accompagne de plusieurs projets de transports en commun, dont le TCSP Massy-Saclay, partiellement mis en service en 2015, et la ligne 18 du Grand-Paris express qui reliera à horizon 2024 l'aéroport d'Orly au CEA à Saclay (cf. cartes en annexe).

En termes de transport routier, la RN118, partie du RRN en Île-de-France, restera un itinéraire privilégié pour relier la petite couronne parisienne et le plateau de Saclay. Plusieurs projets visent par ailleurs à améliorer les échanges Est-Ouest sur le plateau de Saclay, en particulier au niveau des échangeurs avec la RN118.

Le dossier d'opportunité présenté par l'EPPS s'inscrit dans ce contexte. Il vise à réaménager l'échangeur n°9 de la RN118 avec les RD 128 et RD446 pour prévenir sa saturation au 1er horizon d'aménagement des ZAC du quartier de l'école Polytechnique et du Moulon (2018).

Les projets routiers le long de la N118

Le projet porté par l'EPPS s'inscrit dans un ensemble de 3 projets de modification d'échangeurs sur la RN118 au sud de l'A86 :

Projets	Christ de Saclay (échangeur 8, N118/RD36)	Échangeur 9 de Corbeville et RN118 entre les échangeurs 8 et 10	Ring des Ulis (échangeurs 13 et 14)
Porteur actuel	CD91	EPPS	État / CD91
Calendrier prévisionnel	Début des travaux fin 2016, mise en service fin 2018	Démarrage des travaux début 2019 pour mise en service fin 2020	Travaux à partir de 2018
Coût / financement	22 M€ (participation État de 9 M€ inscrite au CPER)	58 M€ dont 20 M€ financés d'ici 2018 pour études et acquisitions foncières via les ZAC du quartier de l'X et Moulon.	50 M€, participation État de 10 M€ et région de 10 M€ inscrites au CPER
Procédure RRN	Pas de procédure engagée à ce jour	Dossier d'opportunité transmis à la DiRIF en avril 2015	Avis favorable de l'IG en 2006 sur l'APS. APS complémentaire transmis à la DiRIF, en cours d'instruction

Afin de maintenir un niveau de service satisfaisant sur la RN118, notamment en ce qui concerne les conditions de sécurité, les réalisations conjointes de l'échangeur de Corbeville et du réaménagement du Christ de Saclay ne sont possibles compte tenu de la trop grande proximité de ces deux échangeurs. Il en est de même pour la réalisation du Ring des Ulis conjointement avec l'un de ces 2 projets.



La réalisation de ces 3 projets sur un périmètre physique restreint devra donc être échelonnée dans le temps.

Le projet de ré-aménagement de l'échangeur de Corbeville

L'échangeur actuel est un échangeur de type « lunettes », avec un giratoire de part et d'autres de la RN118 pour assurer les échanges avec la voirie locale. Un ouvrage de franchissement de la RN118 à 2x1 voie relie les 2 giratoires (voie portée, RD128). Les bretelles d'entrée et de sortie de la RN118 sur les giratoires présentent une géométrie très courte, dérogoire à l'ICTAVRU.

Les simulations de trafic présentées dans le dossier montrent une aggravation de la saturation de l'échangeur actuel dès le 1er horizon d'aménagement du Sud du plateau (2018), entraînant des remontées de file sur la RN118.



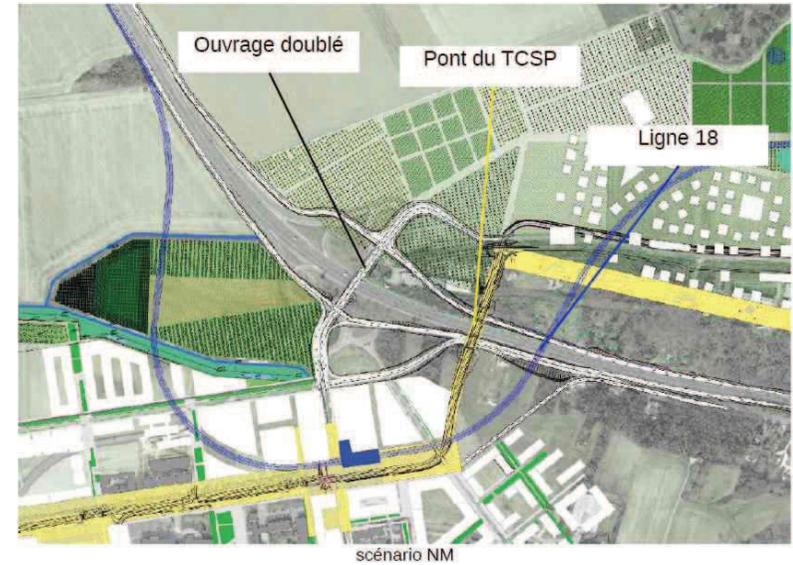
échangeur actuel

Dans le dossier d'opportunité présenté, deux scénarios sont proposés pour le réaménagement de l'échangeur (cf. schéma ci-après) :

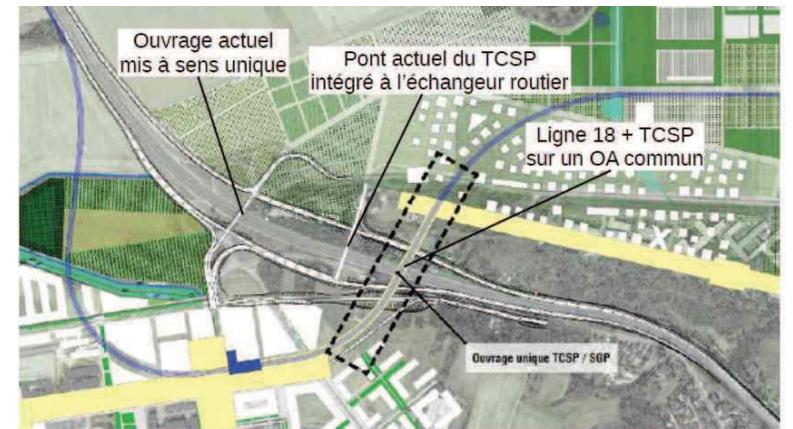
- un scénario dit « non mutualisé » (NM) comprenant un doublement de l'ouvrage de franchissement de la RN118 pour permettre un passage à 2x2 voies. Trois nouveaux ouvrages de franchissements de la RN118 seraient alors construits au niveau de l'échangeur : un ouvrage routier de doublement de l'ouvrage routier existant, l'ouvrage de franchissement portant le TCSP Massy-Saclay réalisé en 2014 et le futur ouvrage de franchissement par la ligne 18 du grand Paris express ;
- un scénario dit « mutualisé » (MU) qui prévoit l'intégration de l'ouvrage actuel du TCSP Massy-Saclay dans l'échangeur routier et la création d'un ouvrage commun portant le TCSP et la ligne de métro. L'ouvrage actuel de franchissement routier de la RN118 est



alors à 2 voies dans le même sens et l'échangeur fonctionne comme un « giratoire » rectangulaire avec deux ouvrages à sens unique.



scénario NM



scénario MU

Les règles de conception routière retenues pour chacun de ces deux scénarios sont celles de l'ICTAVRU complétée par le guide conception des accès sur VRU de type A (VRU A). L'analyse de



la compatibilité au guide VSA approuvé en janvier 2015 est également menée dans le dossier d'opportunité.

Sans rentrer dans le détail, les dispositifs retenus pour la conception des entrées et sorties et des zones d'entrecroisements sont ceux du guide VRU A. Certains aménagements sont donc dérogoires par rapport au guide VSA de janvier 2015.

Quoi qu'il en soit, les deux scénarios proposés ont en commun de réduire le caractère dérogoire de la configuration actuelle de la RN118 par rapport aux règles de conception routière, avec en particulier :

- la mise en place d'entrecroisements entre les échangeurs 8 et 9 dans chaque sens de circulation ;
- la création d'un entrecroisement entre les échangeurs 10 et 9, dans le sens province -> Paris ;
- un allongement et un « redressement » des bretelles d'entrée et de sortie actuelles ;
- la mise à deux voies des bretelles d'entrée et de sortie sur la RN118.

Outre la référence au guide VRU A pour la conception de certaines entrées et sorties, les configurations proposées en première approche dans le dossier dérogoire au guide VSA sur la seule pente de la bretelle de sortie de la N118 sens province -> Paris égale à 7 % dans le scénario MU. Cette dérogoire a notamment pour objectif de limiter les impacts sur la zone de protection naturelle, agricole et forestière prévue par l'article 35 de la loi Grand Paris du 03 juin 2010.

Par ailleurs, un certain nombre de dérogoires supplémentaires sont envisagées à la fin du dossier d'opportunité pour réduire les coûts et l'emprise de l'aménagement :

- déroger à la mise en place d'un entrecroisement entre les échangeurs 10 et 9 dans le sens province -> Paris. Les scénarios de ré-aménagement seraient alors dérogoires au VSA sur le critère de l'inter-distance entre les échangeurs et dégraderaient la situation actuelle de ce point de vue du fait de « l'allongement » des échangeurs ;
- ou bien supprimer la VSVL entre les échangeurs 10 et 9 dans le sens province -> Paris et utiliser son emprise actuelle comme voie d'entrecroisement. Cette dérogoire pourrait s'accompagner d'une suppression de BDD sur tout le secteur d'entrecroisement ;
- réduire le nombre de voies des bretelles d'entrée sur la RN118.

Avis de la DIRIF et des services extérieurs consultés

L'analyse du dossier a été menée par la DIRIF assistée par le CEREMA pour les questions de géométrie et du DRIEA/SCEP pour les questions de prévisions de trafic.

Études de trafic

Les études de trafic sont globalement bien menées et bien documentées. Les hypothèses de report modal vers les transports en commun sont ambitieuses et bien argumentées. Les deux scénarios proposés permettent de répondre à la problématique soulevée de saturation de l'échangeur de Corbeville à court terme (2018) et à long terme (2025), sans créer de remontée de file sur la RN118. Si le scénario NM est retenu, la longueur définitive des bretelles de sortie devra être examinée avec vigilance de ce point de vue lors des phases ultérieures du projet.

Le scénario MU est plus favorable en matière d'écoulement du trafic.

Les études de trafic menées dans le cadre du réaménagement de l'échangeur de Corbeville mettent en évidence le risque de saturation de la section courante de la RN118 à moyen terme,

indépendamment du fonctionnement de l'échangeur (le modèle statique renvoie un flux de 6000 veh/h sur la section courante de la RN118 pour une capacité maximale de 4000 veh/h). Cette saturation est liée en partie aux aménagements importants prévus sur le plateau de Saclay.

Pour remettre le projet dans le contexte global des évolutions attendues sur la RN118, il serait souhaitable que le pétitionnaire présente une simulation du fonctionnement global de la RN118 sous les hypothèses de trafic présentées dans le dossier, entre le Ring des Ulis et l'A86 et en prenant en compte les projets de réaménagement du Christ de Saclay et du Ring des Ulis.

Géométrie et équipements de la route

Il apparaît que les deux options d'aménagement envisagées par l'EPPS rapprochent la configuration de la RN118, aujourd'hui dérogoire, des normes actuelles de conception routière.

Ainsi, sous réserve que la suite des études confirme que le projet améliore strictement la géométrie des échangeurs 9 et 10 de la N118, il semble n'y avoir aucun point remettant en cause la faisabilité du projet à ce stade.

En ce qui concerne les dérogoires proposées, il paraît pertinent de pousser l'étude, dans les phases ultérieures du projet, de :

- la suppression de la VSVL entre les échangeurs 10 et 9 dans le sens province -> Paris (plutôt que d'envisager la suppression de l'entrecroisement) ;
- la mise à une voie des bretelles d'entrée.

L'acceptabilité de ces dérogoires ne pourra être validée que sur la base d'éléments plus précis.

Ouvrages d'art

Les modes de construction des ouvrages d'art franchissant la N118 devront être adaptés aux contraintes d'exploitation sous chantier sur route nationale à fort trafic (cf. ci-après).

L'élargissement de l'ouvrage piéton du passage de Corbeville, en passage inférieur de la RN118, est prévu dans les 2 scénarios. Cet élargissement permettra de résoudre une singularité aujourd'hui dangereuse de la RN118 puisque la largeur actuelle de la VSVL au droit de l'ouvrage est réduite à 1,5 m.

Concernant les murs de soutènement envisagés de part et d'autre de la RN118 entre les échangeurs 8 et 9, leur conception n'est pas suffisamment détaillée à ce stade pour faire l'objet de remarques. Il sera indispensable de compléter le dossier, notamment par des coupes transversales. L'AVP devra par ailleurs évaluer le surcoût en entretien pour l'exploitant lié à la mise en place de ces murs.

Écrans acoustiques

Le projet prévoit de modifier des écrans acoustiques existants entre les échangeurs 9 et 10. Une étude acoustique devra être produite au stade de l'AVP pour vérifier que les nouveaux dispositifs sont au moins aussi efficaces que les anciens en matière d'atténuation des nuisances sonores pour les riverains concernés.

Exploitation sous chantier

Comme explicité précédemment, la réalisation du projet devra impérativement être disjointe dans le temps des travaux de réaménagement du Christ de Saclay prévus par le CD91.

En termes de gêne à l'usager, il est également souhaitable que les travaux prévus par l'EPPS n'aient pas lieu en même temps que les travaux de réaménagement du Ring des Ulis.



Pendant les travaux, la RN118 devra en permanence être maintenue à 2x2 voies dans la journée (entre 05h00 et 21h00). Les autres restrictions qui pourraient être envisagées devront être étudiées de manière spécifique dans le dossier d'exploitation sous chantier qui sera instruit en amont des travaux.

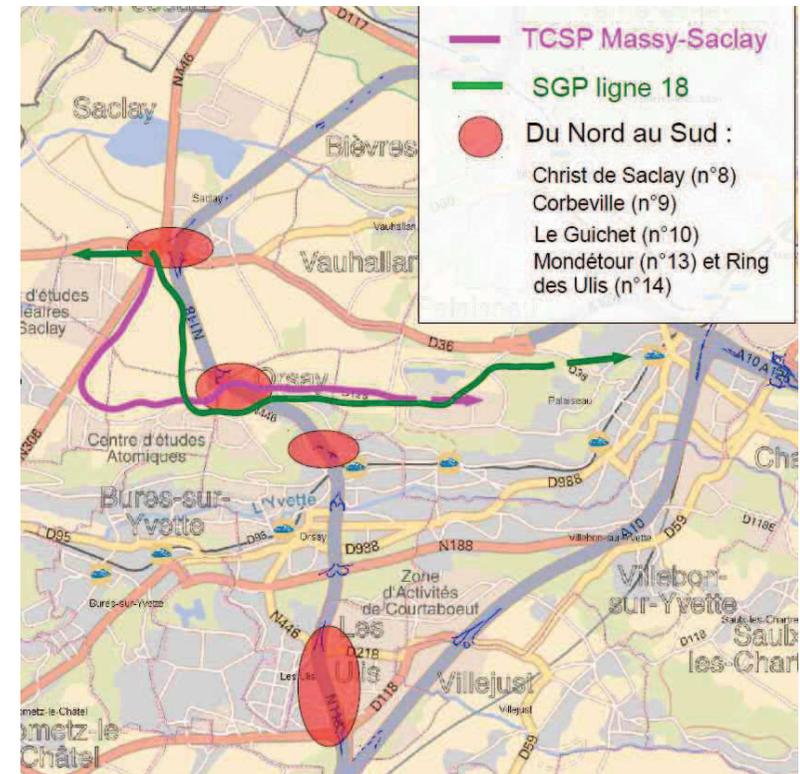
Conclusion

En conclusion, l'avis de la DIRIF sur l'opportunité de ce projet est favorable en ce qu'il atténuera la congestion à attendre sur la RN118 au droit de cet échangeur avec l'augmentation prévisible de la demande consécutivement aux développements prévus des territoires desservis. Les variantes proposées atténuent sensiblement le caractère dérogatoire de la configuration actuelle de la RN118 par rapport aux normes actuelles de conception routière.

Les dérogations envisagées semblent devoir faire l'objet d'une étude plus approfondie pour éclairer la décision centrale sur leur opportunité et leur pertinence. Un cadrage central sur la suites à donner aux propositions de dérogations est indispensable.

Enfin, sans porter préjudice à la décision d'opportunité concernant le réaménagement proposé, il paraît opportun et pertinent de disposer d'éléments sur le fonctionnement futur de la RN118 avec le développement des territoires desservis (OIN Paris-Saclay), par l'étude globale de trafic de la RN118 entre la RN104 et l'autoroute A86, que l'EPPS propose de mener. Les éléments de cadrage de la DIT pour cette étude sont également attendus.

Cartographie des principaux projets



2. ARRETE PREFECTORAL DE DEMARRAGE DE LA CONCERTATION



PRÉFÈTE DE L'ESSONNE

ARRETE

n° 2016/SP2/BAIE/031 du 2 août 2016
portant sur l'organisation de la concertation préalable sur le projet de réaménagement de
l'échangeur de Corbeville (RN118)

LA PRÉFÈTE DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite
Chevalier du Mérite Agricole

VU le code de l'Urbanisme, notamment les articles L.103-2 à 6, et R. 103-1 à 3 ;

VU le dossier de concertation se rapportant au projet ;

VU le décret du 21 avril 2016, portant nomination de Madame Josiane CHEVALIER, en qualité de préfète de l'Essonne ;

SUR proposition de la Sous-Préfète de Palaiseau ;

- ARRETE -

Article 1er - Objectifs de la concertation

Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RN118), dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par l'Établissement Public d'Aménagement de Paris Saclay, a pour objectifs de :

- Limiter la congestion attendue sur la RN118 au droit de cet échangeur au regard de l'augmentation prévisible du trafic consécutif aux développements prévus sur les territoires desservis,
- Mettre à niveau la fluidité et la sécurité des circulations à moyen et long terme au droit de cet échangeur,
- Intégrer ce futur ouvrage d'art en cohérence avec les ambitions architecturales et paysagères du projet d'aménagement du campus Paris Saclay

Article 2 – Le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville est soumis à concertation publique, conformément aux articles L300-2 et R300-1 du Code de l'urbanisme.

Article 3 - Périmètre de la concertation

Les communes concernées par la présente concertation publique sont Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette. La commune d'assiette est Orsay.

Article 4 – Durée de la concertation

La concertation publique préalable au réaménagement de l'échangeur de Corbeville se déroulera sur la période du 12 septembre au 14 octobre 2016.

Toute correspondance doit être adressée de manière impersonnelle à Madame la Sous-Préfète de Palaiseau
Avenue du Général de Gaulle – 91125 PALAISEAU
Standard : 01.69.91.91.91 – Horaires d'ouverture de la sous-préfecture : 9h-16h – www.essonne.gouv.fr

Article 5 – Modalités de la concertation

Durant cette période, le dossier de concertation et l'ensemble des documents concernant la concertation seront consultables :

- Dans les mairies : d'Orsay, 2 place du Général Leclerc, de Saclay, 12 place de la Mairie, de Gif-sur-Yvette, 9 square de la Mairie, aux heures habituelles d'ouverture au public.
- Sur le site internet www.epaps.fr

Le dossier de la concertation comprend :

- le présent arrêté
- la notice explicative fixant les objectifs du projet et le périmètre
- registre destiné à recueillir les observations du public.

Article 6 – Une réunion publique de présentation du projet sera organisée le 19 septembre 2016 à 19h00 au plateau des projets de l'EPA Paris Saclay au 8 boulevard Dubreuil, 91 400 ORSAY.

Une visite de site et un atelier « cartes sur table » seront aussi organisés sur inscription préalable sur le site internet www.epaps.fr, avec les associations et toutes les personnes intéressées.

Article 7 – Le public pourra s'exprimer :

- Sur le registre prévu à cet effet sur le site internet www.epaps.fr
- Sur les registres prévus en Mairie
- Lors de la réunion publique dédiée

Article 8 – Un bilan de la concertation sera tiré.

Article 9 – Les modalités de la concertation seront communiquées au public par voie de presse et par affichage en mairies. La présente décision est publiée au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Département de l'Essonne.

Article 10 :

La Préfète de l'Essonne,
La Sous-Préfète de Palaiseau,
Le Président de l'Établissement Public d'Aménagement Paris Saclay,
Le Maire de Gif-sur-Yvette,
Le Maire d'Orsay,
Le Maire de Saclay,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de l'Essonne.

La Préfète

Josiane Chevalier

3. BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE



BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A L'AMELIORATION DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

Sommaire

1. Synthèse

Avant-propos

1. Le projet et son contexte
2. Les pilotes, acteurs et partenaires du projet
3. Les objectifs et le périmètre de la concertation préalable
4. Le déroulement de la concertation
5. La participation à la concertation
6. Les principaux thèmes discutés
7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation

Avant-propos

La concertation sur le projet d'amélioration de l'échangeur de Corbeville a été organisée du lundi 12 septembre 2016 au vendredi 14 octobre 2016, par l'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay, en tant que maître d'ouvrage déconcentré pour le compte de l'Etat (DIRIF) et du Département de l'Essonne) et conformément à l'arrêté préfectoral n°2016/SP2/BAIE/031 du 2 août 2016.

Ce bilan de la concertation présente de manière synthétique le projet et son contexte, les pilotes acteurs et partenaires, les objectifs et le périmètre de la concertation, ses modalités et sa mise en œuvre, les principaux thèmes abordés lors des échanges avec le public et la prise en compte dans la suite du projet des remarques formulées. Il est complété en annexes par les publications réglementaires, la liste des questions reçues sur le site internet de la concertation via le registre dématérialisé, la copie des registres mis à disposition du public et des courriers reçus, ainsi que les documents présentés lors de l'atelier « cartes sur table », de la réunion publique et le compte-rendu de cette dernière.

1. Le projet et son contexte

Le Campus Paris-Saclay aménagé par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay est un projet global de développement scientifique, économique et urbain dans le cadre du projet d'opération d'Intérêt National Paris-Saclay (Loi du 3 juin 2010).

Il comprend deux zones d'aménagement concerté (ZAC) opérationnelles : le quartier de l'École polytechnique à l'est de la RN118, sur les communes de Palaiseau et Saclay, et le quartier de Moulon à l'ouest, sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Saint-Aubin, ainsi qu'une ZAC à créer sur le secteur de Corbeville, à Orsay.

Ces deux quartiers ont vocation à accueillir les établissements d'enseignement supérieur et des logements étudiants dans le cadre du Plan Campus. Avec deux gares de la ligne 18 du métro du Grand Paris, ils répondront à des objectifs de mixité et de densité, dans lesquelles viendront prendre place des activités économiques, des logements familiaux, des équipements publics, des commerces et des services.

Dans ce cadre, l'amélioration des circulations et des mobilités est un objectif majeur à l'échelle du plateau de Saclay. STIF, Société du Grand Paris, Conseil départemental, Conseil régional, État, Communauté d'agglomération et communes, tous se mobilisent pour la rénovation des infrastructures routières, l'accroissement de l'offre de transports collectifs et le développement d'un système de mobilité complet.

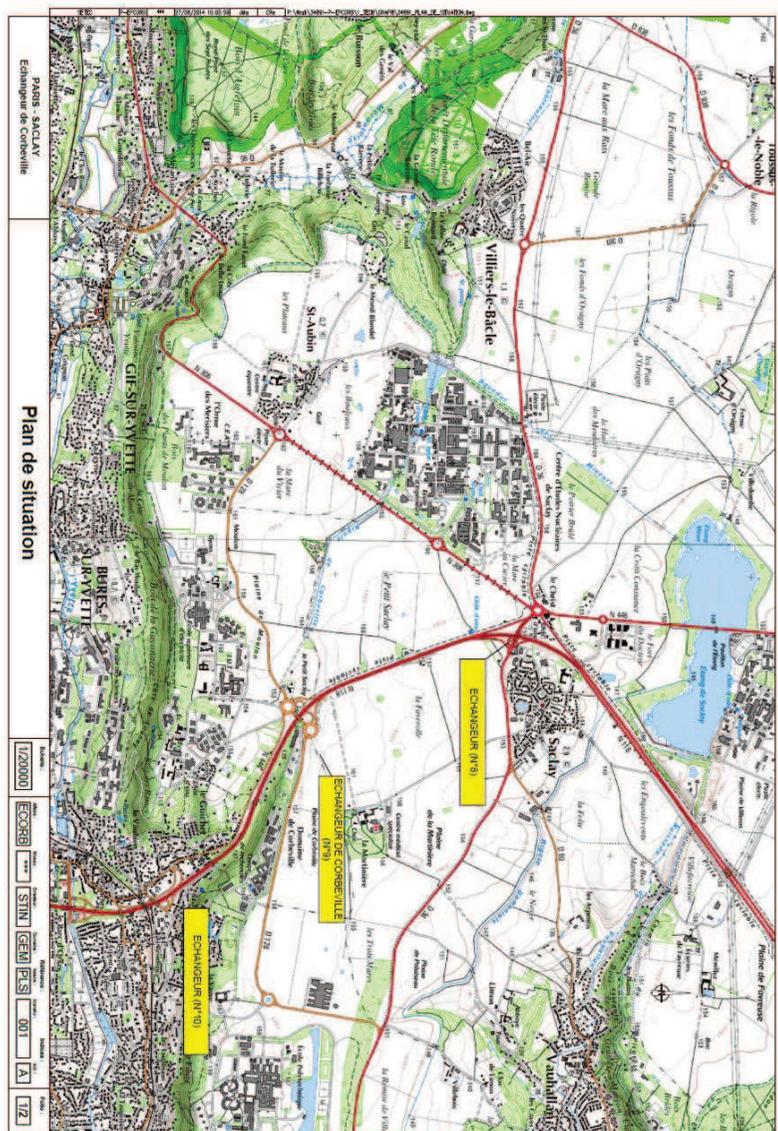
Les études de trafic menées par l'EPA Paris-Saclay sur le secteur ont montré la nécessité de réaménager les différents accès routiers aux ZAC dès la première phase d'aménagement qui a largement débuté :

- Réaménagement de l'échangeur du Christ de Saclay (RD36 – RN118), en cours d'études par le Conseil départemental de l'Essonne.
- Réaménagement du rond-point de Saint-Aubin (RD306 – RD128) en carrefour à feux sous maîtrise d'ouvrage du STIF dans le cadre du prolongement du Bus Express 91-06, déjà réalisé
- Réaménagement des trois carrefours d'accès au quartier de l'École polytechnique sur la RD36 dans sa partie Est à Palaiseau, en cours d'étude par l'EPA Paris Saclay pour le compte du Département de l'Essonne
- **Réaménagement de l'échangeur de Corbeville (RD128 – RN118), en cours d'étude par l'EPA Paris- Saclay et objet de cette concertation préalable.**

L'échangeur aujourd'hui

L'échangeur de Corbeville est l'échangeur n°9 de la RN118. Il est situé sur les communes d'Orsay et de Saclay, dans le département de l'Essonne. L'un des giratoires actuels est également situé en partie sur la commune de Gif-sur-Yvette.

Construit il y a plus de quarante ans, en 1977, il est en voie d'obsolescence et ne satisfait plus aux usages automobiles actuels ni aux prévisions de trafics générées par le campus urbain. La sécurité de sa pratique dans les meilleures conditions qui soient n'est plus assurée.



2. Les pilotes, acteurs et partenaires du projet

La conduite des études relatives à la requalification de l'échangeur de Corbeville est assurée par l'EPA Paris-Saclay.

Le 1er mars 2016, la Direction des Infrastructures de transports du Ministère de l'Environnement, de l'Écologie et de la Mer a donné son accord sur l'opportunité de réaménagement de l'échangeur de Corbeville sur la base des études de faisabilité réalisées par l'EPA Paris-Saclay et cofinancées par le Département de l'Essonne.

Ainsi, pour l'amélioration de l'échangeur de Corbeville (RD128 – RN118), l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay intervient pour le compte :

- de l'État (Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France), propriétaire et gestionnaire de la RN118.
- du Conseil départemental de l'Essonne propriétaire et gestionnaire de la RD128 et de la RD446 (route de Versailles) ;

Chaque étape du projet leur sera soumise en tant que propriétaire et gestionnaire de cette nouvelle infrastructure.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay et les communes concernées sont étroitement associées à la conduite du projet et chaque étape du projet est soumise pour avis aux élus locaux.

3. Les objectifs et le périmètre de la concertation préalable

Les objectifs de cette concertation préalable sont :

- Assurer l'information et la participation du public sur les scénarios étudiés pour l'amélioration de l'échangeur.
- Donner au public toutes les données nécessaires à l'entendement des obligations techniques, géographiques, financières et de sécurité d'un tel ouvrage d'art.
- Recueillir les observations et les propositions du public et son expertise d'usage.

- Limiter la congestion attendue sur la RN118 au droit de cet échangeur au regard de l'augmentation prévisible du trafic consécutif aux développements prévus sur les territoires desservis,
- Mettre à niveau la fluidité et la sécurité des circulations à moyen et long terme au droit de cet échangeur,
- Intégrer ce futur ouvrage d'art en cohérence avec les ambitions architecturales et paysagères du projet d'aménagement du campus Paris Saclay

Le **périmètre de la concertation préalable** concerne les communes d'Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette. La commune d'assiette est Orsay.

Il a été décidé **les modalités de concertation préalables** suivantes :

- parution d'un avis d'engagement de la concertation préalable dans deux journaux locaux ;
- affichage de l'arrêté préfectoral portant sur l'organisation de la concertation préalable en mairie d'Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette;
- parution d'articles dans les publications communales ;
- Un registre dématérialisé sur le site www.epaps.fr assorti du dossier technique consultable pendant toute la période de la concertation préalable.
- organisation d'une réunion publique le 19 septembre à 19h00 ;
- organisation d'un atelier « carte sur table » le 3 octobre à 18h00 ;
- organisation d'une visite sur site le 3 octobre à 17h00 ;
- ouverture d'un registre de contributions mis à la disposition du public en mairie d'Orsay, de Saclay et de Gif-sur-Yvette accompagné du document relatif à l'opération.

L'initiative de la concertation sur le projet d'amélioration de l'échangeur de Corbeville et ses modalités ont été prise par l'arrêté préfectoral n°2016/SP2/BAIE/031 du Préfet de l'Essonne du 2 août 2016.

4. Le déroulement de la concertation

L'avis d'engagement de la concertation préalable a été publié dans le Républicain Essonne du 25 août 2016 et du 15 septembre 2016, et dans l'édition Essonne du Parisien du 25 août 2016.

L'information a également été relayée dans les 3 villes concernées par le projet. La parution d'articles annonçant la concertation a eu lieu dans les publications communales de Saclay (lettre d'information « Saclay Infos » de septembre et octobre 2016) Gif-sur-Yvette (bulletin

municipal « Gif Infos » d'octobre 2016), et Orsay (bulletin municipal « Orsay notre ville » d'octobre 2016), une parution électronique sur les panneaux lumineux de la ville et sur le site internet de la ville d'Orsay, ainsi que sur les sites internet de l'EPA Paris-Saclay et de la préfecture de l'Essonne.

Des registres ont été tenus à la disposition du public dans les villes d'Orsay, de Saclay et de Gif-sur-Yvette durant la concertation, c'est-à-dire du 12 septembre 2016 au 14 octobre 2016. Ils étaient accompagnés d'un document technique présentant le projet et les scénarios étudiés. Aucun avis n'a été inscrit sur le registre mis à disposition en mairie de Gif-sur-Yvette. Deux avis ont été inscrits dans le registre mis à disposition en mairie de Saclay. Cinq avis ont été inscrits dans le registre mis à disposition en mairie d'Orsay.

Le projet a fait l'objet d'une présentation en ligne sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay : une rubrique dédiée a été créée dans la section du site consacrée à la concertation, où il était possible de télécharger le document de concertation (<http://www.epaps.fr/concertation/>). Le public était invité à faire part de ses avis et remarques par le biais d'un registre dématérialisé. 31 avis y ont été déposés.

Une réunion publique a été organisée le 19 septembre 2016 à 19h00 au plateau des projets de l'EPA Paris-Saclay, réunissant à la Philippe Van de Maele, Directeur Général de l'EPA Paris-Saclay, Dominique Boré, Directrice de la communication et des relations institutionnelles, Jean-Jacques Obriot, Directeur de l'Immobilier et des infrastructures, Philippe Gaudias, Chef de projet mobilité, ainsi que le garant de la concertation nommé par le Préfet de Région Lucien Chabason.

Elle a mobilisé les riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, les associations locales, les entreprises présentes sur le site de Corbeville, ainsi que des représentants des collectivités locales. Une trentaine de personnes étaient présentes à cette réunion. Elle s'est déroulée en deux parties distinctes :

1. Une présentation du projet et des différents scénarios étudiés, pendant environ 45 minutes
2. Un temps de questions réponses avec l'assemblée

Une deuxième réunion publique s'est tenue le lundi 3 octobre de 17h à 19h sous la forme d'une visite de site commentée de l'échangeur en car de 17h à 18h et d'un atelier « cartes sur tables » au plateau des projets de 18h à 19h

Elle a mobilisé les riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, les associations ainsi que des représentants des collectivités locales. 10 à 15 personnes environ étaient présentes durant la visite et une vingtaine durant l'atelier.

La première partie de la réunion a permis de visiter le site de l'échangeur en car, en empruntant les bretelles d'entrée et sortie, les ronds-points et les voiries locales, route de Versailles et impasse des mûriers. Un arrêt spécifique pour prolonger la visite à pied et expliquer l'impact du réaménagement de la bretelle sur l'impasse des mûriers a été effectué. La problématique de l'absence de raccordement des habitations au réseau d'assainissement a été exposée, ainsi que le besoin du maintien de cette impasse et des accès véhicules aux différentes parcelles.

La deuxième partie de la réunion s'est déroulée au plateau des projets et a permis de présenter des plans plus précis, niveau « faisabilité », des différents scénarios de l'échangeur, pour en expliquer les fonctionnalités et les impacts. Des premiers scénarios de maillage des circulations douces ont aussi été présentés. Ils devront être affinés une fois un scénario d'aménagement retenu.

5. La participation à la concertation

La participation à la concertation est marquée par la mobilisation des associations locales et des riverains du projet, habitants et entreprises situés à proximité de l'échangeur de Corbeville, qui ont été particulièrement actifs dans l'expression des avis et des remarques : le site internet et les réunions publiques ont été l'occasion de transmettre des avis et des contributions structurés. Les registres installés dans les 3 mairies concernées (Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette) ont recueilli respectivement 5, 2 et 0 avis.

La réunion publique organisée le 19 septembre a rassemblé une quarantaine de personnes.

La visite de site et l'atelier cartes sur table ont rassemblé une vingtaine de personnes.

Enfin, le site internet a recueilli 31 avis.

6. Les principaux thèmes discutés

Les thèmes soumis à la concertation concernaient :

Le contexte général du projet et la justification du réaménagement (le diagnostic en matière de trafic) ;

La présentation de l'ensemble des scénarios ayant été étudiés pour le réaménagement

L'analyse multicritères de ces scénarios en vue de choisir le plus pertinent ;

L'intérêt du réaménagement de l'échangeur de Corbeville est globalement compris, à l'exception de certaines contributions qui expriment des craintes liées à la l'augmentation du trafic routier qui serait générée par un aménagement améliorant la fluidité. Par ailleurs, plusieurs associations et particuliers rappellent la nécessité du réaménagement préalable de l'échangeur du Christ de Saclay, qui est l'échangeur précédent sur la RN118, situé au nord de l'échangeur de Corbeville, aujourd'hui principal point noir du trafic routier sur le secteur, et dont le chantier devrait commencer en 2017 sous maîtrise d'ouvrage du Département de l'Essonne.

Les principaux thèmes discutés lors de la réunion publique du 19 septembre ont été :

1. La justification du projet au regard de l'augmentation des trafics attendus et le lien avec les autres infrastructures routières, en particulier le Christ de Saclay
2. L'efficacité des différents scénarios pour l'amélioration des circulations et l'impact sur la circulation locale, en particulier pour les habitants du quartier du Guichet
3. La réduction de la vitesse sur la section courante de la RN118
4. Les problèmes de réglage des feux tricolores récemment installés sur le plateau dans le cadre du prolongement du TCSP de l'Ecole polytechnique au Christ de Saclay
5. Les nuisances sonores générées par la RN118
6. L'opportunité de création d'une sortie de la RN118 au niveau du quartier du Guichet dans le sens Paris-Provence
7. L'emprise et les impacts fonciers et bâtis des différents scénarios
8. L'amélioration des circulations douces, en particulier la remise à niveau de la piste cyclable le long de la RN118
9. La gestion de l'eau liée au projet et en particulier l'étude de la reconnexion de la rigole de Corbeville.

Lors de la visite de site du 3 octobre, un arrêt spécifique a été effectué au niveau de l'impasse des mûriers à Orsay, pour échanger sur l'élargissement de la bretelle de sortie Sud de l'échangeur et son impact sur l'impasse. La problématique de l'absence de raccordement des habitations au réseau d'assainissement a été exposée, ainsi que le besoin d'une reconstitution de cette impasse et du maintien des accès véhicule aux différentes parcelles.

Les thèmes abordés lors de l'atelier cartes sur table sont similaires à ceux évoqués lors de la réunion publique.

Ainsi, les remarques et questions ont convergé vers :

Les impacts fonciers et bâtis potentiels des différents scénarios : les riverains et entreprises concernés souhaitent tous une limitation au maximum des impacts fonciers et bâtis du projet;

La gestion de l'eau au niveau de l'échangeur et la rigole de Corbeville : plusieurs associations demandent l'étude de la reconnexion de la rigole de Corbeville et d'être vigilant au dispositif d'assainissement retenu pour le nouvel échangeur ;

La rénovation de la piste cyclable existante le long de la RN118 et plus globalement que le réaménagement de l'échangeur permette la réalisation de continuités cyclables entre les quartiers et avec la vallée

Le traitement des carrefours par feux tricolores au lieu des ronds-points actuels, soulignant le risque de saturation ;

Le raccordement aux voiries locales au niveau du quartier de Moulon et l'allongement de la distance pour rejoindre le quartier du Guichet depuis la RN118 ;

L'opportunité de création d'une sortie supplémentaire depuis la RN118 dans le sens Paris-Provence au niveau du quartier du Guichet ;

L'opportunité d'une baisse de la limitation de vitesse à 90 voire 70 km/h sur la RN118 ;

Le morcellement des procédures réglementaires et de l'association du public entre les différents projets urbains et d'infrastructure : plusieurs contributions demandent que le futur dossier de DUP apporte une vision élargie du fonctionnement en termes de trafic et de l'insertion du projet ;

Le maintien et la mise à niveau de l'impasse des mûriers (assainissement, accès riverains,...)

7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation

L'EPA Paris-Saclay et les partenaires du projet ont pris acte des remarques et des questions exprimées par le public, centrés autour des thématiques suivantes : amélioration de la fluidité du trafic au niveau de la RN118 comme à l'échelle locale, minimisation de la consommation de foncier ; gestion de l'eau et reconnexion de la rigole de Corbeville ; continuité et sécurisation des liaisons douces. L'EPA Paris-Saclay a apporté au cours des réunions publiques des éléments de réponse qui seront approfondis dans le cadre des études préalables à l'élaboration du dossier de DUP. L'enquête publique, qui devrait se dérouler au deuxième semestre 2017, sera l'occasion de présenter à nouveau au public le projet et des propositions faisant écho à cette première étape de dialogue.

En particulier, il ressort des contributions reçues et des échanges lors de la réunion publique et de l'atelier « cartes sur table » que la minimisation de l'impact foncier et le maintien sur site, autant que possible, des riverains de l'impasse des mûriers et de la route de Versailles, ainsi que des entreprises PROTEC et SGS situés sur le rond-point de Corbeville est une priorité du projet. **C'est pourquoi l'EPA Paris-Saclay se propose de retenir le scénario n°5, qui minimise cet impact, et de l'approfondir dans les études à venir en vue de l'élaboration du dossier de déclaration d'utilité publique.**

Les sujets que l'EPA Paris-Saclay se propose d'approfondir dans les études ultérieures sont les suivants :

La limitation et la détermination précise des emprises foncière nécessaire au projet ;

La prise en compte de l'ensemble des continuités cyclables nécessaire au niveau de l'échangeur de Corbeville, en particulier le long de la RN118, de la route de Versailles et de la RD128 de part et d'autres du nouveau pont prévu. Il est proposé d'intégrer aux études la réalisation d'une circulation douce sur le nouveau pont routier qui sera construit et de reconstituer la piste cyclable le long de la RN118 impactée par les travaux ;

La reconnexion de la rigole de Corbeville fera l'objet d'une étude pour en déterminer les conditions de faisabilité ;

La reconstitution de l'impasse des mûriers sera étudiée afin de proposer un aménagement qui permette le maintien des accès riverains. Le raccordement au réseau d'assainissement sera aussi étudié ;

Un abaissement de la vitesse réglementaire à 90km/h sur la RN118 sur cette section pourra être pris en compte dans la suite des études en cas de consensus politique fort des différents partenaires du projet. Sur les routes départementales, la vitesse réglementaire proposée est de 50km/h pour tenir compte du caractère de future entrée de ville de l'échangeur.

Une étude acoustique sera réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et permettra de statuer sur l'évolution du bruit sur le secteur et les mesures compensatoires à apporter ;

D'autres propositions ont été émises par le public, mais ne peuvent être prises en compte par l'EPA Paris-Saclay dans la suite de ses études :

L'association ASEOR demande la création d'une bretelle de sortie dans le sens Paris-Provence au niveau de l'échangeur du Guichet (n°10). Après concertation avec les services de la DIRIF, propriétaire et gestionnaire de la RN118, cette sortie a déjà fait l'objet d'études techniques de leur part qui ont conduit à l'abandon du projet, car les impacts fonciers pour réaliser un aménagement aux normes de sécurité actuels seraient trop importants.

4. DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'EPA PARIS-SACLAY

Délibération n°2017- 45

Echangeur de Corbeville : Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme d'Orsay et de Saclay

Conseil d'administration du 4 juillet 2017

Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
Vu le décret n°2010-911 du 3 août 2010 relatif à l'Etablissement public d'Aménagement de Paris-Saclay modifié,
Vu la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,
Vu le décret n° 2015-1927 du 31 décembre 2015 relatif à l'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay,
Vu la décision d'opportunité du 01 mars 2016 du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer approuvant le principe du réaménagement de l'échangeur de Corbeville et autorisant l'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay (EPA Paris-Saclay) à poursuivre les études.
Vu le contrat de Développement Territorial (CDT) « Paris Saclay Territoire Sud » en date du 5 juillet 2016.

Sur le rapport de Philippe Van de Maele, directeur général de l'EPA Paris-Saclay

Après en avoir délibéré,

Le Conseil d'administration donne pouvoir au Directeur général de l'EPA Paris Saclay pour finaliser, en lien avec les collectivités locales le projet et effectuer l'ensemble des démarches nécessaires à la mise en œuvre de cette procédure de Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme d'Orsay et Saclay, et notamment à solliciter le Préfet de l'Essonne en vue de l'ouverture de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique mais aussi d'une ou de plusieurs enquêtes parcellaires.



Valérie Pécresse
Présidente du Conseil d'administration

5. AVIS DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES



PRÉFET DE L'ESSONNE



DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

SERVICE TERRITOIRES ET PROSPECTIVE
BUREAU PLANIFICATION TERRITORIALE NORD

Affaire suivie par : Céline PLAT
Tél : 01.60.76.32.13
Mél : celine.plat@essonne.gouv.fr
MAARCH : 2018/A/144

Évry, le - 6 JUN 2018

Le directeur départemental des territoires

à

Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de
Palaiseau
Avenue du Général de Gaulle
91 125 PALAISEAU

Objet : Avis sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) pour le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville et mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Par courrier du 20 avril 2018, vous sollicitez mon avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique avec mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saclay et d'Orsay nécessaire à la réalisation du projet de réaménagement de l'échangeur n°9 de Corbeville sur la RN118.

Le projet, porté par l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay pour le compte de la Direction des Routes d'Île-de-France, en charge de la RN118 et du Conseil Départemental de l'Essonne en charge des RD128 et 446 consiste en la reconfiguration de l'échangeur existant avec une modification des bretelles d'accès depuis la RN118. Ce projet prévoit notamment la création de carrefours à feux en remplacement des deux rond-points existants de part et d'autre de la RN118 avec la mise en place d'un nouveau passage supérieur au niveau de l'échangeur.

Le dossier transmis appelle les remarques suivantes :

L'intérêt général du projet se justifie par le fait de permettre de fluidifier à long terme le trafic de la RN118 et des RD128 et 446 concernées par les aménagements de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Moulon en cours de réalisation et par la future ZAC de Corbeville dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay. Il permettra également d'assurer une liaison plus sécuritaire entre la vallée et le plateau.

Le dossier de DUP comprend la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) d'Orsay et de Saclay. Les modifications apportées concernent principalement le règlement écrit des PLU afin de permettre les travaux liés au projet (affouillements et exhaussements de sol). Seul le zonage du PLU d'Orsay est modifié pour supprimer la trame « Espaces Boisés Classés » sur les secteurs impactés par la modification des bretelles d'accès. Ces espaces ne sont pas identifiés en termes de préservation dans la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF). Ils sont par contre identifiés au titre du SDRIF en espace vert foncé (espaces boisés et espaces naturels). Néanmoins, les travaux liés aux infrastructures routières étant autorisés dans ces espaces, le PLU mis en compatibilité d'Orsay reste compatible avec le SDRIF.

En complément, ce dossier de DUP étant lié à deux ZAC intégrées à l'OIN Paris-Saclay, il aurait mérité de justifier et de contextualiser davantage l'échangeur projeté au regard de l'aménagement futur des deux secteurs du Moulon et de Corbeville.

De plus, le dossier présente un projet de pistes cyclables (sur les cartes des aménagements routiers prévus). Une première partie de ces pistes est située en partie en zone boisée et est incluse dans le périmètre de la DUP sur le secteur « Échangeur » au niveau de la commune d'Orsay. En revanche, une seconde partie est identifiée sur des terres agricoles entre la sortie « Christ de Saclay » et « Échangeur » sur la commune de Saclay et apparaît en dehors du périmètre de DUP. Cette représentation graphique interroge quant à la faisabilité future de ces pistes d'autant que les dossiers de DUP et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne les mentionnent pas expressément.

Les services de la direction départementale des territoires restent à votre disposition pour tout complément.

La directrice départementale adjointe
des territoires

Anna-Sophie LECLERE

6. MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

Echangeur de Corbeville et franchissement RN118

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique



Michel DESVIGNES Paysage

TRACTEBEL
ENGIE

setec

Mémoire complémentaire en réponse à l'avis de la Direction
Départementale des Territoires

SOMMAIRE

Preamble.....	3
1. Reponses apportees aux demandes de précisions de la Direction Departementale des Territoires.....	3
1.1 Précision relative à l'intégration de l'échangeur dans le contexte du Plateau de Saclay.....	3
1.2 Précision relative à la piste cyclable longeant la RN118.....	3

PREAMBULE

Le projet du réaménagement de l'échangeur de Corbeville est porté par l'Etablissement Public d'Aménagement du Plateau de Saclay (EPA Paris-Saclay) et accompagne l'évolution du territoire initiée dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National du plateau de Saclay et du contrat de développement territorial (CDT) Paris – Saclay.

Une procédure de déclaration d'utilité publique a été lancée afin d'assurer la maîtrise foncière complète pour la réalisation de ce projet. Dans ce cadre, l'EPA Paris-Saclay a réalisé une étude d'impact du projet, jointe au dossier de Déclaration d'Utilité Publique. Après saisine officielle de l'EPA Paris-Saclay, la Préfecture de l'Essonne a saisi pour avis la Direction Départementale des Territoires le 20 avril.

Le présent mémoire en réponse apporte des réponses aux demandes de précisions émises par la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne.

1. REPONSES APORTEES AUX DEMANDES DE PRECISIONS DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES

1.1 PRECISION RELATIVE A L'INTEGRATION DE L'ECHANGEUR DANS LE CONTEXTE DU PLATEAU DE SACLAY

Observation (p.10) : *Ce dossier de DUP étant lié à deux ZAC intégrées à l'OIN Paris-Saclay, il aurait mérité de justifier et de contextualiser davantage l'échangeur projeté au regard de l'aménagement futur des deux secteurs du Moulon et de Corbeville*

Les ZAC de l'OIN Paris-Saclay, en particulier celle du Moulon et celle en projet de Corbeville, sont des éléments primordiaux car déclencheurs du réaménagement de l'échangeur de Corbeville. Le contexte de développement territorial et les caractéristiques des opérations en matière de programmation (p19 de la pièce A, p10 et p55 à 62 de la pièce C) sont les principaux points mis en avant pour justifier de la nécessité d'aménager l'échangeur qui connaît déjà actuellement des difficultés significatives aux heures de pointe. Le planning de développement des deux quartiers impose ainsi une adaptation de l'infrastructure à l'horizon 2022 pour la desserte de grands projets sur le quartier du Moulon, comme l'école Normale Supérieure Paris-Saclay ou le pôle Biologie-Pharmacie-Chimie de l'université Paris-Saclay. Quant au développement de Corbeville, l'arrivée sur la ZAC de l'hôpital Nord-Essonne et par la suite du programme de développement immobilier de la ZAC contribuent à ce besoin pour des horizons plus lointains.

Le projet d'échangeur est intégré aux études urbaines et s'impose ainsi comme un projet à concilier avec le développement des quartiers, en particulier celui du Moulon. L'extrait du plan-guide de la ZAC du Moulon ci-dessous montre cette intégration :

Du fait du développement en parallèle de l'échangeur et des projets urbains, celui-ci sera conçu et développé dans ses prochaines étapes en étroite collaboration avec les concepteurs des quartiers.

1.2 PRECISION RELATIVE A LA PISTE CYCLABLE LONGEANT LA RN118

Observation (p.11) : *De plus, le dossier présente un projet de pistes cyclables (sur les cartes de aménagements routiers prévus). Une première partie de ces pistes est située en partie en zone boisée et est incluse dans le périmètre de la DUP sur le secteur « Echangeur » au niveau de la commune d'Orsay. En revanche, une seconde partie est identifiée sur des terres agricoles entre la sortie « Christ de Saclay » et « Echangeur » sur la commune de Saclay et apparaît en-dehors de ce périmètre de DUP.*

Cette représentation graphique interroge quant à la faisabilité future de ces pistes d'autant que les dossiers de DUP et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne les mentionnent pas expressément.

La piste cyclable entre les échangeurs du Christ de Saclay et celui de Corbeville le long de la RN118 dans le sens Paris > A10 est déjà existante et gérée par la DiRIF. Celle-ci fait donc déjà partie des itinéraires cyclables et est régulièrement empruntée pour rejoindre le Plateau depuis Saclay. A ce titre, elle ne fait pas partie du projet de l'échangeur comme une nouvelle infrastructure.

La représentation graphique est cependant trompeuse. La bande DUP du projet s'arrête à cet endroit à la limite de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière et inclut la piste cyclable actuelle. Pour plus de clarté, le trait la représentant a été décalé, mais la piste cyclable fait bien partie du périmètre DUP.

7. AVIS DE LA DIRECTION DES ROUTES D'ILE-DE-FRANCE

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction régionale et interdépartementale,
de l'équipement et de l'aménagement Île-de-France

Direction des routes Île-de-France

Service de l'exploitation et de l'entretien du réseau
Arrondissement de gestion et d'exploitation de la route Sud

Affaire suivie par : Philippe Poirier
philippe.poirier@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 46 76 88 01

Objet : RN118 – Réaménagement de l'échangeur de Corbeville
Dossier des études préalables

Vous avez transmis le 13 avril 2018 à la direction de routes Île-de-France, le dossier des études préalables à la déclaration d'utilité publique concernant le réaménagement de l'échangeur n°9 dit « de Corbeville » situé sur la RN118.

Ce projet de refonte complète de l'échangeur, qui s'articule avec les opérations afférentes à la modification des échangeurs du Ring des Ulis et de l'échangeur du Christ de Saclay, s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du plateau de Saclay appelé à un développement urbain important qui s'accompagne de plusieurs projets de transport en commun.

L'opération de réaménagement de l'échangeur de Corbeville a fait l'objet d'une décision ministérielle favorable d'opportunité le 1^{er} mars 2016 sous réserve cependant de prendre en compte un ensemble de recommandations.

En particulier, il est précisé que « les procédures à venir... comprendront obligatoirement la présentation pour validation d'un dossier d'étude préalable sur la base de la variante finalement retenue pour l'EPAPS entre les deux options MU2 et NM2. ».

De plus, il est demandé que les dossiers d'étude préalable et de projet fassent l'objet, préalablement à leur approbation, d'un avis de la mission d'appui territorialement compétente de la direction des infrastructures de transport (DIT) du ministère.
Ces dispositions sont reprises dans le projet de convention de transfert de maîtrise d'ouvrage en attente de retour de votre part.

Je constate aujourd'hui que la démarche devant aboutir à la DUP sur la base du dossier des études préalables présenté, est déjà lancée sur une autre variante que celle approuvée par décision ministérielle du 1^{er} mars 2016, sans que les caractéristiques du projet qui fera l'objet de la DUP n'aient été validées par les services de l'État comme indiqué dans la décision d'opportunité ministérielle.

Créteil, le 26 juin 2018

Le directeur des routes Île-de-France

à

Monsieur le directeur général
de l'EPA Paris-Saclay

En effet, l'instruction en cours dans mes services du dossier des études préalables, a d'ores et déjà mis en évidence que les caractéristiques du projet diffèrent des variantes présentées au stade de l'opportunité.

Je note par ailleurs que le projet se base sur une hypothèse, non validée, d'abaissement de 110 km/h à 90 km/h de la vitesse maximale autorisée sur la RN118. Le dossier indique d'ailleurs que la DiRIF serait d'accord sur ce principe, ce qui ne reflète pas la réalité des échanges qui ont eu lieu entre nos services.

Ainsi, au-delà des échanges réguliers avec mes services ainsi qu'avec l'ingénieur général routes (IGR) de la DIT qui ont eu lieu lors de vos études, il reste indispensable d'instruire officiellement cette nouvelle variante proposée au stade des études préalables.

Pour toutes ces raisons, j'attire votre attention sur la nécessité d'attendre la fin de l'instruction du dossier des études préalables qui permettra ensuite de solliciter une décision ministérielle sur cette nouvelle variante, avant de mener plus avant la démarche DUP. En effet, la variante présentée est une configuration nouvelle impliquant de surcroît un abaissement de la vitesse maximale autorisée sur la RN118 et il n'est pas exclu que les conclusions de l'instruction obligent à y apporter des modifications substantielles, voire à revenir à une variante initialement validée.

L'arrondissement de gestion et d'exploitation de la route (AGER) Sud de la DiRIF reste l'interlocuteur privilégié de vos services pour la poursuite de votre projet et l'aboutissement de ces aménagements.

Restant moi-même à votre disposition.

**Le directeur régional et interdépartemental adjoint,
directeur des routes Île de France**



Alain MONTEIL

8. MEMOIRE EN REponse A L'AVIS DE LA DIRECTION DES ROUTES D'ILE-DE-FRANCE

Echangeur de Corbeville et franchissement RN118
Etudes EPDUP



Michel DESVIGNES Paysage

Note complémentaire – Présentation évolution du projet
opportunité / EPDUP

34891	---	---	ETP	EPDUP	GEN	-----	NOTE-	---	A00
affaire	ident. gen.	ident. part.	niveau	Type dossier	domaine	ouvrage	nature	libre	indice

SOMMAIRE

- 1. PREAMBULE 3
- 2. EVOLUTION DU PROJET DEPUIS LES ETUDES D'OPPORTUNITE 4
 - 2.1 Prise en compte des remarques de la DIRIF et de l'IGR 4
 - 2.2 Modification de la configuration côté Nord de l'échangeur 5
 - 2.3 Reconnexion de la route de Versailles 5
 - 2.4 Modification du référentiel de vitesse sur la RN118 6
 - 2.5 Conservation des stations-service 6
 - 2.6 Récapitulatif 8
- 3. Annexe 1 – Impact de la modification sur la RN118 11
- 4. Annexe 2 - Analyse impacts projet avec modification de la vitesse de référence 12
- 5. Annexe 3 – Vue en plan de la variante NM2 13

1. PREAMBULE

La présente note vient présenter les évolutions portées au projet de l'échangeur de Corbeville entre les dossiers d'opportunité de 2016 et les études préliminaires à la DUP de 2018.

Ces évolutions, détaillées plus loin dans le document, avaient pour objet principal de réduire l'impact du réaménagement de l'échangeur, que ce soit au niveau environnemental, foncier ou financier ainsi que sur les infrastructures existantes du réseau routier national.

2. EVOLUTION DU PROJET DEPUIS LES ETUDES D'OPPORTUNITE

Les projets proposés en études d'opportunités étaient les suivants :

- Variante NM2 dite « en losange » n'impliquant pas la mutualisation de l'ouvrage du TCSP dans l'échangeur,
- Variante MU2 impliquant cette mutualisation.

Du fait des coûts et des décalages de plannings des autres projets, la variante MU2 a été rejetée.

La variante développée dans les études préalables est issue de la variante NM2. Les vues en plan de la variante NM2 sont présentées en Annexe 3.

Cette variante a fait l'objet d'optimisations depuis l'étude d'opportunité et dont les majeures sont rappelées ci-dessous :

1. Prise en compte des remarques de la DIRIF et de l'IGR suite à l'instruction du dossier d'opportunité,
2. Modification du tracé côté nord de l'échangeur permettant de conserver les entreprises SGS et PROTEC présentes au nord de l'échangeur et désireuses de conserver leurs sites sur le plateau de Saclay,
3. Précisions sur la reconnexion de la route de Versailles,
4. Modification du référentiel de vitesse sur la RN118 en particulier dans le sens Province > Paris,
5. Conservation des stations-service sur la RN118 dans les deux sens de circulation.

Ces différents points sont détaillés dans les paragraphes suivants.

2.1 PRISE EN COMPTE DES REMARQUES DE LA DIRIF ET DE L'IGR

La DGITM a fourni un avis sur le dossier d'opportunité le 01 mars 2016. L'avis de l'IGR en date du 27 janvier 2016 est joint à ce courrier.

Les principales remarques prises en compte et amenant une modification significative du projet sont les suivantes :

- Limitation des bretelles d'entrée sur la RN118 à une voie,
- Utilisation du guide VSA 90-110 uniquement (pas de référence à l'ICTAVRU)

Les impacts sur les caractéristiques géométriques des bretelles de sortie et d'entrée (longueur des biseaux de sortie, de création de voie, des voies d'insertion, etc.) étaient donc les suivants :

- Prise en compte de l'optimisation n°1 du point 4.5.1 de la note de commentaires et suppression de la voie d'entrecroisement pour la sortie depuis A10 avec l'échangeur du Guichet,
- Limitation des bretelles d'entrée sur la RN118 à une voie,
- Réduction de la longueur d'entrecroisement pour la bretelle de sortie depuis Paris, avec mise en place d'une ligne continue en début d'entrecroisement conformément au point 4.5.3.

2.2 MODIFICATION DE LA CONFIGURATION COTE NORD DE L'ECHANGEUR

L'impact foncier et environnemental de la variante NM2 représente le principal écueil de l'option, soulevé lors des réunions avec les collectivités locales. Une autre solution technique a été mise en place dès le début de la phase EPDUP pour éviter la démolition des bâtis sensibles côté Corbeville (entreprises SGS et PROTEC).

Une sortie en boucle côté Nord a été étudiée, avec une démolition nécessaire de l'ouvrage actuel. Ainsi, les entreprises sont conservées sur leurs emprises actuelles sans modifier l'impact sur le RRN.

Dans un souci de processus itératif de concertation avec les services de l'Etat et afin d'avancer sur cette optimisation, une réunion a alors été organisée avec l'IGR puis la DIRIF pour présenter les évolutions du projet, notamment la conception en boucle.

La solution des études préalables a été développée avec la sortie en boucle suite à l'avis de l'IGR. A noter qu'au niveau du tracé, la partie Sud de l'échangeur n'a pas été modifiée au niveau de la conception.

Seuls les carrefours ont été redimensionnés conformément aux mises à jour d'étude trafic.

La vitesse de référence a été prise à 90 km/h pour anticiper les diminutions de vitesse envisagés par la DIRIF sur de nombreuses voiries structurantes d'Ile de France, dont la RN118 fait partie.

2.3 RECONNEXION DE LA ROUTE DE VERSAILLES

La reconnexion de la route de Versailles n'était pas développée dans le dossier d'opportunité dans l'attente de la trame viaire du quartier Est du Moulon. Après définition de l'ilotage de ce quartier, la reconnexion a pu être établie géométriquement en accord avec le tracé de viaduc de la ligne 18.

2.4 MODIFICATION DU REFERENTIEL DE VITESSE SUR LA RN118

La modification du référentiel de vitesse sur la RN118 provient de contraintes géométriques pour la mise en conformité de la fin de VSVL et d'échanges croisés avec la DIRIF et les collectivités.

L'annexe 1 explique plus précisément la dérogation au niveau de la fin de la VSVL.

Un retour à une vitesse de conception à 110 km/h implique les modifications suivantes des études :

1. Décalage du biseau de la bretelle de sortie dans le sens Province>Paris de 103 mètres. Cette configuration implique un impact sur les bassins de récupération des eaux pluviales de la DIRIF.
2. Reprise de la fin de la Voie Spéciale Véhicules Lents avec le VSA110. Cette reprise implique la concomitance géométrique de la fin de VSVL et du début de l'entrecroisement entre la bretelle d'entrée sur la RN118 et la bretelle vers la station Shell.

Des discussions avaient eu lieu avec l'IGR sur cette zone et une dérogation a priori acceptable avait été demandée sur la conception pour limiter cette concomitance et privilégier la sécurité des usagers de la RN118. Cette dérogation était basée sur une conception à 90 km/h et n'est plus applicable dans le cas d'un maintien de la vitesse à 110 km/h.

Ces modifications nécessitent une mise à disposition foncière supplémentaire du côté des bassins, ce qui serait la seule modification de la bande DUP présentée dans le dossier actuel.

Un schéma des impacts est joint à la note pour illustration.

Les échanges avec les services de la DIRIF, peut-être mal interprétés, nous ont poussé à considérer que la limitation à 90 km/h dans le sens Paris>Province serait unifiée sur l'ensemble du secteur, conformément à la demande locale et à un schéma d'uniformisation des vitesses mis en place par la DIRIF.

La vitesse de conception a donc été prise à 90 km/h sur l'ensemble du tracé.

2.5 CONSERVATION DES STATIONS-SERVICE

Les deux stations-service étaient considérées comme supprimées dans les études d'opportunité.

La condamnation de la station Total dans le sens Paris > Province n'est pas une conséquence du projet d'échangeur mais du tracé de la ligne 18 qui ne permet pas son

maintien. La station Shell dans le sens Province > Paris était également condamnée du fait de l'absence de son binôme dans le sens opposé.

Pour ce faire, les baux ou AOT des stations devaient ne pas être renouvelés.

L'information selon laquelle les deux stations-service étaient installées sur des terrains appartenant à des propriétaires privés (Shell et Total en l'occurrence) est parvenue après la phase d'opportunité et lors des études préalables.

Il a donc été pris en compte le maintien de la station Shell dans les EPDUP, station sur laquelle le tracé de la L18 n'a pas d'impact.

Le projet a donc été adapté pour permettre la conservation de l'accès à la station-service dans le sens Province > Paris. La solution consiste donc à réaliser un entrecroisement entre l'échangeur de Corbeville et la bretelle de sortie vers la station.

Concernant la station Total, l'entreprise a émis le souhait auprès de la SGP et de l'EPA de rester sur son emprise actuelle avec un réaménagement complet du relais actuel. Conformément aux demandes de la DIRIF, Total déposera un dossier d'opportunité pour son projet. Les plans et textes des études préalables parlent donc d'études en cours et préfigurent une condamnation de la station dans l'attente de nouvelles informations.

2.6 RECAPITULATIF

Le tableau suivant liste les principales modifications entre le projet NM2 présenté en étude d'opportunité et le projet étudié en EPDUP.

	Etudes d'opportunité - NM2	EPDUP
Géométrie		
Vitesse de conception de la RN118	V = 110 km/h	V = 90 km/h
Bretelles d'entrée	2 voies	1 voie
Bretelles de sortie	1 voie	
Demi-échangeur Nord	En losange	Sortie en boucle
Demi-échangeur Sud	En losange	
Ouvrage de franchissement	Doublement et conservation de l'ouvrage existant	Construction d'un nouvel ouvrage à 2x2 voies Démolition de l'ouvrage existant
Station-Service	Hypothèse de démolition des deux stations-service	Conservation de la station-service dans le sens A10->Paris Hypothèse de démolition de la station-service dans le sens Paris->A10, les études étant en cours au moment de la rédaction de l'EPDUP

Conception des bretelles		
Bretelle de sortie depuis A10	Entrecroisement avec la bretelle d'entrée de l'échangeur du guichet Sortie à 2 voies	Pas d'entrecroisement, Sortie en affectation de voie Sortie à 1 voie depuis la RN118, puis élargissement à 2 voies après franchissement de l'ouvrage existant du TCSP
Bretelle d'entrée vers Paris	Entrée à 2 voies Entrecroisement à une voie avec l'échangeur du Christ de Saclay	Entrée à 1 voie Entrecroisement avec la voie de sortie vers la station-service. Dérogation sur la longueur de l'entrecroisement Dérogation sur l'interface avec la fin du biseau de la VSVL.
Bretelle de sortie depuis Paris	Entrecroisement avec l'échangeur du Christ de Saclay Sortie à deux voies	Entrecroisement avec l'échangeur du Christ de Saclay Sortie à deux voies
Bretelle d'entrée vers A10	Entrecroisement avec l'échangeur du Christ	Entrecroisement avec la station-service

Autres Impacts		
Foncier	Expropriation de deux entreprises	Conservation des entreprises
Environnement	Défrichement de plusieurs hectares au nord Impact sur plusieurs espèces protégées Impact ZPNAF	Défrichement le long de la RN118 seulement Impact sur une 1 espèce protégée Aucun impact ZPNAF
Assainissement	Solutions d'assainissement identiques	
Financier	Solutions à 60 M€ au minimum	Solution à 40 M€ environ

Les caractéristiques de l'ensemble des bretelles de l'échangeur ont évolué en prenant en compte la vitesse de conception de 90 km/h sur la RN118, l'application du guide VSA 90/110, la prise en compte des remarques de l'IGR.

3. ANNEXE 1 – IMPACT DE LA MODIFICATION SUR LA RN118

Le schéma de l'annexe 2 présente les modifications suivantes :

- Bretelle de sortie depuis Paris

Entrecroisement réalisable avec les distances disponibles.

- Bretelle d'entrée vers A10

Configuration identique (la configuration ne dépend pas de la vitesse de référence de la RN118).

- Bretelle de sortie depuis A10

Allongement de la bretelle de 103m, ce qui est réalisable a priori, mais cela a pour conséquence un impact plus important sur le bassin existant de la DIRIF, avec notamment le mur de soutènement prévu à prolonger.

- Bretelle d'entrée vers Paris

La zone présente une conception dérogatoire en EPDUP pour permettre la conservation de la station-service. Ces dérogations semblent être acceptables au regard de la réglementation et des échanges réalisés avec l'IGR.

La nouvelle configuration avec augmentation de la vitesse à 110 km/h ne semble pas acceptable.

En effet, à l'EPDUP une dérogation porte sur l'interdistance entre la fin du rabattement de la VSVL et le point à E1.00. Conformément au VSA, il faut respecter la distance d'arrêt $Da = 130$ m à 90 km/h ($Da = 195$ m à 110 km/h), entre la fin du rabattement VSVL et le point E1.00. La dérogation EPDUP porte sur cette distance qui est de 30m environ (au lieu de 130 m).

Après échange téléphonique avec l'IGR en 2016, cette dérogation semble acceptable. La configuration dérogatoire minimale pouvant être acceptée étant donné que le point à 1.5m du biseau correspond au point E1.00 (« configuration vraiment exceptionnelle »).

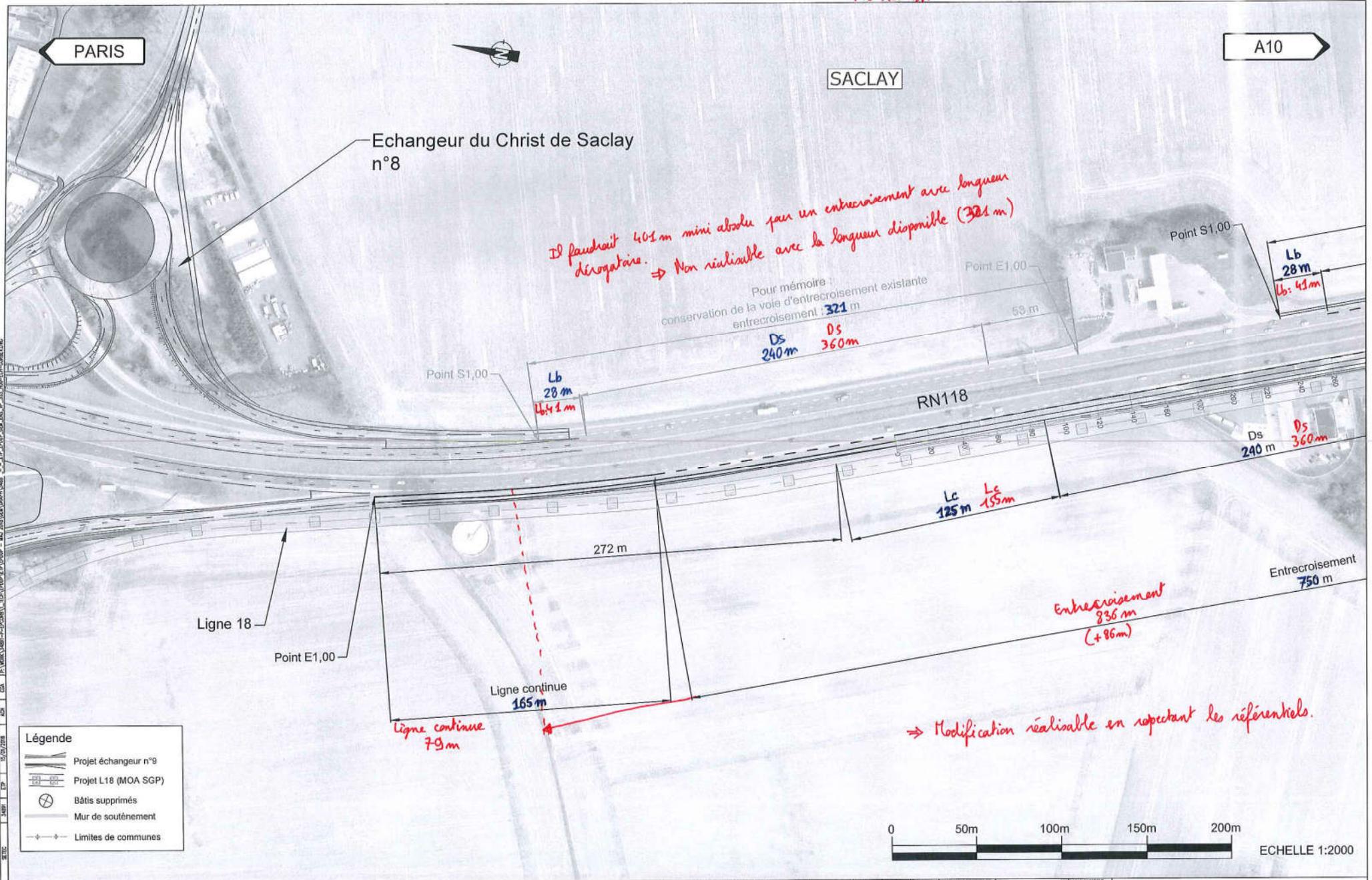
Avec une vitesse de référence de 110 km/h sur la RN118, le point E1.00m se situerait en amont de la fin du biseau de la VSVL. Cette configuration dérogatoire ne semble pas satisfaisante car non sécuritaire vis-à-vis des flux des véhicules PL et VL voulant emprunter la voie d'entrecroisement qui présente elle-même une longueur dérogatoire (*longueur très faible*).

Pour mémoire, la longueur d'entrecroisement était également dérogatoire à l'EPDUP et justifiée par une configuration exceptionnelle présentée dans le VRU A.

Pour conclure, la mise en place d'une vitesse de référence à 110 km/h est réalisable sur les bretelles de sortie et sur la bretelle d'entrée vers A10, mais a un impact fort sur la bretelle d'entrée vers Paris (forte interface avec la fin de la VSVL).

4. ANNEXE 2 - ANALYSE IMPACTS PROJET AVEC MODIFICATION DE LA VITESSE DE REFERENCE

90 km/h
110 km/h



- Légende**
- Projet échangeur n°9
 - Projet L18 (MOA SGP)
 - Bâties supprimées
 - Mur de soutènement
 - Limites de communes

Indice	Date	Modification	Elabli	Vérifié	Validé
4491	---	---	ETP	EPDUP	CEM
4492	---	---	ENS	VP	303
4493	---	---	H00	---	---

PARIS - SACLAY
ECHANGEUR DE CORBEVILLE
Vue en plan géométrique

Échelle: 1/2000

Folio : 1/4

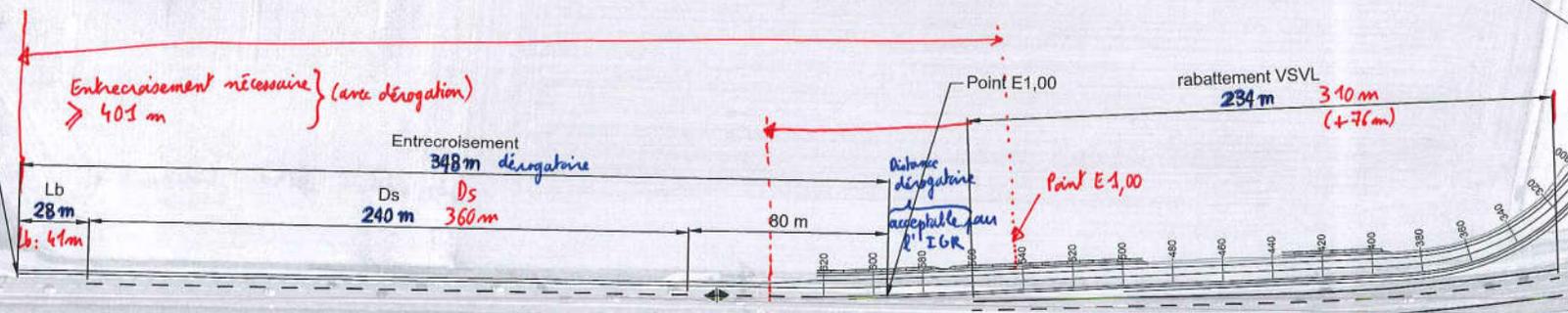
90 km/h
110 km/h

PARIS

SACLAY

A10

Interface fin VSVL // Début entrecroisement (dérogatoire)
Distance da non respectée
Mais surtout: fin VSVL APRES début entrecroisement
↳ Non acceptable selon l'IGR a priori



Ds 240m
Ds 360m

Biseau 130m

Ds 120m
Ds 150m

Lb 28m
Lb: 41m

RN118

Lm 173m

Bretelle 1

Entrecroisement 750m

Entrecroisement 836m

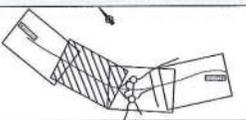
Ligne 18

- Légende**
- Projet échangeur n°9
 - Projet L18 (MOA SGP)
 - Bâtis supprimés
 - Mur de soutènement
 - Limites de communes



ECHELLE 1:2000

GIF-SUR-YVETTE

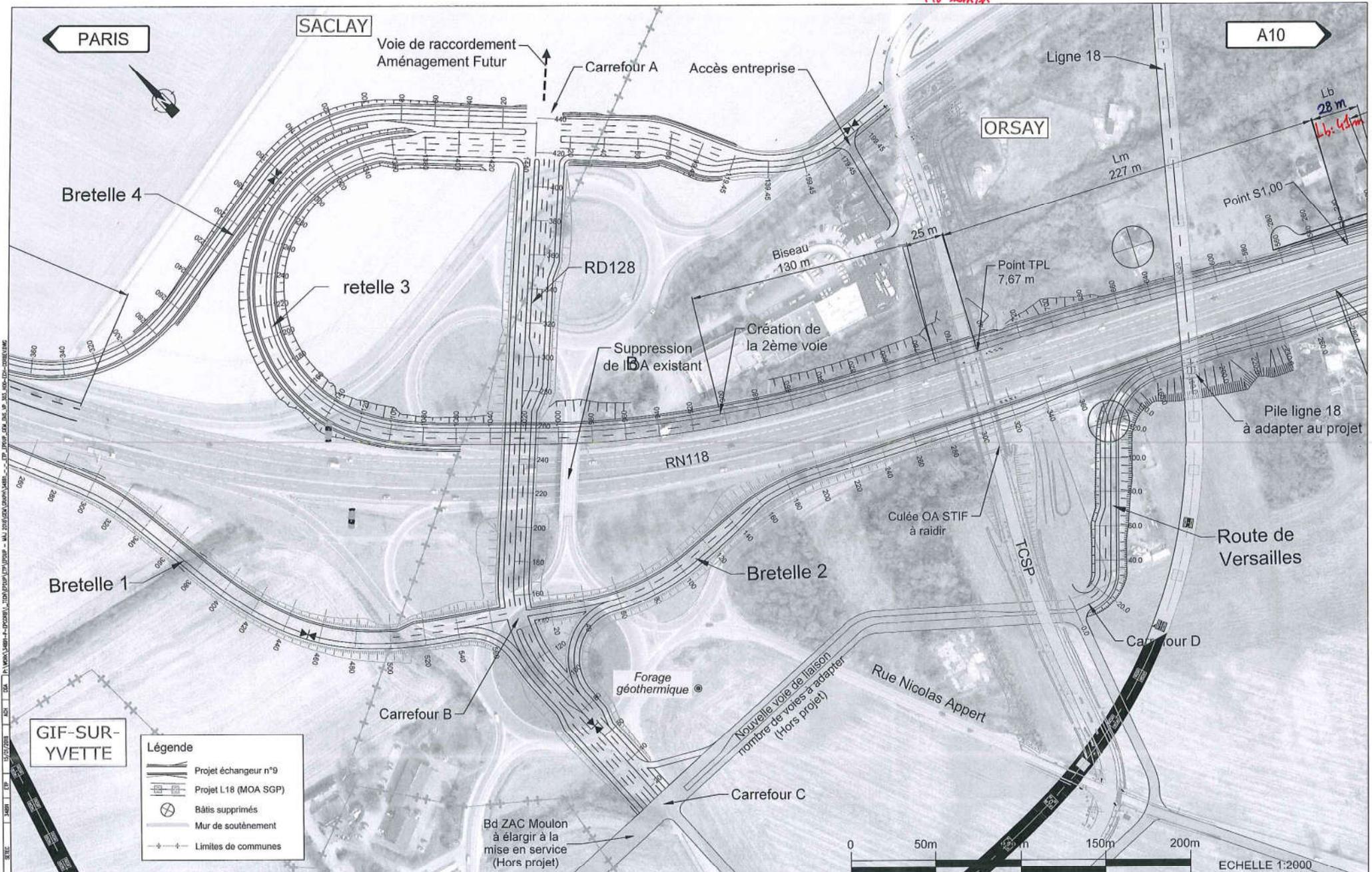


Index	Date	Modification	Établi	Vérifié	Validé
H00	15/01/2018	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL
G00	28/04/2017	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL
F00	14/02/2017	Mod. des bretelles 1 et 4 - ajout imp Mânières	CGA	ACH	AGL
E00	10/01/2017	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL

Matériau	Échelle	État
ETP	EPDUP	GEM
ENS	VP	303
H00		

PARIS - SAACLAY
ECHANGEUR DE CORBEVILLE
Vue en plan géométrie

90 km/h
110 km/h



Légende

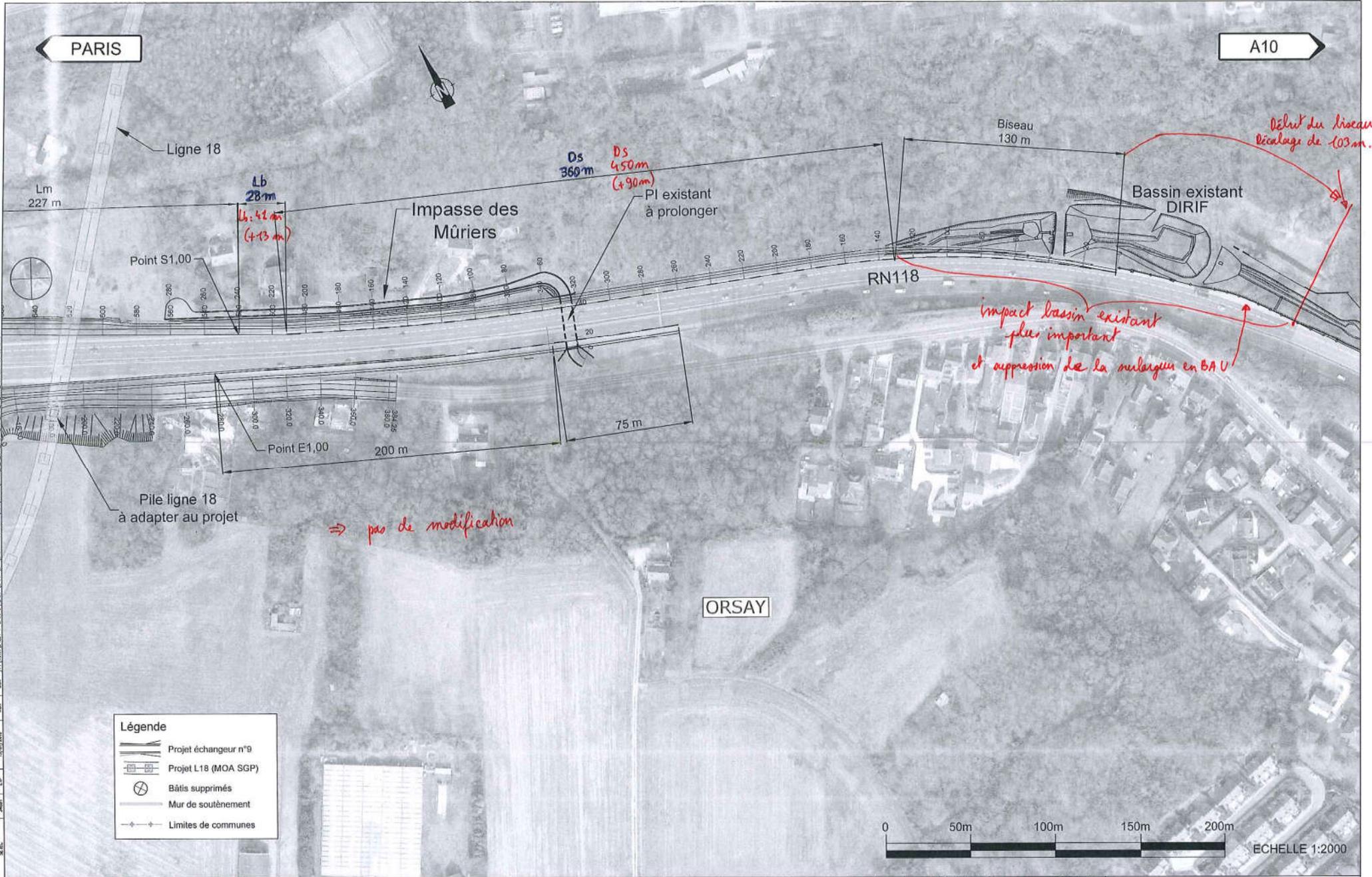
- Projet échangeur n°9
- Projet L18 (MOA SGP)
- Bâts supprimés
- Mur de soutènement
- Limites de communes

Index	Date	Modification	Elab	Verif	Valide
H00	15/01/2018	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL
G00	28/04/2017	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL
F00	14/02/2017	Mod. des bretelles 1 et 4 - ajout imp Mories	CGA	ACH	AGL
E00	10/01/2017	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL

Index	Date	Modification	Elab	Verif	Valide
24891		ETP	EPDUP	GEM	ENS
				VP	303
				HDD	

PARIS - SACLAY
ECHANGEUR DE CORBEVILLE
Vue en plan géométrie

90 km/LH
110 km/LB



- Légende**
- Projet échangeur n°9
 - Projet L18 (MOA SGP)
 - Bâts supprimés
 - Mur de soutènement
 - Limites de communes



Index	Date	Modification	Etabli	Vérifié	Validé
H00	15/01/2016	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL
O00	28/04/2017	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL
P00	14/02/2017	Mod. des biseaux 1 et 4 - ajout Imp Mûriers	CGA	ACH	AGL
E00	10/01/2017	Mise à jour dossier EP-DUP	CGA	ACH	AGL

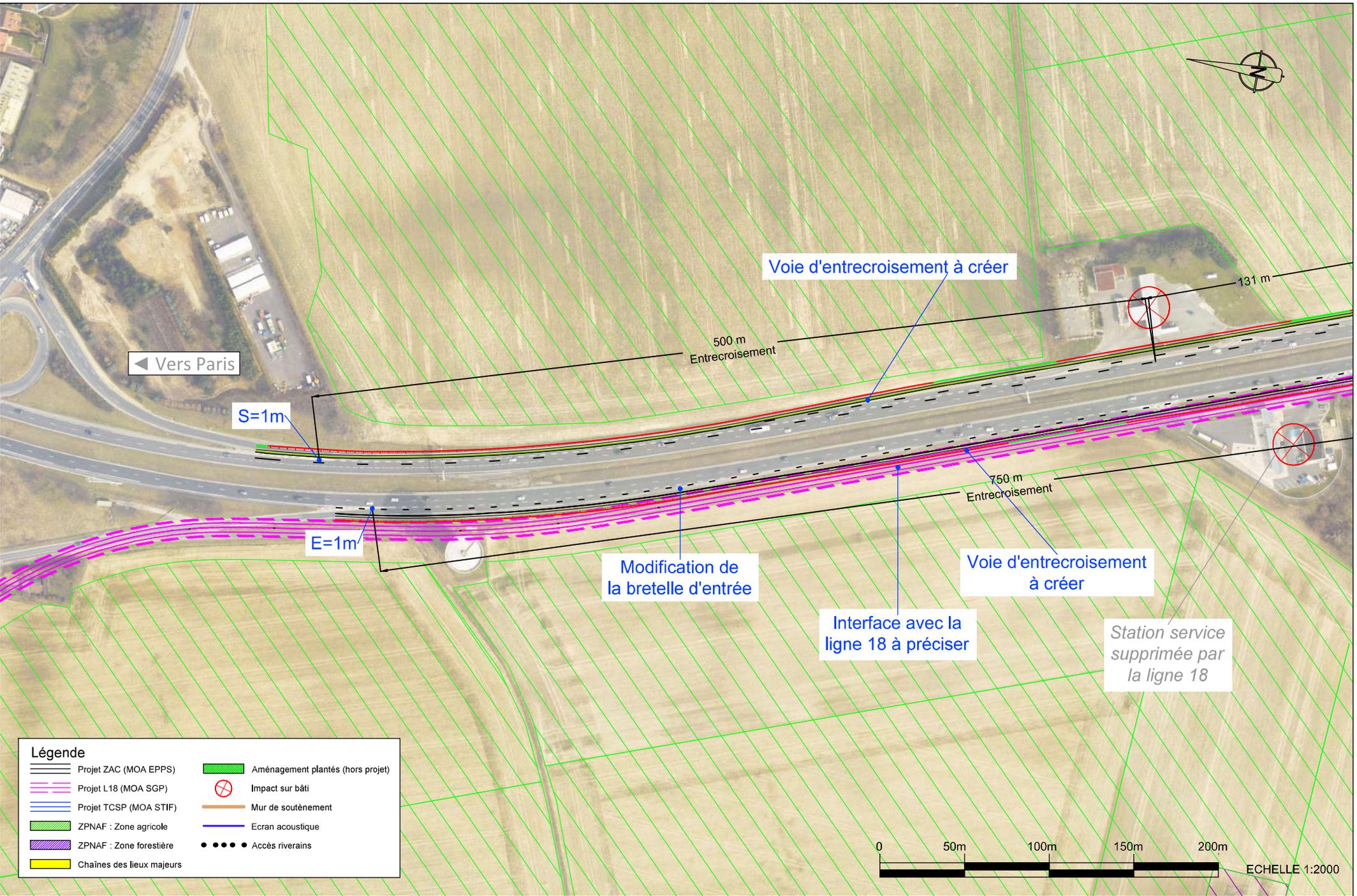
34991	ETP	EPDUP	GEM	ENS	VP	303	H00	Echelle: 1/2000
-------	-----	-------	-----	-----	----	-----	-----	-----------------

PARIS - SACLAY
ECHANGEUR DE CORBEVILLE
Vue en plan géométrique

Folio : 4/4

5. ANNEXE 3 – VUE EN PLAN DE LA VARIANTE NM2

SLETC P-PC0088 *** 11/12/2014 12:42:26 Mo Cre P:\Work\34891-P-PC0088\1-TECH\Etude-Fasa\GRAPH\34891_1vs_son_job_Scenarfo_NM2_800.dwg



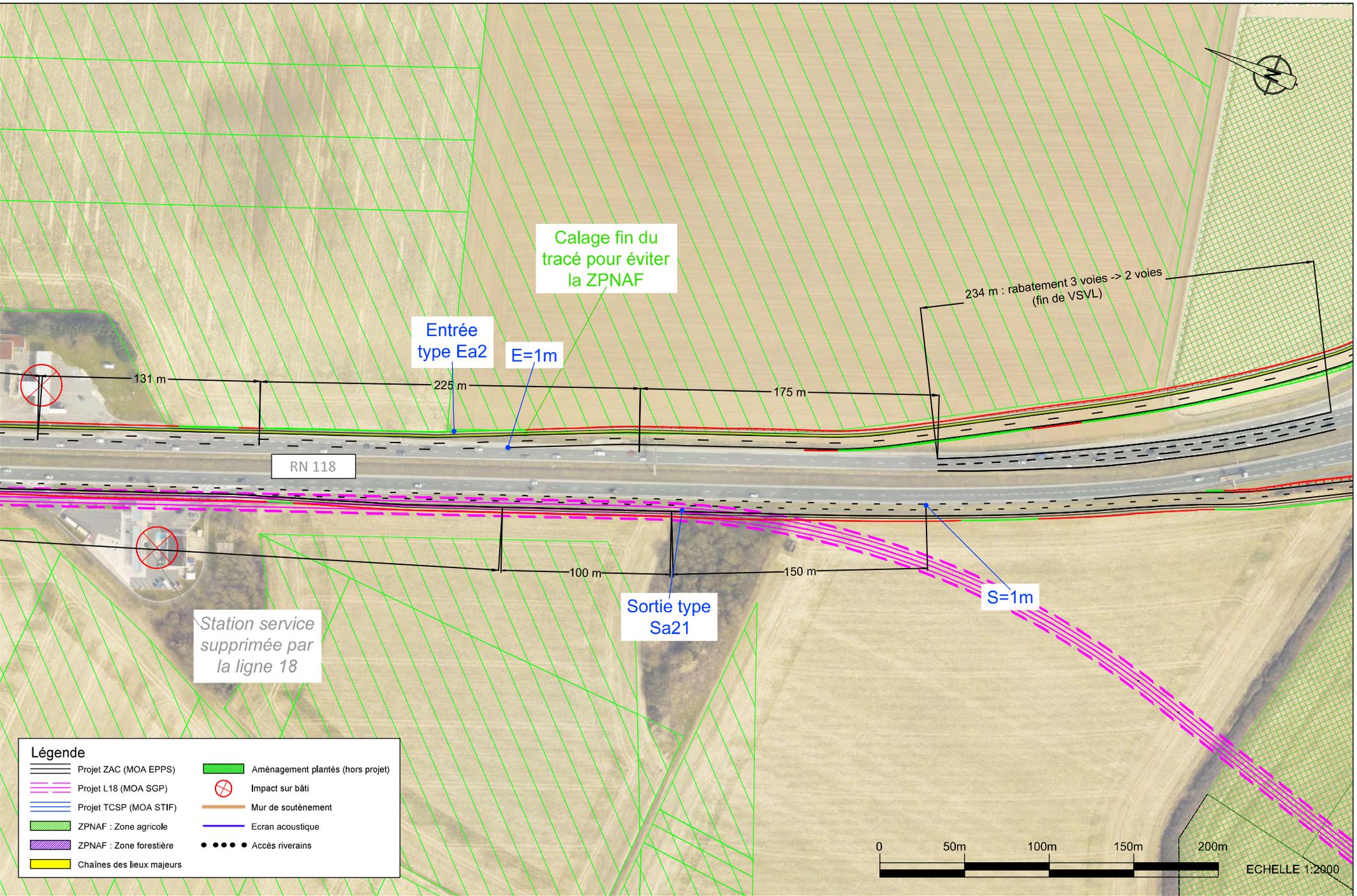
Légende			
	Projet ZAC (MOA EPPS)		Aménagement plantés (hors projet)
	Projet L18 (MOA SGP)		Impact sur bâti
	Projet TCSP (MOA STIF)		Mur de soutènement
	ZPNAF : Zone agricole		Ecran acoustique
	ZPNAF : Zone forestière		Accès riverains
	Chaînes des lieux majeurs		

PARIS - SACLAY
Echangeur de Corbeville

Caractéristiques techniques et impacts _ NM2

Echelle :	Affaire :	Niveau :	Emetteur :	Domaine :	Référence :	Indices :	Folio :
1/2000	ECORB	***	STIN	GEM	PLN	004 B	1/5

SLETC P-FC0088 *** 11/12/2014 12:42:08 Ma Cré P:\Work\34891-P-FC0088\1-TCNA\Etude-fcna\RAPN\34891_1us_en_jbm_Scenario_NM2_800.dwg

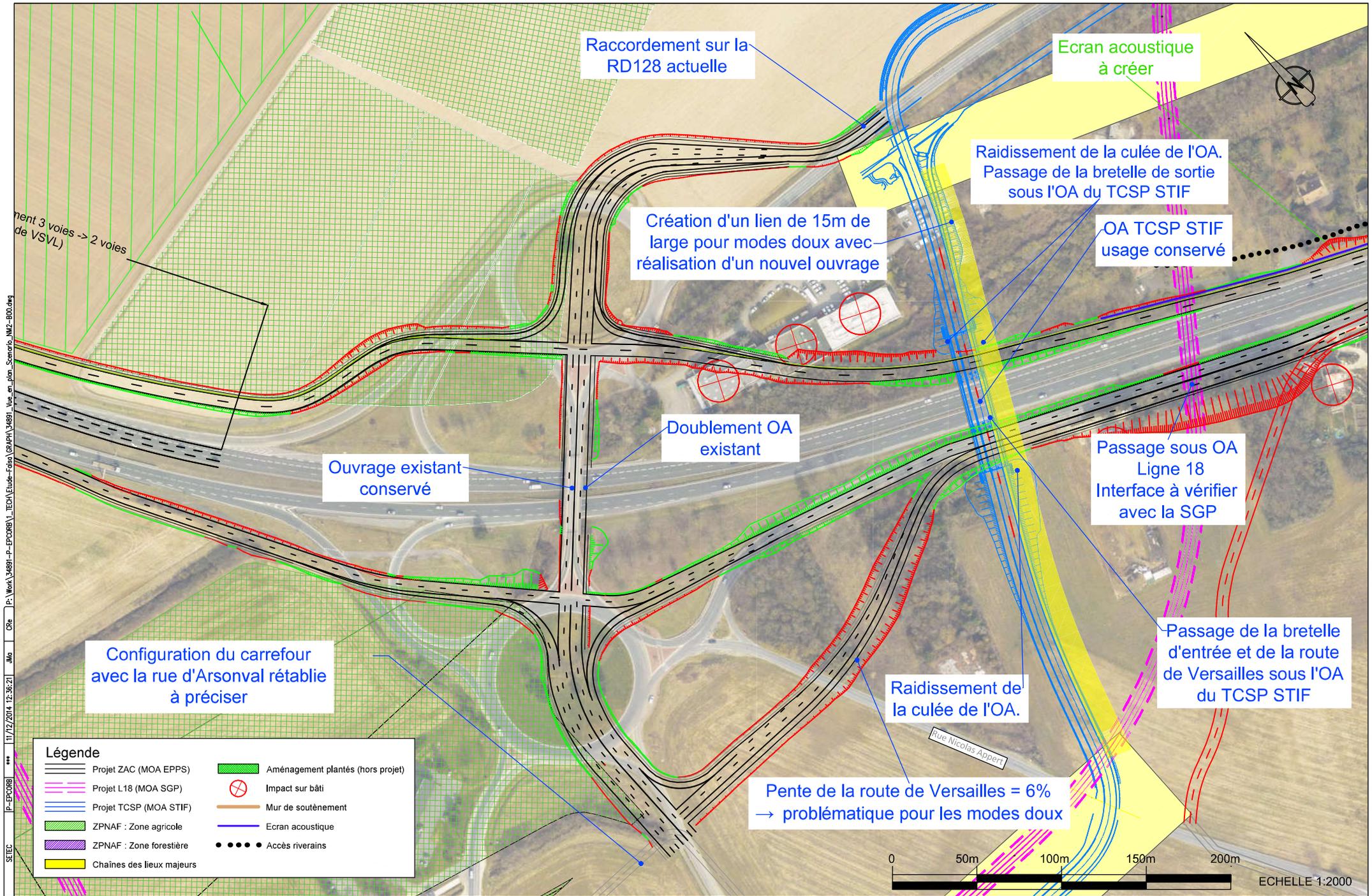


Légende			
	Projet ZAC (MOA EPPS)		Aménagement plantés (hors projet)
	Projet L18 (MOA SGP)		Impact sur bâti
	Projet TCSP (MOA STIF)		Mur de soutènement
	ZPNAF : Zone agricole		Ecran acoustique
	ZPNAF : Zone forestière		Accès riverains
	Chaînes des lieux majeurs		

PARIS - SACLAY
Echangeur de Corbeville

Caractéristiques techniques et impacts _ NM2

Echelle :	Affaire :	Niveau :	Emetteur :	Domaine :	Nature :	Référence :	Indices :	Folio :
1/2000	ECORB	***	STIN	GEM	PLN	004	B	2/5



SEITEC P-PC008B 11/12/2014 12:35:21 Ma Cre P:\Work\34891-P-PC008B\1-TECH\Etude-Cad\GRAPH\34891_Vue_001_Scenario_NM2_800.dwg

Configuration du carrefour avec la rue d'Arsonval rétablie à préciser

Raccordement sur la RD128 actuelle

Création d'un lien de 15m de large pour modes doux avec réalisation d'un nouvel ouvrage

Ecran acoustique à créer

Raidissement de la culée de l'OA. Passage de la bretelle de sortie sous l'OA du TCSP STIF

OA TCSP STIF usage conservé

Doublement OA existant

Ouvrage existant conservé

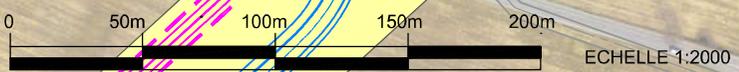
Passage sous OA Ligne 18 Interface à vérifier avec la SGP

Passage de la bretelle d'entrée et de la route de Versailles sous l'OA du TCSP STIF

Raidissement de la culée de l'OA.

Pente de la route de Versailles = 6% -> problématique pour les modes doux

Légende			
	Projet ZAC (MOA EPPS)		Aménagement plantés (hors projet)
	Projet L18 (MOA SGP)		Impact sur bâti
	Projet TCSP (MOA STIF)		Mur de soutènement
	ZPNAF : Zone agricole		Ecran acoustique
	ZPNAF : Zone forestière		Accès riverains
	Chaînes des lieux majeurs		

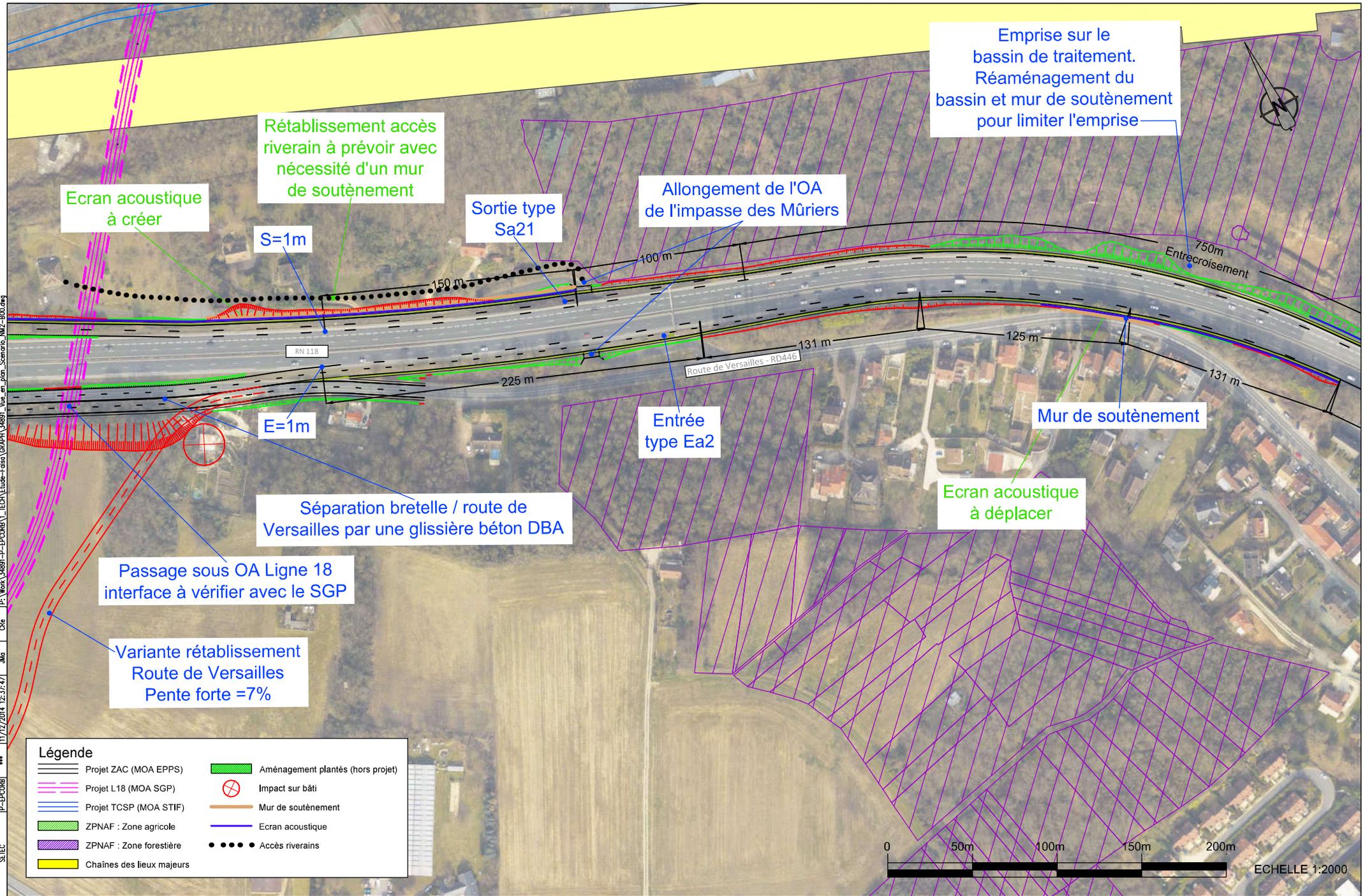


PARIS - SACLAY
Echangeur de Corbeville

Caractéristiques techniques et impacts _ NM2

Echelle :	1/2000	Affaire :	ECORB	Niveau :	***	Emetteur :	STIN	Domaine :	GEM	Nature :	PLN	Référence :	004	Indices :	B	Folio :	3/5
-----------	--------	-----------	-------	----------	-----	------------	------	-----------	-----	----------	-----	-------------	-----	-----------	---	---------	-----

SLETC P-PC008B *** 11/12/2014 12:37:47 Ma Cré P:\Work\4981-P-PC008B\1-TECH\Etude-Ges\GRAPH\4981_Vue_01m_Scenario_NM2_400.dwg



Emprise sur le bassin de traitement. Réaménagement du bassin et mur de soutènement pour limiter l'emprise

Rétablissement accès riverain à prévoir avec nécessité d'un mur de soutènement

Ecran acoustique à créer

Sortie type Sa21

Allongement de l'OA de l'impasse des Mûriers

S=1m

Mur de soutènement

E=1m

Entrée type Ea2

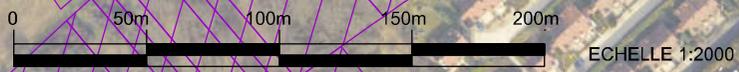
Ecran acoustique à déplacer

Séparation bretelle / route de Versailles par une glissière béton DBA

Passage sous OA Ligne 18 interface à vérifier avec le SGP

Variante rétablissement Route de Versailles Pente forte =7%

Légende			
	Projet ZAC (MOA EPPS)		Aménagement plantés (hors projet)
	Projet L18 (MOA SGP)		Impact sur bâti
	Projet TCSP (MOA STIF)		Mur de soutènement
	ZPNAF : Zone agricole		Ecran acoustique
	ZPNAF : Zone forestière		Accès riverains
	Chaînes des lieux majeurs		

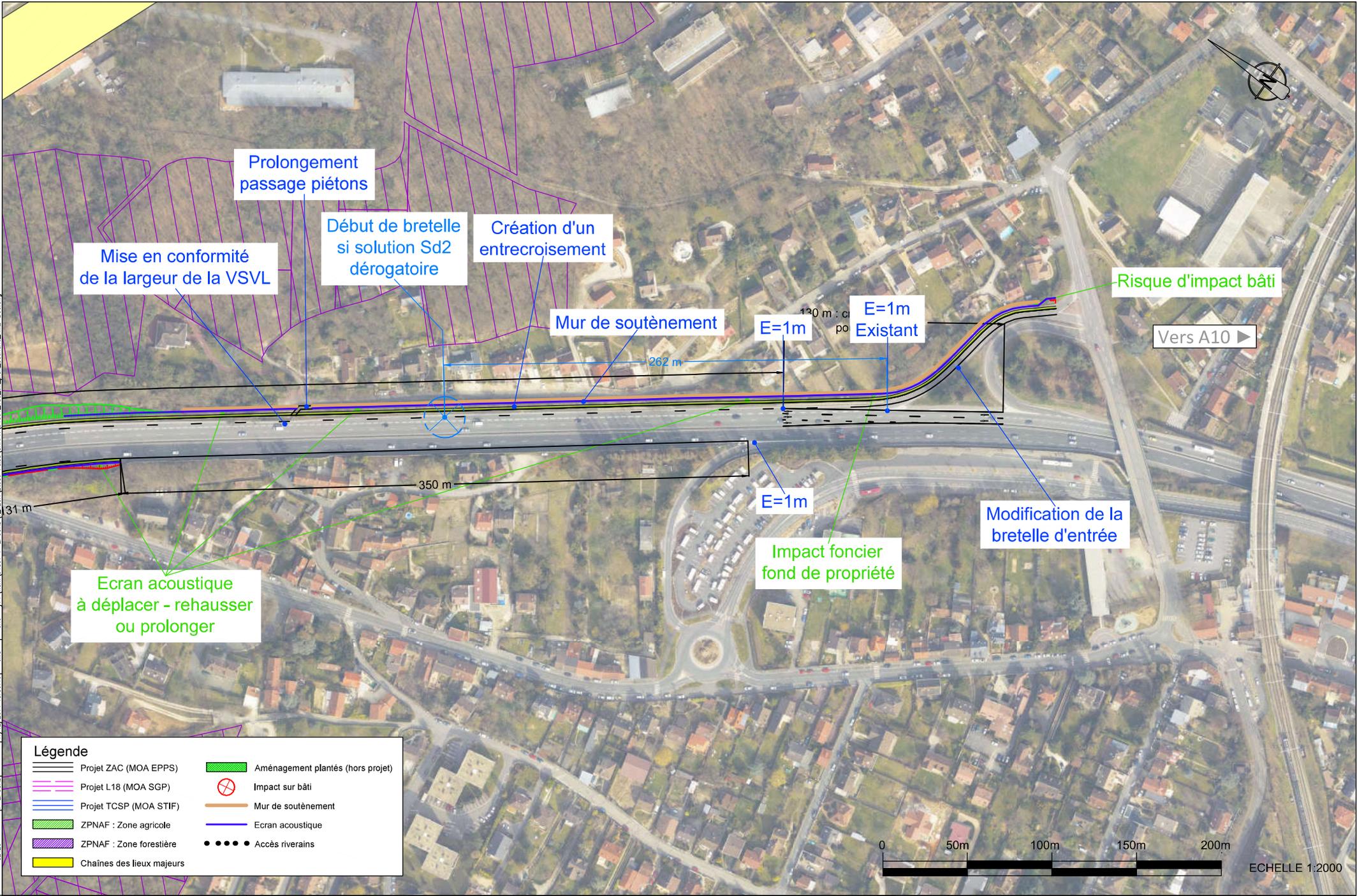


PARIS - SACLAY
Echangeur de Corbeville

Caractéristiques techniques et impacts _ NM2

Echelle :	Affaire :	Niveau :	Emetteur :	Domaine :	Référence :	Indices :	Folio :
1/2000	ECORB	***	STIN	GEM	PLN	004	B

SELEC P-EPOR08 11/12/2014 15:35:16 JMa CRe F:\Work\34891-P-EPOR08\1-TECH\Etude-Fais\CRAPH\34891_Vue_aer_Scenario_NM2-800.dwg



Légende			
	Projet ZAC (MOA EPPS)		Aménagement plantés (hors projet)
	Projet L18 (MOA SGP)		Impact sur bâti
	Projet TCSP (MOA STIF)		Mur de soutènement
	ZPNAF : Zone agricole		Ecran acoustique
	ZPNAF : Zone forestière		Accès riverains
	Chaines des lieux majeurs		



ECHELLE 1:2000

PARIS - SACLAY
Echangeur de Corbeville

Caractéristiques techniques et impacts _ NM2

Echelle :	Affaire :	Niveau :	Emetteur :	Domaine :	Nature :	Numéro :	Indices :	Folio :
1/2000	ECORB	***	STIN	GEM	PLN	004	B	5/5

9. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

n Ae : 2018-56

Avis délibéré n° 2018-56 adopté lors de la séance du 12 septembre 2018

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 12 septembre 2018 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91).

Étaient présents et ont délibéré collégalement : Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Annie Viu, Michel Vuillot, Véronique Wormser.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents: Marie-Hélène Aubert, Pascal Douard, Christine Jean,

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de l'Essonne, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 22 juin 2018.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 20 juillet 2018 :

- le préfet de département de l'Essonne, qui a transmis une contribution en date du 28 août 2018,
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) d'Ile-de-France, qui a transmis une contribution en date du 6 août 2018,

Sur le rapport de Caroll Gardet et Véronique Wormser, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement). Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet. En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (R.122-13).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).



Synthèse de l'avis

Avis détaillé

Le projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 est localisé sur les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Saclay dans le département de l'Essonne. Son objectif est de sécuriser et de prévenir la saturation de l'échangeur dès la première étape de réalisation des ZAC de l'École Polytechnique et du Moulon. Il est porté par l'établissement public d'aménagement de Paris-Saclay qui inscrit le projet dans le cadre de la stratégie territoriale définie notamment dans le contrat de développement territorial Paris Saclay.

Ses principaux enjeux environnementaux portent sur le bruit, la qualité de l'air et de l'eau, ainsi que la préservation et la restauration des continuités écologiques.

Cet aménagement permet d'accompagner le développement urbain du plateau à l'échelle du territoire de l'« opération Campus » ou « campus urbain »². De fortes interactions (fonctionnelles, géographiques et calendaires) existent avec les ZAC projetées et les autres opérations touchant aux infrastructures de transports qui les concernent. Le choix d'hypothèses de développement territorial (aménagement urbains notamment) différentes selon les thématiques environnementales étudiées, sans qu'il soit justifié ni même explicité, remet en cause les conclusions des analyses produites et les objectifs du projet. Pour toutes ces raisons, l'Ae recommande en particulier de retenir, pour toutes les analyses, la réalisation à terme de l'ensemble des ZAC Polytechnique, du Moulon et de Corbeville, ainsi que des infrastructures de transport projetées (ligne 18, autres échangeurs) figurant au CDT. Elle recommande également, comme pour le bruit, de prendre la situation « sans projet et sans aménagements sur le plateau » comme scénario de référence. pour traiter les autres domaines qui dépendent du trafic routier.

Les autres recommandations de l'Ae sont :

- de préciser le devenir des flux d'usagers non pris en compte du fait de l'écrêtement des flux modélisés, par exemple le développement potentiel d'itinéraires de substitution et leurs impacts sur l'environnement ;
- de s'assurer que l'ensemble des eaux de la plateforme de la RN118 entre les échangeurs 8 et 10 de la route nationale est bien pris en compte dans le dimensionnement du réseau de collecte et des nouveaux et anciens bassins ;
- de compléter l'étude d'impact par les impacts liés à la réalisation de la mesure compensatoire « préparation du projet de reconnexion de la rigole de Corbeville » ainsi qu'à son articulation avec le projet global de reconnexion hydraulique de la rigole, distinct du présent projet ;
- d'explicitier, pour la complète information du public, l'objectif de rétablissement des continuités écologiques de la rigole de Corbeville, contribuant, de fait, à l'objectif afférent inscrit au CDT, et l'articulation du présent projet voire sa contribution à l'atteinte de cet objectif ;
- de mettre en place un suivi permettant de vérifier la justesse des hypothèses d'évolution retenues en matière de trafic, du bruit, de qualité de l'air et de gestion des eaux pluviales ;
- de préciser l'organisation mise en place par le maître d'ouvrage pour assurer le suivi de l'ensemble du projet et son articulation avec les autres projets prévus sur le territoire, en phase travaux comme en phase exploitation.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

² Cf. <https://www.epaps.fr/les-territoires-strategiques/le-campus-urbain/>

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et contenu du projet présenté

Le projet présenté concerne le réaménagement de l'échangeur n°9 dit « de Corbeville », construit en 1977, lequel assure la connexion entre la RN118 et les RD 446 dite « route de Versailles » et 128, sur le territoire des communes d'Orsay, Saclay et Gif-sur-Yvette, dans l'Essonne (91). Il se situe entre les échangeurs du Christ de Saclay (n° 8) et du Guichet (n° 10)³.

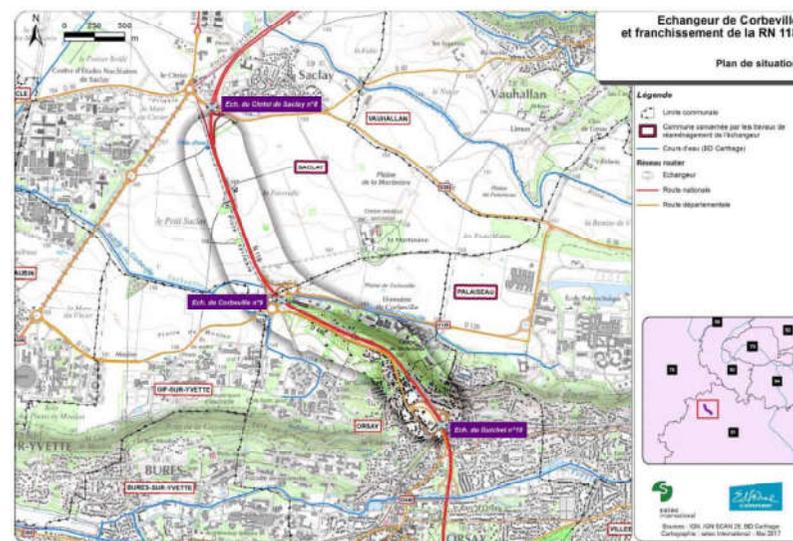


Figure 1 : plan de situation (source : dossier)

Les objectifs du projet, tels que présentés dans le dossier, sont de :

- « garantir la fluidité du trafic à long terme, en tenant compte de l'augmentation des flux liés au développement urbain ;
- améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur ;

³ Selon le dossier, « l'échangeur n°8, vers Paris, est un échangeur complet avec la RD36, partiellement à réaménager par le conseil départemental 91 dans le cadre du réaménagement du carrefour du Christ de Saclay ; l'échangeur n°10, vers A10 : ¼ d'échangeur avec la rue du Guichet et la rue de Versailles, sans sortie dans le sens Paris - A10 ».

- faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport (nombreux programmes urbains et présence de stations de métro de la future ligne 18 de part et d'autre de l'échangeur) ;
- améliorer son intégration urbaine et paysagère. »

Le projet est porté par l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS) pour le compte du Conseil départemental de l'Essonne, propriétaire et gestionnaire des RD128 et 446, et de l'État DIRIF (Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France), propriétaire et gestionnaire de la RN118.

L'échangeur actuel n'est pas conforme aux normes de conception aujourd'hui en vigueur pour répondre aux exigences de sécurité. Il ne répond plus aux conditions de circulation. Actuellement, l'échangeur est saturé aux heures de pointe et des remontées de file sont constatées sur la RN118. Il affecte la circulation des habitants du centre-ville d'Orsay au pied du plateau, empruntant la route de Versailles, l'échangeur n°10 n'ayant pas de sortie depuis Paris. Les cheminements et traversées piétons sont actuellement quasi inexistantes. Il ne répond *a fortiori* pas aux prévisions de trafics qui seront générées par l'urbanisation en cours et à venir du plateau sud⁴.

Le territoire est en effet l'objet d'une évolution initiée dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National (OIN – Loi du 3 juin 2010) du plateau de Saclay qui a pour objectif d'urbaniser et de développer les activités scientifiques et techniques sur le plateau et inscrite dans le contrat de développement territorial (CDT) « Paris Saclay Territoire sud ». Cette évolution comporte des projets d'aménagement urbain (ZAC du quartier de l'École Polytechnique⁵ et ZAC du quartier du Moulon⁶, déjà créées et en cours de réalisation, et ZAC de Corbeville, en cours de création, notamment, qui constituent à elles trois le « campus urbain »⁷) accompagnés de projets de transport (réaménagement routiers tels que celui de l'échangeur n°8, création d'une ligne de bus à haut niveau de service 91-06 TCSP Massy-Saclay, déjà en service, ligne 18 du Grand Paris, annoncée pour 2027 *in fine*, développement des modes actifs). Ces différents projets sont inscrits au CDT ; ce dernier a été l'objet de deux avis de l'autorité environnementale⁸ délibérés le 11 décembre 2013 et le 7 octobre 2015.



Figure 2 : Projets envisagés au sud du plateau de Saclay (source : dossier)

Le présent projet accompagne cette évolution ; il s'inscrit dans un ensemble de trois projets de modification d'échangeurs : du nord au sud, les échangeurs n° 8, 9, et 13 et 14 de la RN118, qui seront réalisés successivement (les travaux sur l'échangeur n°8 sont en cours) afin de maintenir des conditions suffisantes de circulation sur la RN118. Le dossier précise qu'il est nécessaire au développement des ZAC projetées sur le plateau de Saclay, précédemment citées, et qu'il est mis en œuvre pour permettre leur développement⁹, et ce même si les deux ZAC déjà créées possèdent déjà chacune des accès, notamment via la RD138 traversant la RN118 à hauteur de l'échangeur n°9.

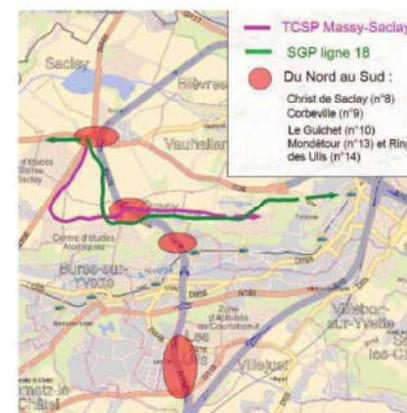


Figure 3 : Projets de travaux sur échangeurs et projets de transport en commun (source : dossier)

⁴ Le dossier indique que les flux entrant sur les giratoires nord et sud ont respectivement été modélisés à 2 800 et 3 500 uvp/h quand ce type de giratoire sature entre 2000 et 3000 uvp/h.

⁵ Qui a été l'objet d'un avis de l'Ae n°2011-53, en date du 9 novembre 2011 et d'un avis d'autorité environnementale du préfet de la région Ile-de-France en date du 19 décembre 2012.

⁶ Qui a été l'objet d'un avis d'autorité environnementale du préfet de la région Ile-de-France en date du 7 septembre 2013.

⁷ Cf. <https://www.epaps.fr/les-territoires-strategiques/le-campus-urbain/>

⁸ Avis de l'Ae n°2013-112 (<http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Cgpc-CGEUV00211926>) et n°2015-68 (http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/151007_-_Deuxieme_version_du_CDT_Paris_Saclay_territoire_sud_91_-_delibere_cle5c123f.pdf)

⁹ Et ce même si le dossier précise qu'un réaménagement de cet échangeur s'impose pour des raisons de sécurité et de fluidification des flux routiers actuels.

La conception de l'échangeur de Corbeville, son usage à venir, et donc ses impacts, sont la conséquence directe du développement futur des ZAC et des circulations qu'elles vont générer.

Chacun de ces projets (les trois ZAC et les échangeurs), inscrits au CDT et déjà identifiés au stade de l'évaluation environnementale de celui-ci est ou a été l'objet d'une étude d'impact distincte. Au stade actuel de leur avancement (projet, démarrage, premières phases livrées), les modalités et références des analyses de leurs impacts, articulations et effets cumulés apparaissent¹⁰ pouvoir nécessiter des évolutions et des précisions dans certains domaines : le maître d'ouvrage du présent projet d'échangeur fait des propositions en ce sens (cf. paragraphe 2 du présent avis).

L'identification du contour ou contenu de ce qui constituerait aujourd'hui un « projet d'ensemble », d'échelle intermédiaire correspondant géographiquement à celle du plateau, entre celle de chacun des projets et celle du CDT, apparaît pourtant complexe au vu du nombre, de la variété et des différents calendriers des opérations potentiellement concernées.

Pour l'Ae, l'accent paraît devoir être mis sur le choix du scénario de référence et sur les effets cumulés du présent projet et des autres projets identifiés à l'échelle du plateau, à considérer à l'échelle du territoire dans lequel ils s'inscrivent, et sur la gouvernance d'ensemble des projets en présence.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés



Figure 4 : Échangeur n°9 de Corbeville sur la RN118 et passage du TCSP (source: www.epaps.fr)

Le projet consiste en la reconfiguration de l'échangeur, avec une reprise et un allongement des bretelles, ainsi que la modification des voies qui s'y raccordent. Il comprend également des travaux de modifications d'ouvrages d'art et du dispositif d'assainissement existant, la réalisation de pistes cyclables et la mise en place de la signalisation et des équipements de voiries, ainsi que la réalisation d'aménagements paysagers et environnementaux.

¹⁰ À l'occasion des études effectuées pour les autorisations nécessaires à ceux-ci



Figure 5 : Présentation du projet d'échangeur (source : dossier)

Les travaux projetés 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 Protecore et SGS Qualitest Industrie ; le volume des déblais (échangeur et bassins) est de 80 000 m³ et le volume de remblais est de 72 000 m³ ;
- un assainissement séparant les eaux de chaussées des eaux de ruissellement des bassins versants naturels sera mis en place ; quatre bassins de rétention et de traitement des eaux seront réalisés dont un recalibrage de l'existant ;
- la modification des ouvrages d'art existants, 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) et la suppression du passage existant sur la RN ;
- la modification des dispositifs existants d'assainissement et de drainage (décalage et aménagement des bassins 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 travaux devraient démarrer fin 2020 et durer 30 mois : ils se dérouleront a priori en huit phases afin de permettre le maintien en circulation et l'exploitation de la RN118 pendant le chantier.

Le coût du projet est de 40,5 millions d'euros HT, dont 3,07 millions d'euros HT pour les mesures environnementales.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté à l'Ae est un dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique (DUP) ; il porte également sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Orsay et de Saclay.

Une concertation publique s'est déroulée à l'automne 2016. Son bilan a été approuvé par le conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay lors de sa séance du 4 juillet 2017.

Le dossier précise qu'une enquête parcellaire sera menée à l'issue de la DUP, que l'arrêté de cessibilité afférent sera pris et qu'une autorisation environnementale portant sur la loi sur l'eau, les espèces protégées et les défrichements devrait être nécessaire. Des procédures d'archéologie préventive seront menées ; des permis de démolir seront nécessaires, instruits en parallèle avec la procédure de sites inscrits.

Le projet est soumis à examen au cas par cas au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement. L'Ae a cependant été saisie directement pour avis.

Le dossier d'opportunité du projet ayant reçu l'approbation du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche le 1^{er} mars 2016, c'est l'Ae qui est compétente pour rendre un avis sur ce projet.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux du projet portent sur le bruit, l'air et la santé, l'eau, ainsi que la préservation et la restauration des continuités écologiques.

2. Analyse de l'étude d'impact

2.1 Préambule : aire d'étude et scénario de référence

L'aire d'étude du projet est définie comme « une bande de 250 mètres de part et d'autre de la RN 118, qui s'étend de l'échangeur n° 8 (Christ de Saclay) à l'échangeur n° 10 (le Guichet). Ceci représente un linéaire de près de 3,5 km. Cette aire d'étude permet d'appréhender les facteurs impactés par le projet ». Le dossier précise cependant que des aires complémentaires ont été définies pour certaines problématiques particulières. Ainsi, l'aire d'étude pour les inventaires faune et flore sur l'échangeur de Corbeville, axée sur l'emprise de l'échangeur actuel, a été élargie (bande de 300 m) afin de tenir compte des enjeux de fonctionnalités écologiques. Et « pour les thèmes tels que l'analyse des déplacements, les trafics, l'analyse paysagère, l'analyse porte sur une aire d'étude plus large, correspondant au territoire des communes du projet et des quartiers qu'il dessert, à savoir le territoire des communes de Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau et Saclay ».

Le périmètre de l'aire d'étude est en effet différent selon les thématiques environnementales étudiées, ce qui n'est pas rare dans les études d'impact. Cependant, le dossier n'indique pas clairement et surtout n'explique pas pourquoi le périmètre retenu est différent pour l'analyse des circulations et des trafics, du bruit, de la qualité de l'air et potentiellement du coût des nuisances et du coût énergétique du projet quand l'hypothèse commune sur laquelle reposent ces analyses est la même (le trafic et son évolution).

Les dates et horizons retenus sont différents selon les thématiques étudiées : les dates de l'état initial vont de 2005 à 2017 selon les thématiques, sans que cela soit justifié dans le dossier ; l'horizon intermédiaire est compris entre 2020 et 2030 quand l'horizon de long terme est compris entre 2030 et 2040. L'absence, dans le dossier, des études « source » dans les domaines de la circulation, du bruit et de la qualité de l'air notamment ne permet pas de comprendre ces choix et leurs conséquences, même si le dossier fournit quelques éléments ponctuels d'explication.

Le maître d'ouvrage inscrit le projet dans le cadre de la stratégie territoriale définie notamment dans le CDT Paris Saclay. Le « territoire » géographique du projet s'apparente à celui de l'opération Campus ou du Campus Paris-Saclay qui comporte l'ensemble des aménagements projetés au sein du plateau sud de Saclay (cf. paragraphe 1.1 du présent avis). Ainsi, l'analyse de chaque thématique prend en considération une augmentation de la fréquentation des voies concernées par l'échangeur.

Cependant, selon la thématique considérée, les populations fréquentant la ZAC Polytechnique ou la future ZAC de Corbeville sont ou non prises en considération à l'horizon de long terme (avec ou sans projet) ; l'étude de circulation et de trafic prend opportunément en compte le développement des trois ZAC projetées sur le plateau. Le scénario « sans projet » retenu pour évaluer les impacts du projet varie également : pour le bruit, il ne prend pas en compte le développement des trois ZAC, estimant que c'est du développement de ces ZAC que viendra l'afflux de circulation et que l'évaluation des impacts du projet n'a de sens qu'en comparant une situation « sans projet et sans aménagements¹¹ » (qui correspond donc au stade actuel de mise en œuvre du CDT) avec une situation « avec projet et avec aménagements¹² » (qui correspond à la situation après mise en œuvre du CDT). L'Ae relève ce raisonnement vertueux et pertinent au regard de l'aménagement du territoire. Ce raisonnement aurait pu être appliqué à d'autres thématiques.

Là encore, le dossier n'explique pas ou ne présente pas de façon explicite pourquoi les hypothèses de développement du territoire dans lequel s'inscrit le projet sont différentes selon les thématiques environnementales, notamment pour l'analyse des circulations et des trafics, du bruit, de la qualité de l'air et potentiellement du coût des nuisances et du coût énergétique du projet, quand l'hypothèse commune sur laquelle reposent ces analyses est la même, à savoir le trafic et son évolution. Pour l'Ae, il conviendrait de se fonder sur des hypothèses communes pour l'étude de l'ensemble des impacts du projet.

L'Ae recommande :

- **d'explicitier et de justifier l'aire d'étude et les hypothèses de développement territorial retenues, pour chaque thématique environnementale ;**

¹¹ Plus exactement : avec les trois ZAC du secteur dans leur stade actuel de développement.

¹² Aménagements urbains et de transports, cf. 2.4.2.

- d'expliciter les différentes dates retenues pour décrire l'état initial de l'environnement et la façon dont il est susceptible d'évoluer, et, à cette fin, d'harmoniser les horizons de long terme en retenant une date cohérente avec celle de mise en service de l'ouvrage et avec les pratiques en vigueur ;
- de retenir la même aire d'étude et les mêmes hypothèses de développement territorial (situation « sans projet et sans les aménagements sur le plateau ») pour l'ensemble des thématiques dont l'analyse repose sur les évaluations de circulation et de trafic.

2.2 État initial

2.2.1 Milieu naturel

La zone d'étude est en partie comprise dans le site inscrit "Vallée de la Chevreuse" ; l'échangeur et la RN 118 constituent déjà une interruption dans le paysage du coteau boisé, des zones de grandes cultures et des campus. Ils forment également une rupture de continuité écologique ; le schéma régional de cohérence écologique d'Ile-de-France identifie un corridor écologique à fonctionnalité réduite au sein de la zone d'étude.

Certains secteurs, à proximité de l'échangeur, présentent une forte sensibilité archéologique.

Dans le cadre du projet d'ensemble du Grand Paris, les terres agricoles localisées au nord de l'échangeur et les zones boisées situées entre l'échangeur et les zones d'habitat d'Orsay ont été désignées comme faisant partie de la « zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay »¹³. Le secteur d'étude n'inclut aucune zone naturelle protégée de type Natura 2000¹⁴, ni de ZNIEFF¹⁵. La ZPS la plus proche, « Massif de Rambouillet et zones humides proches », est située à 2,6 km. Les ZNIEFF de type I les plus proches, « Parc du CNRS de Gif-sur-Yvette », « Zone humide de la mare des proches » et « Étang de Saclay », sont à une distance comprise entre 700 et 800 mètres du projet¹⁶. La RN 118 est bordée de formations herbeuses ; au sud, la végétation est plus boisée.

Des zones humides ont été caractérisées sur la base des critères pédologiques complétés par des critères de végétation. Elles se situent au droit de l'échangeur.

Sur les 327 espèces végétales identifiées dans le périmètre d'étude, quatorze sont indiquées comme remarquables, cinq sont considérées à enjeu : la Drave des murailles qui est protégée en

Ile de France¹⁷, la Gesse hérissée, la Gesse des bois, la Vesce velue, le Cerfeuil commun, l'Orpin rougeâtre. Plusieurs espèces exotiques envahissantes (le Sénéçon du Cap, la Vergerette annuelle, le Sainfoin d'Espagne, le Solidage du Canada) ont été répertoriées dans l'aire d'étude.

Pour la faune, les inventaires révèlent la présence de :

- deux espèces protégées d'amphibiens, le Triton palmé et la Grenouille verte ;
- 151 espèces d'invertébrés dont deux espèces d'insectes remarquables, le Demi-deuil et la Decticelle bariolée¹⁸, et trois à enjeu fort, l'Agrion de mercure, la Cordulie à corps fin, la Diane, toutes trois figurant sur la liste rouge mondiale de l'UICN en catégorie quasi-menacée pour les deux premières, et en préoccupation mineure pour la troisième ;
- trente-cinq espèces d'oiseaux, dont vingt-six espèces protégées au niveau national ; l'Ae note que la Linotte mélodieuse, bien que classée vulnérable, n'est pas considérée comme constituant un enjeu assez fort ;
- deux espèces de chiroptères, la Pipistrelle commune et la Noctule de Leisler (déterminante pour les ZNIEFF et en régression en Ile-de-France), protégées ; elles constituent respectivement des enjeux faibles et assez fort. La rigole (cf. 2.2.3) est un corridor privilégié de ces espèces pour leur déplacement et la chasse.
- une espèce de reptiles, le Lézard des murailles ;
- neuf espèces de mammifères (hors chiroptères) dont deux protégées, l'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe. Aucun individu ni indice de Campagnol amphibie n'a été observé au niveau de la rigole de Corbeville à proximité de l'échangeur. Toutefois, elle demeure un habitat potentiel pour cette espèce protégée.

Les poissons n'ont pas été prospectés dans la rigole de Corbeville.

2.2.2 Trafic, bruit, air

Les trafics actuels à hauteur de l'échangeur ne sont pas détaillés. La seule information quantitative fournie est que l'on peut compter plus de 1 000 véhicules par heure et par voie sur l'ouvrage à 2x1 voie franchissant la RN118. Le dossier mentionne l'existence d'études de trafic, effectuées à partir de données de 2005 à 2017, sans en fournir les résultats pour l'état initial.

L'Ae recommande de compléter le dossier par les valeurs de trafic mesurées et mises à jour à hauteur de l'échangeur.

Les résultats des mesures et des modélisations montrent que l'ambiance sonore préexistante est modérée sur la zone d'étude sauf à proximité immédiate de la RN118 (impasse des Mûriers et dans la partie nord de la route de Versailles).

Une étude Air et santé de niveau I a été réalisée. Les mesures effectuées in situ témoignent de dépassements de l'objectif de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote et de la valeur limite pour les PM10¹⁹ au droit de la RN118.

¹³ La loi du Grand Paris du 3 juin 2010 et son décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013, imposent la création d'une Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière de 4 115 hectares, dont 2 469 hectares de terres agricoles protégées et 1 646 hectares de forêts, coteaux boisés, cours d'eau et rigoles.

¹⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

¹⁵ Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes

¹⁶ « Les ZNIEFF situées à proximité ne possèdent pas de connectivité directe avec la zone d'étude et aucun habitat favorable aux espèces recensées dans les ZNIEFF n'a été inventorié dans l'emprise du projet. » selon le dossier.

¹⁷ et figure en liste rouge régionale.

¹⁸ Le dossier ne mentionne pas combien d'espèces de la classe des insectes ont été rencontrées lors de prospections.

¹⁹ Les PM₁₀ sont des particules en suspension dans l'air, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.