

### 2.2.3 Eaux

La zone d'étude est « traversée » par la rigole de Corbeville ayant le statut de cours d'eau et qui passe au niveau de l'échangeur ; elle est cependant interrompue par la RN118.

La zone d'étude est concernée par la masse d'eau « Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix qui » présente globalement une vulnérabilité importante aux pollutions agricoles, occasionnant un report jusqu'en 2027 pour l'atteinte du bon état, d'après le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands. Localement, la vulnérabilité des eaux souterraines est néanmoins considérée comme faible voire très faible sur la zone d'étude, à l'exception de son extrémité sud, au niveau de la vallée de l'Yvette (commune d'Orsay).

Aucun captage d'eau potable n'est présent dans l'aire d'étude.

Une étude hydraulique a conclu que le système d'assainissement de la RN118 existant ne répond pas aux critères standards actuels, comme le dimensionnement des ouvrages de collecte, la pérennité de l'exutoire, la fiabilité des ouvrages, la pollution, etc. En outre, elle met en évidence un sous-dimensionnement du dispositif d'assainissement<sup>20</sup>, celui-ci ayant été dimensionné pour ne recueillir que les eaux de la plateforme routière et non pas, comme c'est le cas, également celle des surfaces en surplomb de celle-ci (secteurs en déblai). Le dossier qualifie l'enjeu assainissement comme fort.

### 2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

L'analyse de variantes présentée a concerné l'échangeur lui-même, la reconnexion de la route de Versailles ainsi que les modalités de rétablissement de la RD128 (et donc de franchissement de la RN118). Six scénarios de réaménagement sur place de l'échangeur (en sus du scénario « maintien de l'existant ») ont été analysés. Les critères affichés comme prioritaires pour l'analyse des scénarios sont l'efficacité de l'aménagement en termes de trafic et de fluidité, la compatibilité avec le phasage opérationnel des projets du plateau (notamment calendrier de mise en service), le coût de l'aménagement, et l'insertion urbaine et paysagère et la qualité des aménagements pour les modes doux et l'intermodalité. Le critère « impact environnemental » a également été pris en compte sous l'angle de la réduction des consommations d'emprises, des « rapprochements de l'existant »<sup>21</sup>, de l'impact sur les habitats. À l'issue de la concertation, un scénario a été retenu et réétudié pour prendre en compte les observations du public.

L'analyse des variantes a porté également sur le type de pont à retenir pour franchir la RN118 sur la base de critères techniques, financiers et paysagers et de gêne à la circulation sur la RN118.

Une forte hausse de la population du territoire est prévue : les populations d'Orsay et Sceaux doivent poursuivre leur progression et passer respectivement de 17 809 à 24 175 et de 3 321 à 4 943 entre 2015 et 2025. Le dossier n'indique pas quelle hausse de population est prévue pour la commune de Gif-sur-Yvette (qui accueille une grande partie de la ZAC du Moulon). Le dossier indique que le développement du territoire, du fait des aménagements prévus dans l'aire d'étude

<sup>20</sup> « sous-dimensionnement des bassins de retenue aval et amont ainsi que du collecteur en rive nord à partir du regard où arrive le rejet de la zone d'activité et ce, jusqu'au niveau du passage supérieur de la RN 118 »

<sup>21</sup> Dont on peine à comprendre la signification.

(ZACs notamment), engendrera cependant un accroissement du nombre d'actifs venant travailler sur ce territoire : la ZAC du Moulon devrait par exemple générer 3 200 emplois supplémentaires sur la commune d'Orsay.

### 2.4 Analyse des impacts du projet et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

#### 2.4.1 Impacts temporaires

##### Milieu humain et patrimoine

Les travaux vont générer des poussières, du bruit et d'autres pollutions, des modifications et coupures temporaires de différentes voiries (notamment la RN118 et la route de Versailles) et des difficultés d'accès aux entreprises qui affecteront riverains et usagers. Les précautions d'usage et réglementaires seront prises, le travail de nuit sera limité « autant que possible » aux travaux de franchissement de la RN118, une information sur le déroulement des travaux sera effectuée (les cibles et modalités n'en sont pas précisées), les travaux seront phasés et les circulations seront maintenues pendant leur durée. En outre, des « interfaces » seront assurées avec la société du Grand Paris (maître d'ouvrage de la ligne 18) pour le réaménagement de la route de Versailles et avec la DIRIF pour l'ouvrage de franchissement.

*L'Ae recommande de préciser selon quelles modalités les usagers et riverains du projet seront informés, tout au long du projet, du phasage des travaux et quelles circonstances conduiraient à ne pas pouvoir éviter les travaux de nuit.*

##### Eaux

Le dossier indique qu'aucun pompage susceptible d'affecter la nappe ne sera effectué. Les précautions d'usage (assainissement provisoire notamment, engagement des entreprises) seront en outre prises afin d'éviter la pollution accidentelle des aquifères par infiltration ou via les eaux superficielles.

#### 2.4.2 Impacts permanents

##### Bâti et accès

Deux habitations seront démolies ; leur acquisition a déjà été menée. Des propriétés et leurs jardins verront leur accès réduit : les propriétaires seront indemnisés. Des mesures paysagères sont prévues afin de réduire l'impact pour les riverains. Les accès aux entreprises seront tous rétablis. Des murs de soutènement seront construits pour permettre ces rétablissements.

##### Milieu naturel

Les emprises seront dégagées (notamment par défrichage), selon le dossier, « en dehors des périodes de reproduction de la faune » et donc « pendant la période automne/hiver (septembre à mars environ), afin d'éviter la période de nidification », sans plus de justification pour chacune des espèces concernées. Un écologue effectuera préalablement un passage dans les zones à enjeux pour les chiroptères et amphibiens ; il suivra plus globalement le chantier.

Le risque de dissémination et développement des espèces exotiques envahissantes sera limité par le fait qu'aucun remblai ne sera effectué avec de la terre végétale contenant des fragments ou graines de ces espèces et que les spécimens présents sur le site du chantier seront détruits. Le dossier ne mentionne pas de précautions relatives aux engins de chantier ni le devenir des spécimens d'espèces exotiques envahissantes détruits.

Le projet conduit à la destruction des habitats situés au droit de l'échangeur actuel et du futur échangeur réaménagé ainsi qu'à la réduction ou à la fragmentation d'habitats.

Le projet affecte en particulier les stations de Drave des murailles présentes sur le site. Ces stations seront transplantées sur les bords de pistes cyclables et certains petits espaces ouverts en bordure de la RN118 qui présenteront des caractéristiques similaires à leur habitat actuel, sur une surface totale de 1250 m<sup>2</sup>. Le dossier précise qu'une demande de dérogation au régime de protection strict des espèces protégées sera effectuée le cas échéant.

Le maître d'ouvrage prévoit en outre la reconstitution d'une « mosaïque d'habitats diversifiés » dans le cadre d'aménagements de lisière ; elle devrait permettre aux autres espèces (floristiques et faunistiques) et habitats affectés, de retrouver des conditions favorables à leur développement. Seules des espèces floristiques indigènes du plateau seront utilisées dans le cadre des aménagements paysagers inscrits au projet.

**L'Ae recommande de préciser le calendrier arrêté pour les dégagements d'emprises vis à vis du cycle biologique de chacune des espèces concernées ainsi que les modalités retenues sur le chantier pour éviter le développement des espèces exotiques envahissantes.**

#### Zones humides

Le projet affecte 0,25 ha de zones humides (dont un bassin de gestion d'eaux pluviales). Le taux de compensation retenu est de 1,5 et conduit le maître d'ouvrage à recréer en compensation 0,37 ha de zone humide sous forme d'un dispositif de type « noue » mis en place pour la gestion des eaux pluviales, aménagé afin qu'il présente des fonctionnalités écologiques *a minima* équivalentes à celles des zones humides détruites. En outre, le dossier indique que le busage de la rigole de Corbeville existant à l'est de l'échangeur sera supprimé, apportant environ 750 m<sup>2</sup> de surface compensatoire en sus. Cette suppression consiste selon le dossier en « une préparation du projet de reconnexion de celle-ci »<sup>22</sup> : cette mesure de compensation paraît *a priori* être partie intégrante du projet de reconnexion de la rigole de Corbeville sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre, sans que le dossier ne le précise cependant. *A minima*, les impacts potentiels devraient en être évalués, voire ceux de l'ensemble du projet dans lequel elle s'insère, ainsi que les mesures associées le cas échéant, et l'évaluation devrait être insérée au dossier.

**L'Ae recommande 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 », le cas échéant ;**

<sup>22</sup> Projet de reconnexion, si possible gravitaire, de la rigole de Corbeville coupée par la RN118 depuis sa création. Actuellement à l'étude et sous maîtrise d'ouvrage du syndicat de l'Yvette et de la Bièvre (SYB), ce projet serait selon le dossier « étudié en lien avec le projet de restauration des rigoles et de la ZAC de Corbeville ».

- **préciser comment s'articulera la mesure compensatoire « préparation à la reconnexion de la rigole de Corbeville » avec le projet de reconnexion hydraulique de la rigole, et qui assurera la maîtrise d'ouvrage de la mesure compensatoire.**

#### Sols : surfaces agricoles et forestières

Le projet ne touche pas à la zone de protection naturelle agricole et forestière ; il consomme cependant 9,8 ha d'espaces agricoles et 1,3 ha<sup>23</sup> de forêts. Les propriétaires et exploitants agricoles sont indemnisés ; les surfaces forestières seront compensées avec un ratio de 1,5, soit 1,95 ha de surfaces compensatoires (elles feront, à ce stade du projet, l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement). Le dossier cartographie les surfaces de boisements venant en compensation des destructions générées par le projet : 1 ha au sein de la boucle de sortie de la RN118 depuis l'A10 et 0,5 ha plus à l'ouest de l'échangeur en bordure nord de la ZAC du Moulon. Le dossier indique cependant qu'à défaut de surfaces disponibles, il y aurait compensation financière.

**L'Ae recommande de préciser quelles pourraient être les circonstances conduisant le maître d'ouvrage à ne pas disposer in fine des surfaces nécessaires pour compenser la destruction des surfaces forestières.**

#### Trafic

Toutes les dessertes locales et liaisons douces sont maintenues. La vitesse sera abaissée à 50 km/h sur la route de Versailles, et à 90<sup>24</sup> km/h sur la RN 118.

Deux horizons sont retenus pour les prévisions de trafic : 2020 et 2030. Ils apparaissent en décalage avec le calendrier actuel de réalisation du projet dont la mise en service est annoncée pour 2023<sup>25</sup>. Il est en effet d'usage de retenir comme horizon de long terme celui de 20 ans après la mise en service, en cohérence avec celui retenu pour les études de bruit<sup>26</sup>. Pour l'étude de bruit, qui s'est appuyée sur un raisonnement prenant en compte l'horizon à 20 ans après mise en service soit 2040, les trafics à cette date ont été considérés comme égaux à ceux de 2030 : l'ensemble des aménagements ayant un effet sur le trafic prévu sur le plateau est supposé avoir été réalisé à cette date. Le dossier ne fournit cette hypothèse que pour l'étude acoustique, dans la partie « méthodologie » et sans la justifier plus avant.

Ces prévisions tiennent compte non seulement des flux actuels et à venir générés par les ZAC Polytechnique et du Moulon, mais aussi de ceux générés par la future ZAC de Corbeville. Si celle-ci n'est à ce jour pas créée et n'est pas un projet « connu » pour les services instructeurs<sup>27</sup>, elle est

<sup>23</sup> Ou 1,6 ha selon la partie du dossier.

<sup>24</sup> Comme le mentionne le dossier, la réglementation mise en place depuis son élaboration a porté cette limite de vitesse à 80 km/h.

<sup>25</sup> Le dossier annonce 2020 mais lors de leur visite, les rapporteurs ont été informés que le calendrier actuel portait cette date à 2023.

<sup>26</sup> Cf. l'annexe 4 de la circulaire du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles.

<sup>27</sup> Au sens de l'article R.122-5 du code de l'environnement, les projets existants ou approuvés sont « ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public. »

cependant connue du public<sup>28</sup>. Le démarrage des travaux est prévu dès 2020 et la construction du futur hôpital nord Essonne qu'elle doit accueillir devrait commencer préalablement à sa création. Aux horizons d'analyse des trafics sur les voies concernées par le présent projet d'échangeur n°9, des flux de circulations seront en effet générés par les opérations réalisées à ces termes dans le secteur de la ZAC de Corbeville. Ces prévisions tiennent compte également de la mise en service de la ligne 18<sup>29</sup> et des aménagements prévus sur les infrastructures routières (échangeurs n°8 et 10, RD36 notamment) ; les valeurs des parts modales retenues sont « volontaristes », témoignant d'une « politique de mobilité ambitieuse ». Le maître d'ouvrage prend ainsi en compte les effets en matière de trafic des projets du plateau sud de Saclay dans leur globalité.

Les modélisations concluent que la capacité maximale de la RN118 (4 000 uvp/h) est atteinte à long terme ; les flux sont donc écrêtés<sup>30</sup> dans les deux sens, en amont du diffuseur en heure de pointe du matin et en aval du diffuseur en heure de pointe du soir. Les flux de la bretelle d'entrée de la RN118 vers Paris atteignent la capacité maximale théorique d'une bretelle à une voie d'insertion<sup>31</sup> (1 500 uvp/h) même après écrêtage des flux sur la RN118. Le dossier précise qu'« une attention particulière devra être portée à cette bretelle », sans plus de précision ou d'analyse quant à ses éventuelles conséquences. Il n'indique pas si les hypothèses d'écrêtage pourraient être remises en cause, tout comme les prescriptions actuelles de ne créer des bretelles d'entrée qu'à une seule voie. Il ne présente pas d'analyse du devenir du différentiel de flux entre le flux modélisé et le flux après écrêtage. Il ne présente pas de modélisation de la circulation à une échelle plus large que celle de la RN118 et des échangeurs 8 à 10, quand des stratégies de contournement de la RN118 pourraient être engagées par les usagers à une échelle plus large que celle du territoire du Campus Paris Saclay. Le projet peine ainsi à démontrer que l'objectif de « garantir la fluidité à long terme » rappelé au 1.1 du présent avis pourra être atteint.

#### L'Ae recommande :

- de présenter des modélisations cohérentes des trafics et leurs impacts sur le bruit aux horizons de dix et vingt ans ;
- de préciser le devenir des flux d'usagers écrêtés par la modélisation et leurs impacts potentiels sur l'environnement, ainsi que les conséquences éventuelles en matière de développement de nouveaux itinéraires de substitution ;
- de préciser quelles conséquences et effets sur l'environnement pourraient découler de l'« attention particulière » portée à la bretelle d'entrée de la RN118 vers Paris, en particulier si l'écrêtage des flux modélisés était remis en cause.

#### Bruit

En comparant le scénario de référence (circulation en 2040 sans projet) à la situation à même échéance avec projet, aucun des sept bâtiments présents dans ce secteur (en excluant le bâtiment le plus au nord acquis par l'EPAPS et qui sera détruit, quatre bâtiments dans l'impasse du mûrier

<sup>28</sup> <https://www.epaps.fr/projets/>

<sup>29</sup> Soit 2027 d'après les dernières annonces ministérielles ; et de celle de la ligne de TCSP 91-06, déjà effective depuis 2016.

<sup>30</sup> Lorsque les trafics calculés par le modèle dépassent la capacité maximale de la voie, on écrête les flux : on retient alors la capacité maximale de voie et non le trafic théorique calculé par le modèle. Par exemple, dans le cas d'espèce, les flux modélisés en heure de pointe du matin sont de 6 700 au sud et 4 550 uvp/h au nord en amont de l'échangeur, écrêtés à 4 000.

<sup>31</sup> Le maître d'ouvrage s'est vu imposer par l'Etat des bretelles d'entrée sur la RN118 à une seule voie : les bretelles de sortie peuvent être à deux voies.

et trois le long de la rue de Versailles) n'apparaît soumis à une modification significative d'infrastructure ; trois points noirs bruits (PNB) sont cependant créés par le projet.

Le maître d'ouvrage, dans une « démarche volontariste », a choisi de comparer la situation à l'horizon 2040 avec projet, à la situation actuelle sans projet, l'augmentation de circulation pendant cette période étant due aux opérations d'aménagement (ZAC) portées par l'établissement<sup>32</sup> ; trois bâtiments (dont deux des PNB) apparaissent alors soumis à une modification significative. Dans le domaine du bruit routier, les impacts de l'ensemble des projets d'aménagement (urbain et routier) dans le secteur du plateau sud de Saclay inscrits au CDT Paris Saclay, sont pris dans leur globalité.

Au vu de ce constat, le choix est fait de faire bénéficier les quatre riverains de l'impasse des Mûriers et les trois riverains de la rue de Versailles, de protections acoustiques. Les isolations de façade seront privilégiées au vu de la topographie du secteur. Le maître d'ouvrage applique ainsi le principe porté par la réglementation qui l'invite systématiquement à traiter de la même façon tous les bâtiments d'un même tronçon ou secteur dès lors que l'un d'entre eux est soumis à une modification significative.

#### Qualité de l'air

L'étude de l'impact du projet sur la qualité de l'air se fonde a priori sur la même étude de trafic que celle retenue pour l'analyse acoustique.

Sur la base de ces trafics, le kilométrage parcouru augmenterait de façon significative sur toutes les voiries concernées directement par le projet, en particulier sur la partie est du plateau.

- 68 % entre l'état initial et l'état de référence sur le réseau routier étudié ;
- 22 % entre l'état de référence et l'état projeté du fait de la réalisation du projet d'aménagement.

Le périmètre de l'étude air santé est ainsi constitué d'une bande de 300 mètres de part et d'autre des axes routiers présents sur l'aire d'étude. Il comprend tout ou partie de chacune des trois ZAC en cours de développement ou de création sur le plateau.

Pourtant, l'évaluation de la population présente au sein de ce périmètre à l'horizon 2030 ne semble prendre en compte que le développement de la ZAC du Moulon et pas celui de la ZAC Polytechnique ni celui de la ZAC Corbeville. Les cartes présentées dans l'étude d'impact ne comprennent pas, sans que l'on puisse l'expliquer, la partie est du plateau avec la ZAC Polytechnique. La présence du nouvel hôpital « Sud Essonne » au sein de la ZAC de Corbeville, et dont les travaux pourraient démarrer fin 2018, n'est pas mentionnée. Les établissements scolaires devant s'implanter ne sont pas tous recensés. Enfin l'évaluation repose sur la comparaison des scénarios 2030 avec projet d'échangeur et sans projet ; le dossier n'explique pas pour quelles raisons le principe retenu pour l'étude acoustique ne l'a pas été pour cette étude air et santé.

L'étude conclut à l'absence d'impact significatif du projet sur la qualité de l'air et à l'absence de risque à seuil par inhalation en exposition chronique pour les populations situées dans la bande d'étude. Toutefois, les teneurs inhalées par les riverains les plus exposés peuvent dépasser les valeurs limites pour la protection de la santé humaine pour les particules PM10 et PM2,5, avec et sans la réalisation du projet. Le risque cancérigène par inhalation peut être qualifié d'acceptable

<sup>32</sup> L'étude acoustique prend comme référence les données de l'étude de trafic présentée ci-dessus : sont donc également pris en compte les projets touchant aux transports et aux aménagements routiers.

pour les populations situées dans la bande d'étude, quelle que soit la substance prise individuellement, excepté pour le chrome et les particules diesel. Le risque cancérigène cumulé sur toutes les substances n'a pas été évalué, ni le risque par ingestion sans que ce choix ne soit justifié.

Pour l'Ae, la démarche vertueuse et argumentée retenue par le maître d'ouvrage pour traiter les impacts acoustiques devrait être également appliquée aux autres impacts majeurs du projet sur l'environnement, en particulier sur l'air, du fait de ses liens avec les projets d'aménagement sur le plateau et des objectifs inscrits au contrat de développement territorial.

#### **L'Ae recommande :**

- **de mettre en cohérence les hypothèses de chacune des phases de l'étude air santé en matière de développement du plateau (les études de trafic et de population, les établissements sensibles...) et de présenter une nouvelle étude sur la base de ces hypothèses revues ;**
- **de compléter l'étude air santé par une évaluation du risque cancérigène par ingestion ou d'en justifier l'absence.**

L'étude utilise le logiciel COPERT dans sa version IV. La dernière version disponible est la version COPERT V disponible depuis 2016, qui prend en compte les émissions réelles des véhicules diesel. Le modèle COPERT V utilise les facteurs d'émission les plus récents connus, tenant compte des émissions en situation réelle significativement plus élevées que celles correspondant aux tests normés pour l'habilitation réglementaire du véhicule.

**L'Ae recommande d'utiliser la dernière version disponible du logiciel, COPERT V, pour la modélisation des émissions de polluants.**

#### Eaux

Les surfaces imperméabilisées augmentent du fait de l'allongement des bretelles ; en outre, du fait de l'augmentation du trafic, le risque de pollution augmente. Un système d'assainissement (recueil, écrêtement et traitement des eaux) sera mis en place ; il est dimensionné pour recevoir les eaux des surfaces nouvellement créées.

Les nouveaux ouvrages projetés pour le traitement de ces eaux issues de la plateforme routière sont du type multifonction afin de combiner dans un seul ensemble les fonctions de traitement de la pollution chronique, de confinement de la pollution accidentelle et d'écrêtement. À ce stade des études, sont envisagés un dimensionnement pour une période de retour cinquantennale et un débit de fuite de 0,7 l/s/ha, avec un maximum de 1l/s. Ces dispositions sont conformes à l'« étude globale de gestion des eaux »<sup>33</sup> pilotée par l'EPAPS à l'échelle du territoire du CDT.

Le dossier indique que les ouvrages mis en place dans le cadre du réaménagement de l'échangeur amélioreront la gestion des eaux. « Grâce à ces bassins, de nouvelles surfaces dont une partie des existantes et de celles générées par le projet de l'échangeur seront tamponnées puis rejetées avec un débit de fuite contrôlé. (...) En conclusion, le système d'assainissement projeté soulagera le réseau d'assainissement existant ». La lecture du dossier ne permet cependant pas d'être assuré que l'ensemble des eaux de la plateforme de la RN 118 sont bien prises en compte dans le

<sup>33</sup> Projet visant à élaborer une stratégie globale de la gestion de l'eau sur l'ensemble des aménagements du projet Paris-Saclay.

système de collecte, gestion et traitement des eaux à l'issue de la réalisation du projet. Or le fait de ne prendre en compte qu'une partie des eaux pourrait conduire à des dysfonctionnements dans la gestion des événements accidentels ou exceptionnels (notamment en matière de consignes d'intervention) survenant sur la voirie principale.

**L'Ae recommande au maître d'ouvrage et aux gestionnaires des infrastructures concernées de s'assurer que l'ensemble des eaux de la plateforme de la RN118 est bien pris en compte entre les échangeurs 8 et 10 de la route nationale dans le dimensionnement du réseau de collecte et des nouveaux bassins.**

#### Continuités

Le dossier inscrit le projet comme s'intégrant dans une « démarche écologique plus globale et cohérente à l'échelle du plateau, développée dans le schéma directeur paysager du plateau », du fait notamment de la mise en place d'aménagements paysagers et de la création de nouveaux boisements constitutifs de la lisière développée à l'échelle du plateau « qui renforce le corridor boisé existant au niveau du coteau et fait le lien entre les quartiers du Moulon d'une part, et Corbeville et Polytechnique d'autre part ». Cette lisière doit permettre d'assurer une transition entre le milieu urbain des ZAC et de l'échangeur et les milieux agricoles ouverts adjacents. « Ce parti pris d'aménagement permet ainsi d'avoir une approche écologique globale, cohérente et pertinente à l'échelle du plateau ».

La « lisière développée à l'échelle du plateau » est cependant actuellement, tout comme la rigole de Corbeville, coupée par la RN118, comme le montre la figure 6. La ligne verte représentée sur cette figure n'a pas de spécificité écologique : c'est la ligne 18 du Grand Paris Express.

L'Ae, dans son avis 2013-112, avait relevé que le contrat de développement territorial restait très imprécis sur la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique ainsi que sur la gestion des eaux, malgré des objectifs affichés dans ces domaines. Dans son avis 2015-68, elle recommandait de préciser l'ambition du CDT concernant l'aménagement des lisières et la mise en réseau des espaces ouverts. Le projet ne porte pas d'objectifs en matière de continuités écologiques, celles-ci étant traitées par l'EPAPS à l'est et à l'ouest du secteur de l'échangeur et de la RN118, sans projet, à ce stade, de rétablissement est-ouest de continuité écologique. La circonstance du réaménagement de l'échangeur et en particulier du franchissement de la RN118 n'a pas été considérée comme une opportunité pour agir en ce sens.

Le rétablissement des continuités écologiques de la rigole de Corbeville, tout comme celui de ses continuités hydrauliques, doit être recherché. Les rapporteuses ont été informées lors de leur visite que le projet de reconnexion hydraulique<sup>34</sup> de la rigole de Corbeville comportait un volet de reconnexion écologique, actuellement à l'étude.

**Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'explicitier l'objectif de rétablissement des continuités écologiques de la rigole de Corbeville, contribuant de fait à l'objectif afférent inscrit au CDT, et la contribution éventuelle du projet à l'atteinte de cet objectif.**

<sup>34</sup> De part et d'autre de la route nationale



Figure 6 : Vue en plan des aménagements paysagers à l'échelle du plateau (source: dossier)

### 2.4.3 Impacts cumulés avec d'autres projets

Le dossier présente une analyse des impacts cumulés du projet d'échangeur avec ceux des deux ZAC Polytechnique et du Moulon, de l'échangeur n°8, de la requalification de la RD36, d'une canalisation d'eau de diamètre 600 mm passant à hauteur de l'échangeur, de la ligne 18 et du projet « Servier » plus à l'ouest du secteur d'étude. Tous ces projets sont autorisés ou ont fait l'objet de demandes d'autorisation. Le projet d'hôpital qui a été également autorisé, devrait être pris en compte dans cette analyse.

Les impacts cumulés avec la ZAC de Corbeville ne sont pas évoqués dans cette partie du dossier même si elle y est citée. Le projet de reconnexion hydraulique de la rigole de Corbeville n'est pas évoqué. Ce parti pris, conforme à la réglementation, peut cependant surprendre au vu des développements du dossier et hypothèses retenues pour l'analyse des impacts du projet.

Le dossier indique : « Une coordination entre les maîtres d'ouvrage des différents projets sera indispensable pour limiter les impacts cumulés en phase travaux. Ainsi, un phasage précis des aménagements de chacun et des plans de déplacements seront réalisés. Ils seront élaborés avec toutes les parties prenantes des projets (SGP, SEDIF) et avec les gestionnaires de voirie (DIRIF, CD91, Communes). En outre, un suivi environnemental coordonné des chantiers sera mis en place ».

Le dossier ne précise pas comment cette coordination sera mise en œuvre ni si une articulation ou coordination sera mise en place avec les projets de ZAC de Corbeville et de reconnexion hydraulique de la rigole de Corbeville dont les travaux pourraient démarrer avant la fin des travaux du projet d'échangeur.

**L'Ae recommande de préciser dans quel délai et sous quelle forme la coordination entre les maîtres d'ouvrage des différents projets prévus sur le « territoire du projet » tel que retenu dans l'étude d'impact, incluant le projet de ZAC de Corbeville et celui de reconnexion de la rigole de Corbeville, sera mise en place et quel suivi en sera effectué.**

### 2.5 Evaluation des incidences Natura 2000

Une évaluation des incidences du projet sur la désignation des sites Natura 2000 est insérée au dossier. Aucun site Natura 2000 n'est situé à proximité immédiate du projet. Le dossier indique que le projet est un réaménagement d'un échangeur existant et conclut à l'absence d'incidence significative du projet sur l'état de conservation de ce site, ce qui n'appelle pas de remarques particulières de la part de l'Ae.

### 2.6 Analyses coûts avantages et autres spécificités des dossiers d'infrastructures de transport

Le projet n'aura pas d'incidence directe sur l'urbanisation, mais accompagne de fait les projets d'urbanisation prévus dans le cadre de l'OIN.

Aucun aménagement foncier agricole et forestier lié au projet n'est prévu.

Les coûts collectifs du projet sont liés à l'augmentation de la pollution atmosphérique, du fait de l'allongement des bretelles et donc des distances parcourues, et à l'augmentation du bruit pour les riverains du fait de la modification des tracés des voies.

Les observations relatives aux hypothèses de trafic et conditions de circulation, au bruit et à la qualité de l'air, ont été développées précédemment dans le présent avis. L'analyse des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et celle des consommations énergétiques liées au projet sont fondées sur l'étude air santé. Elles présentent donc les mêmes lacunes que celles déjà relevées précédemment dans cet avis. Elles s'appuient en outre sur un état initial daté de 2005 sans que cela soit justifié dans le dossier.

### 2.7 Suivi du projet, de ses effets, des mesures et de leurs effets

Un système de management environnemental sera mis en place en phase travaux afin de veiller au respect et au suivi des mesures. Cette démarche sera pilotée par un responsable environnement désigné par l'entreprise qui sera sur le terrain ainsi que via un marché spécifique de l'EPA Paris-Saclay couvrant l'ensemble du suivi environnemental du chantier.

En phase exploitation, un suivi scientifique du transfert et de la gestion conservatoire de la Drave des murailles et un suivi écologique des aménagements paysagers de la lisière (renforcement de la lisière et création d'une mosaïque d'habitats) seront effectués sur une période de 20 ans, tous les ans les cinq premières années, puis entre 3 et 5 ans ensuite. Le dossier n'indique pas clairement si les boisements compensateurs (notamment dans la boucle de la bretelle) seront l'objet de ce second suivi.

Le dossier ne précise pas quelle gouvernance sera mise en place pour assurer le suivi du projet, en phase travaux comme en phase exploitation : composition, modalités de fonctionnement, périmètre d'intervention.

**L'Ae recommande :**

- *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, en phase travaux comme en phase exploitation ;*
- *de préciser les suites qui pourraient être données en cas d'échec des mesures de réduction et de compensation mises en œuvre, ou en cas de mise en défaut des hypothèses retenues.*

## **2.8 Mise en compatibilité des PLU d'Orsay et Saclay**

Le projet n'est pas compatible avec le règlement des zones UA, UH, UM, AU et N du PLU d'Orsay notamment en ce qu'il n'autorise pas les affouillements et exhaussements du sol supérieurs à 1,2 mètre, limite actuelle du règlement, et que toute atteinte à l'intégrité des arbres est interdite en zone N. Il est également susceptible d'affecter un emplacement réservé (réduction de 5 000 m<sup>2</sup> soit 10 % de l'espace réservé pour réaliser une aire d'accueil de gens du voyage), des espaces boisés classés (réduction de 1,8 ha de part et d'autre de la RN118, soit 1 % de la surface communale) et des alignements d'arbres. Le règlement et les documents graphiques identifiant ces derniers éléments seront modifiés en conséquence. Le dossier indique que de nouveaux boisements pourront être classés en EBC.

Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone A du PLU de Saclay en ce qu'il n'autorise pas spécifiquement « *les constructions et installations nécessaires au projet de réaménagement de l'échangeur n°9 sur la RN118* ». Il est compatible avec tous les autres éléments du PLU. La mise en compatibilité du PLU n'occasionne pas de modification des délimitations des zonages présents dans l'emprise de la bande DUP. La vocation et les objectifs des zonages concernés par la mise en compatibilité ne sont pas remis en cause.

## **2.9 Résumé non technique**

Le RNT est clair et bien équilibré. Il présente cependant certains raccourcis surprenants : il indique par exemple qu'« *aucune plante à enjeu n'est répertoriée* » dans l'aire d'étude tandis que, dans le reste de l'étude d'impact, la Drave des murailles et l'Orpin rougeâtre sont identifiés comme étant à enjeux majeur et très fort.

***L'Ae recommande de s'assurer de la justesse des termes du résumé non technique et de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

## 10. MEMOIRE EN REPOSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Echangeur de Corbeville et franchissement RN118

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



Michel DESVIGNES Paysage



Mémoire complémentaire en réponse à l'avis délibéré de l'Autorité  
Environnementale

# SOMMAIRE

Preambule.....	3
1. Réponses apportées aux observations et recommandations de l'autorité environnementale ...	3
1.1 Précision relative à la vitesse de référence proposée sur la RN118 dans le sens A10 > Paris .....	3
1.2 Précisions relatives au choix des aires d'étude, des hypothèses de développement territorial et des dates des états initiaux et finaux des différentes thématiques environnementales .....	3
1.3 Précision relative au trafic .....	5
1.4 Précision relative à la communication chantier et avec les riverains .....	6
1.5 Précision relative à la faune et à la flore.....	6
1.6 Précision relative aux mesures compensatoires hydrauliques et forestières .....	7
1.7 Précision sur la gouvernance et la gestion du projet.....	7
1.8 Précision sur le résumé non technique .....	9
1.9 Précision relative à l'étude Air et Santé.....	9
1.10 Précision relative à la gestion des eaux .....	9
2. Annexe 1 – Mesures de trafic sur la Route de Versailles (2017) .....	11
3. Annexe 2 – Mesures de trafic sur l'échangeur de Corbeville (2016) .....	12

## 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 consultatif l'Autorité environnementale compétente, à savoir le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Le CGEDD a procédé à une visite sur site le 16 juillet avec l'EPA Paris-Saclay puis a rendu son avis le 12 septembre 2018. Cet avis est ajouté au dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

L'Autorité environnementale formule dans son avis un ensemble de recommandations argumentées au maître d'ouvrage pour l'aider à mener à bien l'opération de réaménagement de l'échangeur et lui demande de préciser certains points de l'étude d'impact. Elle insiste particulièrement sur la nécessité de bien coordonner le projet avec les opérations majeures menées par d'autres maîtres d'ouvrage publics (Société du Grand Paris, Direction des routes d'Ile-de-France, autres projets de l'EPA Paris-Saclay), ainsi que sur la nécessité d'apporter des clarifications sur les hypothèses de base des études environnementales.

Le présent mémoire en réponse apporte des réponses aux demandes de précisions et aux recommandations émises par l'Autorité Environnementale.

## 1. REPONSES APORTEES AUX OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

### 1.1 PRECISION RELATIVE A LA VITESSE DE REFERENCE PROPOSEE SUR LA RN118 DANS LE SENS A10 > PARIS

Le dossier présenté propose la modification de la vitesse de 110 km/h à 90 km/h dans le sens A10 > Paris. L'avis de l'autorité environnementale mentionne dans sa note de bas de page n°24 en page 16 que « la réglementation mise en place depuis son élaboration a porté cette limite de vitesse à 80 km/h ».

Le décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules auquel fait référence cette remarque s'applique aux routes bidirectionnelles à chaussées non séparées. La RN118 est pourvue d'un terre-plein central séparatif. L'EPA Paris-Saclay maintient donc sa proposition de réduire la vitesse à 90 km/h.

### 1.2 PRECISIONS RELATIVES AU CHOIX DES AIRES D'ETUDE, DES HYPOTHESES DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET DES DATES DES ETATS INITIAUX ET FINAUX DES DIFFERENTES THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES

**Précision (p.10) : *Expliciter et justifier l'aire d'étude et les hypothèses de développement territorial retenues pour chacune des thématiques environnementales***

**Précision - Recommandation (p.11) : *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, harmoniser les horizons de long terme en retenant une date cohérente avec celle de la mise en service de l'ouvrage et avec les pratiques en vigueur***

**Précision - Recommandation (p.11) : *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***

- Aires d'études

L'aire d'étude du projet a été fixée d'après l'infrastructure existante à 250 - 300 mètres autour de l'emprise de l'échangeur et de la RN118 entre les échangeurs n°8 et 10. La limitation de la zone d'étude se justifie par le caractère ponctuel de l'opération. Celle-ci consiste en un aménagement d'une infrastructure existante afin de répondre à ses insuffisances actuelles et aux prévisions de croissance de trafic à venir. Seules les études air, les études de trafic ou l'analyse paysagère ont fait l'objet d'une aire d'étude plus large.

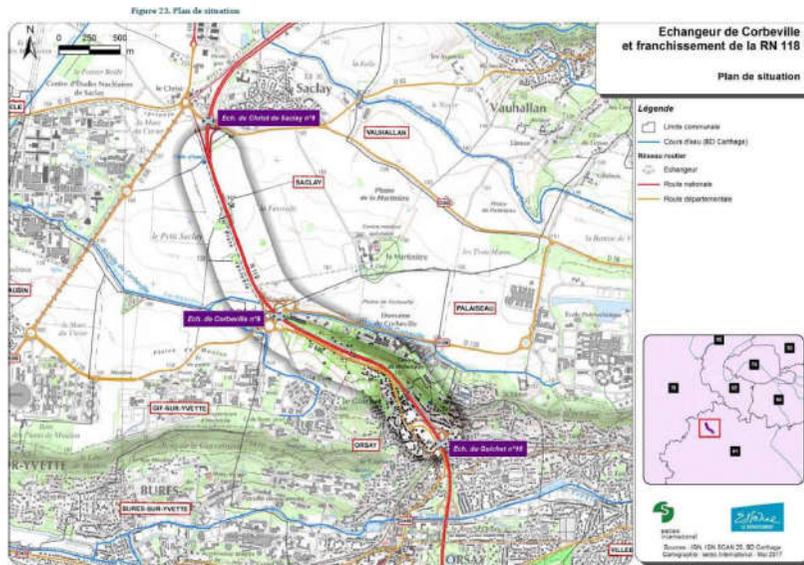


Figure 1. Page 54 - Plan de situation et bande d'étude

Comme précisé ci-dessus, l'aire d'étude a été élargie pour les études environnementales Air et Santé et Trafic afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux spécifiques abordés dans chaque étude :

Thématique	Aire d'étude	Précision sur le périmètre choisi
Trafic	Périmètre élargi à l'ensemble des projets ayant une influence sur le niveau de trafic de la RN118 (Christ de Saclay, RD306) et de la RD128 (projets urbains, desserte en transport en commun)	Prise en compte de l'ensemble des éléments impliquant une variation du trafic sur l'échangeur
Air et Santé	Bande de 600 m autour de l'échangeur	Prise en compte de toute voirie dont le trafic varie de 10% et des établissements sensibles du périmètre (Note méthodologique du 25/02/2005)

- Etats initiaux

Comme indiqué en page 68, le modèle prédictif MODUS de la DRIEA pour les trafics des axes routiers nationaux (dont la RN118) fixe un état initial à 2005 avant l'arrivée des développements sur la Plateau. L'état initial pour les modélisations a donc été fixé à 2005 et sans aménagement sur le Plateau pour les études de trafic et d'air.

Cependant, les analyses des remontées de file et difficultés actuelles de circulation ont été réalisées sur une base plus récente afin de décrire une réalité plus représentative de l'actuelle. Cette description date de 2010, en corrélation avec les données reçues cette année-là sur les trafics de la RN118.

A noter que l'état initial acoustique pour les modélisations a été recalé sur les données de 2010 et non sur celles de 2005, contrairement à l'état initial Air et Santé. Cependant, aucun aménagement nouveau n'a été réalisé entre 2005 et 2010 dans la bande d'étude de l'acoustique, ce qui implique qu'aucun biais n'a été introduit du fait de ce décalage.

Enfin, l'état initial Faune / Flore a été établi sur la base des inventaires les plus récents réalisés en 2015 et 2016.

- Hypothèses de développement territorial / Etats finaux

Les hypothèses de développement territorial sont corrélées aux dates d'états finaux choisis et aux aménagements projetés pour ces dates, que ce soit sur les projets urbains du Plateau (ZAC de Corbeville en particulier) ou sur les infrastructures. Les horizons à long terme sont cohérents entre les études Air, Acoustique et Trafic.

L'état final pour les études trafic et air a été fixé à 2030 en cohérence avec la date de fin prévisionnelle de développement des aménagements du Plateau de Saclay. Cet état final prend donc en compte les aménagements finaux des 3 ZAC ainsi que la réalisation complète des dessertes en transport en commun, la L18 du métro notamment.

Pour les études d'acoustique, l'annexe 4 de la circulaire du 12/12/97 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles recommande la prise en compte d'un horizon à 20 ans après mise en service, ce qui mène au plus tôt à 2040. Au regard des hypothèses de croissance de trafic directement corrélés au développement du plateau et du fait des incertitudes relatives à des croissances de trafic au-delà de ces horizons, l'horizon long terme pour l'acoustique a été ramené à 2030 en considérant que la fin des aménagements sur le Plateau impliquait la stabilité des hypothèses d'étude entre 2030 et 2040 (cf. p315 de l'étude d'impact).

- Etats de référence

L'autorité environnementale note un écart entre les états de référence des études Trafic et de l'étude acoustique. Pour les études Trafic et Air et Santé, l'état de référence a été choisi sans aménagement de l'échangeur mais avec le développement des ZAC. En revanche, pour l'étude acoustique, l'état de référence choisi comprenait la non-réalisation de l'échangeur ainsi que celles des ZAC.

Comme le souligne le paragraphe 5.2.1.8, l'étude acoustique a été menée dans un premier temps avec le même scénario de référence que les études trafic et air et amène à la conclusion que la modification de l'échangeur ne constitue pas une modification significative de l'environnement sonore. Les 3 domaines d'étude ont donc été traité de manière analogue.

Dans le cas de la problématique acoustique qui conduit à la définition de mesures de protections spécifiques, l'EPA Paris-Saclay a souhaité approfondir l'analyse avec un état de référence correspondant à une situation avant développement des ZAC dans le but de mieux accompagner les riverains de l'échangeur directement touchés par l'aménagement.

A noter que cet état de référence reste cependant artificiel, les développements sur le Plateau ayant commencés depuis 2014 alors même que l'échangeur reste dans sa configuration actuelle.

**Recommandation (p.17) : Présenter des modélisations cohérentes des trafics et leurs impacts sur le bruit aux horizons de 10 et 20 ans.**

Comme précisé ci-dessus, les horizons de 10 et 20 ans après mise en service renvoient à 2030 et 2040. Le développement des ZAC étant considéré achevé en 2030, les données d'entrée resteront

identiques pour 2030 et 2040. Les impacts mis en avant en 2040 seront donc identiques à ceux de 2030.

**Recommandation (p.19) : Mettre en cohérence les hypothèses de chacune des phases de l'étude air et santé en matière de développement du plateau et présenter une nouvelle étude sur la base de ces hypothèses revues**

L'état final de l'étude Air et Santé était fixé à 2030 en cohérence avec les études trafic. Cet horizon implique un développement de l'ensemble des ZAC et des transports en commun du plateau (ligne 18 du métro en particulier) et donc des conditions de trafic ayant atteint leur état final. Les résultats de l'état final de l'étude sont ceux pour lesquels les impacts sont les plus importants.

Une étude pour des dates antérieures à 2030 exploiterait donc des trafics inférieurs à ceux de 2030 et de ce fait conduirait à minorer les impacts présentés dans le dossier. De même que pour l'étude acoustique, étudier un horizon à 2040 reviendra aux résultats présentés pour 2030. L'étude Air et Santé du dossier traite ainsi les impacts les plus importants au niveau de la pollution de l'air liés au projet de l'échangeur.

### 1.3 PRECISION RELATIVE AU TRAFIC

**Recommandation (p.12) : L'AE recommande de compléter le dossier par les valeurs de trafic mesurées et mises à jour à hauteur de l'échangeur**

Les mesures de trafic réalisées en 2016 sur la Route de Versailles ainsi que les origines / destinations sur l'échangeur de Corbeville mesurées en 2017 sont jointes en annexe du document.

**Précision (P.17) – Préciser le devenir des flux d'usagers écrêtés par la modélisation et leurs impacts potentiels sur l'environnement ainsi que les conséquences éventuelles en matière de développement de nouveaux itinéraires de substitution**

Le modèle MODUS de la DRIEA permet de prédire les flux de trafic au niveau des différentes entrées du Plateau. Il détermine l'itinéraire optimal pour chaque usager, itinéraire minimisant le temps de trajet et prenant en compte la congestion du réseau routier. MODUS modélise l'ensemble du réseau routier structurant de l'île de France et intègre également à ce titre les flux sur les itinéraires de substitution pour accéder au Plateau de Saclay (RD36, RD306 et voies plus locales : route de Versailles, rue du Doyen Joseph Pères, chemin du Rocher de la Vauve, etc.).

Les résultats du modèle montrent que l'échangeur de Corbeville reste en tout temps le point d'entrée principal au Plateau en restant le plus capacitaire et efficace depuis le réseau structurant. Le flux d'usagers ne sera pas redirigé vers les autres itinéraires d'accès au Plateau mais resteront sur la RN118 sous forme de remontées de files. Aussi, la congestion et les longueurs de bouchons et les temps de trajet augmenteront mais sans générer un report plus important vers les itinéraires de substitution, moins capacitaires et déjà congestionnés.

**Précision (p.17) – Préciser quelles conséquences et effets sur l'environnement pourraient découler de « l'attention particulière » portée à la bretelle d'entrée vers Paris, en particulier si l'écrêtage des flux modélisés était remis en cause.**

La bretelle d'entrée vers Paris présente aujourd'hui un trafic projeté supérieur à sa capacité théorique d'écoulement pour une bretelle à une voie (p.203 du dossier). Afin de satisfaire à la demande de la MARRN de maintenir des bretelles à une voie en entrée et de viser un écoulement optimal, une étude particulière sera menée afin de confirmer cette modélisation et si celle-ci se confirme, trouver une solution comme un élargissement localisé à deux voies.

Cette solution impliquerait une augmentation de la surface imperméabilisée et pourrait avoir un impact mineur sur le dimensionnement de l'assainissement et des bassins. Aucun autre impact ne serait à considérer, la surface se trouvant en-dehors des zones d'enjeu faune et flore identifiées.

#### 1.4 PRECISION RELATIVE A LA COMMUNICATION CHANTIER ET AVEC LES RIVERAINS

**Recommandation (p.14) : L'AE recommande de préciser selon quelles modalités les usagers et riverains du projet seront informés tout au long du projet du phasage des travaux et quelles circonstances conduiraient à ne pas pouvoir éviter des travaux de nuit**

Les travaux de l'échangeur seront intégrés au comité de suivi de chantiers, organisé tous les deux mois dans les locaux de l'EPA Paris-Saclay ou sur site, avec l'ensemble des personnes intéressées par le projet Paris-Saclay : habitants, associations, collectifs citoyens, entreprises, salariés etc. en présence des équipes technique de l'Etablissement public d'aménagement Paris-Saclay et des maîtres d'œuvre. L'objectif de ce comité est de présenter les avancées des travaux et les phases en cours et à venir. Dans ce cadre, les problématiques générées par les chantiers sont traitées, afin d'en réduire au maximum les nuisances et de veiller au respect des prescriptions exigées par l'EPA Paris-Saclay et les collectivités.

Par ailleurs, l'EPA Paris-Saclay a contracté un partenariat avec la société Waze. Dans le cadre de ce partenariat, l'EPA Paris-Saclay s'engage à renseigner via la base de données de Waze les différentes perturbations affectant la voie publique (fermetures de rue, travaux, alternats de circulation...). Grâce à la planification de parution sur l'application, l'information remonte ainsi automatiquement, en temps réel et permet la proposition d'itinéraires alternatifs à l'ensemble des utilisateurs.

Ce dispositif vient compléter la palette d'actions déjà développée par l'EPA Paris-Saclay sur l'information des chantiers :

- une carte interactive des chantiers qui donne la possibilité de suivre mois par mois l'avancée des aménagements, de recenser et présenter les différents chantiers et leurs éventuels impacts (déviation, fermeture, coupure de réseaux...) ainsi que de visualiser les travaux à venir au cours des prochains mois (<http://carte.epaps.fr/>),

- des lettres d'informations publiées et largement diffusées aux différents acteurs du Plateau et cela pour chaque grande phase de travaux et autant que de besoin pour toute autre intervention ou événement lié à un chantier,
- des panneaux d'informations implantés aux abords des chantiers,
- une rubrique chantier sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay où toute l'actualité des projets et des travaux est explicitée. Ces informations sont également reprises et mises en avant via les réseaux sociaux de l'établissement (Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn, YouTube),
- une rubrique « vos questions/nos réponses » sur le site Internet qui est un véritable espace d'expression ouvert à tous, créé pour favoriser le partage d'information et des connaissances entre les internautes et l'EPA Paris-Saclay,
- une adresse mail [contact@oin-paris-saclay.fr](mailto:contact@oin-paris-saclay.fr) à laquelle l'EPA Paris-Saclay s'attache à répondre en moins de 48 heures à toutes les questions qui lui parviennent sur le sujet,
- des reportages sur les chantiers régulièrement réalisés pour notre émission « Paris-Saclay TV », diffusée sur TV 78 et ViàGrandParis et notre site internet.

Des mesures plus spécifiques seront mises en place pour les riverains en contact direct avec les travaux (Impasse des Mûriers et Route de Versailles), comme des réunions de présentation spécifiques ou des comités de quartier pour aborder plus précisément les travaux à venir dans ces zones et les impacts de ceux-ci.

Les travaux de nuit seront recommandés pour assurer le maintien d'un trafic fluide sur la RN118 et la RD128. Ainsi, afin d'éviter des perturbations de circulation trop importantes et en collaboration avec les exploitants de voirie, notamment de l'Etat et du département de l'Essonne, certains travaux pourront être réalisés de nuit, en particulier pour les phases de mise en place et de démolition des ouvrages sur la RN118. Une communication spécifique pour ces fermetures de nuit sera mise en place à destination des riverains notamment.

#### 1.5 PRECISION RELATIVE A LA FAUNE ET A LA FLORE

**Recommandation (p.15) : L'AE recommande de préciser le calendrier arrêté pour les dégagements d'emprise vis-à-vis du cycle biologique de chacune des espèces concernées ainsi que sur les modalités retenues sur le chantier pour éviter le développement des espèces exotiques envahissantes.**

Dans une logique de zone, le calendrier arrêté pour les dégagements d'emprise sera conforme à celui de l'arrêté n°2015/DRIEE/22 portant dérogation à l'atteinte aux espèces protégées sur la ZAC du Moulon dans la partie 6.1 des mesures d'évitement suivant le milieu (mares, débroussaillage, etc.).

De manière générale, et comme précisé p198, le dégagement des emprises (déboisement et décapage) sera prévu pendant la période automne/hiver afin d'éviter la période de nidification. Cette disposition permettra ainsi de limiter les risques de destruction d'individus à faible (ou absence) de mobilité (œuf, larves, etc.). En conséquence la période de mars à fin août sera neutralisée pour les dégagements d'emprise.

En ce qui concerne les espèces invasives, les mesures citées en page 14 de l'étude d'impact seront observées (destruction des foyers, pas de remblai avec terre végétale contenant des graines) ainsi que celles déjà décrites dans le paragraphe 9.5-MA5 de l'arrêté précité. Le chantier sera inclus dans le plan de lutte contre les espèces invasives décrit dans la mesure MA5 avec, en particulier, une plantation rapide pour éviter la repousse et le nettoyage des engins pour éviter la propagation.

Ces mesures seront rappelées dans le dossier d'autorisation unique spécifique au projet d'échangeur.

**Recommandation (p.20) :** *Pour la complète information du public, l'AE recommande d'explicitier l'objectif de ce rétablissement des continuités écologiques de la rigole de Corbeville, contribuant de ce fait à l'objectif afférent inscrit au CDT et la contribution éventuelle du projet à l'atteinte de cet objectif*

Le CDT fixe comme objectif la création « d'infrastructures environnementales dédiées sur la Trame Bleue comme sur la Trame Verte, ce qui a pour effet de faire diminuer les discontinuités écologiques à l'échelle du Plateau de Saclay ». Cet objectif est poursuivi de part et d'autre de l'échangeur de Corbeville avec la création de corridors écologiques, de constitution ou de préservation de lisières boisées et de systèmes de mares au sein des ZAC.

Dans le cadre du projet général d'aménagement du Plateau et de l'échangeur de Corbeville, une reconnexion hydraulique de la rigole de Corbeville sera recherchée et étudiée. Cependant, même si les contraintes techniques et topographiques devraient permettre cette reconnexion, aucun engagement ne peut être pris à ce stade sur la continuité écologique de cette reconnexion.

#### 1.6 PRECISION RELATIVE AUX MESURES COMPENSATOIRES HYDRAULIQUES ET FORESTIERES

**Précision (p.15) :** *Compléter l'étude d'impact par les impacts liés à la réalisation de la mesure compensatoire « préparation au projet de reconnexion de la rigole de Corbeville » le cas échéant*

**Précision (p.16) :** *Préciser comment s'articulera la mesure de compensation « préparation à la reconnexion hydraulique de la rigole » avec le projet de reconnexion de la rigole et qui assurera la MOA de la mesure compensatoire*

Comme le souligne l'Autorité Environnementale dans son rapport, la compensation en matière de zones humides est assurée par un dispositif de noues. L'ouverture de la rigole dans sa partie terminale n'est pas une mesure compensatoire, mais bien une mesure de renaturation d'espaces aménagés. La mesure M 3.5 du tableau récapitulatif des impacts et mesures peut porter à

confusion, néanmoins elle consiste à recréer une partie à ciel ouvert de la rigole en remplaçant une voirie par un espace naturel et non à une compensation. L'EPA Paris-Saclay répond ainsi également à l'objectif ME6 de l'arrêté espèces protégées de la ZAC du Moulon de conservation à ciel ouvert de la rigole, générant ainsi un impact environnemental positif. Cette réouverture servira également de point de départ à l'étude de reconnexion gravitaire de la rigole.

La reconnexion de rigole sera conduite de façon coordonnée à travers le projet de réaménagement de la rigole de Corbeville et celui de l'échangeur de Corbeville, tous deux portés par l'EPA Paris-Saclay après transfert de la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux par le SYB (Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre), d'une part, et l'Etat (DiRIF) et le département de l'Essonne (CD91), d'autre part. Les dossiers réglementaires (Dossier Loi sur l'Eau et dérogation espèces protégées) et les études générales de la rigole aborderont les aspects hydrauliques et réglementaires de la reconnexion alors que le projet de l'échangeur s'intéressera aux aspects techniques et de réalisation. Ces deux projets seront menés de front par l'EPA Paris-Saclay.

**Recommandation (p.16) :** *L'AE recommande de préciser quelles pourraient être les circonstances conduisant le MOA à ne pas disposer in fine des surfaces nécessaires pour compenser les surfaces forestières*

Les études de maîtrise d'œuvre relatives au tracé de l'échangeur pourront amener une modification des surfaces prévues pour la compensation forestière. De ce fait, cette modification pourrait conduire au déplacement de la zone de compensation hors du périmètre strict de l'échangeur, en particulier pour constituer la lisière boisée projetée par l'EPA Paris-Saclay entre la plaine agricole et les futurs quartiers. Etant donné qu'une vision globale de la compensation forestière est portée au niveau du Plateau de Saclay, seul un manque de disponibilité de surfaces de compensation forestière pourrait entraîner une compensation financière.

A noter cependant que la compensation financière reste la solution d'ultime recours, les compensations forestières étant incluses comme élément fondateur du projet paysager de l'échangeur.

#### 1.7 PRECISION SUR LA GOUVERNANCE ET LA GESTION DU PROJET

**Recommandation (p.21) :** *L'AE recommande de préciser dans quel délai et sous quelle forme la coordination entre les MOA des différents projets prévus sur le territoire du projet tel que retenu dans l'étude d'impact, incluant Corbeville et celui de la reconnexion de la rigole, sera mise en place et quel suivi en sera effectué*

L'EPA Paris-Saclay s'est vu confier les études et travaux du projet de l'échangeur de Corbeville, après transfert de la maîtrise d'ouvrage par l'Etat (DiRIF) et le département de l'Essonne (CD91) et du projet de réaménagements de la rigole de Corbeville, après transfert de la maîtrise d'ouvrage par le Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre (SYB).

Ces transferts de maîtrise d'ouvrage aident à la coordination (entre directions du même établissement) du suivi des études et des travaux des projets, sachant que l'EPA Paris-Saclay assure également la maîtrise d'ouvrage des espaces publics (voiries et réseaux divers) des quartiers de

Moulon et de Corbeville situés de part et d'autre de l'échangeur de Corbeville, en sa qualité d'aménageur de l'opération d'intérêt national (O.I.N.) du plateau de Saclay, rôle qui lui a été confié par décret n°2015-1927 du 31 décembre 2015 en application de l'article 25 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

La coordination avec les maîtres d'ouvrage concernés a par ailleurs déjà été mise en place, au cours de la phase d'études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique, en particulier pour la mise en compatibilité des projets.

Ainsi, à titre d'exemples, des réunions techniques régulières ont lieu avec la Société du Grand Paris (SGP) pour les interfaces techniques et le planning de réalisation de la ligne 18 du métro, ainsi qu'avec les exploitants des voiries de l'échangeur (DiRIF, CD91) et des rues limitrophes des ZAC desservies par l'échangeur (communes et CPS). Il en va de même pour les concessionnaires de réseaux publics devant franchir en sous œuvre l'échangeur de Corbeville en vue de viabiliser les futurs quartiers (tels ENEDIS pour l'alimentation électrique HTA et le SEDIF pour le passage d'une conduite de transport d'eau potable).

Ces réunions de coordination et transmission d'études se poursuivront sous ce format lors des phases d'études de maîtrise d'œuvre (AVP, PRO) puis de travaux. En particulier, ces documents seront présentés lors de réunions spécifiques à la DiRIF et au CD91 pour recueillir leurs observations.

Avant tout démarrage de la phase d'études suivante, les choix techniques proposés seront portés à la connaissance des élus et/ou représentants des différentes maîtrises d'ouvrages, notamment à travers des comités de pilotage réunissant l'ensemble des acteurs concernés.

**Recommandation (p.23) : Mettre en place un suivi permettant de vérifier la justesse des hypothèses d'évolution en matière de trafic, bruit, qualité de l'air et gestion des eaux pluviales**

Le projet d'échangeur sera intégré au suivi faune et flore décrit dans l'arrêté Espèces protégées de la ZAC du Moulon cité auparavant. Les mesures MA2 et MA3 prévoient le suivi des espèces protégées et la mise à jour des inventaires, ainsi que le suivi des mesures compensatoires. Pour le projet d'échangeur, ce dernier point consistera essentiellement au suivi par un écologue du bon développement de la Drave des Murailles. Ces mesures seront rappelées dans le dossier d'autorisation environnementale.

En ce qui concerne les aspects trafic, les modélisations à l'échelle du plateau sont mises à jour régulièrement sur la base de comptages routiers et des programmations urbaines. La première mise à jour aura lieu lors des études de maîtrise d'œuvre en 2019, puis l'échangeur sera intégré au modèle général du plateau. Les mises à jour permettront de vérifier la justesse des hypothèses des différentes études réalisées.

Le suivi de la gestion des eaux pluviales sera réalisé conformément à l'Etude Globale de Gestion des Eaux Pluviales (EGGE) qui définit le suivi à l'échelle du Plateau. En outre, des mesures de qualité des eaux seront réalisées dans les bassins et le bon dimensionnement des ouvrages sera contrôlé

en collaboration avec la DiRIF. Les mesures seront détaillées dans le dossier Loi sur l'Eau de l'échangeur.

**Précision (p.23) : Préciser l'organisation mise en place par le MOA pour assurer le suivi de l'ensemble du projet en phase travaux comme en phase exploitation**

Pour assurer le suivi de l'ensemble du projet en phase travaux comme en phase exploitation sous chantier, les différentes directions de l'EPA Paris-Saclay, organisées en équipe projet, s'appuieront sur les compétences :

- d'une équipe de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire, en cours de désignation, qui aura pour responsabilité de suivre les aspects techniques et organisationnels des phases études et travaux de l'échangeur. Le maître d'œuvre aura à sa charge les missions définies par la loi MOP, en particulier le suivi général du chantier et son planning. Des intervenants sur des thématiques spécifiques (écologue, bureaux d'étude spécialisés) seront sollicités pour assurer le suivi complet du projet.
- d'un OPC en charge de coordonner l'ensemble des projets, sur la base de l'analyse et de la synthèse des calendriers d'exécution des différents maîtres d'ouvrages, notamment celui de la SGP, pour faire remonter des alertes auprès des différents acteurs et exploitants de voiries (Etat, CD91, CPS) et de lignes de bus (Ile-de-France Mobilités et CPS).

Des comités d'exploitation sous chantier seront organisés à rythme régulier par l'EPA Paris-Saclay, en collaboration avec son maître d'œuvre et son OPC, réunissant les différents exploitants et les services de secours, pour préparer suffisamment en amont la mise en œuvre des modifications de circulation (dévoiements et/ou coupures) liées aux différentes phases de travaux.

**Précision (p.23) : Préciser les suites qui pourraient être données en cas d'échec des mesures de réduction et de compensation mises en œuvre ou en cas de mise en défaut des hypothèses**

En ce qui concerne les compensations forestières, les mesures mises en place en cas d'échec des mesures de compensation sont précisées ci-dessus dans le paragraphe 1.6. Il en va de même pour les mosaïques d'habitats pour lesquelles des zones situées sur le périmètre du Plateau pourront être définies pour leur réimplantation.

Pour la Drave des Murailles, une étude menée par un écologue en amont des travaux permettra de définir le protocole de déplacement de la fleur, protocole qui sera éprouvé en amont pour en vérifier l'efficacité. Toutefois, si un échec est constaté sur les zones définies, une réimplantation dans d'autres zones pourra être réalisée.

### 1.8 PRECISION SUR LE RESUME NON TECHNIQUE

**Recommandation (p.23) : L'AE recommande de s'assurer de la justesse des termes du résumé non technique et de prendre en compte dans le résumé non technique des conséquences des recommandations du présent avis**

L'avis de l'Autorité Environnementale relève une phrase dans le résumé non technique précisant « qu'aucune plante à enjeu n'a été répertoriée ». Cette mention s'applique aux formations herbeuses bordant la RN118 et non à l'échangeur où, en effet, des plantes à enjeu (Drave des

Murailles en particulier) ont été répertoriées comme précisé dans la suite du paragraphe. Pour plus de clarté, la phrase devrait être corrigée comme suit : « Aucune plante à enjeu n'a été répertoriée dans ces formations bordant la RN118 ».

### 1.9 PRECISION RELATIVE A L'ETUDE AIR ET SANTE

**Précision (P.19) : Compléter l'étude Air et Santé par une évaluation du risque cancérigène par ingestion ou en justifier l'absence**

L'évaluation de l'exposition des populations via la chaîne alimentaire ne se justifie que si les dépôts sur le sol sont importants et sont supérieurs au fond géochimique.

L'ingestion de produits issus de culture à consommations directe (potagers, jardins familiaux...), les concentrations cumulées dans le sol provenant des retombées atmosphériques des substances particulières issues des émissions routières sont calculées pour les polluants classiquement retenus pour une exposition par ingestion (choix en rapport avec la circulaire du 25 février 2005). Ces valeurs sont par la suite comparées aux valeurs de fond géochimique. Les calculs ont été réalisés à partir des flux de dépôts totaux (sec et humide) issus de la modélisation au niveau des riverains les plus impactés.

Le retour d'expérience de projets sujets à une circulation routière importante révèle que la part maximale des substances particulières après un cumul de 30 ans lié aux émissions du trafic routier est inférieure à 0,001 % des valeurs de fond géochimique. Ce très faible pourcentage justifie que la voie d'exposition par ingestion des populations riveraines ne soit pas quantifiée.

**Recommandation (p.19) – L'AE recommande d'utiliser la dernière version du logiciel COPERT V pour la modélisation des polluants.**

L'étude Air et Santé a effectivement utilisé la version COPERT IV, seule disponible au moment de l'étude. COPERT V sera utilisée dans les prochaines études.

### 1.10 PRECISION RELATIVE A LA GESTION DES EAUX

**Recommandation (p.20) : L'AE recommande au MOA et aux gestionnaires des infrastructures concernées de s'assurer que l'ensemble des eaux de la plateforme de la RN118 est bien pris en compte entre les échangeurs 8 et 10 dans le dimensionnement du réseau de collecte et des nouveaux bassins.**

Le projet d'échangeur modifie la plateforme de la RN118 au niveau des nouvelles bretelles (raccordements), créant ainsi une surface supplémentaire à récupérer dans le système d'assainissement. Celles-ci ont été prises en compte dans le dimensionnement. Le reste de la RN118 et son assainissement resteront identiques à l'existant actuel. La majorité des eaux de la RN 118 est actuellement collectée par les ouvrages de traitement situés entre l'échangeur de Corbeville et celui du Guichet.

Un bilan plus complet des impluviums sera mené au niveau de la section de la RN118 comprise au droit de l'échangeur pour vérifier le dimensionnement du réseau de collecte et des bassins et la bonne récupération de ces eaux. Celui-ci sera présenté lors de l'établissement du dossier Loi sur l'Eau de l'échangeur.

2. ANNEXE 1 – MESURES DE TRAFIC SUR LA ROUTE DE VERSAILLES (2017)

<b>ORSAY</b> Poste 1 - Sens 1 Rue de Versailles - Vers le nord-ouest Récapitulatif				
Résultats Globaux de la Période				
Nombre de jours : 7		Nombre de jours complets : 7		
Débit Total		Résultats TV		Résultats PL
9 643		2 242		258
Jour le plus chargé		jeu 02/02/17		jeu 02/02/17
Moyenne Journalière (Jours Complets)	Période	1 378	37	2,7%
	Jours Ouvrables	1 091	49	2,9%
	Période	57	2	2,7%
Moyenne Horaire (Jours Complets)	Jours Ouvrables	70	2	2,9%
	J.O. 7/10h	287	6	2,2%
	J.O. 16/19h	67	3	5,2%
	Période - Nuit (22H-6H)	5	0	0,0%
		Résultats TV		Résultats PL
Vitesse Moyenne	59,2		48,2	
Maxima Journalier	63,4	sam 28/01/17	52,8	sam 28/01/17
Maxima Horaire	85,0	dim 29/01/17 03H00-04H00	75,0	sam 28/01/17 14H00-15H00
V15 / V50 / V85	47,9	60,6	74,1	34,2 50,8 60,8



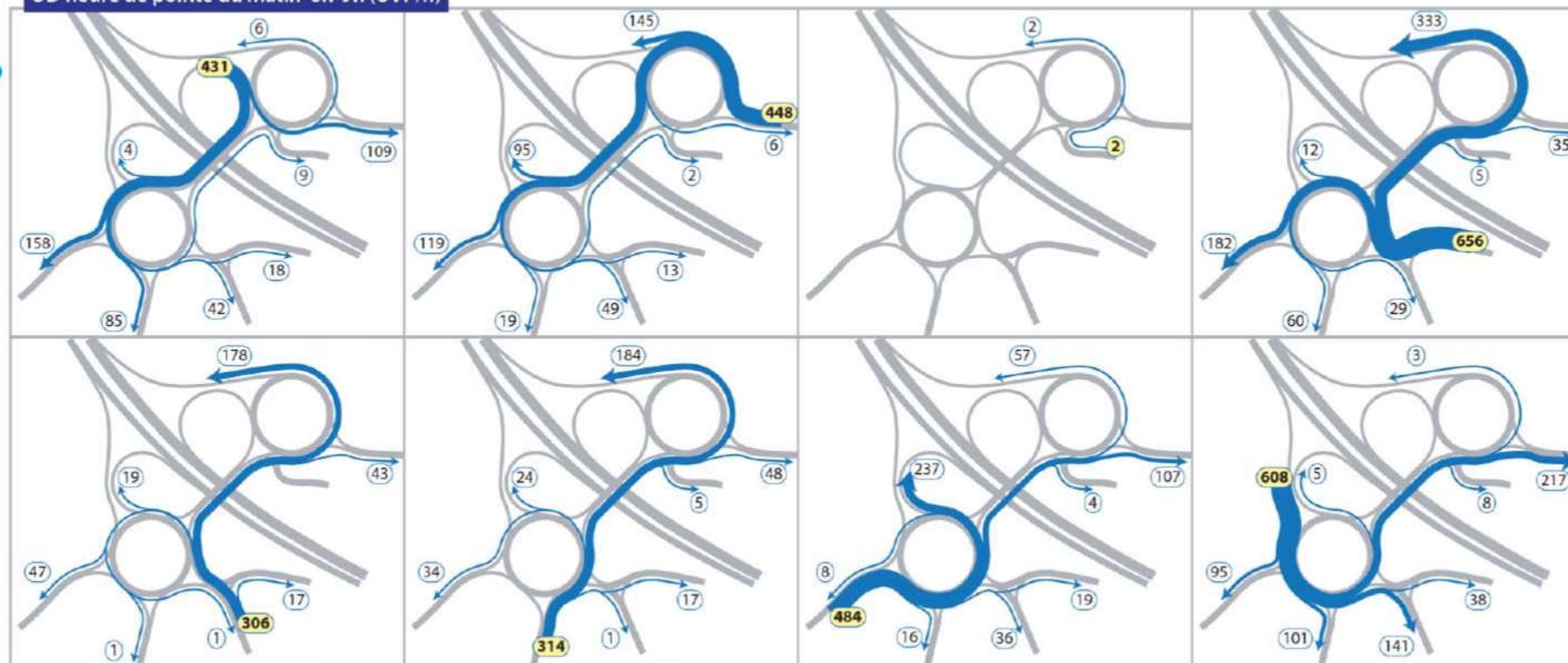
<b>ORSAY</b> Poste 1 - Sens 2 Rue de Versailles - Vers le sud-est Récapitulatif				
Résultats Globaux de la Période				
Nombre de jours : 7		Nombre de jours complets : 7		
Débit Total		Résultats TV		Résultats PL
16 715		3 690		177
Jour le plus chargé		ven 03/02/17		ven 03/02/17
Moyenne Journalière (Jours Complets)	Période	2 388	25	1,1%
	Jours Ouvrables	2 915	33	1,1%
	Période	99	1	1,1%
Moyenne Horaire (Jours Complets)	Jours Ouvrables	121	1	1,1%
	J.O. 7/10h	88	3	2,9%
	J.O. 16/19h	440	3	0,8%
	Période - Nuit (22H-6H)	13	0	0,8%
		Résultats TV		Résultats PL
Vitesse Moyenne	59,3		55,2	
Maxima Journalier	63,2	sam 28/01/17	75,0	dim 29/01/17
Maxima Horaire	95,0	ven 03/02/17 04H00-05H00	95,0	dim 29/01/17 01H00-02H00
V15 / V50 / V85	50,0	57,8	68,5	43,6 54,2 66,5



3. ANNEXE 2 – MESURES DE TRAFIC SUR L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE (2016)

# Comptages Comptages OD

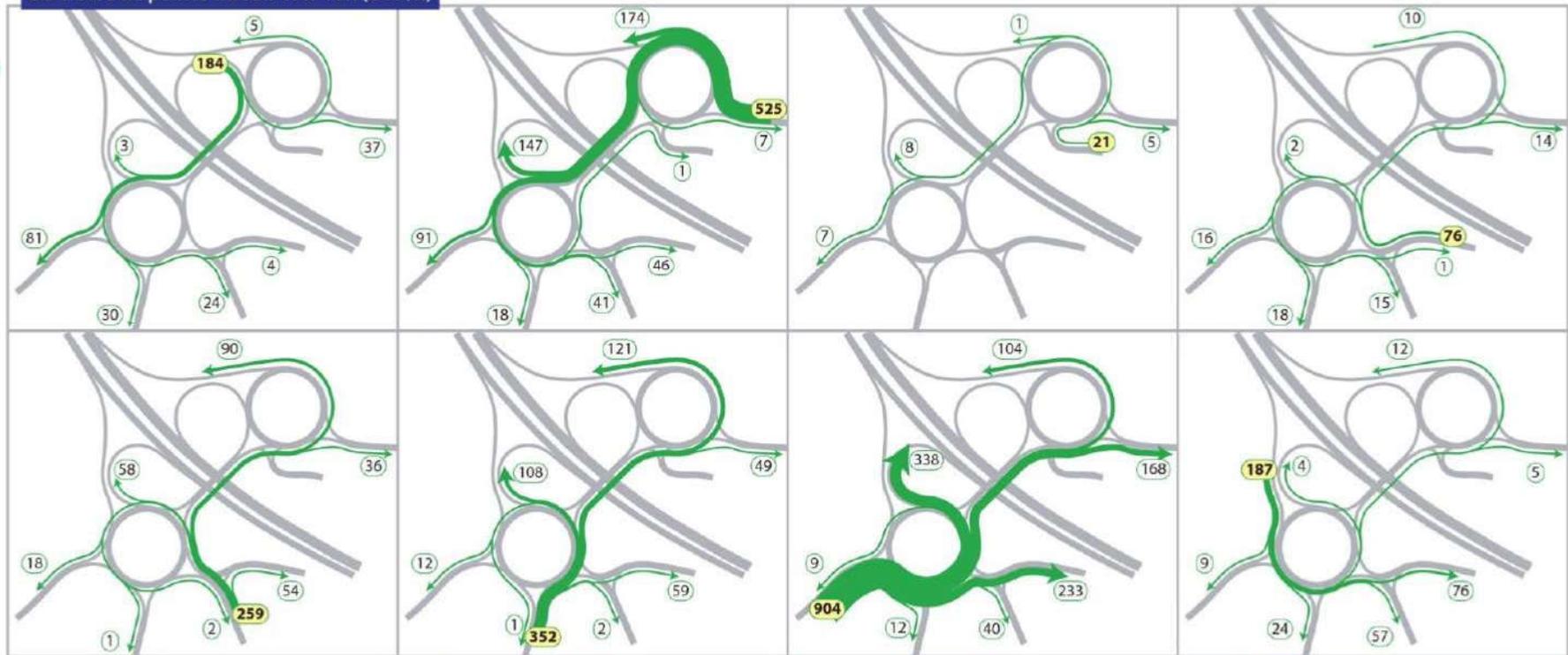
OD heure de pointe du matin 8h-9h (UVP/h)



# Comptages

## Comptages directionnels

OD heure de pointe du soir 17h-18h (UVP/h)



15/06/2016

Modélisation de la situation existante - Sud Plateau

45

## 11. COMPTE-RENDU DE LA REUNION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES



PRÉFET DE L'ESSONNE

SOUS-PRÉFECTURE DE L'ARRONDISSEMENT DE PALAISEAU  
BUREAU DE LA COORDINATION INTERMINISTÉRIELLE  
ET DE L'INGÉNIERIE TERRITORIALE

Affaire suivie par Nicolas LEJON  
☎ : 01 70 56 42 04  
✉ : nicolas.lejon@essonne.gouv.fr

Le 11 MARS 2019

COMPTE-RENDU

OBJET	AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE CORBEVILLE : Examen conjoint relatif à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Orsay et de Saclay
DATE ET LIEU	Le 5 février 2019 à la Sous-Préfecture de l'arrondissement de Palaiseau Réunion présidée par Monsieur Abdel-kader GUERZA, Sous-préfet
PARTICIPANTS	Monsieur Abdel-Kader GUERZA, Sous-Préfet de l'arrondissement de Palaiseau Monsieur Christian PAGE, Maire de la commune de Saclay Monsieur Jean-Luc CURAT, Adjoint au maire de Saclay en charge de l'urbanisme Monsieur Pierre BERTIAUX, Adjoint au maire d'Orsay en charge de l'urbanisme Monsieur Patrick LE GALL, Directeur Adjoint chargé des projets urbains, CACPS Monsieur Dominique MACE, Directeur foncier, EPAPS Monsieur Antoine DEMOLIENS, Chef de projet, EPAPS Monsieur Harry RAKOTOSON, Unité Territoriale Ouest, Conseil Départemental de l'Essonne Monsieur Ludovic De MIRIBEL, Chargé de mission du Service Territoires, CAIF Madame Céline PLAT, Adjointe au chef de Bureau, DDT/STP Madame Géraldine TREGUER, Mission expertise et projet, DDT/STP Monsieur Nicolas LEJON, Chargé de Mission, Sous-Préfecture de l'arrondissement de Palaiseau La Chambre du Commerce et de l'Industrie, absente excusée La Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie, absente excusée

Monsieur le Sous-Préfet ouvre la séance et rappelle que l'objet de cette réunion est de recueillir les avis et observations des personnes publiques associées lors de cet examen conjoint sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Saclay et d'Orsay conformément aux articles L.153-54 à 59, R.153-13 et R.153-14 du code de l'urbanisme, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique liée au projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville. Monsieur le Sous-Préfet conclue cette introduction en évoquant l'importance de tel projet pour le développement du plateau de Saclay.

Messieurs les Directeur foncier et Chef de projet de l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS) présentent le projet d'aménagement du futur échangeur de Corbeville et le replacent dans le

contexte suite aux études effectuées relatives à l'augmentation des flux de circulation. Ces constats ont amené à imaginer un réaménagement des échangeurs d'autant plus nécessaire compte tenu de la création des différentes Zones d'aménagement Concerté. À cet effet, l'EPAPS a demandé à la DIRIF d'être titré maître d'ouvrage via une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage en cours de signature.

Il est rappelé par l'EPAPS que le dossier de déclaration d'utilité publique a été déposé auprès des services de la Sous-préfecture en avril 2018 qu'ainsi certaines évolutions ultérieures à ce dépôt n'ont pas été pris en compte dans le dossier primaire.

L'EPAPS indique que l'échangeur de Corbeville actuel correspond à l'échangeur n°9 de la RN 118, situé sur les communes d'Orsay, de Saclay et de Gif-sur-Yvette. Il permet d'accéder depuis la RN 118 au plateau de Saclay, desservi par la RD 128, qui est un axe majeur de transit et de desserte de la frange sud du plateau de Saclay. Il assure également les échanges avec la RD 446. Messieurs les Directeur foncier et Chef de projet rappellent que les objectifs du projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville et du franchissement de la RN118 sont de garantir la fluidité du trafic à long terme, en tenant compte de l'augmentation des flux liés au développement urbain ; d'améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur ; de faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport ; et d'améliorer son intégration urbaine et paysagère. Ils expliquent que le projet consiste à reconfigurer l'échangeur n°9 de Corbeville. Cela prévoit de remplacer l'échangeur actuel constitué de giratoires par un échangeur asymétrique. Cette nouvelle configuration implique la création d'un nouvel ouvrage d'art rétablissant la RD 128 à 2 x 2 voies. La reconfiguration de l'échangeur comprend également le réaménagement des bretelles d'entrée et de sortie :

- Les deux bretelles de sortie passent sous le nouvel ouvrage de franchissement de l'échangeur et forment une boucle de chaque côté de la RN 118 avant de se connecter aux carrefours à feux.
- Les bretelles d'entrée, quel que soit le sens, se connectent directement des carrefours à feux de l'échangeur à la section courante de la RN 118, sans passer sous le nouvel ouvrage de franchissement. Les deux bretelles d'entrée sont limitées à une voie.

La reconfiguration de l'échangeur ne permet pas de connecter la route de Versailles directement sur le nouveau carrefour à feux. Il est alors proposé de connecter cette voirie sur un carrefour de la ZAC du Moulon, à côté de la future gare L18 et TCSP. La bretelle de sortie depuis l'A10, créée le long de la RN118, impacte l'emprise de l'impasse des Mûriers. Cette voirie doit être recrée des modes de transport de la RN pour permettre la réalisation des travaux. L'impasse des Mûriers franchit actuellement la RN118 à l'aide d'un passage inférieur sous la RN118. Cet ouvrage existant doit être prolongé de part et d'autre pour permettre la réalisation de la bretelle de sortie depuis A10 côté Est de la RN, et de la bretelle d'entrée vers A10 côté Ouest. Un nouvel accès aux entreprises doit être créé depuis la RD128. Cela implique notamment la mise en place d'un ouvrage de franchissement de la rigole de Corbeville adapté aux poids lourds. Enfin, l'aménagement de pistes cyclables est intégré au projet.

Sur la mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme, l'EPAPS précise que bien que l'échangeur de Corbeville se situe sur le territoire de 3 communes, seuls les PLUs d'Orsay et de Saclay sont impactés par une mise en compatibilité.

Concernant le PLU de Saclay, l'EPAPS assure que cette mise en compatibilité ne concerne que les espaces agricoles, aucun espace boisé n'est touché, il s'agit de la zone A du PLU, partie Nord-Ouest de l'échangeur, avec un ajout à l'article A2 du PLU qui concerne les occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières pour les constructions et installations nécessaires au projet d'échangeur sur l'ensemble de la zone.

Monsieur le Maire de Saclay annonce qu'il n'y a aucun problème pour cette mise en compatibilité mais propose d'inscrire cette zone A en « emplacement réservé » pour une plus grande lisibilité du public.

Pour l'EPAPS, il existerait deux possibilités d'inscriptions pour ces terrains autres qu'en zone A pour l'avenir. Par ailleurs, l'EPAPS confirme que le projet n'est pas impacté par la Zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay.

Madame l'Adjointe au chef de Bureau des services de la DDT fait remarquer que si l'EPAPS ne connaît pas aujourd'hui l'implantation exacte de l'échangeur, cela va créer une difficulté pour définir l'emplacement réservé dans le PLU parce qu'une fois que l'emplacement réservé défini, il ne sera plus possible d'utiliser les terrains situés à côté de cet emplacement réservé. La DDT conseille dans l'hypothèse où le tracé ne serait

pas encore totalement calé et définitif, d'élargir l'emplacement réservé initialement prévu afin d'anticiper un éventuel décalage du tracé.

Monsieur le Maire de Saclay signale qu'il faudra créer une parcelle ad-hoc et en définir les limites afin de pouvoir l'inscrire dans le PLU de la commune.

Monsieur le Maire de Saclay indique que c'est la raison pour laquelle il a demandé une parcellisation pour créer une parcelle spéciale qui facilitera la création d'un emplacement réservé ultérieur.

Monsieur le Directeur Adjoint chargé des projets urbains pour la CACPS demande si un emplacement réservé doit nécessairement porter sur du parcellaire.

L'EPAPS répond qu'il ne s'agit pas d'un impératif et qu'il peut être identifié facilement une emprise sans pour autant définir de parcelle. Mais si la parcelle définie dans l'emplacement réservé est trop large par rapport au projet d'échangeur, le restant de parcelle sera utilisé pour autre chose. Néanmoins, il peut très bien être défini une parcelle même si cela n'est pas prévu en l'état actuel du projet.

Monsieur le Maire de Saclay soutient que la création d'une parcelle sera obligatoire puisque dans le cadre de la révision à venir de son PLU, il faudra identifier ce terrain précisément.

L'EPAPS rappelle à cette occasion qu'il va y avoir deux procédures qui vont intervenir en parallèle pour la commune de Saclay et sur lesquelles le conseil municipal aura à délibérer le même jour à savoir sur la révision du PLU de la commune et sur la procédure de mise en compatibilité du projet. Par ailleurs, il demande s'il devait définir un emplacement réservé suffisamment large, lui faudrait-il redéfinir la parcelle si jamais le projet s'étend sur moins de surface que prévu.

Monsieur le Maire de Saclay répond que l'identification d'une parcelle est nécessaire dans le cadre de la révision de son PLU qui sera arrêté le 1<sup>er</sup> juillet 2019. Par conséquent, une réponse est attendue de la part de l'EPAPS pour le 17 juin.

Concernant le PLU de la commune d'Orsay, Monsieur l'Adjoint au maire d'Orsay en charge de l'urbanisme attire l'attention sur le fait qu'à chaque fois que sont réalisés des travaux dans la zone agricole de la commune, des drains sont cassés et que le projet de l'échangeur ne fera pas exception à la règle. Il demande à ce que l'on soit vigilant sur la gestion de l'eau.

Selon l'EPAPS, pour la commune d'Orsay, la mise en compatibilité concerne d'une part, l'autorisation pour les affouillements et exhaussement de sols sur les zones UA, UH, UM, AU et N qui doivent être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière. En l'espèce, pour l'échangeur, afin de constituer les appuis des ponts, il sera nécessaire d'effectuer des affouillements et exhaussements supérieurs à la limite actuelle prévue par le règlement d'urbanisme notamment pour créer les structures de chaussées.

Pour Monsieur l'Adjoint du Maire d'Orsay chargé de l'urbanisme, il n'y a pas de sujet particulier.

D'autre part, l'EPAPS demande une modification sur les espaces boisés classés (EBC) le long de la RN118 au nord pour pouvoir incorporer la bretelle qui permettra de revenir sur Corbeville et au sud, sur les EBC en raison de la création de la bretelle qui partira du Moulon pour aller vers la province et la modification de la route de Versailles qui sera connectée au cœur du Moulon mais qui nécessite la traversée d'un EBC.

Monsieur l'Adjoint du Maire d'Orsay chargé de l'urbanisme explique que les inquiétudes de la commune d'Orsay portent plus sur les modes de réalisation que sur la partie réglementaire du PLU qui ne pose pas de difficultés particulières. Toutefois, la commune rappelle sa vigilance, tout au long de l'avancement du projet sur l'attention apportée à l'insertion urbaine du nouvel échangeur au sein de la ZAC de Corbeville. La commune fait part de son interrogation quant au dimensionnement du mur de soutènement et à son impact sur les nuisances sonores pour le voisinage ; de même que son regret de ne pas disposer de plus de renseignement sur l'impact sonore de la réalisation des deux bretelles.

L'EPAPS répond en indiquant que l'étude acoustique sur le projet de l'échangeur a été effectuée dans le cadre de l'étude d'impact qui a été jointe au dossier de demande de déclaration d'utilité publique du projet

déposé à la Sous-préfecture de l'arrondissement de Palaiseau en mars 2018 et qui sera soumis à l'enquête publique.

Ce que confirme la Sous-préfecture.

La DDT ne fait état d'aucune remarque ou observation particulière si ce n'est qu'il aurait été préférable que le dossier soit plus explicite sur les EBC même s'ils ne sont pas identifiés dans la ZPNAF car ils le sont au SDRIF et il aurait été opportun de le mentionner dans la mise en compatibilité.

Monsieur le Directeur Adjoint chargé des projets urbains pour la CACPS interroge sur l'existence de compensations en terme d'EBC.

L'EPAPS confirme qu'il existe bien des compensations relatives aux EBC à savoir pour 1 EBC impacté, il devra y avoir 1,5 EBC compensés.

La Chambre d'agriculture n'émet aucune observation sur les parties agricoles mais reste attentive à l'impact que pourraient avoir les travaux et la circulation du matériel sur le milieu agricole et notamment sur le chemin dit « de la martinière ».

La commune de Saclay demande ce qu'il en sera de la rigole de Corbeville à savoir si elle sera souterraine ou non.

L'EPAPS explique qu'aujourd'hui la RN118 coupe la rigole en deux et que les associations pour la protection de l'environnement lui ont demandé d'étudier la reconnexion pour une irrigation gravitaire. Le projet prévoit le rétablissement des écoulements naturels en utilisant un ouvrage pour le franchissement de la RN118 par la rigole de Corbeville.

Les participants interrogent la Sous-préfecture sur les suites de cet examen conjoint.

La Sous-préfecture rappelle le déroulement de la procédure dans le cadre de la phase administrative de la future enquête publique. Il est convenu avec l'EPAPS une prochaine réunion pour la mise en place d'un calendrier prévisionnel d'enquête publique.

Puisque sont concernées les mêmes personnes publiques, la Sous-préfecture rappelle également la réunion du 18 février 2019 relative à l'examen conjoint de la mise en compatibilité des PLU d'Orsay et de Saclay pour le projet de la ZAC de Corbeville.

En l'absence de toute autre question ou observation, Monsieur le Sous-Préfet lève la séance.

Le Sous-Préfet,

Abdel-Kader GUERZA