



# 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









#### Validation et révision du document

Indice	Date	Nature de l'évolution	Rédaction	Vérification	Approbation
A	24/05/2017	Création du document	ALG / SCH	ACH	AGU
В	21/02/2018	Mise à jour suite aux évolutions techniques du projet	RDU	ALG	AGU
С	26/03/2018	Intégration des remarques EPAPS	RDU	ALG	AGU



# **SOMMAIRE**

1.	Avis DIRIF sur l'opportunité du projet	
2.	Arrêté préfectoral de demarrage de la concertation	
3.	Bilan de la concertation publique	1
4.	Délibération du conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay	1
5.	Avis de la Direction Départementale des Territoires	2
6.	Mémoire en réponse à l'avis de la Direction Départementale des Territoires	2
7.	Avis de la Direction Des Routes d'Ile-De-France	2
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	7



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

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 Créteil, le 23 septembre 2015

Le directeur des routes Île-de-France

à

Monsieur le directeur des infrastructures de transport

Objet: Avis DiRIF

PJ



www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr 2, 4, 6 rue Olof Palme – 94046 C

2, 4, 6 rue Olof Palme – 94046 Créteil cedex – Tél : 33 (0)1 46 76 87 00 – Fax : 33 (0)1 43 99 06 12

# 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.

2/8

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,	Échangeur 9 de Corbeville et RN118 entre les	Ring des Ulis (échangeurs 13 et 14)
	N118/RD36)	échangeurs 8 et 10	(containged to ct 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.

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

3/8 4/8

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, dérogatoire 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.

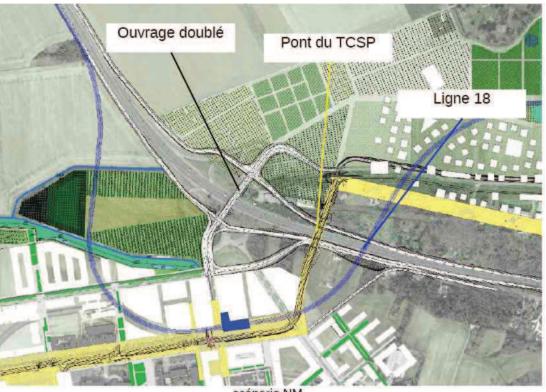


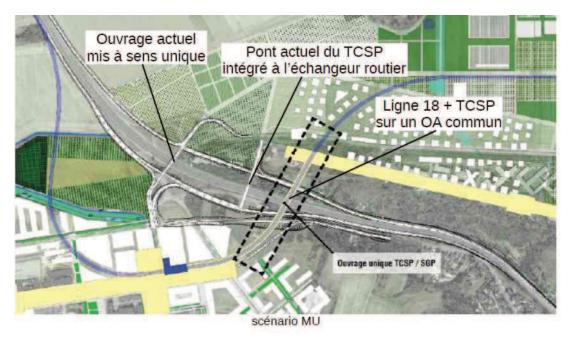
échangeur actuel

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.





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

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

5/8

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 dérogatoires par rapport au guide VSA de janvier 2015.

Quoi qu'il en soit, les deux scénarios proposés ont en commun de réduire le caractère dérogatoire 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 dérogent au guide VSA surla seule pente de la bretelle de sortie de la N118 sens province -> Paris égale à 7 % dans le scénario MU. Cette dérogation 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 dérogations 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 dérogatoires 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 dérogation 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.

6/8

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 dérogatoire, 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 dérogations 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 dérogations 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 gène 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.





7/8

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.

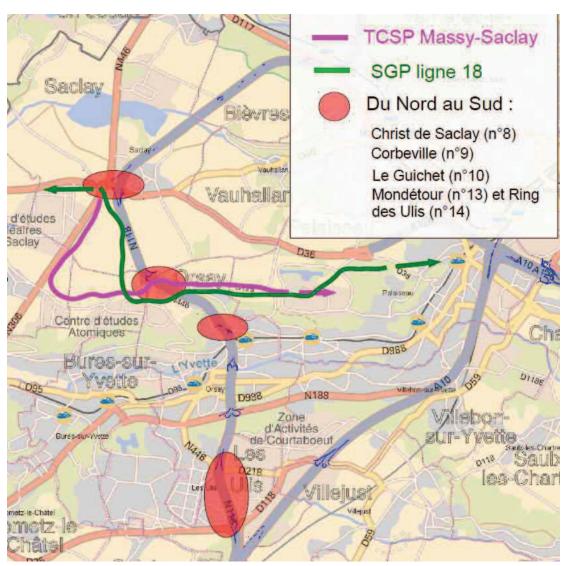
# Conclusion

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

<u>Article 2</u> – 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 – Horáires d'ouverture de la sous-préfecture : 9b-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 <u>www.epaps.fr</u>

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.

<u>Article</u> 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 Palaiscau,

Le Président de l'Etablissement 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 Chevatier



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
- 5. Les principaux thèmes discutés
- 7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation

NOVEMBRE 2016

1

2

# **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'Etablissement 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.

3

# 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.

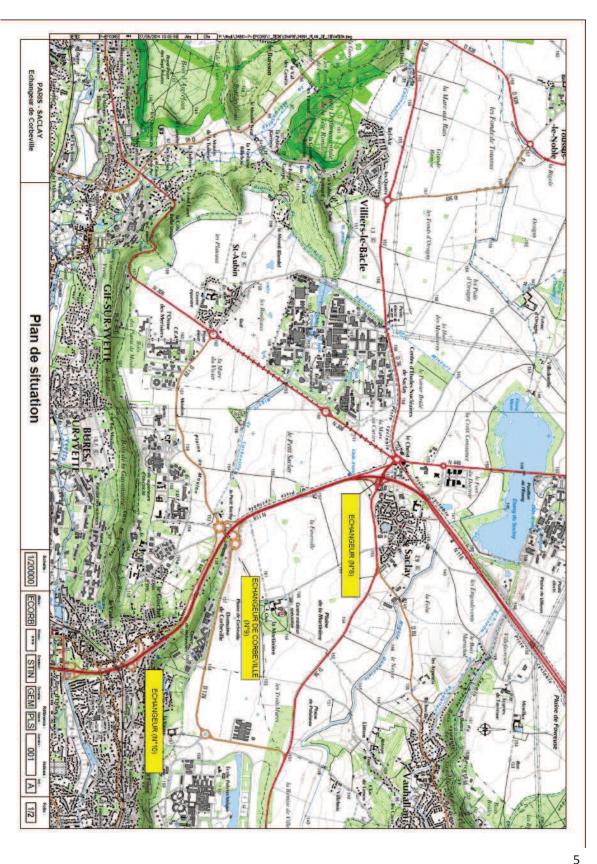
Les études de trafic menées par l'EPA Paris-Saclay sur le secteur ont montré la nécessité de réaménager les différents accès routiers aux ZAC dès la première phase d'aménagement qui a largement débuté :

- 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.

# 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.

 $\epsilon$ 

- 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 Gifsur-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 <u>www.epaps.fr</u> 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 :

- 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 guarantaine 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 guartier 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-Province
- 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.

9

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-Province au niveau du guartier 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 ;

11

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-Province 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

**Établissement public d'aménagement Paris-Saclay**6 boulevard Dubreuil

6 boulevard Dubreuil 91400 Orsay tél. +33 (0)1 64 54 36 50 www.epaps.fr



1/1

# 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

RCS EVRY 818 051 203 • APE 8413 Z • SIRET 818 051 203 00011 • TVA intracommunautaire FR 77 818051203





5. AVIS DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES



## PRÉFET DE L'ESSONNE



# DIRECTION DEPARTEMENTALE 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 JUIN 2018

Le directeur départemental des territoires

à

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

<u>Objet</u>: 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.

Adresse postale : Boulevard de France - 91012 EVRY CEDEX - Standard : 01.60.76.32.00 - Télécopie : 01.69.91.13.99 - www.essonne.gouv.fr

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

Anne-Sophie LECLERE

Adresse postale : Boulevard de France - 91012 EVRY CEDEX - Standard : 01.60.76.32.00 - Télécopie : 01.69.91.13.99 - www.essonne.gouv.fr



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** 





Mémoire complémentaire en réponse à l'avis de la Direction Départementale des Territoires MEMOIRE COMPLEMENTAIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA DDT



# **SOMMAIRE**

Prea	ambule	3
	Reponses apportees aux demandes de précisions de la Direction Departementale des	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 niste syclable longeant la PN119	2

MEMOIRE COMPLEMENTAIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA DDT



# 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 APPORTEES 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 connait 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 planguide 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 Créteil, le 26 juin 2018

Le directeur des routes Île-de-France

à

Monsieur le directeur général de l'EPA Paris-Saclay

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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

15 rue Olof Palme – 94046 Créteil cedex – Tél : 33 (0)1 46 76 87 00 – Fax : 33 (0)1 43 99 06 12

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.	PREAMBULE3
2.	EVOLUTION DU PROJET DEPUIS LES ETUDES D'OPPORTUNITE4
2.1	Prise en compte des remarques de la DIRIF et de l'IGR4
2.2	Modification de la configuration côté Nord de l'échangeur5
2.3	Reconnexion de la route de Versailles5
2.4	Modification du référentiel de vitesse sur la RN1186
2.5	Conservation des stations-service
2.6	Récapitulatif8
3.	Annexe 1 – Impact de la modification sur la RN11811
4.	Annexe 2 - Analyse impacts projet avec modification de la vitesse de référence 12
5.	Annexe 3 – Vue en plan de la variante NM2



REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROIET

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

# 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.

PAGE 3 SUR 13



NOTE COMPLEMENTAIRE

#### AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

# 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)

PAGE 4 SUR 13

REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROJET



AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

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'Île 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'îlotage de ce quartier, la reconnexion a pu être établie géométriquement en accord avec le tracé de viaduc de la ligne 18.

PAGE 5 SUR 13



NOTE COMPLEMENTAIRE

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

# 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

REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROJET

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

PAGE 6 SUR 13



REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROJET

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

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.

PAGE 7 SUR 13



NOTE COMPLEMENTAIRE

AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

# 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 v	roie	
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	

PAGE 8 SUR 13

REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROJET

PARIS-SACLAY

NOTE COMPLEMENTAIRE

Conception des bretelles						
Bretelle de sortie depuis A10	•					
Bretelle d'entrée vers Paris	Entrée à 2 voies  Entrecroisement à une voie avec l'échangeur du Christ de Saclay					
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'assainis	ssement 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.

PAGE 9 SUR 13





AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

# 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

REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROJET

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 accepté étant donné que le point à 1.5m du biseau corresponde 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).

PAGE 11 SUR 13



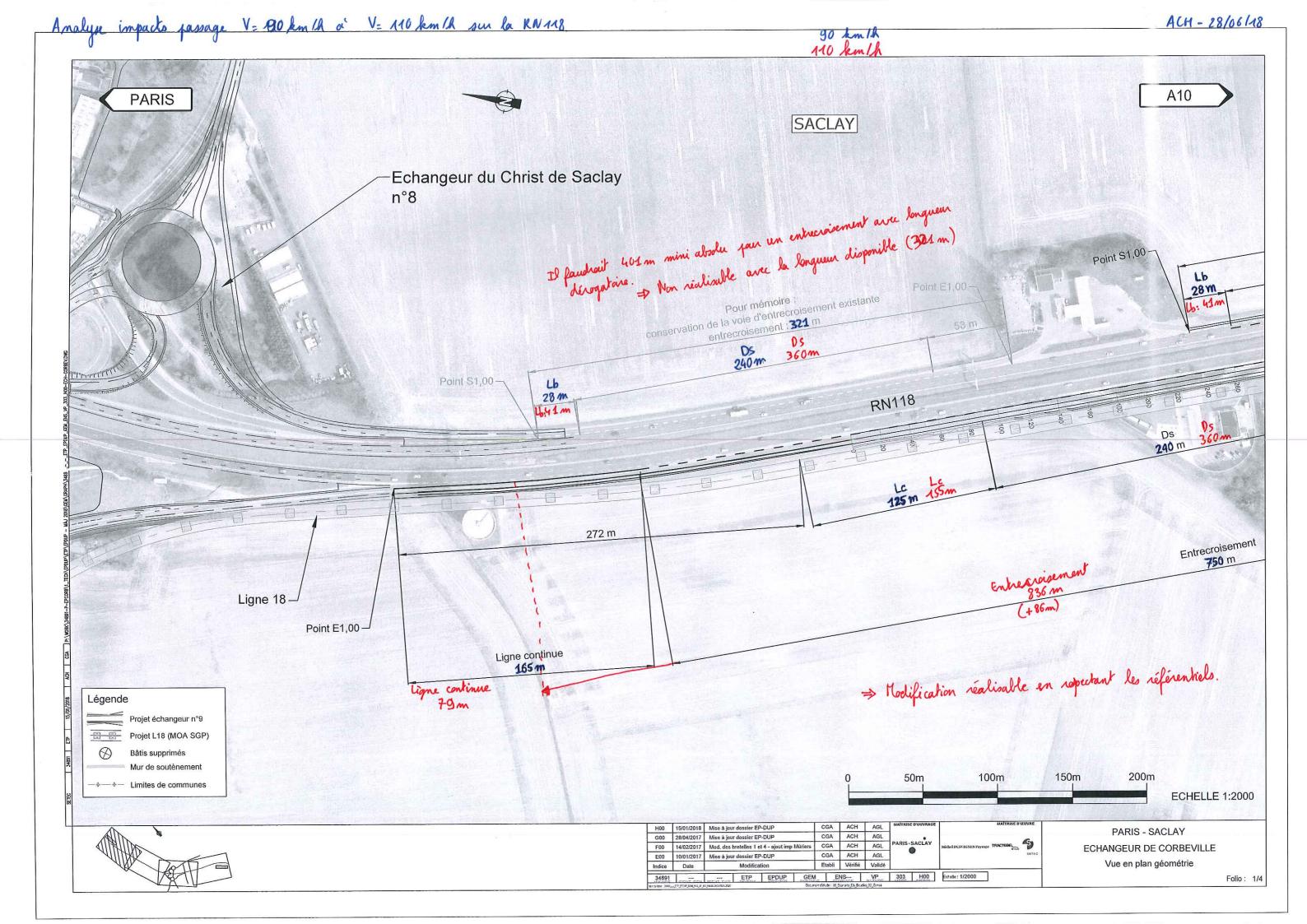
NOTE COMPLEMENTAIRE

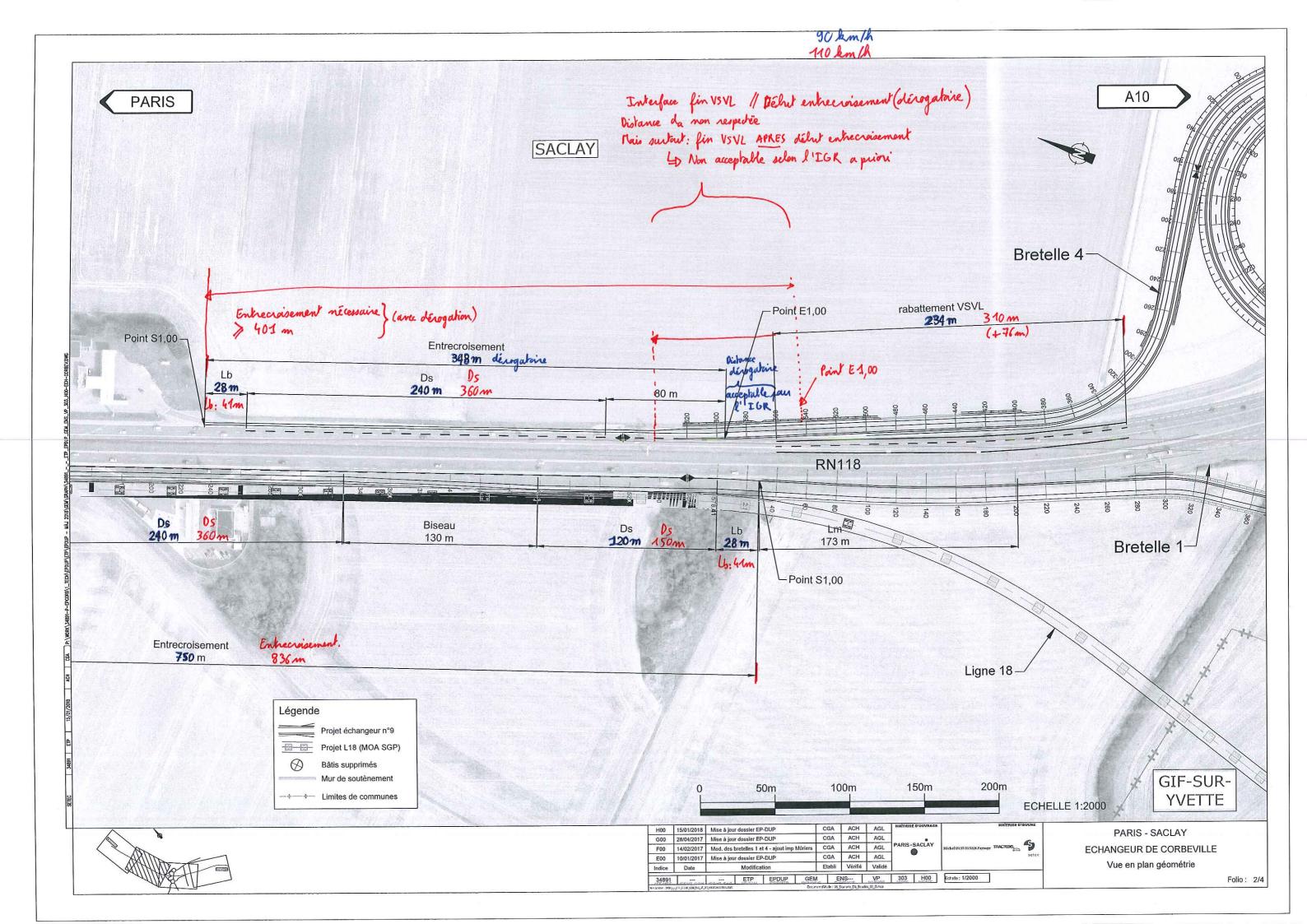
AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

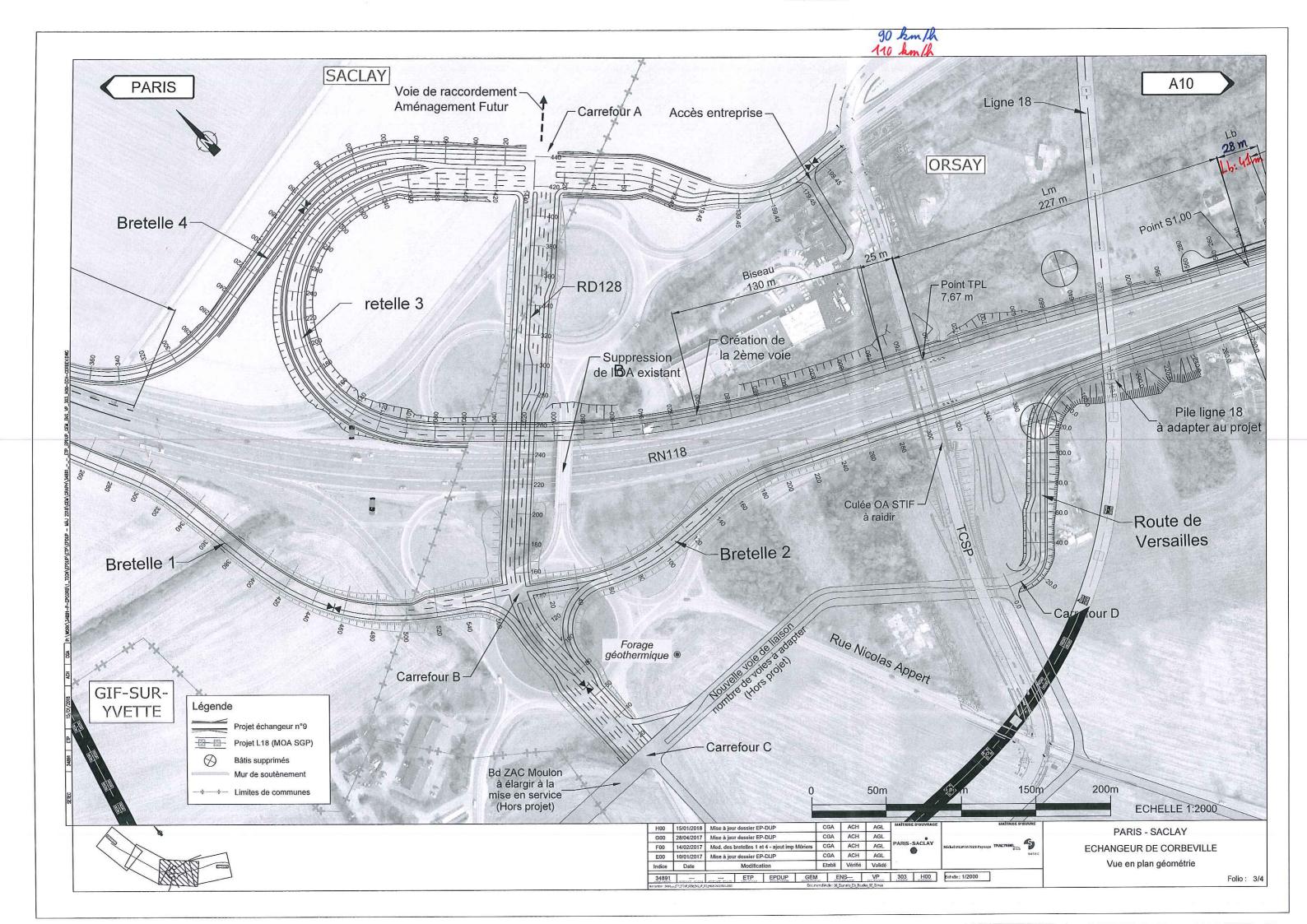
4. ANNEXE 2 - ANALYSE IMPACTS PROJET AVEC MODIFICATION DE LA VITESSE DE REFERENCE

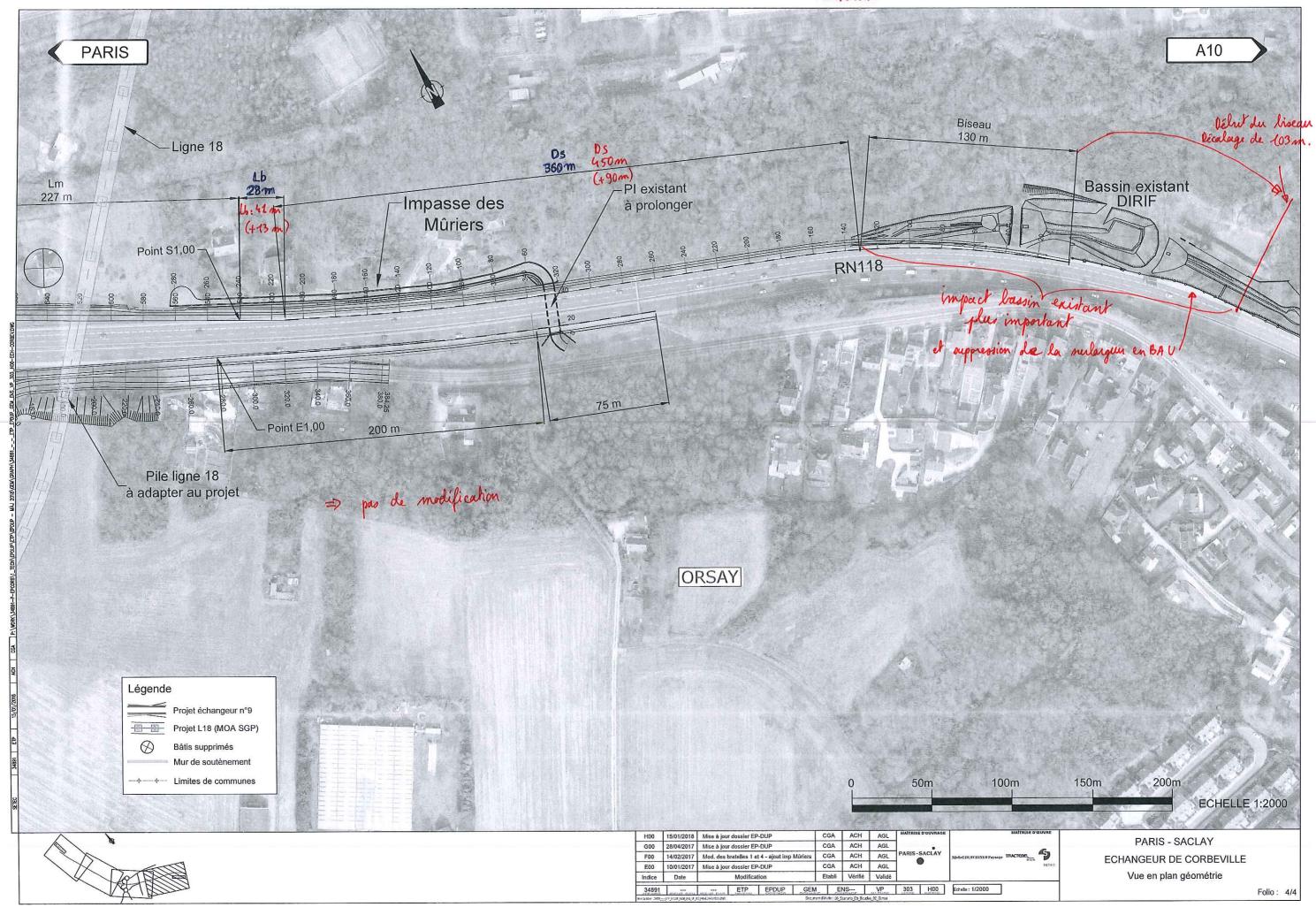
PAGE 12 SUR 13

REAMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE - NOTE D'EVOLUTION DU PROJET







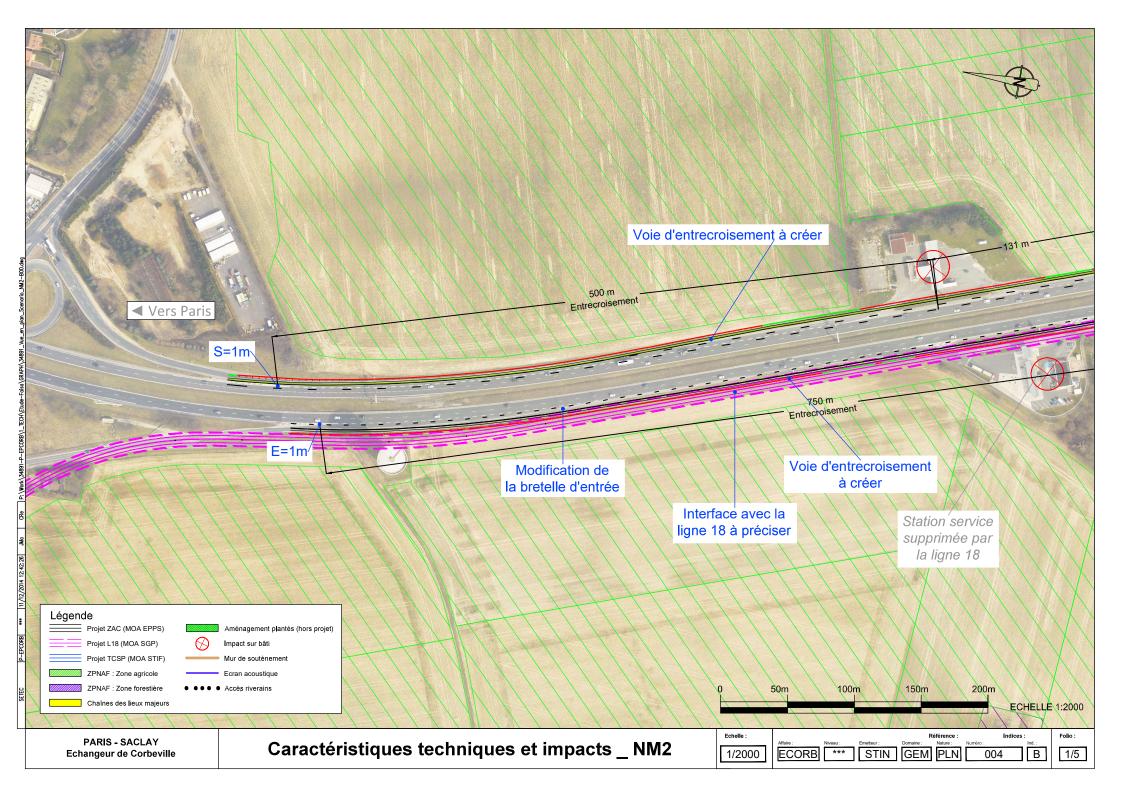


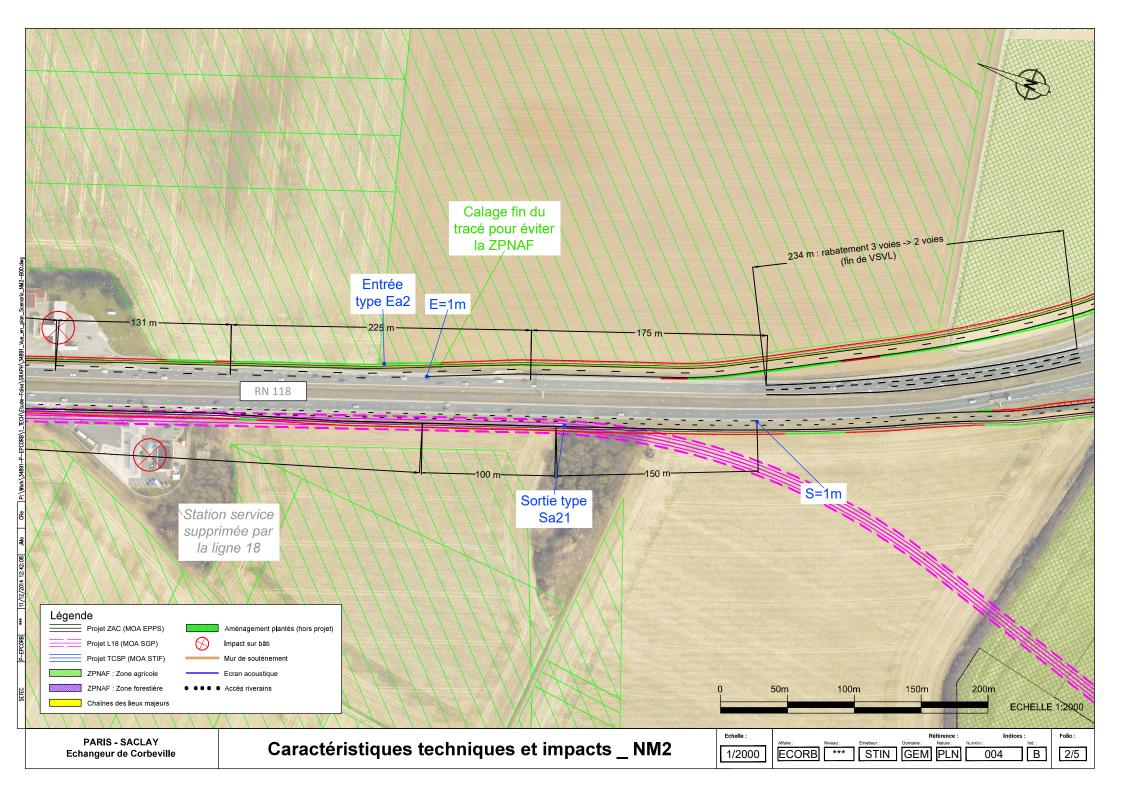


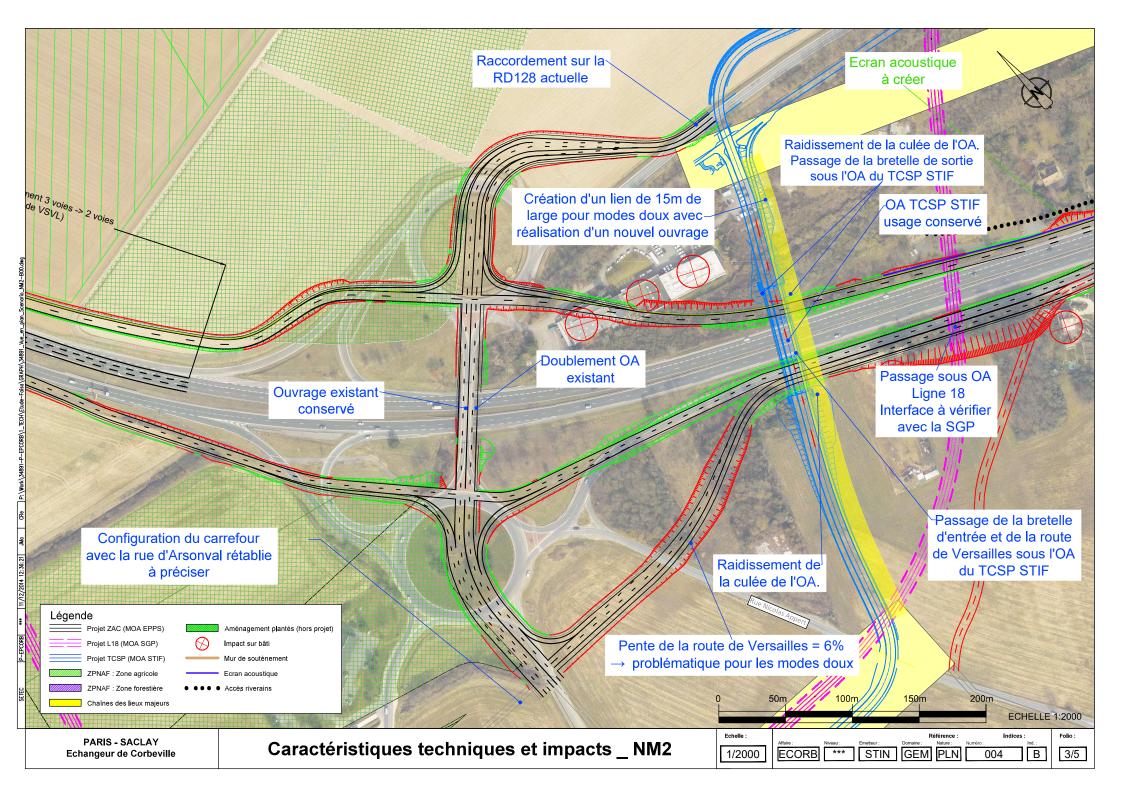
NOTE COMPLEMENTAIRE

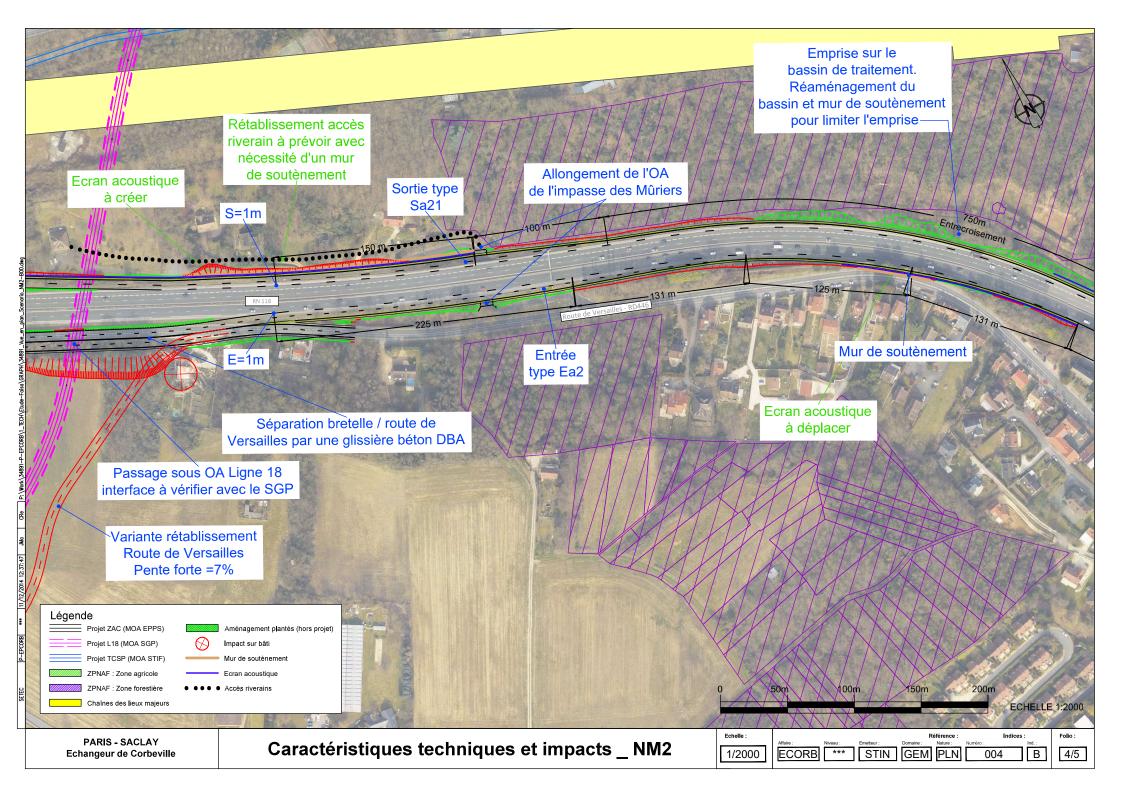
AMENAGEMENT DE L'ECHANGEUR DE CORBEVILLE

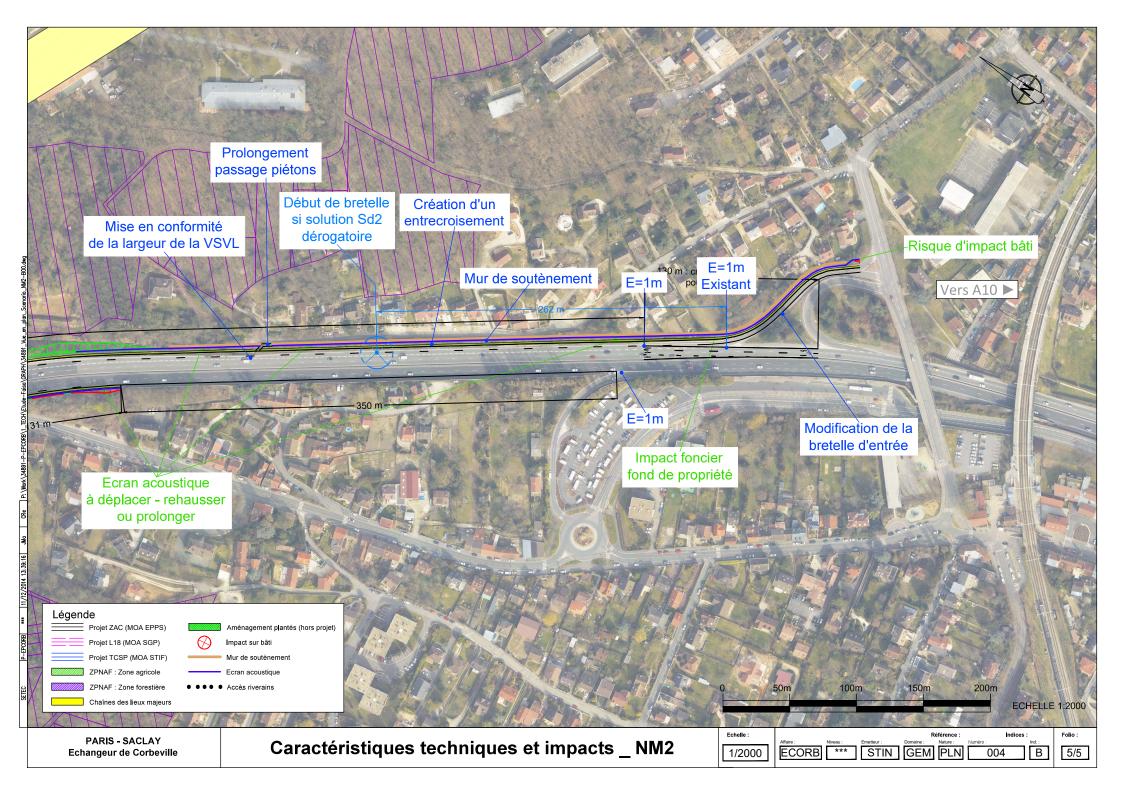
5. ANNEXE 3 – VUE EN PLAN DE LA VARIANTE NM2













9. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE



# Autorité environnementale

http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite

# 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'Ae' 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 collégialement : 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 cidessus 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.

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



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 2 sur 23

# Synthèse de l'avis

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 (aménagements 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'écrêtage 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'expliciter, 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.

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



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

# Avis détaillé

# 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)<sup>3</sup>.

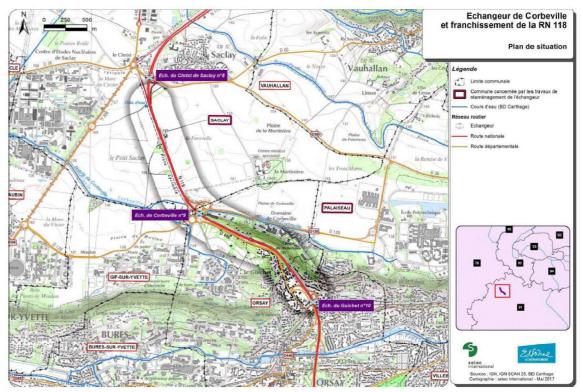


Figure 1 : plan de situation (source : dossier)

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 ;

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 : ¾ d'échangeur avec la rue du Guichet et la rue de Versailles, sans sortie dans le sens Paris - A10 ».



Page 3 sur 23

Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 4 sur 23

- 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 inexistants. Il ne répond *a fortiori* pas aux prévisions de trafics qui seront générées par l'urbanisation en cours et à venir du plateau sud<sup>4</sup>.

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 Polytechnique<sup>5</sup> et ZAC du quartier du Moulon<sup>6</sup>, déjà créées et en cours de réalisation, et ZAC de Corbeville, en cours de création, notamment, qui constituent à elles trois le « campus urbain »<sup>7</sup>) 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 environnementale<sup>8</sup> délibérés le 11 décembre 2013 et le 7 octobre 2015.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Avis de l'Ae n°2013-112 (http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Cgpc-CGEOUV00211926) 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)



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 5 sur 23

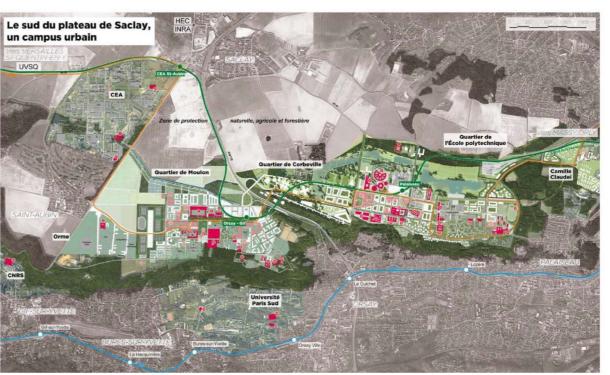


Figure 2 : Projets envisagés au sud du plateau de Saclay (source : dossier)

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 développement<sup>9</sup>, 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.

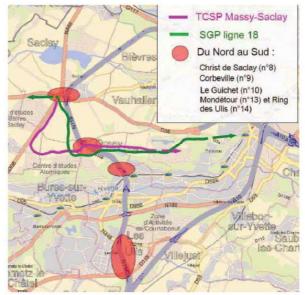


Figure 3 : Projets de travaux sur échangeurs et projets de transport en commun (source : dossier)

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.



Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 6 sur 23

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.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Qui a été l'objet d'un <u>avis de l'Ae n'2011-53</u>, en date du 9 novembre 2011 et d'un <u>avis d'autorité environnementale du</u> <u>préfet de la région Ile-de-France</u> en date du 19 décembre 2012.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> 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.

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

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 apparaissent<sup>10</sup> 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, apparait 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.

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



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

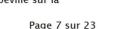




Figure 5 : Présentation du projet d'échangeur (source : dossier)

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.



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 8 sur 23

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<sup>er</sup> 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 ».

Æ

Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91) 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 aménagements<sup>11</sup> » (qui correspond donc au stade actuel de mise en œuvre du CDT) avec une situation « avec projet et avec aménagements<sup>12</sup> » (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'expliciter et de justifier l'aire d'étude et les hypothèses de développement territorial retenues, pour chaque thématique environnementale ;

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Aménagements urbains et de transports, cf. 2.4.2.



Page 9 sur 23

Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 10 sur 23

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

- 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 la 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 »<sup>13</sup>. Le secteur d'étude n'inclut aucune zone naturelle protégée de type Natura 2000<sup>14</sup>, ni de ZNIEFF<sup>15</sup>. 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 projet<sup>16</sup>. 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

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> « 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.



Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91) Ile de France<sup>17</sup>, la Gesse hérissée, la Gesse des bois, la Vesce velue, le Cerfeuil commun, l'Orpin rougeâtre. Plusieurs espèces exotiques envahissantes (le Séneçon 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 bariolée<sup>18</sup>, 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 lle-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.

<sup>19</sup> Les PM, sont des particules en suspension dans l'air, d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.



Page 11 sur 23

Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 12 sur 23

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.

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).

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

<sup>17</sup> et figure en liste rouge régionale.

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

#### 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 Saclay 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

Dont on peine à comprendre la signification.



Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91) (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 défrichement), 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.



Page 13 sur 23

Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 14 sur 23

<sup>&</sup>lt;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 »

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 m². 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 m² de surface compensatoire en sus. Cette suppression consiste selon le dossier en « *une préparation du projet de reconnexion de celle-ci* »²² : 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 ;

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 ».



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91) • 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  $90^{24}$  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

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. »



Page 15 sur 23

Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 16 sur 23

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

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

Le dossier annonce 2020 mais lors de leur visite, les rapporteures ont été informées 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>&</sup>lt;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 :

<sup>-</sup> ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;

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 écrêtés³0 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'insertion³1 (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.

# <u>Bruit</u>

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>&</sup>lt;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.



Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91) 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

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.



Page 17 sur 23

Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 18 sur 23

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.

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.

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 »33 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

RN118 (91)



Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la

Page 19 sur 23

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 évènements 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 rapporteures 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'expliciter 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



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 20 sur 23

<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.



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 règlementation, 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.



Avis délibéré n°2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

# 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 :



Page 21 sur 23

Avis délibéré n'2018-56 du 12 septembre 2018 - Aménagement de l'échangeur de Corbeville sur la RN118 (91)

Page 22 sur 23

- 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 m² 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 REPONSE 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**

Prea	ambule	3
1.	Reponses apportees aux observations et recommandations de l'autorite environnemental	e3
1.1	Précision relative à la vitesse de référence proposée sur la RN118 dans le sens A10 > Paris	3
1.2 états	Précisions relatives au choix des aires d'étude, des hypothèses de développement territorial et des dates de initiaux et finaux des différentes thématiques environnementales	
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)	
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'Îlede-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 APPORTEES 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.

#### MEMOIRE COMPLEMENTAIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

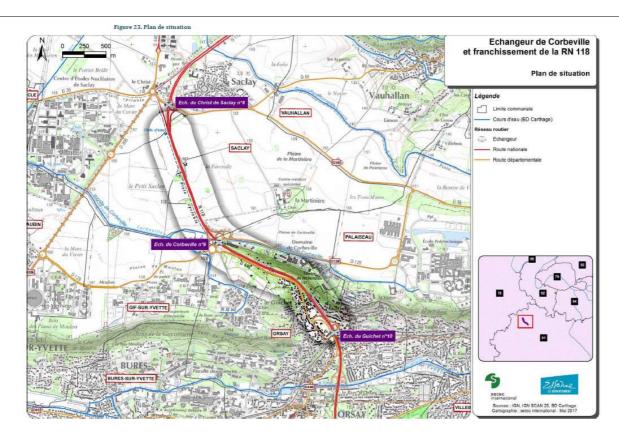


Figure 1. Page 54 - Plan de situation et bande d'étude

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)	des éléments impliquant une variation du trafic sur
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'ile 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 (<a href="http://carte.epaps.fr/">http://carte.epaps.fr/</a>),

- 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 <u>contact@oin-paris-saclay.fr</u> 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 (déboisage 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'expliciter 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 maitrise 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 maitrise d'ouvrage par le Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre (SYB).

Ces transferts de maitrise 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 maitrise 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 maitrises 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 maitres 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 maitre 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 particulaires 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 particulaires 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)

#### ORSAY 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				
		Résultats TV		Résultats PL		
Débit Total		9 643		256		
Jour le	Jour le plus chargé		jeu 02/02/17	69	jeu 02/02/17	
Moyenne Journalière (Jours Complets)	Période	1 378		37	2,7%	
	Jours Ouvrables	1 691		49	2,9%	
Moyenne Horaire (Jours Complets)	Période	57		2	2,7%	
	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	3/01/17
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

# Plan de Situation



# ORSAY 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				
		Résultats TV		Résultats PL		
Débit Total		16 715		177		
Jour le	plus chargé	3 690	ven 03/02/17	44	ven 03/02/17	
Moyenne Journalière (Jours Complets)	Période	2 388		25	1.1%	
	Jours Ouvrables	2 915		33	1.1%	
Moyenne Horaire (Jours Complets)	Période	99		- 1	1.1%	
	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 59,3		Résultats PL 55,2			
Vitesse Moyenne						
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	69,5	43,6	54,2	66,5

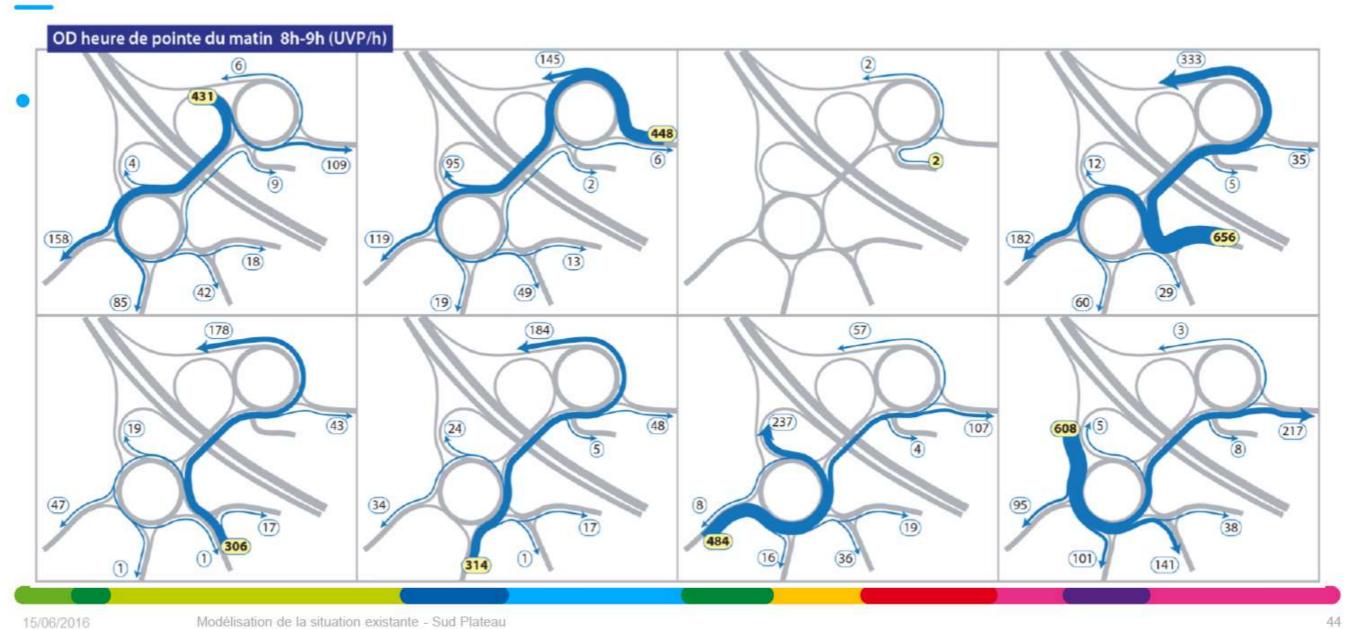
# Plan de Situation





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

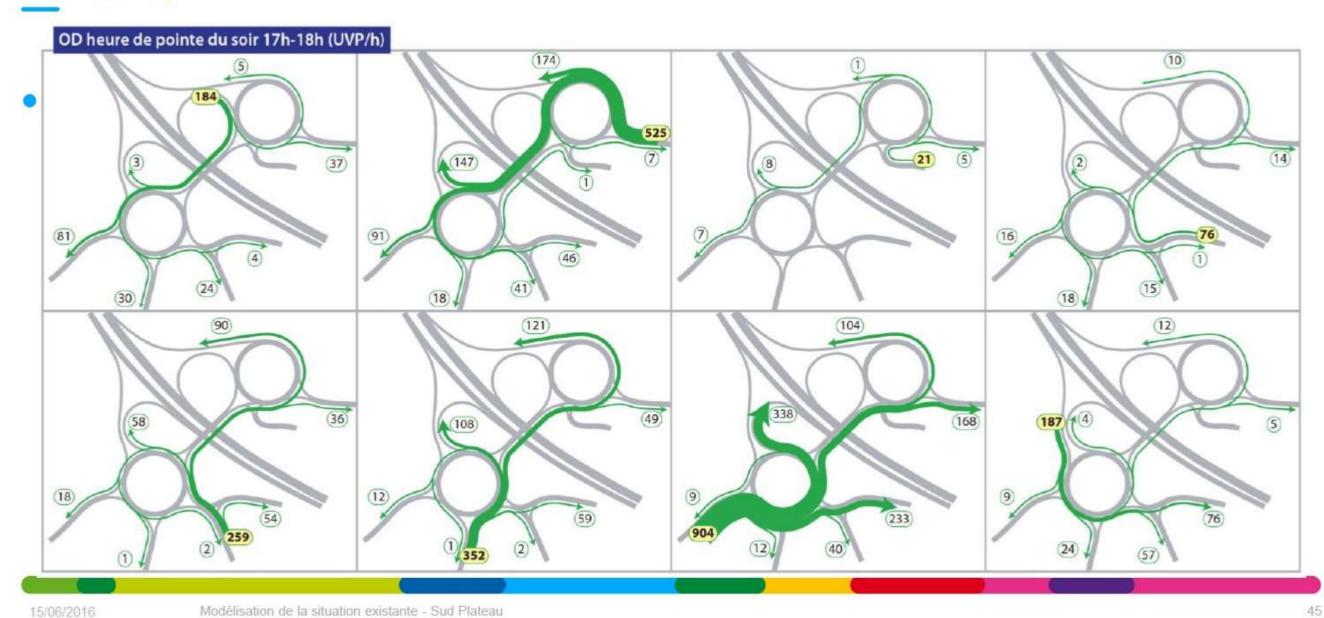
# Comptages OD



PAGE 12 SUR 13



# Comptages Comptages directionnels





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 LELION

10 170 56 42 04

11 inicolas lelion@essonne.gouv.fr

Le 1 1 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/STPMonsieur Nicolas LELION, 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 recréée plus écartée 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 précisent 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

1

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 comptabilité 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.

11/

Le Sous-Préfet

Abdel-Kader GUERZA