

# AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE CORBEVILLE

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

Mars 2019

*Pièce D - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme*

*Commune de Saclay*







# SOMMAIRE

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| Partie 1 : Rapport de Présentation.....  | 4         | 6.3.1 Milieu humain.....  | 20        |
| 1. Avant-propos .....  | 4         | 6.3.2 Milieu naturel .....  | 21        |
| 2. Note de présentation .....  | 4         | 6.3.3 Environnement physique.....   | 21        |
| <b>2.1 Présentation du projet .....</b>  | <b>4</b>  | 6.3.4 Patrimoine et paysage .....   | 22        |
| 2.1.1 Localisation du projet.....  | 4         | <b>6.4 Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux, et mesures associées.....</b> | <b>23</b> |
| 2.1.2 Objectifs du projet .....  | 5         | 6.4.1 Au regard des zones d'urbanisme .....   | 23        |
| 2.1.3 Caractéristiques générales du projet .....                                 | 5         | 6.4.2 Au regard des éléments patrimoniaux à protéger .....  | 23        |
| 3. Objet et modalités de la procédure .....                                      | 11        | 6.4.3 Au regard du réseau Natura 2000 .....   | 23        |
| <b>3.1 Objet de la mise en compatibilité .....</b>                               | <b>11</b> | <b>6.5 Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.....</b>   | <b>24</b> |
| <b>3.2 La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme .....</b> | <b>11</b> | <b>6.6 Solutions de substitutions envisagées et raisons du choix effectué .....</b>   | <b>24</b> |
| <b>3.3 L'examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA) .....</b>   | <b>11</b> | 6.6.1 Configuration de l'échangeur de Corbeville .....  | 24        |
| <b>3.4 Le rapport de la commission d'enquête.....</b>                            | <b>11</b> | <b>6.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement.....</b>               | <b>34</b> |
| <b>3.5 Avis des communes / EPCI concernés .....</b>                              | <b>12</b> | <b>6.8 Résumé non technique .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>3.6 Rappel des textes réglementaires.....</b>                                 | <b>12</b> | 7. Analyse de la compatibilité avec les documents d'urbanisme.....  | 35        |
| 4. Communes concernées par la mise en compatibilité du document d'urbanisme..... | 14        | <b>7.1 Le règlement .....</b>   | <b>35</b> |
| 5. Présentation du contexte .....  | 14        | 7.1.1 Zone N .....  | 35        |
| <b>5.1 Les travaux projetés sur la commune .....</b>                             | <b>14</b> | 7.1.2 Zone A.....   | 35        |
| <b>5.2 Documents d'urbanisme existants .....</b>                                 | <b>16</b> | <b>7.2 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).....</b>  | <b>36</b> |
| 6. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité.....                  | 16        | <b>7.3 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) .....</b>   | <b>36</b> |
| <b>6.1 Articulation avec les documents supra-communaux .....</b>                 | <b>16</b> | <b>7.4 Emplacements réservés.....</b>   | <b>37</b> |
| <b>6.2 Contenu de l'évaluation environnementale .....</b>                        | <b>19</b> | <b>7.5 Espaces Boisés Classés (ebc) .....</b>   | <b>37</b> |
| <b>6.3 Analyse de l'état initial de l'environnement .....</b>                    | <b>20</b> | <b>7.6 Eléments du patrimoine naturel à protéger (Art. L.123-1-5 7° du code de l'Urbanisme).....</b>                            | <b>37</b> |
|  |           | <b>7.7 Autres éléments figurant sur le plan de zonage .....</b>   | <b>37</b> |



---

|  |           |
|--|-----------|
| Partie 2 Mise en compatibilité du document d’urbanisme ..... | 38        |
| 8. Règlement .....   | 38        |
| <b>Zone A après mise en compatibilité .....</b>              | <b>38</b> |

## PARTIE 1 : RAPPORT DE PRESENTATION

### 1. AVANT-PROPOS

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles L.153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14.

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

La notion de compatibilité est définie par la jurisprudence comme « la non-contrariété avec les options fondamentales » du document d'urbanisme.

La compatibilité est donc remplie à la double condition que :

- L'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune ;
- L'opération ne méconnaisse pas les dispositions du/des règlement(s) de la (des) zone(s) dans laquelle (lesquelles) sa réalisation est prévue.

## 2. NOTE DE PRESENTATION

### 2.1 PRESENTATION DU PROJET

#### 2.1.1 Localisation du projet

L'échangeur de Corbeville actuel correspond à l'échangeur n°9 de la RN 118. Il est situé sur les communes d'Orsay, de Saclay et de Gif-sur-Yvette, dans le département de l'Essonne (91), au sud de la région Ile-de-France.

Cet échangeur permet d'accéder depuis la RN 118 au plateau de Saclay, desservi par la RD 128 (voie portée par l'ouvrage d'art de l'échangeur), qui est un axe majeur de transit et de desserte de la frange sud du plateau de Saclay. Il assure également les échanges avec la RD 446 (également connue sous le nom de route de Versailles).

Un plan de situation est présenté page suivante, ainsi qu'une vue aérienne de l'échangeur ci-après.



*Figure 1. Vue aérienne de l'échangeur actuel.*

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

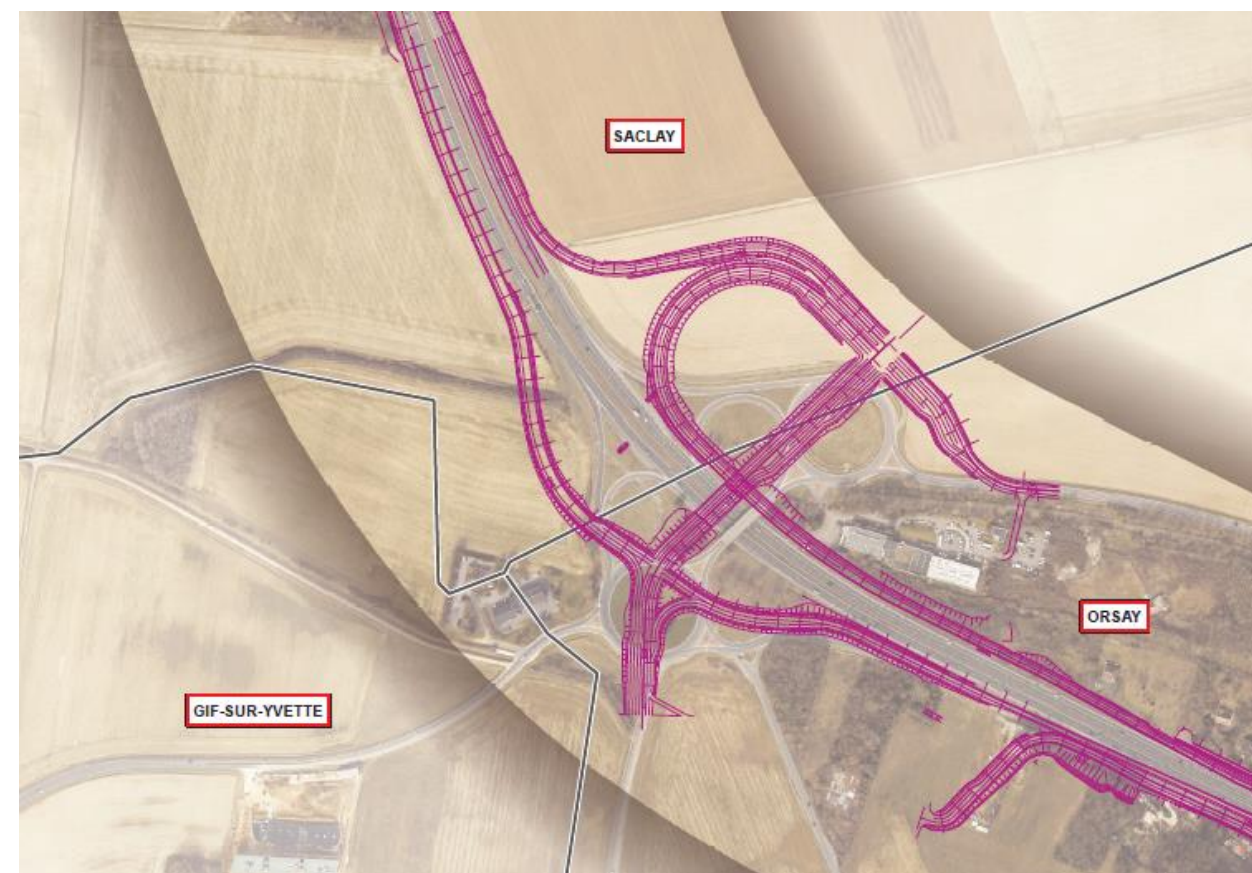
- ✓ l'échangeur n°8, vers Paris : échangeur complet avec la RD36, partiellement à réaménager par le CG91 dans le cadre du réaménagement du carrefour du Christ de Saclay ;
- ✓ l'échangeur n°10, vers A10 : ¾ d'échangeur avec la rue du Guichet et la rue de Versailles, sans sortie dans le sens Paris – A10.

### 2.1.2 Objectifs du projet

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

- Garantir la fluidité du trafic à long terme, en tenant compte de l'augmentation des flux liés au développement urbain ;
- Améliorer le fonctionnement et la sécurité de l'échangeur ;
- Faciliter les liens entre les quartiers du plateau, la RN 118 et la vallée pour l'ensemble des modes de transport ;
- Améliorer son intégration urbaine et paysagère.

### 2.1.3 Caractéristiques générales du projet



Le projet consiste à reconfigurer l'échangeur n°9 de Corbeville. Il 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 2x 2 voies.

La reconfiguration de l'échangeur comprend également le réaménagement des bretelles d'entrée et de sortie. (4 bretelles) :

- ✓ 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 Voie Spéciale pour Véhicules Lents (VSVL) est également modifiée. Le rabattement est rendu conforme à la réglementation en vigueur (par la gauche) ce qui n'est pas le cas actuellement.

La route de Versailles doit également être modifiée. En effet, la reconfiguration de l'échangeur ne permet pas de connecter la route de Versailles directement sur le nouveau carrefour à feux. Il est alors proposé de connecter cette voirie sur un carrefour de la ZAC du Moulon, à côté de la future gare L18 et TCSP.

La bretelle de sortie depuis l'A10, créée le long de la RN118, impacte l'emprise de l'impasse des Mûriers. Cette voirie doit être recrée 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 Protecure et SGS Qualitest Industrie doit être créé depuis la RD128. Cela implique notamment la mise en place d'un ouvrage de franchissement de la rigole de Corbeville adapté au poids lourds.

Enfin, l'aménagement de pistes cyclables est intégré au projet.

Une piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir sont intégrés à l'aménagement de l'ouvrage de franchissement créé pour le rétablissement de la RD 128 permettant le rétablissement des modes doux.

Une piste cyclable dans le sens de la montée sur le plateau et un trottoir sont intégrés à l'aménagement de la route de Versailles pour la circulation des modes doux.

En termes d'assainissement, le projet prévoit le rétablissement des écoulements naturels :

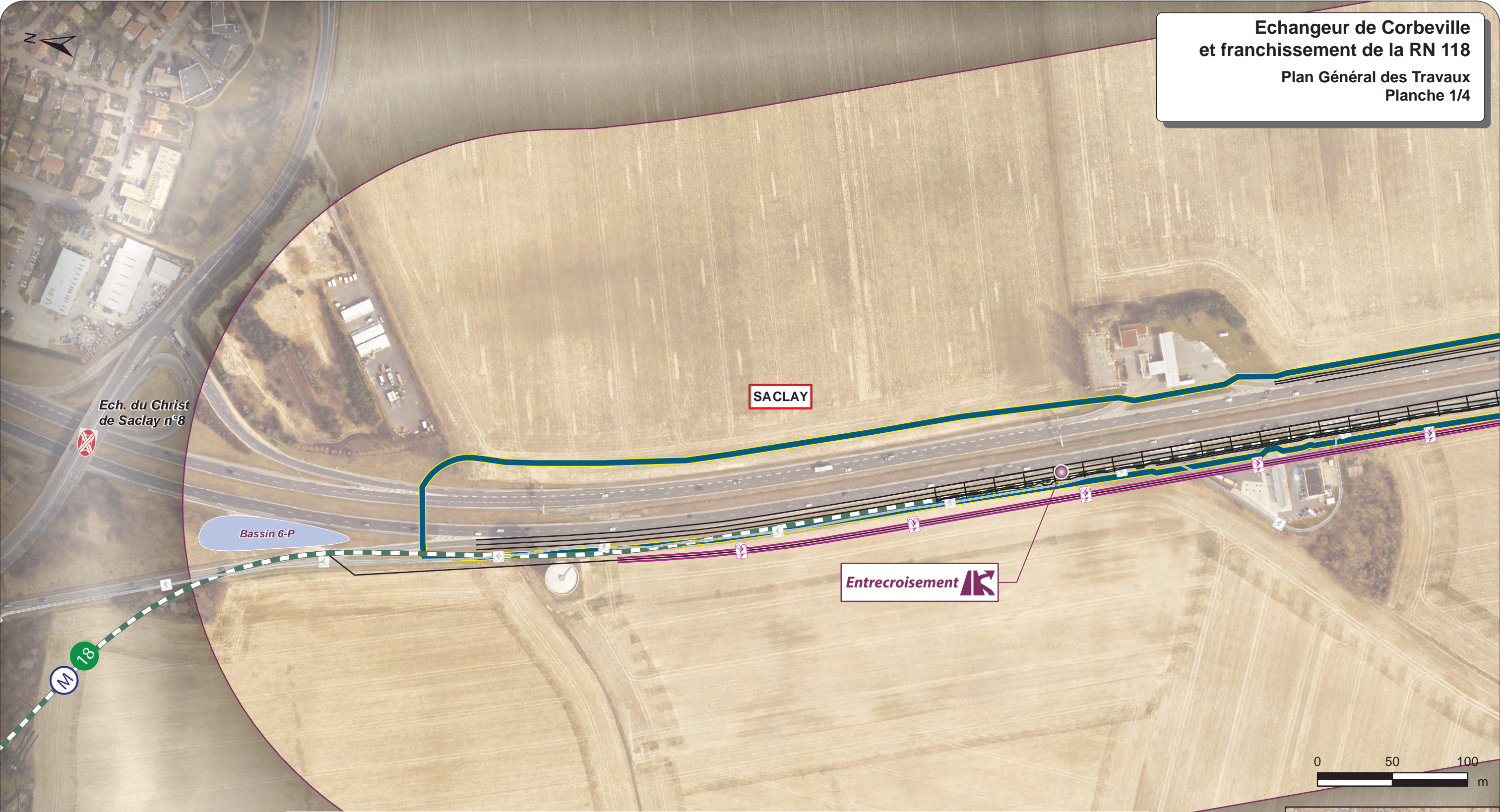
- ✓ un ouvrage pour le franchissement de la rigole de Corbeville au niveau du nouvel accès aux entreprises Protecure et SGS Qualitest ;
- ✓ ouvrages longitudinaux pour la collecte des eaux des BVN.

Pour la collecte des eaux des plateformes routières différents dispositifs sont prévus.

Enfin, la collecte des bassins versants routiers nouvellement créés est assurée par la mise en place d'ouvrages de traitement des eaux (bassins ou noues).

Les planches ci-après présentent un plan général de situation et une synthèse des travaux projetés.



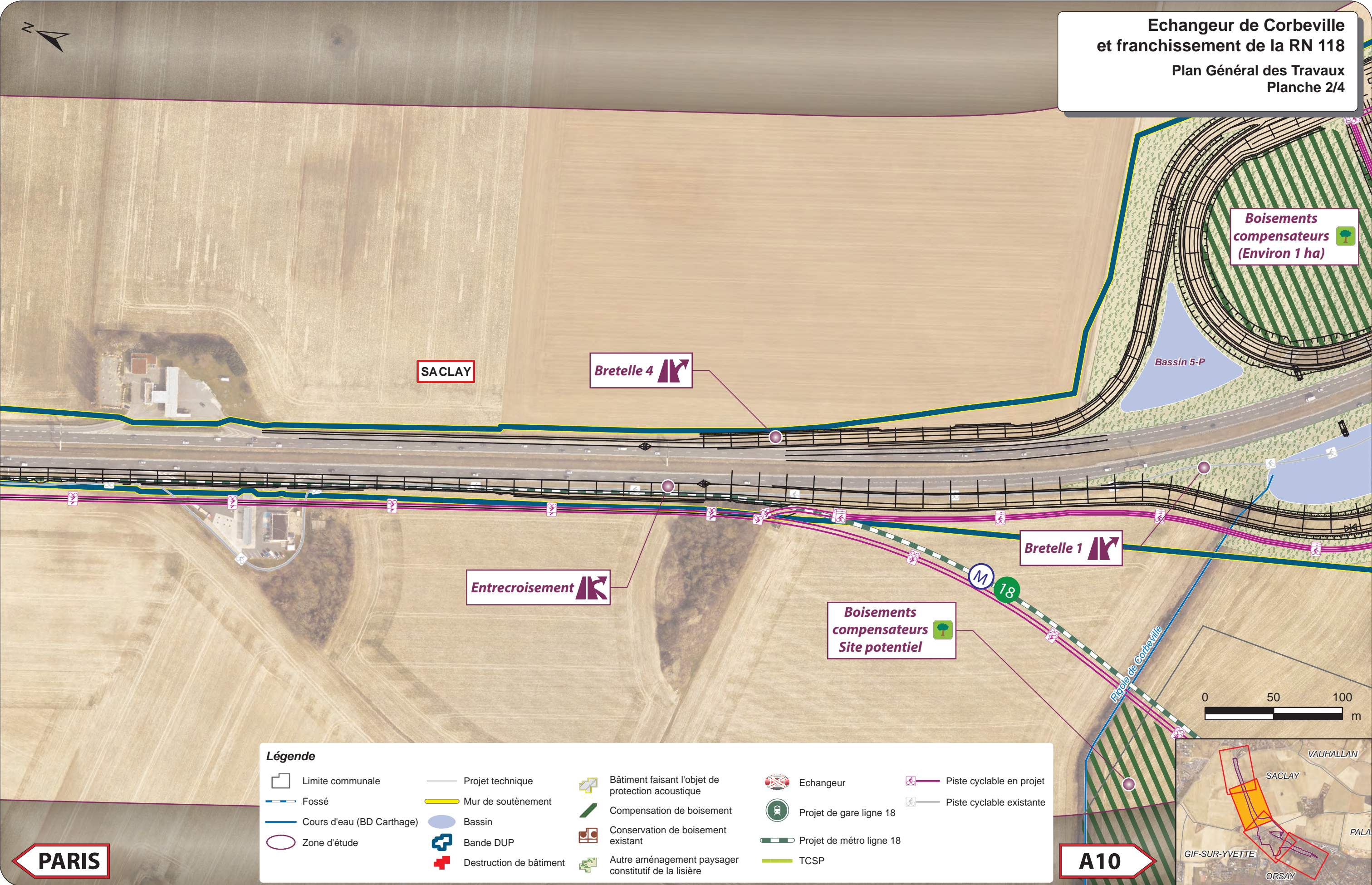


**Légende**

|                           |                         |  |                          |                          |
|---------------------------|-------------------------|--|--------------------------|--------------------------|
| Limite communale          | Projet technique        | Bâtiment faisant l'objet de protection acoustique    | Echangeur                | Piste cyclable en projet |
| Fossé                     | Mur de soutènement      | Compensation de boisement                            | Projet de gare ligne 18  | Piste cyclable existante |
| Cours d'eau (BD Carthage) | Bassin                  | Conservation de boisement existant                   | Projet de métro ligne 18 |                          |
| Zone d'étude              | Bande DUP               | Autre aménagement paysager constitutif de la lisière | TCSP                     |                          |
|                           | Destruction de bâtiment |  |                          |                          |

**A10**





SACLAY

Bretelle 4

Boisements  
compensateurs  
(Environ 1 ha)

Bassin 5-P

Bretelle 1

Entrecroisement

Boisements  
compensateurs  
Site potentiel

M 18

Rigole de Corbeville

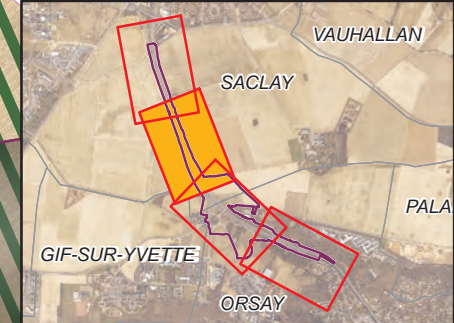


**Légende**

|                           |                         |  |                          |                          |
|---------------------------|-------------------------|--|--------------------------|--------------------------|
| Limite communale          | Projet technique        | Bâtiment faisant l'objet de protection acoustique    | Echangeur                | Piste cyclable en projet |
| Fossé                     | Mur de soutènement      | Compensation de boisement                            | Projet de gare ligne 18  | Piste cyclable existante |
| Cours d'eau (BD Carthage) | Bassin                  | Conservation de boisement existant                   | Projet de métro ligne 18 |                          |
| Zone d'étude              | Bande DUP               | Autre aménagement paysager constitutif de la lisière | TCSP                     |                          |
|                           | Destruction de bâtiment |  |                          |                          |

PARIS

A10

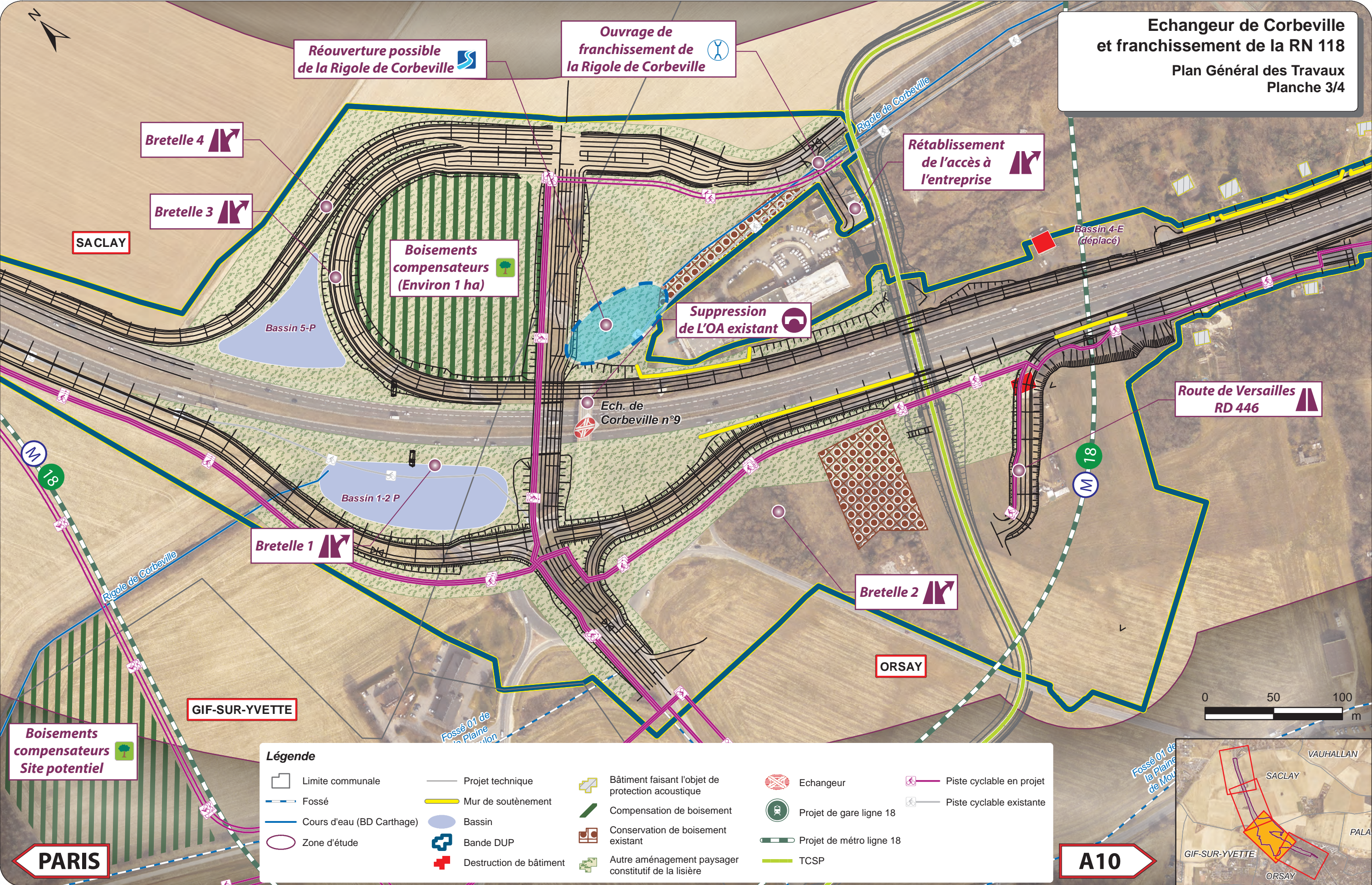




# Echangeur de Corbeville et franchissement de la RN 118

## Plan Général des Travaux

### Planche 3/4



Réouverture possible de la Rigole de Corbeville

Ouvrage de franchissement de la Rigole de Corbeville

Rétablissement de l'accès à l'entreprise

Boisements compensateurs (Environ 1 ha)

Suppression de L'OA existant

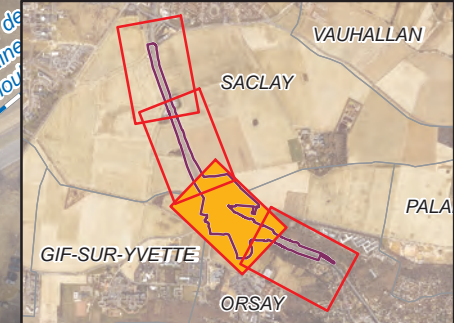
Route de Versailles RD 446

Bretelle 1

Bretelle 2

Boisements compensateurs Site potentiel

| Légende |                           |  |                          |  |  |
|---------|---------------------------|--|--------------------------|--|--|
|         | Limite communale          |  | Projet technique         |  | Bâtiment faisant l'objet de protection acoustique    |
|         | Fossé                     |  | Mur de soutènement       |  | Compensation de boisement                            |
|         | Cours d'eau (BD Carthage) |  | Bassin                   |  | Conservation de boisement existant                   |
|         | Zone d'étude              |  | Bande DUP                |  | Autre aménagement paysager constitutif de la lisière |
|         | Destruction de bâtiment   |  | Echangeur                |  | Projet de gare ligne 18                              |
|         | Piste cyclable en projet  |  | Projet de métro ligne 18 |  | TCSP   |
|         | Piste cyclable existante  |  |                          |  |  |



PARIS

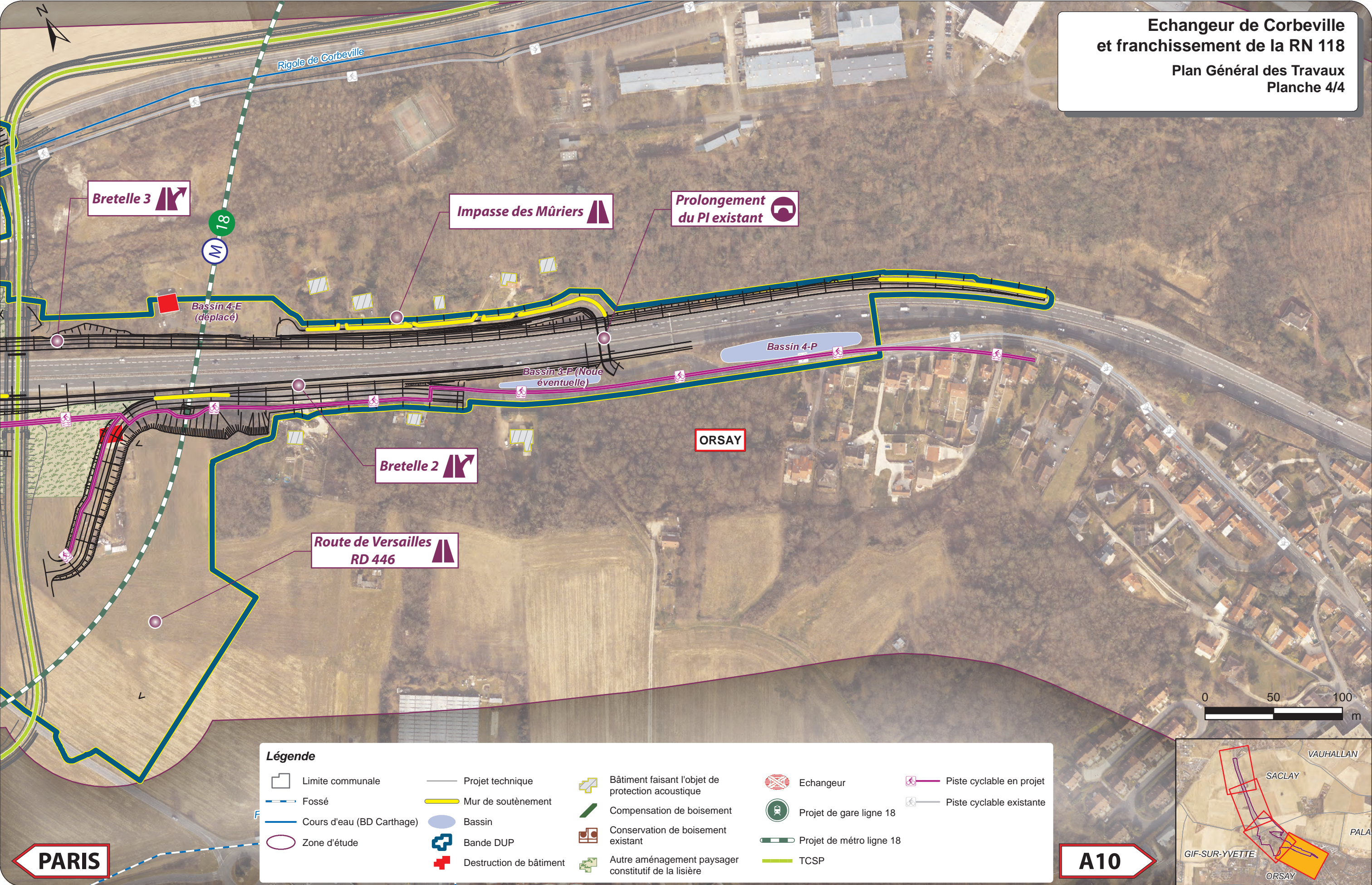
A10



# Echangeur de Corbeville et franchissement de la RN 118

## Plan Général des Travaux

### Planche 4/4

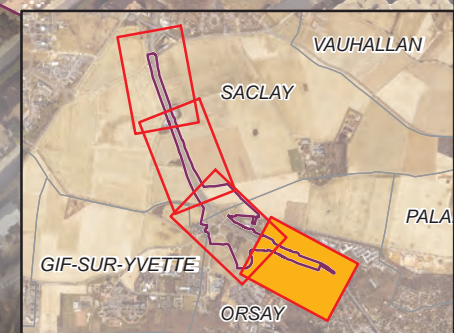


**Légende**

|                           |                         |  |                          |                          |
|---------------------------|-------------------------|--|--------------------------|--------------------------|
| Limite communale          | Projet technique        | Bâtiment faisant l'objet de protection acoustique    | Echangeur                | Piste cyclable en projet |
| Fossé                     | Mur de soutènement      | Compensation de boisement                            | Projet de gare ligne 18  | Piste cyclable existante |
| Cours d'eau (BD Carthage) | Bassin                  | Conservation de boisement existant                   | Projet de métro ligne 18 |                          |
| Zone d'étude              | Bande DUP               | Autre aménagement paysager constitutif de la lisière | TCSP                     |                          |
|                           | Destruction de bâtiment |  |                          |                          |

**PARIS**

**A10**





### 3. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles L. 153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14.

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

#### 3.1 OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le présent dossier, établi conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-13 et R.153-14 du Code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) des communes d'Orsay et de Saclay (département de l'Essonne) nécessaire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville. L'emprise de l'échangeur en projet n'intercepte pas la commune de Gif-sur-Yvette. Seul l'échangeur existant est en partie situé sur cette dernière, hors, la suppression de l'échangeur ne donnant pas lieu à une occupation nouvelle, cette opération ne nécessite pas de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme prendra en compte l'opération afin de ne pas compromettre la réalisation.

#### 3.2 LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La procédure de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme s'organise en même temps que la procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, à laquelle elle est directement rattachée.

Le schéma ci-dessous synthétise les 4 étapes de la procédure de mise en compatibilité, et son articulation dans le temps avec la procédure d'enquête publique. Les 4 étapes sont également explicitées ci-après.



#### 3.3 L'EXAMEN CONJOINT DES « PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES » (PPA)

Préalablement à l'enquête publique, une réunion « d'examen conjoint » avec les Personnes Publiques Associées est organisée, conformément à l'article L. 153-52 du Code de l'urbanisme. La réunion d'examen conjoint se déroule en présence de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées prévues aux articles L. 132-7 et L. 132-9 du Code de l'urbanisme.

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

À compter de la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête, et jusqu'à la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

La présente enquête publique porte donc à la fois sur la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) et sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes n'étant pas compatibles avec le projet.

#### 3.4 LE RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête précisent les échanges et observations émises, durant la procédure d'enquête publique, sur la mise en compatibilité. La commission d'enquête donne également son avis sur les modalités proposées pour la mise en compatibilité.

### 3.5 AVIS DES COMMUNES / EPCI CONCERNES

Lorsqu'il reçoit les conclusions de la commission d'enquête, le préfet chargé de l'organisation de l'enquête publique transmet, pour avis, à la commune ou à l'EPCI compétent :

- le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme,
- le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint,
- le rapport et les conclusions de la commission d'enquête

La commune ou l'établissement consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre cet avis. À défaut, ce dernier sera réputé favorable.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme devient exécutoire dès lors que la déclaration d'utilité publique est publiée, conformément aux dispositions des articles R. 153-20 et R. 153-21 du Code de l'urbanisme.

### 3.6 RAPPEL DES TEXTES REGLEMENTAIRES

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est mise en œuvre conformément aux articles suivants du Code de l'urbanisme, dont des extraits sont rappelés ci-après :

- Article L.153-54 du Code de l'urbanisme

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, [...], et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

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

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

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

- Article L.153-55 du Code de l'urbanisme

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;

[...]

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

- Article L.153-56 du Code de l'urbanisme

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, [...] le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

- Article L.153-57 du Code de l'urbanisme

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, [...]. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ; [...] »

- Article L.153-58 du Code de l'urbanisme

« La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ; [...] »

- Article L.153-59 du Code de l'urbanisme

« L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L.153-25 et L.153-26. Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage. Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma. »

- Article R.153-13 du Code de l'urbanisme



« Lorsqu'il y a lieu de procéder à l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme prévue par les articles L.153-49 et L.153-54, cet examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique, à l'initiative de l'autorité chargée de la procédure.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.»

- Article R.153-14 du Code de l'urbanisme

« Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. »

- Article R153-20 du Code de l'urbanisme

« Font l'objet des mesures de publicité et d'information prévues à l'article R. 153-21 : [...]

3° Le décret ou l'arrêté prononçant la déclaration d'utilité publique prévue à l'article L. 153-58 ; [...] »

- Article R153-21 du Code de l'urbanisme

Tout acte mentionné à l'article R. 153-20 est affiché pendant un mois au siège de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et dans les mairies des communes membres concernées, ou en mairie. Mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département.

Il est en outre publié :

1° Au Recueil des actes administratifs mentionné à l'article R. 2121-10 du Code général des collectivités territoriales, lorsqu'il s'agit d'une délibération du conseil municipal d'une commune de 3 500 habitants et plus ;

2° Au Recueil des actes administratifs mentionné à l'article R. 5211-41 du code général des collectivités territoriales, s'il existe, lorsqu'il s'agit d'une délibération de l'organe

délibérant d'un établissement public de coopération intercommunale comportant au moins une commune de 3 500 habitants et plus ;

3° Au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, lorsqu'il s'agit d'un arrêté préfectoral ;

4° Au Journal officiel de la République française, lorsqu'il s'agit d'un décret en Conseil d'Etat.

Chacune de ces formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

#### 4. COMMUNES CONCERNEES PAR LA MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

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

Toutefois, sur la commune de Gif-sur-Yvette, aucun travaux d'aménagement routier neuf ne sera réalisé. Seul l'échangeur actuel est situé sur cette commune, sa suppression y sera la seule opération réalisée. Ces travaux de suppression l'échangeur existant ne nécessitent pas de mise en compatibilité du PLU de cette commune.

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

#### 5. PRESENTATION DU CONTEXTE

##### 5.1 LES TRAVAUX PROJETES SUR LA COMMUNE

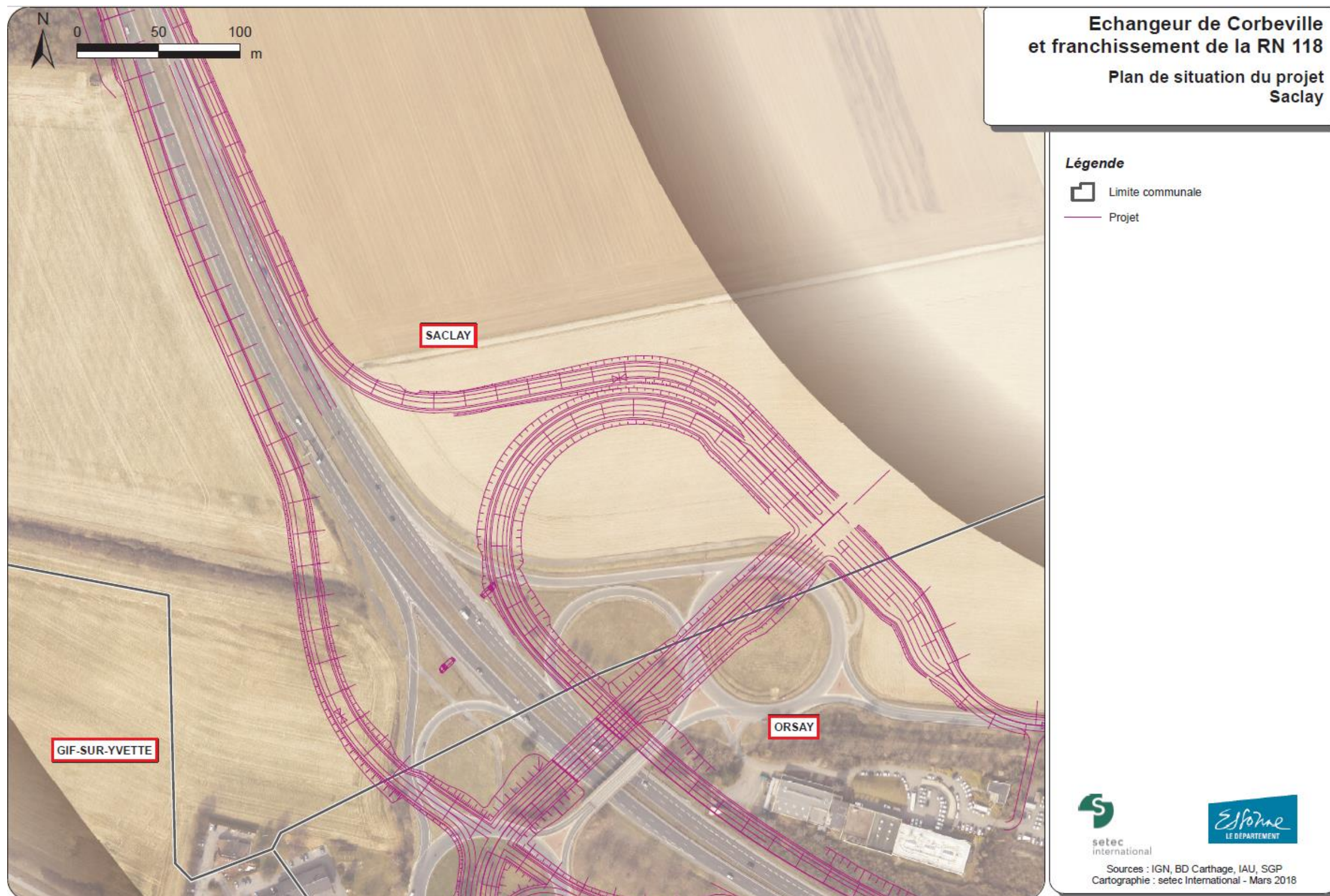
La commune de Saclay se situe dans le département de l'Essonne (91). Son territoire s'étend sur 13,65 Km<sup>2</sup>.

Toute la partie nord du projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville concerne Saclay.

Sur cette commune, les principaux aménagements prévus par le projet sont :

- Le réaménagement des bretelles n°1, 3 et 4 ;
- La modification de la Voie Spéciale pour Véhicule Lent ;
- L'aménagement d'une piste cyclable le long de la RN 118





## 5.2 DOCUMENTS D'URBANISME EXISTANTS

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saclay a été approuvé le 3 septembre 2013.

Une première révision a été approuvée par le Conseil Municipal du 16 novembre 2015.

Le PLU a fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 18 du Grand Paris Express.

C'est sur ce document que porte la présente mise en compatibilité.

Le PLU est opposable aux tiers et aux projets d'aménagement.

Le PLU de Saclay est composé de la manière suivante :

1° Rapport de présentation

2° Plan d'Aménagement et de Développement Durable

3° Orientation d'Aménagement et de programmation

4° Règlement

5° Documents graphiques

6° Annexes du PLU

Les annexes du PLU comprennent :

- Les servitudes, dont notamment les servitudes liées à la protection des monuments historiques, des sites naturels, urbains et autres sites protégés et les servitudes liées aux réseaux ;
- Les annexes sanitaires ;
- Les annexes informatives.

Les annexes informatique indiquent notamment la présence du site inscrit de la Vallée de Chevreuse dont le projet est concerné.

## 6. EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le code de l'urbanisme prévoit que les documents de planification, et notamment les documents d'urbanisme (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme...) doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale. Les conditions de cette évaluation environnementale sont déterminées par les articles R. 151-1 et suivants du code de l'urbanisme.

Ainsi, en Ile-de-France, sont systématiquement soumis à évaluation environnementale (ou actualisation de l'évaluation environnementale le cas échéant) l'élaboration, la révision et les mises en compatibilité emportant les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'Urbanisme pour :

- les PLU dont le territoire comprend en tout ou en partie un site Natura 2000 ;
- les PLU couvrant le territoire d'au moins une commune littorale ;
- les PLU situés dans les zones de montagne ;
- les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) comprenant les dispositions d'un SCOT et/ou tenant lieu de plans de déplacements urbains.

L'élaboration, la révision ou la mise en compatibilité des PLU n'entrant pas dans ces catégories peut faire l'objet d'une évaluation environnementale après examen au cas par cas.

La commune de Saclay n'étant pas concernée par une Zone Natura 2000, la présente mise en compatibilité du PLU ne rentre pas dans les cas nécessitant une évaluation environnementale systématique.

Au vue de l'évolution générale prévisible du plateau de Saclay, l'EPAPS a souhaité réaliser une évaluation environnementale systématique.

### 6.1 ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

En application de l'article R151-1 et suivants du Code de l'urbanisme est réalisée une analyse de la compatibilité du projet avec les documents supra-communaux s'appliquant sur le projet dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Saclay.

Ainsi, tel que détaillé ci-après, la procédure de mise en compatibilité du PLU de Saclay est bien compatible avec les différents documents supra-communaux applicables sur son territoire.



Elle répond ainsi aux objectifs et prescriptions fixés par :

- **Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).** Le SDRIF 2030 a été approuvé par décret du Conseil d'Etat le 27 décembre 2013. C'est un document d'aménagement et d'urbanisme qui fixe, pour l'ensemble du territoire de l'Île-de-France et pour une durée de vingt-cinq ans, les objectifs et conditions du développement de la région francilienne à court, moyen et long termes. Les orientations définies concernent non seulement l'aménagement de l'espace mais aussi les évolutions sociales, économiques et environnementales du territoire.

La stratégie régionale s'effectue selon deux approches fondamentales fixant des objectifs forts pour :

- Améliorer la vie quotidienne des Franciliens,
- Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France.

Le SDRIF prévoit sur le territoire :

- L'installation sur le plateau de Saclay de pôles de recherches et de grandes écoles
- Une optimisation du tissu urbain existant avec notamment une densification plus importante des quartiers de gare tout en conciliant l'intensification urbaine et la préservation de la trame verte et des continuités écologiques
- Deux connexions en transports sont à créer, à long terme, la ligne verte du metro du grand Paris, la ligne 18 et à court terme le projet de TCSP Massy-Saclay-Saint-Quentin en Yvelines
- La création de nombreuses continuités vertes à vocation diverses traversant la zone.

Le projet est cohérent avec les grandes orientations du SDRIF en confortant le développement territorial du plateau de Saclay et notamment la desserte du pôle gare de la future ligne 18 du Grand Paris. Le réaménagement de l'échangeur de Corbeville permet en effet d'anticiper l'évolution de la fréquentation du plateau de Saclay en proposant un diffuseur plus fonctionnel. La création de continuités vertes mentionnée parmi les objectifs du SDRIF est également prévue via l'intégration d'une mosaïque de milieux ouverts à fermés en cohérence avec les habitats compensatoires mis en place sur l'ensemble du sud du Plateau de Saclay.

- **Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France (PDUIF)** approuvé le 19 juin 2014. Il traite des politiques de mobilité sur l'ensemble du territoire régional, intègre tous les modes de transports (transports collectifs, voitures particulières, deux-roues motorisés, marche et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il fixe ainsi les objectifs des politiques de déplacements d'ici à

2020. Il se fixe comme défi de rendre plus attractif les transports en commun permettant ainsi la réduction des émissions des gaz à effet de serre.

En favorisant le lien avec le Grand Paris Express et en envisageant une continuité des modes doux de part et d'autre de l'échangeur mais également avec le reste du Plateau de Saclay, le projet de réaménagement de l'échangeur de Corbeville propose une offre de mobilité complète. En cela, le projet autorise les riverains à devenir acteurs de leurs déplacements, tel que l'encourage le PDUIF.

- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2016-2021 du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands.** Ce nouveau plan de gestion présente, pour les six prochaines années, les priorités politiques de gestion durable de la ressource en eau sur le bassin.

Le SDAGE vise l'atteinte du bon état écologique pour 62% des rivières (contre 39% actuellement) et 28% de bon état chimique pour les eaux souterraines.

Le SDAGE 2016-2021 compte 44 orientations et 191 dispositions qui sont organisées autour de grands défis comme :

- ✓ la diminution des pollutions ponctuelles,
- ✓ la diminution des pollutions diffuses ;
- ✓ la protection de la mer et du littoral ;
- ✓ la restauration des milieux aquatiques ;
- ✓ la protection des captages pour l'alimentation en eau potable ;
- ✓ la prévention du risque d'inondation

Aucun cours d'eau ne se trouve au droit de l'échangeur hormis la rigole de Corbeville qui est actuellement interrompue par la RN118 au droit de l'échangeur. Aucun prélèvement d'eau n'est prévu et un système d'assainissement adapté sera mis en place. De plus, aucun captage d'eau potable n'est situé à proximité. Le projet suppose donc un impact limité sur la ressource en eau tant en termes de quantité que de qualité.

En outre, dans le cadre du projet de restauration des rigoles du SYB, l'opportunité et la faisabilité de rétablissement de continuité de la rigole en raccordant les tronçons de part et d'autre de la RN 118 seront étudiées.



- **Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)** de l'Orge et de l'Yvette, en cours de révision. Cet outil de planification vise à assurer l'équilibre entre la protection de l'eau et des milieux aquatiques et les activités économiques sur une unité territoriale cohérente : Le bassin versant. Le SAGE considère l'eau dans sa globalité. Il est élaboré, non pas à l'échelle d'une portion de rivière, mais à celle d'un territoire où des enjeux communs sont partagés.

Bien que la révision n'ait pas été arrêtée à ce jour, un premier SAGE, approuvé le 9 juin 2006 avait été mis en place sur les bassins versant de l'Orge et de l'Yvette. Ce SAGE identifiait alors les quatre enjeux suivant :

- ✓ la restauration et l'entretien des milieux naturels liés à l'eau ;
- ✓ la maîtrise des sources de pollution ;
- ✓ la gestion du risque inondation
- ✓ l'alimentation en eau potable

Comme décrit dans l'analyse de compatibilité avec le SDAGE, le projet suppose un impact limité sur la ressource en eau et aucun captage d'eau potable ne se situe à proximité. De plus, le projet de rétablissement de la rigole de Corbeville par le SYB, étudié en articulation avec le projet de réaménagement de l'échangeur, répond à l'enjeu 1 concernant la restauration et l'entretien des milieux naturels liés à l'eau.

Concernant la gestion du risque d'inondation, elle est traitée d'avantage dans le cadre du PPRI de la Vallée de l'Yvette.

- **Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE)** arrêté le 14 décembre 2012. Il fixe les objectifs et orientations en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Parmi ses grandes priorités, le SRCAE a pour objectif la réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques.

En articulation avec la gare de la ligne 18 et en développant le réseau de modes doux, ce projet de réaménagement routier offre des alternatives au mode de déplacement routier. Ce réaménagement suppose également une fluidification du trafic qui pourrait ainsi

contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

- **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France (SRCE)**. Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, SRCE d'Ile-de-France a été adopté par arrêté le 21 octobre 2013. Le SRCE d'Ile-de-France constitue un document-cadre en matière de politique de préservation et de constitution de la « Trame verte et bleue » à l'échelle régionale. Son objectif est d'enrayer la perte de biodiversité, de participer à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles.

La conception du projet s'est attachée à éviter les zones protégées en ZPNAF, aucun aménagement projeté n'aura d'impact sur ces zones. Le projet étant situé au droit de l'échangeur existant, il n'aura pas non plus d'impact sur les exploitations en ne modifiant pas les itinéraires des engins et en n'isolant aucune exploitation.

Concernant les continuités écologiques, le seul corridor identifié dans le SRCE qui franchit la zone d'étude est considéré comme ayant une fonctionnalité réduite. Toutefois, les aménagements paysagers réalisés dans le cadre du projet s'intègrent dans une réflexion écologique plus globale et cohérente à l'échelle du plateau qui contribue à renforcer la continuité existante et à l'améliorer.

- **Le Plan de Protection de l'Atmosphère révisé pour la Région d'Ile-de-France (PPA Ile-de-France)** a été approuvé le 25 mars 2013, il est actuellement en cours de révision. L'entrée en vigueur du nouveau PPA devrait être effective en septembre 2017.

Il a pour objectif l'amélioration de la qualité de l'air, en proposant la mise en œuvre de mesures visant à ramener la concentration de polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites.

Parmi les objectifs du PPA, l'objectif n°2 concerne particulièrement le projet étudié : promouvoir une politique de transport respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le PDUIF.

La compatibilité avec le PDUIF a été étudiée précédemment. Le projet de réaménagement en proposant une offre de transport complète permet aux usagers des nombreuses alternatives au mode routier.

**6.2 CONTENU DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

L'évaluation environnementale, conformément à l'article R. 151-3 du code de l'urbanisme, doit être proportionnée à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée, et peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.

En l'occurrence, la présente évaluation environnementale se réfère à l'étude d'impact (pièce C du dossier d'enquête publique) du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville).

En effet, de nombreuses informations sont communes à l'étude d'impact du projet et à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité.

L'article R.151-3 du code de l'urbanisme précise le contenu du rapport environnemental, qui doit comprendre :

|  |   |
|--|---|
| <b>Concernant le contenu requis par l'article R.151-3 du Code de l'urbanisme...</b>  | <b>... se reporter vers :</b>   |
| 1° Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ; | Chapitre 6.1 du présent document pour l'articulation avec les autres documents supra-communaux<br>Chapitre 6.2. du présent document |
| 2° Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;   | Une synthèse est faite dans le chapitre 6.3 du présent document   |
| 3° Une analyse exposant :<br><ul style="list-style-type: none"> <li>Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;</li> </ul>   | Une synthèse est faite dans le chapitre 6.4 du présent document   |

|  |   |
|--|---|
| <b>Concernant le contenu requis par l'article R.151-3 du Code de l'urbanisme...</b>  | <b>... se reporter vers :</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 [...]</li> </ul>   |   |
| 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ; | La mise en compatibilité consistant spécifiquement à permettre le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville), cette analyse est détaillée au chapitre 6.6 du présent document. |
| 5° La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;   | Chapitre 6.5. du présent document   |
| 6° La définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesure appropriées.   | Chapitre 6.7 du présent document  |
| 7° Un résumé non techniques des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.  | Chapitre 6.8 du présent document  |

Dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique, l'évaluation environnementale consiste à analyser de façon ciblée les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement et sur les perspectives d'aménagement identifiées dans le document d'urbanisme

### 6.3 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

#### 6.3.1 Milieu humain

##### 6.3.1.1 Perspectives de développement du territoire

Le projet doit s'implanter dans un territoire concerné par différents projets de développement :

- Le contrat de développement territorial de Paris – Saclay
- Le projet d'aménagement de la ZAC du Moulon
- Le projet urbain du quartier de l'école polytechnique
- Le projet de développement de la ZAC de Corbeville
- Le projet de Ligne 18 du Grand Paris Express.

Ces différents projets engendreront une attractivité du territoire et une hausse de la population.

##### 6.3.1.2 Desserte et déplacements

La zone du Plateau de Saclay est traversée par plusieurs axes dont les principaux sont la RN118, la RD 306 se prolongeant par la RD 446 et la RD36.

L'échangeur de Corbeville assure principalement les échanges entre la RN18 et la RD 128. C'est un nœud routier majeur pour la desserte du plateau qui présente dans sa configuration actuelle des difficultés d'écoulement du trafic aux heures de pointe.

Deux échangeurs sont adjacents. L'échangeur n°8 de la RN 118 (Christ de Saclay) qui fait l'objet d'un projet de réaménagement par la Conseil Départemental de l'Essonne, et l'échangeur n°10 du Guichet vers l'A10.

Deux stations-services sont situées à proximité immédiate du projet. Une de ces stations sera supprimée dans la cadre du projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express.

La ligne TCSP Express 91-06 traverse la zone d'étude. Elle franchit la RN118 par un ouvrage nouveau.

Enfin le réseau actuel des modes doux qui se situe à proximité du projet sera développé par l'aménagement de pistes cyclables prévu au projet.

##### 6.3.1.3 Caractérisation de l'occupation du sol

Le territoire de la zone d'étude est couvert en majeure partie (48%) par des terres agricoles. Une partie de ces terres agricoles fait l'objet d'une protection (ZPNAF du plateau de Saclay).

15% de la zone d'étude sont couverts par de la forêt, donc certaines parties sont classées en EBC.

Aucune habitation n'est présente au droit de l'échangeur, la majeure partie des zones d'habitats et d'activité se trouve dans la partie sud de la zone d'étude.

Les évolutions du territoire évoquées au § 4.2.1.1 auront une incidence sur les espaces agricoles. Indirectement le projet aura donc également un impact sur l'évolution du territoire agricole puisqu'il permet la réalisation des projets de développement des ZAC.

Aucune ICPE n'est présente dans la zone d'étude.

Seuls les laboratoires Protecure et SGS Qualitest Industries peuvent être considérés de bâtiments sensibles de par leurs activités.

Les zones concernées par la mise en compatibilité du PLU de Saclay concernent exclusivement des zones agricoles et des espaces naturels.

##### 6.3.1.4 Bruit

Une campagne de mesures de bruit a eu lieu en juin 2016 sur la commune d'Orsay. En parallèle, le réseau routier générant le bruit auquel sont soumis les points de mesure a fait l'objet de comptages de trafic par la société Alycesofreco.

Hormis pour quelques bâtiments situés à proximité immédiate de la RN118, les résultats des mesures et des calculs montrent que l'ambiance sonore préexistante est globalement modérée sur la zone d'étude.

### 6.3.2 Milieu naturel

Les éléments naturels à enjeux sont les éléments remarquables situés à proximité de l'échangeur de Corbeville mais également ceux localisés à proximité de la continuité écologique, au sud-ouest de l'échangeur de Corbeville.

#### 6.3.2.1 Inventaires et mesures de protection du patrimoine naturel

Plusieurs zones d'inventaires et de mesures de protection du patrimoine naturel se trouvent dans ou à proximité du secteur d'étude :

- des ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de types I
- d'une zone Natura 2000 (ZPS)
- un Parc Naturel Régional (PNR)
- une Réserve Naturelle Conventionnelle
- une Réserve Naturelle Régionale

Toutefois, ces zones sont relativement éloignées du projet en tant que tel.

La zone Natura 2000 la plus proche du projet est la ZPS du « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Elle se situe environ à 3km de la zone d'étude.

#### 6.3.2.2 Habitats

Il est à noter la présence de zones humides potentielles selon l'inventaire de la DRIEE, situées le long de la rigole de Corbeville.

Par ailleurs, deux habitats de la zone d'étude sont considérés comme étant à enjeux majeurs. Il s'agit :

- Réseaux routiers et site industriels en activités le long de la RD 446 et à l'ouest de l'échangeur;
- la Prairie des plaines médio-européennes à fourrage

Plusieurs habitats à enjeux assez fort sont également présents dans la zone d'étude.

#### 6.3.2.3 Flore

La présence de quatorze espèces végétales remarquables dont cinq avec un statut particulier et sept rares à exceptionnelle est à noter au sein de la zone d'étude.

#### 6.3.2.4 Faune

Plusieurs secteurs au sein de l'aire d'étude représentent des secteurs à enjeu assez fort. Ce niveau d'enjeu est lié principalement à la rigole de Corbeville, fragmentée par l'échangeur et ses annexes, bien qu'aucune espèce d'amphibien n'ait été détectée au droit de celle-ci. Cet enjeu est également lié à la présence d'espèces comme la Linotte mélodieuse, la Decticelle bariolée et le Demi-deuil, ainsi qu'à la présence probable de la Noctule de Leisler.

Des espèces à enjeux moyen sont également présentes dans la zone d'étude.

#### 6.3.2.5 SRCE et continuité écologique

Sur le périmètre d'étude, le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) identifie le coteau boisé comme corridor fonctionnel de la sous trame arborée entre les réservoirs de biodiversité. La fonctionnalité de ce corridor est considérée comme ponctuellement réduite à proximité de la RN118. Les lisières urbanisées du coteau boisé sont identifiées comme lisières urbanisées ou agricoles (Etat initial ZAC Moulon).

### 6.3.3 Environnement physique

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) concerne les bassins versants de la Bièvre et de l'Yvette.

#### 6.3.3.1 Rigole de Corbeville

La zone d'étude du projet est traversée par la rigole de Corbeville qui fait partie du réseau des étangs et rigoles, aujourd'hui en partie interrompu, mis en place au XVIIe siècle pour alimenter en eaux le château de Versailles.

Le profil de cette rigole, ainsi que son état sont variables tout au long de son parcours.

La reconnexion de la rigole de Corbeville est à l'étude mais ne fait pas partie des aménagements prévus au présent projet.



### 6.3.3.2 Assainissement de la RN 118

Les eaux issues des plateformes routières de la RN 118 sont récupérées en partie par la rigole domaniale située au nord et trois bassins de retenue situés à l'est, ainsi que deux autres bassins situés respectivement au nord-est de l'échangeur de Corbeville et à environ 50 mètres à l'aval de l'échangeur.

Une étude hydraulique menée en 2004 met en évidence le sous-dimensionnement des ouvrages de la RN118 et le fait qu'il récolte d'autres eaux de ruissellement que celle de la RN 118 (Rigole de Corbeville, ZA située au nord-est de l'échangeur, etc...).

### 6.3.3.3 Zones humides

Les zones humides déterminées d'après le critère végétation sont peu nombreuses dans la zone d'étude : une cuvette et une noue au niveau du rond-point côté est de l'échangeur de Corbeville, et deux branches de la rigole de Corbeville à l'ouest de l'échangeur.

Les zones humides déterminées par le critère pédologique ont fait l'objet de sondages devant compléter les données bibliographiques disponibles (Etude d'impact ZAC du Moulon). Une seule zone humide supplémentaire a été identifiée.

L'ensemble de ces zones humides est présentée dans les cartes figurant dans la partie 3.4.2.2 de l'étude d'impact.

### 6.3.3.4 Fonctionnement hydrogéologique

La masse d'eau souterraine concernée par la zone d'étude est la masse d'eau « Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix », constituée de plusieurs horizons aquifères.

Au niveau du plateau de Saclay, le système aquifère est constitué de deux nappes superposées :

- une nappe superficielle (limons des plateaux et argiles à meulière) ;
- la nappe des sables de Fontainebleau.

Beaucoup plus en profondeur, se trouve la masse d'eau souterraine de « l'Albien-Néocomien captif ».

Un risque de submersion par remontée de nappe variant de moyen à très élevé est à noter au sein de l'aire d'étude sur une petite partie au sud sur la commune d'Orsay.

### 6.3.3.5 Air

Les stations de mesures permanentes de la qualité de l'air d'AirParif ne situent pas dans la zone d'étude. Une campagne de mesure in situ de la qualité de l'air a donc été réalisée en juin 2016.

La comparaison des mesures aux normes de qualité de l'air en vigueur a mis en évidence qu'à titre indicatif, les teneurs en dioxyde d'azote et en benzène respecteraient les normes de qualité de l'air en vigueur sur la zone d'étude, excepté à proximité de la RN 118 (site 10, 74,5 µg/m<sup>3</sup>), où les teneurs en dioxyde d'azote sont susceptibles de dépasser les normes en vigueur.

Pour les particules PM10, avec les réserves suscitées, les teneurs sont susceptibles de dépasser les normes de qualité de l'air en vigueur à proximité des axes routiers (sites 07 à 11), ainsi que, si les mesures sont confirmées, au droit des logements en projet (site 06).

A noter que, au droit des établissements à caractère sanitaire et social et des sites sensibles (sites 02, 04, 05 et 13), les teneurs ne sont pas susceptibles de dépasser les normes de qualité de l'air en vigueur.

Le détail de la mise en œuvre et les résultats de ces mesures sont présentés dans la partie 3.4.3.2 de l'étude d'impact.

## 6.3.4 Patrimoine et paysage

### 6.3.4.1 Patrimoine réglementaire

Aucun bâtiment inscrit ou classé au titre des Monuments Historiques ou périmètre de protection associé ne se trouve au sein de la zone d'étude.

En revanche, la zone d'étude intercepte une extrémité de la vallée de Chevreuse, site inscrit depuis le 8 novembre 1973.

De plus, des éléments à protéger au titre des articles L. 151-19 du Code de l'Urbanisme identifiés dans les documents d'urbanisme et figurés sur les plans de zonage sont localisés au sein de la zone d'étude dans les communes de Gif-sur-Yvette et d'Orsay.

Plus précisément, les éléments à protéger impactés par le projet se situent dans la commune d'Orsay. Il s'agit d'EBC et d'alignements d'arbres.

### 6.3.4.2 Patrimoine archéologique

D'après les informations fournies dans l'état initial de l'étude d'impact de la ZAC de Moulon, les différents aménagements réalisés sur le plateau depuis dix ans ont permis d'identifier une vingtaine de sites archéologiques sur le plateau de Saclay.

Deux secteurs à forte sensibilité archéologiques au sein ou à proximité de la zone d'études sont identifiés :

- Le nord-est de la ZAC de Moulon (ouest de l'échangeur)
- Un secteur archéologique défini sur le PLU de la commune de Saclay au nord de la zone d'étude.

Les travaux projetés pourront être susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique et de ce fait, rentrent dans le champ d'application de la réglementation relative à l'archéologie préventive



### 6.3.4.3 Paysage

L'échangeur de Corbeville est situé à l'interface de deux ZAC en cours d'aménagement (sous maîtrise d'ouvrage de l'EPAPS), qui correspondent à deux des quartiers structurant du campus urbain : celui de l'Ecole polytechnique sur les communes de Palaiseau et Saclay, et celui du Moulon sur les communes de Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin.

Ces quartiers du Sud plateau forment un archipel de quartiers denses, reliés à terme par les infrastructures de transport, mais également par un ensemble de lieux publics qui ont vocation à créer des liens et à unifier les campus du Sud plateau.

Il s'agit de :

- la chaîne des lieux majeurs, qui est un ensemble d'espaces publics voués à relier le long d'un axe structurant le coeur de chaque partie du campus ;
- la lisière nord, constituée d'un ensemble de parcs qui forment une limite avec les terres agricoles.

Or, peu compact, l'échangeur actuel a une emprise très consommatrice d'espace. Le dispositif de franchissement est de ce fait très peu lisible. Cette disposition ne convient pas à un site pressenti à la fois comme une porte d'entrée dans le Campus, et comme une liaison Est-Ouest majeure, structurant le campus du plateau sud.

Par ailleurs, les cheminements et traversées piétonnes sont quasi inexistantes. L'échangeur apparaît à ce titre tout à fait inadapté dans un contexte voué à accueillir des échanges importants, à la fois piétons et cyclistes.

Du point de vue du paysage, l'échangeur lui-même et le tronçon de la RN118 prenant place dans le vallon apparaissent comme une coupure dans la structure paysagère du coteau boisée, déjà affaiblie par endroit par l'urbanisation.

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

## 6.4 INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ET MESURES ASSOCIEES

### 6.4.1 Au regard des zones d'urbanisme

La mise en compatibilité du PLU consiste à adapter les règlements de certaines zones traversées sur le territoire communal pour permettre la réalisation du projet. Elle n'occasionne pas de modification des délimitations des zonages présents dans l'emprise de la bande DUP.

Etant donné qu'aucun emplacement réservé n'est créé au bénéfice du maître d'ouvrage, les zones traversées ne sont ni réduites, ni modifiées. La bande DUP, retenue pour l'analyse de

compatibilité des documents d'urbanisme, intègre l'emprise de la RN118 et de l'échangeur n°9 dans sa configuration actuelle. Le projet ne modifie donc pas les usages identifiés dans le PLU.

De plus, le projet qui intercepte une partie du territoire agricole s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les zones agricoles, notamment en évitant les emprises de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de Saclay. Il s'inscrit ainsi dans les orientations du PADD du PLU de Saclay.

Par conséquent :

- La vocation et les objectifs des zonages concernés par la mise en compatibilité ne sont pas remis en cause.
- Les effets de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux relevés en termes d'occupation du sol sont pris en compte à travers la réalisation du projet qui est à l'origine de la présente mise en compatibilité.

### 6.4.2 Au regard des éléments patrimoniaux à protéger

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) veille à la préservation des éléments des trames vertes au droit du projet et n'impact pas de trame bleue ce qui est conforme à la volonté de préservation des continuités écologiques mentionnées dans le PADD du PLU de Saclay.

### 6.4.3 Au regard du réseau Natura 2000

La zone Natura 2000 la plus proche du projet est la ZPS du « Massif de Rambouillet et zones humides proches », elle est éloignée de la bande DUP retenue pour l'analyse de la mise en compatibilité.

Il n'y a donc aucun impact négatif direct sur cette zone Natura 2000.

## 6.5 PRESENTATION DES MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION OU DE COMPENSATION

Cette démarche consiste en priorité à éviter les incidences significatives sur l'environnement, afin de supprimer les effets négatifs de l'évolution du PLU, à réduire les incidences négatives qui ne peuvent être évitées, et enfin dans le cas où ces incidences ne peuvent être évitées, à proposer des mesures compensatoires.

Dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, cette démarche suppose :

- de ne pas remettre en cause l'économie générale du document et de ne pas modifier les orientations du PADD
- d'éviter la réduction des Espaces Boisés Classés
- de ne pas générer de graves risques de nuisances.

Sur la commune de Saclay cette démarche a conduit à éviter les emprises de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de Saclay. Pour mémoire, cette ZPNAF est une mesure de préservation unique de préservation de la vocation agricole du plateau initiée par l'Etat et piloté par l'EPAPS en réponse aux divers aménagements du plateau de Saclay,

Les terrains impactés dans les zone A sont ceux qui avaient été intégrés globalement dans le cadre des réflexions préalablement de l'aménagement du plateau et la zone N impactée par le projet, est aujourd'hui une zone sur laquelle sont localisées les deux stations-services, dont une sera supprimée par le projet de L18 du Grand Paris Express. Les caractéristiques de cette zone ne seront pas modifiées.

La mise en compatibilité du PLU de Saclay n'induit donc aucune évolution du droit du sol de nature à faire évoluer les caractéristiques de l'occupation du sol.

En l'absence d'effets négatifs notables sur l'environnement, du fait de la mise en compatibilité du PLU, aucune mesure de réduction ou de compensation n'est nécessaire.

## 6.6 SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS ENVISAGEES ET RAISONS DU CHOIX EFFECTUE

Pour mémoire, les études de faisabilité et le dossier d'opportunité ont montré la nécessité d'un réaménagement de l'échangeur de Corbeville afin de pouvoir absorber les trafics attendus avec le développement du plateau à l'horizon 2030.

Les principales solutions envisagées pour le projet ont d'abord porté sur différentes configurations possibles de l'échangeur. Six scénarios d'aménagement ont ainsi été étudiés et ont permis d'alimenter le processus de concertation.

La poursuite des études a ensuite permis de préciser des aménagements plus particuliers, comme la reconnexion de la route de Versailles (RD446) ou la définition de l'ouvrage d'art à réaliser pour le rétablissement de la RD128. Ces différentes solutions de substitution sont présentées ci-après, ainsi que les principales raisons pour lesquelles le projet objet du présent dossier a été retenu.

A noter que de nombreux projets de développement territorial sont en cours d'étude et de réalisation sur le plateau de Saclay et que l'articulation des aménagements envisagés avec ces projets a donc fortement influé sur le choix des solutions retenues.

### 6.6.1 Configuration de l'échangeur de Corbeville

#### 6.6.1.1 Présentation des solutions de substitution envisagées pour l'échangeur

#### Scénario n°1

#### Principes de l'aménagement du scénario n°1

Le scénario n°1 est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris.

L'aménagement consiste principalement en un réaménagement, un allongement des bretelles d'entrées et de sortie et la réalisation de deux carrefours à feux, mais sans aucune intervention sur les ouvrages d'art et les capacités de franchissement de part et d'autre de la RN 118 (maintien du pont routier existant à 2 x 1 voie). Les bretelles passent ici sous l'ouvrage d'art du TCSP, pour remonter ensuite au niveau de l'ouvrage actuel.

Un ouvrage spécifique interquartiers pour les liens doux est créé près de l'ouvrage du TCSP.



**Figure 2.** Configuration de l'échangeur de Corbeville envisagée dans le cadre du scénario n°1. (NB : deux solutions alternatives – ① ou ② – sont également montrées pour le rétablissement de la route de Versailles)

#### Avantages et inconvénients du scénario n°1

Le scénario n°1 est la variante la moins chère. Il présente en outre un aménagement relativement simple, que ce soit en termes de gestion des interfaces ou de lisibilité. Ainsi, seulement trois carrefours à feux sont créés, le lien interquartiers est géré par l'EPA-PS, et il n'y a pas d'incidences sur le TCSP.

En revanche, même si ce scénario permet un bon écoulement des flux à court terme, il ne permet pas d'absorber le trafic prévu à long terme. Certaines sections de manœuvre de changement de voie étant courtes, il est par ailleurs assez peu confortable. En outre, sa géométrie, même si elle est simple, a une incidence foncière et environnementale non négligeable, notamment sur les bâtiments d'activités et les espaces boisés au nord de l'échangeur.

#### Scénario n°2

##### Principes d'aménagement du scénario n°2

Le scénario n°2 est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris.

Ce scénario consiste en un réaménagement des bretelles d'entrée et de sortie de la RN 118, la réalisation de carrefours à feux remplaçant les ronds-points existants, ainsi qu'une intervention sur la capacité de franchissement de la RN 118 (doublement du pont existant afin de le passer à 2 x 2 voies). Les bretelles passent ici sous l'ouvrage d'art du TCSP pour remonter ensuite au niveau de l'ouvrage actuel, qui est doublé par un nouvel ouvrage routier.

Un ouvrage spécifique interquartiers pour les liens doux est créé près de l'ouvrage du TCSP.

##### Avantages et inconvénients du scénario n°2

Comme le scénario n°1, le scénario n°2 a un coût relativement réduit. Il présente une géométrie simple, qui a l'avantage d'être très lisible tout en permettant un fonctionnement standard, avec des espaces de manœuvre conformes aux normes routières. Cet aménagement est favorable aux modes doux, n'a pas d'incidences sur le TCSP et seulement trois carrefours à feux sont créés. Il permet en outre d'absorber les trafics prévus à court et long termes.

En revanche, tout comme le scénario n°1, le scénario n°2 a une incidence foncière et environnementales non négligeable, notamment sur les bâtiments d'activités au nord de l'échangeur.





**Figure 3.** Configuration de l'échangeur de Corbeville envisagée dans le cadre du scénario n°2. (NB : deux solutions alternatives – ① ou ② – sont également montrées pour le rétablissement de la route de Versailles)

### Scénario n°3

#### Principes d'aménagement du scénario n°3

Le scénario n°3 est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris.

Cette solution a pour principe général un réaménagement des bretelles et des carrefours ainsi que la construction d'un ouvrage d'art à proximité de celui du TCSP afin de créer un grand giratoire sur deux ponts à sens unique et de réaliser ainsi un échangeur compact d'une grande fluidité et d'une grande capacité de trafic.

Dans ce scénario, il est à noter la coupure des bretelles autoroutières par la voie TCSP et le lien dédié aux modes doux.



**Figure 4.** Configuration de l'échangeur de Corbeville envisagée dans le cadre du scénario n°3. (NB : deux solutions alternatives – ① ou ② – sont également montrées pour le rétablissement de la route de Versailles)

#### Avantages et inconvénients du scénario n°3

Le scénario n°3 est un échangeur compact, favorable à l'intégration paysagère. Il permet un très bon écoulement des flux prévus à court et long termes.

En revanche, ce scénario implique plusieurs dérogations aux référentiels de conception routière, défavorables au confort et à la sécurité des usagers. Cet aménagement présente en outre de nombreuses interfaces qui non seulement complexifient la gestion en exploitation, mais nuisent aussi aux performances commerciales des bus et du TCSP. Entre six et huit carrefours à feux sont créés. Il s'agit également de l'un des scénarios ayant le plus d'incidences sur les milieux naturels et humains (habitats, bâtiments d'activités au nord de l'échangeur, etc.). Enfin, il présente un coût assez élevé.



## Scénario n°4

### Principes d'aménagement du scénario n°4

Le scénario n°4 est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris.

Il reprend le scénario n°1, en lui ajoutant un ouvrage d'art de franchissement de la RN 118, à proximité de l'ouvrage du TCSP, spécifique aux flux interquartiers, ainsi qu'un carrefour à niveau avec le Bus Express 91-06 afin de connecter la route de Versailles à la voie dédiée au trafic de transit local.

Les bretelles autoroutières passent sous ce nouvel ouvrage et celui du TCSP, puis remontent au niveau de l'ouvrage actuel.



**Figure 5.** Configuration de l'échangeur de Corbeville envisagée dans le cadre du scénario n°4.  
(NB : deux solutions alternatives – ① ou ② – sont également montrées pour le rétablissement de la route de Versailles)

### Avantages et inconvénients du scénario n°4

Le scénario n°4 présente l'avantage d'avoir un nombre d'interfaces réduit : seulement trois carrefours à feux sont créés, le lien interquartiers est géré par l'EPA-PS, et il n'y a pas d'incidences sur le TCSP.

En revanche, même si ce scénario permet un bon écoulement des flux à court terme, il ne permet pas d'absorber le trafic prévu à long terme. Certaines sections de manœuvre de changement de voie étant courtes, il est par ailleurs assez peu confortable. En outre, sa géométrie est complexe et très peu compacte, ce qui a une incidence foncière non négligeable, notamment sur les bâtiments d'activités au nord de l'échangeur.

## Scénario n°5

### Principes d'aménagement du scénario n°5

Le scénario n°5 est indépendant des infrastructures du Bus Express 91-06 (TCSP du STIF) et du projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris.

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



**Figure 6.** Configuration de l'échangeur de Corbeville envisagée dans le cadre du scénario n°5.

### **Avantages et inconvénients du scénario n°5**

Le scénario n°5 est celui qui limite le plus les incidences sur les activités humaines et sur l'environnement. C'est notamment le seul qui permet de préserver les entreprises présentes au nord de l'échangeur et limite les incidences sur l'impasse des Mûriers. Il permet de réduire au minimum les impacts sur les espaces boisés du Nord de l'échangeur.

Cet aménagement est aussi favorable aux modes doux, n'a pas d'incidences sur le TCSP et nécessite la création de seulement deux carrefours à feux. Il permet en outre d'absorber les trafics prévus à court et long termes. Par ailleurs, son coût est relativement réduit.

En revanche, il présente une géométrie peu compacte qui nuit un peu à sa lisibilité et qui engendre d'importantes surfaces résiduelles.

### **Scénario n°6**

#### **Principes d'aménagement du scénario n°6**

Contrairement aux autres scénarios, le scénario n°6 implique la création d'un pont unique qui mutualise modes doux de circulation (piétons, vélos, etc.) et usages de transports en commun (Bus Express 91-06 et projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris). L'ouvrage d'art initialement construit pour le TCSP est réutilisé pour un usage routier.

Dans cette configuration, l'ouvrage d'art de franchissement de la RN118 de l'échangeur actuel est conservé. Des voiries à niveau reliant les ouvrages du Bus express 91-06 et de l'échangeur sont créées parallèlement à la RN 118. Ce système de voiries fonctionne comme un grand giratoire sur deux ponts à sens unique.

Les bretelles d'entrée et de sortie de l'échangeur passent sous l'ouvrage mutualisé puis viennent se connecter sur l'ancien ouvrage du TCSP, assurant ainsi la totalité des échanges entre la RN118 et les dessertes locales au nord et au sud de la RN 118. La route de Versailles est rétablie au sud de la bretelle d'entrée de l'échangeur afin de la connecter à un carrefour des voiries du Campus urbain, un raccordement direct au carrefour de l'échangeur étant impossible pour des questions de rétablissement de tous les mouvements tournants.





**Figure 7.** Configuration de l'échangeur de Corbeville envisagée dans le cadre du scénario n°6.  
(NB : deux solutions alternatives – ① ou ② – sont également montrées pour le rétablissement de la route de Versailles)

#### Avantages et inconvénients du scénario n°6

Le scénario n°6 est un échangeur compact, favorable à l'intégration paysagère. L'aménagement est ainsi très lisible, et offre des conditions de sécurité satisfaisantes, en évitant toute interaction avec le TCSP. Il permet en outre un très bon écoulement des flux prévus à court et long termes.

En revanche, ce scénario nécessite de nombreuses interfaces avec plusieurs maîtres d'ouvrage qui complexifient la gestion en exploitation. Quatre carrefours à feux sont créés. Il s'agit également de l'un des scénarios ayant le plus d'incidences sur les milieux naturels et humains (habitats, bâtiments d'activités au nord de l'échangeur, etc.). Enfin, il s'agit du scénario présentant le coût le plus élevé.

#### 6.6.1.2 Analyse multicritère des variantes et principales raisons du choix effectué

##### Analyse multicritère des variantes

##### Analyse des scénarios au stade de la concertation

L'analyse des scénarios lors de la concertation a été réalisée sur la base des thématiques suivantes :

- ✓ l'**impact environnemental**, qui comprend les incidences potentielles sur le milieu naturel (en particulier les espaces boisés), l'acoustique, la gestion de l'eau, le foncier, etc. ;
- ✓ le **coût estimé des travaux** pour chaque scénario ;
- ✓ le **calendrier** correspond au planning prévisionnel de mise en œuvre de chaque scénario, qui dépend notamment de sa complexité opérationnelle (coordination de plusieurs maîtres d'ouvrage)
- ✓ la **complexité technique**, qui correspond aux contraintes techniques du scénario et qui comprend la géométrie des voies routières, la complexité de réalisation du pont franchissant la RN 118, etc. ;
- ✓ la **fluidité du trafic**, qui correspond à l'amélioration de la fluidité du trafic routier induite par le scénario ;
- ✓ l'**insertion urbaine et paysagère**, qui correspond à la qualité d'intégration du projet dans son environnement bâti.

Les résultats de cette analyse sont présentés dans le tableau ci-contre.

Afin de pouvoir évaluer les scénarios entre eux, les critères suivants ont été définis comme prioritaires pour l'analyse :

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

| Scénario     | Impact environnemental | Coût | Calendrier | Complexité technique | Fluidité du trafic | Insertion urbaine et paysagère |
|--------------|------------------------|------|------------|----------------------|--------------------|--------------------------------|
| Scénario n°1 |                        |      |            |                      |                    |                                |
| Scénario n°2 |                        |      |            |                      |                    |                                |
| Scénario n°3 |                        |      |            |                      |                    |                                |
| Scénario n°4 |                        |      |            |                      |                    |                                |
| Scénario n°5 |                        |      |            |                      |                    |                                |
| Scénario n°6 |                        |      |            |                      |                    |                                |

|  |             |
|--|-------------|
|  | Favorable   |
|  | Moyen       |
|  | Défavorable |

Le premier critère d'évaluation des scénarios défini, à savoir apporter une réponse fonctionnelle aux enjeux de trafic et de fluidité tout en maintenant un niveau satisfaisant de sécurité pour les usagers, a permis **d'écarter trois scénarios dès la phase de concertation : les scénarios n°1, n°3 et n°4**. Ainsi, les scénarios n°1 et n°4 ne permettaient pas d'absorber le trafic prévu à long terme, et le scénario n°3 présentait des risques importants de sécurité des usagers au niveau des intersections créées.

Par ailleurs, du fait de la complexité opérationnelle et du coût élevé qu'il présentait, **le scénario n°6 a également été écarté à l'issue de la concertation**. En effet, outre un investissement très élevé, ce scénario aurait nécessité une très grande coordination entre les différentes maîtrises d'ouvrages des projets lancés sur le plateau (TCSP du STIF, Ligne 18 de la SGP, échangeur de Corbeville de l'EPA-PS), dont le stade d'avancement était très différent.

Les deux scénarios préférentiels retenus pour le réaménagement de l'échangeur de Corbeville à l'issue de la concertation sont donc les scénarios n°2 et n°5.

**Comparaison détaillée des deux variantes retenues à l'issue de la concertation**

*Comparaison détaillée des scénarios n°2 et n°5*

La comparaison des deux scénarios retenus à l'issue de la concertation est effectuée sur la base des mêmes thématiques que celles retenues en concertation, mais avec un niveau d'analyse plus détaillé par thématique.

Les résultats de cette comparaison sont présentés sous la forme d'un tableau ; le code couleur figuré ci-dessous est celui retenu pour cette comparaison.

Une carte à la fin du chapitre synthétise cette comparaison.

|  |                         |
|--|-------------------------|
|  | scénario favorable      |
|  | scénario neutre / moyen |
|  | scénario défavorable    |

**Impact environnemental**

| Thème         | Critère  | Scénario n°2  | Scénario n°5   |
|---------------|--|---|--|
| Environnement | Milieu physique (eau, etc.)                          | Impact sur bassin RN118 existant                          | Impact sur bassin RN118 existant                                     |
|               | Milieu naturel                                       | Impact sur Habitats d'espèces protégées + Zones humides   | Impact sur Habitats d'espèces protégées + Zones humides              |
|               | Milieu humain (impact sur le bâti, acoustique, etc.) | 3 bâtiments d'activités impactés + 400m d'écrans a priori | 400m d'écrans a priori<br>Pas d'impact sur les bâtiments d'activités |

**Coûts estimés des travaux**

| Thème | Critère          | Scénario n°2                               | Scénario n°5                                |
|-------|------------------|--|---|
| Coût  | Coûts de travaux | Variante la plus chère en coût d'opération | Variante la moins chère en coût d'opération |



**Calendrier**

| Thème                                   | Critère                    | Scénario n°2   | Scénario n°5  |
|---|----------------------------|--|---|
| Calendrier et complexité opérationnelle | Horizon de mise en service | 2020   | 2020  |
|   | Gouvernance                | Interface avec SGP à traiter pour la voie auxiliaire d'entrecroisement de la RN 118 entre les échangeurs n°8 et n°9.<br>Interface avec la DIRIF pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement doublé. | Interface avec SGP à traiter pour la voie auxiliaire d'entrecroisement de la RN 118 entre les échangeurs n°8 et n°9 et pour la route de Versailles.<br>Interface avec la DIRIF pour la réalisation du nouvel ouvrage de franchissement et pour la démolition de l'ouvrage existant. |

**Complexité technique**

| Thème     | Critère  | Scénario n°2   | Scénario n°5   |
|-----------|--|--|--|
| Technique | Respect des normes, confort de l'aménagement         | Respect des normes   | Respect des normes   |
|           | Lisibilité   | Aménagement simple et lisible  | Aménagement en boucle débouchant sur des carrefours à feux. La lisibilité sera à analyser en détail pour l'arrivée sur les carrefours. |
|           | Exploitation sous chantier (RN118)                   | Création d'un OA routier en doublement de l'OA de franchissement existant, et éventuelles réparations de l'OA existant | Création d'un OA routier et démolition de l'OA de franchissement existant  |
|           | Géologie/Géotechnique - Confortements                | Déblai et remblai d'une hauteur importante supérieure à 5m.  | Déblai et remblai d'une hauteur importante supérieure à 5m.  |
|           | Interface Gestion/exploitation après mise en service | Création de quatre carrefours à feux propres à l'échangeur et d'un cinquième pour l'arrivée sur la ZAC Moulon.         | Création de deux carrefours à feux propres à l'échangeur et d'un troisième pour l'arrivée sur la ZAC Moulon.                           |
|           |  | Doublement de l'OA existant :  | Démolition de l'OA existant  |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | nouvel OA routier supplémentaire à gérer par le CD | et remplacement par un nouvel OA routier |
|--|--|--|--|

**Fluidité du trafic**

| Thème  | Critère                                     | Scénario n°2   | Scénario n°5  |
|--------|---|--|---|
| Trafic | Performance routière - Court terme (2020)   | Bon écoulement des flux  | Bon écoulement des flux, meilleur que pour le scénario n°2                                      |
|        | Performance routière - Long terme (2030)    | Bon écoulement des flux  | Bon écoulement des flux, meilleur que pour le scénario n°2                                      |
|        | Temps perdu aux carrefours                  | Cinq carrefours à feux<br>Temps perdu aux carrefours plus important que pour le scénario n°5. Presque deux fois plus en HPM. | Trois carrefours à feux<br>Temps perdu aux carrefours moins importants que pour le scénario n°2 |
|        | Capacité du carrefour (réserve de capacité) | Un des carrefours présente une faible réserve de capacité à HPM (5%).  | Carrefours non saturés et présentant des réserves de capacités suffisantes.                     |

**Insertion urbaine et paysagère**

| Thème                          | Critère   | Scénario n°2  | Scénario n°5   |
|--------------------------------|---|---|--|
| Insertion urbaine et paysagère | Insertion paysagère : lisibilité, compacité,...   | Géométrie simple et plutôt compacte<br>Bon potentiel de plantation à l'intérieur et à l'extérieur du faisceau routier, pour une meilleure intégration de l'ensemble   | Les boucles produisent de vastes surfaces résiduelles et présentent une emprise globale dépassant celle de l'échangeur actuel<br>La géométrie globale ramène les aménagements paysagers plutôt à une fonction de remplissage |
|                                | Insertion urbaine : cohérence avec les autres éléments d'aménagements, cheminements piétons et modes doux entre sites,... | La compacité de l'emprise de l'échangeur et son système de carrefours à feux lui confèrent un caractère plutôt « urbain », plus acceptable par sa proximité aux campus urbains.<br>Liaison modes doux : itinéraires relativement lisibles | Le caractère très routier de l'aménagement n'est pas en cohérence avec les campus urbains qui se trouvent à proximité de l'échangeur<br>Liaison modes doux : La dissociation des pistes cyclables fait perdre en lisibilité  |
|                                | Emprise des carrefours  | Surface globale supérieure à celle du scénario n°5  | Bien que l'un des carrefours présente une surface supérieure à 3 000m <sup>2</sup> , la surface globale est inférieure à celle du scénario n°2   |

**Scénario retenu et principales raisons du choix effectué**

**Priorisation des critères de choix**

Afin de départager les scénarios n°2 et n°5, il a été retenu les mêmes critères que ceux qui avaient été définis lors de la concertation, à savoir :

1. Impact foncier et environnemental
2. Efficacité de l'aménagement en termes de trafic et de fluidité,
3. Compatibilité avec le phasage opérationnel des projets du plateau (notamment calendrier de mise en service),

4. Coût de l'aménagement,

5. Insertion urbaine et paysagère et qualité des aménagements pour les modes doux et l'intermodalité.

La prise en compte des remarques et questions exprimées par le public lors de la concertation a également été intégrée dans les critères de choix d'un scénario préférentiel. Au cours de cette phase, les remarques et questions avaient convergé vers :

- ✓ les impacts fonciers et bâtis potentiels des différents scénarios : les riverains et entreprises concernés souhaitaient 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 demandaient 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 le fait 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, du fait du risque de saturation ;
- ✓ le raccordement aux voiries locales au niveau du quartier de Moulon et l'allongement de la distance pour rejoindre le quartier du Guichet depuis la RN118 ;
- ✓ l'opportunité de création d'une sortie supplémentaire depuis la RN118 dans le sens Paris-Provence au niveau du quartier du Guichet ;
- ✓ l'opportunité d'une baisse de la limitation de vitesse à 90 voire 70 km/h sur la RN118 ;
- ✓ le morcellement des procédures réglementaires et de l'association du public entre les différents projets urbains et d'infrastructure : plusieurs contributions demandaient 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,...).

### **Scénario retenu pour la poursuite des études**

L'EPA Paris-Saclay et les partenaires du projet ont pris acte des remarques et des questions exprimées par le public, centrées autour des thématiques détaillées précédemment : 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. En particulier, il est ressorti 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 étaient une priorité du projet.

**C'est pourquoi l'EPA Paris-Saclay a proposé de retenir le scénario n°5 et de l'approfondir dans les études préalables à la déclaration d'utilité publique.** En effet, ce scénario permet de minimiser cet impact foncier et apporte la réponse la plus satisfaisante au regard des autres critères définis, que ce soit en termes d'efficacité de l'aménagement pour la fluidification du trafic ou en termes de coûts.

### **Eléments du projet approfondis au cours des études préalables à la déclaration d'utilité publique**

Les premiers éléments de réponse aux questions et remarques de la concertation qui avaient été apportés par l'EPA Paris-Saclay au cours des réunions publiques ont depuis été approfondis dans le cadre des études préalables à l'élaboration du dossier de DUP. Etaient notamment concernés les sujets 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 a ainsi été 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 ;
- ✓ l'étude de la reconstitution de l'impasse des mûriers afin de proposer un aménagement qui permette le maintien des accès riverains et le raccordement au réseau d'assainissement ;
- ✓ la prise en compte dans la suite des études d'un abaissement de la vitesse réglementaire à 90km/h sur cette section de la RN 118 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.
- ✓ la réalisation d'une étude acoustique pour permettre de statuer sur l'évolution du bruit sur le secteur et les mesures compensatoires à apporter dans le cadre de l'étude d'impact ;

- ✓ la reconnexion de la rigole de Corbeville, qui a fait l'objet d'une étude pour en déterminer les conditions de faisabilité.

A noter en revanche, que d'autres propositions qui avaient été émises par le public n'ont pu être prises en compte par l'EPA Paris-Saclay dans la suite de ses études. Ainsi, l'association ASEOR avait demandé la création d'une bretelle de sortie dans le sens Paris-Provence au niveau de l'échangeur du Guichet (n°10). Néanmoins, il s'est avéré après concertation avec les services de la DIRIF, propriétaire et gestionnaire de la RN118, que cette sortie avait déjà fait l'objet d'études techniques de leur part qui avaient conduit à l'abandon du projet, car les impacts fonciers pour réaliser un aménagement aux normes de sécurité actuels auraient été trop importants.

#### *6.6.1.3 Scénario retenu à l'issue des EPDUP – Scénario 5.2*

Le scénario 5 est ressorti de la concertation dans un premier temps comme le plus favorable au regard des critères et de la méthode d'analyse employés pour la comparaison des différents scénarios. Ce choix a cependant été réétudié suite aux remarques soulevées en concertation afin de mieux dissocier les flux et de limiter l'emprise au sud de l'échangeur en faveur de l'aménagement de la ZAC de Moulon et la fluidité au niveau du pôle gare.

Après reprise d'études, et afin de correspondre au mieux aux attentes formulées en concertation, le scénario finalement retenu est ainsi à un compromis entre les scénarios 2 et 5 qui étaient apparus comme les deux scénarios préférentiels d'après l'analyse multicritère. Ce nouveau scénario est nommé scénario 5.2.

L'ensemble de la partie nord de l'échangeur est identique à la configuration du scénario 5 et conserve les avantages identifiés précédemment et qui avaient justifié, dans un premier temps, le choix de ce scénario. La configuration retenue pour la partie sud de l'échangeur s'apparente davantage au scénario 2 et présente une emprise limitée vers le sud au droit des aménagements attendus de la ZAC de Moulon. La solution retenue pour la partie sud de l'échangeur se distingue cependant du scénario 2 par des bretelles légèrement plus éloignées de la RN 118.

Ces modifications permettent un raccordement plus court au quartier du Guichet, ainsi que l'évitement du quartier de la gare pour cette liaison. Elles permettent aussi la simplification de la trame viaire de la ZAC et l'ouverture de perspectives d'aménagement.

Ce scénario a été présenté aux riverains et acteurs locaux lors d'une première présentation publique le 13 février 2018. Le compte-rendu des remarques est joint à la pièce E.





### 6.7 CRITERES, INDICATEURS ET MODALITES RETENUS POUR SUIVRE LES EFFETS DU DOCUMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le PLU de Saclay n'est pas doté d'indicateur de suivi. Les indicateurs de suivi mentionnés dans l'évaluation environnementale du CDT de Paris-Saclay – Territoire Sud pourraient être repris pour le suivi des effets de la mise en compatibilité des documents de l'urbanisme sur l'environnement.

### 6.8 RESUME NON TECHNIQUE

Le projet pour lequel ce dossier de mise en compatibilité est rédigé, concerne l'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

Les adaptations du droit du sol nécessaires pour permettre la réalisation de ce projet sont limitées. En effet, la mise en compatibilité permettant ce projet ne remet pas en cause les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, ni l'économie générale du document.

Les adaptations proposées dans les règlements des zones concernées se limitent à lever les points d'incompatibilité liés notamment aux articles 1 et 2, afin d'autoriser l'implantation du projet. Aucune modification n'est apportée sur les limites du zonage.

Les effets de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux relevés en termes d'occupation du sol sont pris en compte à travers la réalisation du projet qui est à l'origine de cette mise en compatibilité.

L'analyse effectuée sur l'état initial, l'absence de zone Natura 2000 dans la zone d'étude, les évolutions limitées apportées au droit du sol et l'analyse des incidences sur l'environnement permettent de conclure à l'absence d'effets notables sur l'environnement générés par la mise en compatibilité.

La mise en compatibilité n'engendre pas d'incidence notable sur l'équilibre global du document d'urbanisme et la planification territoriale de la commune.

## 7. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

### 7.1 LE REGLEMENT

Sur la commune de Saclay, le projet traverse les zones suivantes :

- Zone Na, sous-secteur de la zone N
  
- Zone A

La mise en compatibilité des règlements consiste à modifier les règlements incompatibles avec le projet en ajoutant un ou plusieurs alinéas pour affranchir le projet des contraintes imposées par le règlement.

Pour chaque zone traversée par le projet, les articles des règlements sont analysés au regard des aménagements à réaliser et une conclusion détermine si une mise en compatibilité du règlement est nécessaire.

Le projet de réaménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) ne prévoit pas de construction de bâtiment. Seuls des affouillements et exhaussements du sol permettant la réalisation du projet sont prévus.

Ainsi, dans le cas où les affouillements et exhaussements ou le projet dans son ensemble ne seraient pas autorisés dans le document d'urbanisme, les articles 1 et 2 des règlements des zones concernées seront modifiés.

#### 7.1.1 Zone N

La zone N couvre des espaces naturels ou forestiers, équipés ou non qui, compte tenu soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, doivent être préservés.

Elle comprend des sous-secteurs spécifiques de constructibilité limitée, dont notamment le sous-secteur Na (Société SODEXTRA, stations-services dans l'espace agricole), concerné par le projet.

L'article N1 interdit toutes les constructions et installations qui ne sont pas autorisées à l'article N2, ainsi que les affouillements et exhaussements dans les secteurs de la zone N recouverts pas des zones humides. Le secteur Na concerné par le projet n'est pas recouvert par une zone humide.

Le paragraphe 2-4 de l'article N2 autorise en secteur Na, les aménagements, ouvrages, installations et constructions à condition d'être nécessaires aux installations existantes dans la zone à la date d'approbation du règlement.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) est nécessaire à la RN 118, infrastructure existante dans la zone Na.

De plus le paragraphe 2-3 de l'article N2 autorise les affouillements et exhaussements du sol directement nécessaires aux travaux de construction et d'aménagement autorisés. Cette disposition permet les affouillements et exhaussements nécessaires au projet.

**Le projet est compatible avec le règlement de la zone N. La mise en compatibilité n'est pas nécessaire.**

#### 7.1.2 Zone A

La zone A s'étend sur la majeure partie du territoire et correspond à tous les espaces cultivés aujourd'hui.

Elle est dédiée à l'activité agricole et la constructibilité y est encadrée afin de permettre aux exploitations existantes d'évoluer, ou à des exploitations nouvelles de s'installer, tout en préservant le paysage et l'activité agricole.

L'article A1 interdit les constructions et installations de toute nature à l'exception de celles visées à l'article 2.

Le paragraphe 2-4 de l'article A2 autorise les affouillements et exhaussements directement nécessaires aux travaux de construction et d'aménagement autorisés.

Toutefois, le projet ne correspond à aucune occupation ou utilisation du sol autorisée mentionnée à l'article A2. Il est donc nécessaire de modifier cet article pour autoriser explicitement le projet.

**Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone A. La mise en compatibilité est nécessaire.**



## 7.2 LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les trois OAP définies dans le PLU de la commune de Saclay ne concernent pas des secteurs impactés par le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville).

**Le projet ne remet pas en cause les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLU de Saclay. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.**

## 7.3 LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

Le PADD du PLU de Saclay présente 3 axes majeurs de développement du territoire :

- Un territoire habité
- Un territoire cultivé
- Un territoire intégré en mouvement

Le PADD ne mentionne pas explicitement le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville). Toutefois, les aménagements du projet ne portent pas atteinte aux axes majeurs mentionnés dans ce document.

En améliorant la desserte des zones d'aménagements du Plateau de Saclay à Orsay et Gif-sur-Yvette, le projet va permettre d'éviter des reports de trafic trop importants sur le Christ de Saclay. Cela contribue ainsi à améliorer la liaison entre le Bourg et le carrefour du Christ, enjeu mis en avant dans l'orientation « Bien vivre au quotidien, aujourd'hui et demain » de l'axe « Un territoire habité ».

Le projet qui intercepte une partie du territoire agricole s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les zones agricoles, notamment en évitant les emprises de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de Saclay. Il s'inscrit ainsi dans l'orientation de protection des espaces naturels et agricoles évoqué dans l'axe « Territoire cultivé »

De plus, le projet veille à la préservation des éléments des trames vertes au droit du projet et n'impact pas de trame bleue ce qui est conforme à la volonté de préservation des continuités écologiques mentionnées dans l'axe « Territoire cultivé »

Enfin, une réflexion poussée sur un schéma de reconnexion et de développement des pistes cyclables, a mené le projet à inclure, dans ses aménagements, la réalisation de pistes cyclables. Cela est tout à fait en accord avec l'axe « Territoire intégré en mouvement » qui vise à favoriser le développement du réseau des circulations douces.

**Ainsi, même si le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) n'est pas explicitement évoqué dans le PADD, il est compatible avec ses grandes orientations.**

#### **7.4 EMBLEMES RESERVES**

Aucun emplacement réservé inhérent au projet n'est créé.

Le projet se superpose à un emplacement réservé :

L'emplacement réservé n°9, à destination du doublement de la RD 36 dont le bénéficiaire est le Conseil Général, qui représente une surface totale de 154 780 m<sup>2</sup>.

Le projet ne remet pas en cause l'emplacement réservé n°9. En effet, il vient se reconnecter au projet de doublement de la RD36 et notamment à l'échangeur du Christ de Saclay.

**Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) est compatible avec l'emplacement réservé n°9 du PLU de la commune de Saclay. Il n'est pas nécessaire de le réduire et n'induit pas une modification du plan de zonage, ni de la liste des emplacements réservés.**

#### **7.5 ESPACES BOISES CLASSES (EBC)**

Le projet n'intercepte aucun EBC sur la commune de Saclay.

#### **7.6 ELEMENTS DU PATRIMOINE NATUREL A PROTEGER (ART. L.123-1-5 7° DU CODE DE L'URBANISME)**

Aucun élément du patrimoine naturel à protéger n'est intercepté par le projet.

#### **7.7 AUTRES ELEMENTS FIGURANT SUR LE PLAN DE ZONAGE**

Le projet intercepte les éléments suivants :

- Zone de danger liée au CEA ;
- Zone non aedificandi liée au CEA ;
- Zone non aedificandi en application des dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) est conforme aux prescriptions d'urbanisme imposées dans la zone de danger et la zone non aedificandi liées au CEA.

De plus, le projet peut s'implanter dans la zone non aedificandi en application des dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme en tant que réseau d'intérêt public.

**Le projet est compatible avec ces éléments figurant sur le plan de zonage.**



## PARTIE 2 MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

### 8. REGLEMENT

#### ZONE A APRES MISE EN COMPATIBILITE

*Les modifications apportées par la présente mise en compatibilité figurent en bleu dans le document*

#### ZONE A

##### ARTICLE A 1

##### Les occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et les installations de toute nature à l'exception de celles visées à l'article 2.

##### ARTICLE A 2 :

##### Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

**2-1** Pour l'ensemble de la zone : Les constructions et installations à condition d'être strictement nécessaires au fonctionnement des activités agricoles y compris les lieux de stockage et dont les exploitants agricoles répondent à la définition donnée en annexe du présent règlement.

**2-2** Pour l'ensemble de la zone :

- Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais.

- **Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.**

- **les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville).**

**2-3** Les aménagements légers liés à la fréquentation et à l'accueil du public, tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou l'information du public.

**2-4** Les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés.

**2-5** Pour l'ensemble de la zone : les constructions à destination d'habitation à condition d'être strictement nécessaires au logement des exploitants et des personnes assurant le fonctionnement des activités agricoles. L'habitation doit être implantée, en priorité, en continuité des constructions existantes ou à défaut à proximité immédiate de l'exploitation afin d'éviter le mitage.

**2-6** A l'intérieur du secteur **Af** uniquement, est autorisé le changement de destination en application des dispositions de l'article R 123-12-2 du Code de l'Urbanisme des constructions existantes identifiées en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole. Pour les bâtiments ainsi repérés les destinations suivantes sont autorisées : bureau, hébergement hôtelier, commerce et les constructions nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif. Aucune modification du volume existant de la construction ne peut être autorisée, et les extensions, surélévations de constructions existantes ou la création de bâtiments annexes sont interdites.

**2-7** Par ailleurs, une partie de la zone A est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

Ce dossier a été réalisé par :

