

Révision du Plan Local d'Urbanisme

7.17.a. Déclaration de Projet avec Mise en Compatibilité du PLU - Projet urbain du secteur de Corbeville



**Projet urbain
du secteur de Corbeville**

**Dossier de déclaration de
projet emportant mise en
compatibilité des PLU
d'Orsay et de Saclay**

Table des matières

Sous-dossier : Déclaration de projet	5
Préambule	5
A.1. Procédure et contexte réglementaire	5
A.2. Présentation du projet	11
A.3. Caractère d'intérêt général du projet	22
A.4. Résumé des principales raisons pour lesquelles, d'un point de vue environnemental, le projet a été retenu	24
A.5. Bilan de la concertation préalable	27
A.6. Etude d'impact et avis de l'AE	28
Sous-dossier Mise en compatibilité du PLU d'Orsay	29
B.1. PADD modifié	29
B.1.1. Absence d'atteinte à l'économie générale.....	29
B.1.2. Présentation des évolutions – exposé des motifs et justifications	30
B.2. Orientations d'aménagement et de programmation complétées	33
B.2.1. Exposé des motifs et justification	33
B.2.2. Extrait du cahier des OAP complété	35
B.2.3. Les orientations à l'échelle d'Orsay	42
B.3. Extrait du plan de zonage réglementaire modifié	44
B.3.1. Document graphique initial.....	44
B.3.2. Document graphique modifié – exposé des motifs et justifications	46
B.4. Modifications apportées au règlement écrit.....	54
B.4.1. Exposé des motifs des modifications et justifications.....	54
B.4.2. Extrait du règlement écrit modifié	59
B.5. Rapport de présentation modifié incluant l'évaluation environnementale	121
B.5.1. Descriptif de l'état initial du site	121
B.5.2. Evaluation environnementale	138
B.5.3. Résumé non technique de l'évaluation environnementale	160
B.6. Annexes modifiées ou complétées	166
B.7. Procès-verbal de l'examen conjoint et avis émis	166
Sous-dossier Mise en compatibilité du PLU de Saclay	167
C.1. Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)	167
C.2. Orientations d'aménagement et de programmation modifiées	168
C.2.1. Exposé des motifs et justifications	168
C.2.2.Extrait du cahier des OAP complété.....	170
C.2.3. Les orientations à l'échelle de Saclay	177
C.3. Extrait du plan de zonage modifié	179

C.3.1. Document graphique initial	179
C. 3.2. Document graphique modifié – exposé des motifs et justifications	181
C.4. Modifications apportées au règlement écrit	183
C.4.1. Exposé des motifs des modifications et justifications	183
C.4.2. Extrait du règlement écrit modifié	186
C.5. Rapport de présentation modifié incluant l'évaluation environnementale	209
C.5.1. Descriptif de l'état initial du site	209
C.5.2. Evaluation environnementale	225
C.5.3. Résumé non technique de l'évaluation environnementale	243
C.6. Annexes modifiées ou complétées	248
C.7. Procès-verbal de l'examen conjoint et avis émis	248
Annexe n°1 : Références législatives et réglementaires	249
Recueil des articles du Code de l'urbanisme	249
Recueil des articles du Code de l'environnement	253

Sous-dossier : Déclaration de projet

Préambule

Afin de permettre le développement du projet urbain de Corbeville à Orsay et Saclay, l'EPA Paris-Saclay met en œuvre une déclaration de projet valant mise en comptabilité des Plans Locaux d'Urbanisme. Cette procédure associant les collectivités, les services de l'Etat et la population a pour but de traduire règlementairement le projet urbain dans les documents de planification des villes, c'est-à-dire, le Plan Local d'Urbanisme.

Ainsi, il est proposé et présenté dans le présent dossier des modifications d'une partie des pièces du PLU des villes d'Orsay et de Saclay.

A.1. Procédure et contexte réglementaire

A.1.1. Personne responsable du projet

Établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPA Paris-Saclay)

6, boulevard Dubreuil

91 400 Orsay

Tel : 33(0)1 64 54 36 50

Fax : 33(0)1 69 86 11 48

Email : contact@oin-paris-saclay.fr

A.1.2. Contexte législatif et réglementaire

L'opération d'intérêt national du plateau de Saclay et le Grand Paris

Le Décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 inscrit les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay parmi les opérations d'intérêt national. L'article R102.3 du code de l'urbanisme indique ainsi que :

Constituent des opérations d'intérêt national, au sens de l'article L. 102-12, les travaux relatifs :

(...) 12° Aux opérations d'aménagement du Plateau de Saclay, dans le périmètre défini par le décret n° 2009-248 du 3 mars 2009 (...).

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris mentionne, dès son 1^{er} article, le pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay s'agissant de favoriser la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle. La préservation de l'espace agricole y est aussi actée.

Article 1

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

L'établissement public de Paris-Saclay, devenu établissement public d'aménagement de Paris-Saclay au 1^{er} janvier 2016 est créé pour conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle, et de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique de Paris-Saclay.

La zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay

Le Décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013 vient ensuite délimiter la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay dite ZPNAF. L'article L.123-25 du code de l'urbanisme Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 pérennise ensuite le principe de la ZPNAF.

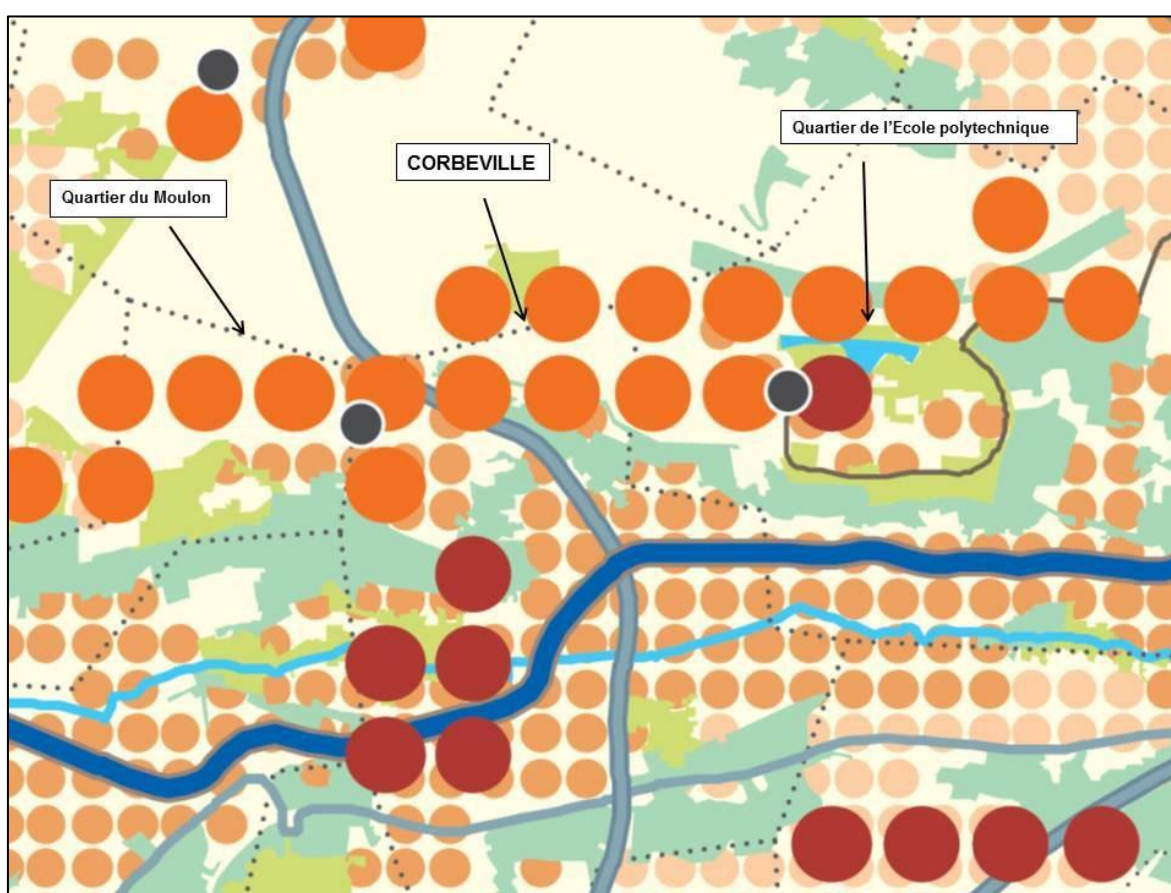
Article L.123-25 du Code de l'urbanisme

« Il est créé une zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay et de la petite région agricole de ce plateau qui comprend les communes dont la liste figure à l'annexe B à la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ».

Le schéma directeur de la région Ile-de-France

Adopté par délibération du Conseil Régional le 17 octobre 2013 et approuvé par Décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF) donne les grandes orientations de développement de la Région Île-de-France à l'horizon 2030. C'est également un document d'urbanisme qui donne des orientations réglementaires concernant le droit des sols, qui doivent être déclinées par les collectivités locales dans les documents d'urbanisme locaux.

Concernant la vallée de Bièvre aval et le plateau de Saclay et en particulier le sud du plateau de Saclay, le SDRIF appuie sur les nécessités de renforcer la « vocation scientifique par un aménagement plus mixte et valorisant les espaces ouverts » tout en préservant la Trame verte et la Trame bleue du territoire, notamment dans le cas du Sud plateau de Saclay, les liaisons vertes entre le plateau et la vallée.



Extrait de la carte de destination du SDRIF (2013)

La carte de destination générale des sols du SDRIF (figure ci-dessus) montre le cadre réglementaire du développement du secteur de Corbeville :

- 4 pastilles de secteurs d'urbanisation préférentielle représentant chacune un potentiel de 25 hectares d'urbanisation
- la présence de la trame verte le long de la RD 128 et des coteaux boisés de la vallée de l'Yvette

Le projet d'aménagement de Corbeville et les mises en compatibilité des PLU d'Orsay et de Saclay qui en découlent doivent être compatibles avec ce cadre réglementaire.

Les plans locaux d'urbanisme en vigueur

Le PLU d'Orsay en vigueur a été révisé le 28 mars 2017 puis modifié le 26 septembre 2017 suite au contrôle de légalité.

Le PLU de Saclay en vigueur a été approuvé le 3 septembre 2013, révisé le 16 novembre 2015 puis modifié le 27 mars 2017. Il est actuellement en cours de révision. Le débat concernant les orientations générales du projet de PADD révisé a eu lieu le 5 novembre 2018.

Les actes pris au titre du projet de Corbeville

Différents actes administratifs ont été pris au titre du projet de Corbeville :

Création de Zones d'aménagement différé (ZAD) le 25 septembre 2009 arrivées à expiration le 25 septembre 2015 ;

Arrêté préfectoral du 29 juillet 2015 déclarant d'utilité publique l'aménagement du secteur de Corbeville sur le territoire des communes d'Orsay et de Saclay ;

Délibération n° 2016-09 du Conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay du 30 juin 2016 concernant la prise d'initiative de la Zone d'Aménagement Concerté de Corbeville à Orsay et Saclay.

Délibération n°2018-84 du conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay du 19 juin 2018 concernant l'initiative et les modalités de la concertation de la déclaration de projet valant mise en compatibilité des Plans locaux d'urbanisme d'Orsay et de Saclay sur le secteur du projet urbain de Corbeville.

A.1.3. Procédures

Fondements juridiques de la procédure

L'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme permet notamment à l'Etat et à ses établissements de se prononcer par déclaration de projet sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens de l'article L.300-1 du même code.

Cette procédure de déclaration de projet permet de procéder aux adaptations nécessaires s'agissant des documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire concerné. La procédure d'adaptation prévue par le Code de l'Urbanisme est dénommée « mise en compatibilité ».

Procédure de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme

Les articles L.153-54 à L.153-59 du Code de l'Urbanisme régissent la procédure de mise en compatibilité des PLU. Le Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 est venu préciser les conditions d'application de l'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme. Les articles L.153-13 et R. 153-16 complètent ainsi le déroulement de la procédure.

Cette procédure peut être résumée comme suit :

Elaboration des dossiers ;

Examen conjoint des personnes publiques et des communes concernées ;

Enquête publique à l'initiative de l'autorité administrative compétente de l'Etat (Préfet). Cette enquête doit porter sur le caractère d'intérêt général du projet et sur les mises en compatibilité des PLU qui en sont les conséquences ;

A l'issue de l'enquête publique, les propositions de mise en compatibilité éventuellement modifiées pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire-enquêteur sont approuvées par les communes par délibération des conseils municipaux dans un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire-enquêteur ;

En cas de désaccord ou en l'absence de délibération, le Préfet approuve les mises en compatibilité et notifie sa décision aux communes.

Evaluation environnementale

Compte tenu de la superficie concernée et de l'importance du projet urbain, l'EPA Paris-Saclay a pris l'initiative de soumettre le dossier à une évaluation environnementale. L'examen préalable dit « au cas par cas » prévu par les articles L.104-2 et R.104-8 du Code de l'urbanisme n'a, en conséquence, pas été réalisé.

Au titre de l'application combinée des article R.104-34 du code de l'urbanisme et R.122-27 du code de l'environnement, l'étude d'impact du projet de la ZAC de Corbeville (inscrite dans l'étude d'impact du projet Est-RN118) comprend l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des PLU d'Orsay et Saclay.

Enquête publique

L'enquête publique porte conjointement sur le dossier de déclaration de projet emportant mise en compatibilité des PLU d'Orsay et de Saclay et sur le dossier de création de la ZAC de Corbeville. En effet sur les fondements de l'article L.122-14 du code de l'Environnement, il a été décidé d'une procédure conjointe.

L'objet, la procédure et le déroulement de l'enquête publique sont régis par le Code de l'environnement au travers de ses articles L.123-1 à L. 123-18.

Cette procédure peut être résumée comme suit :

- Saisine du Président du Tribunal administratif en vue de la désignation d'un commissaire-enquêteur ou d'une commission d'enquête
- Désignation d'un commissaire-enquêteur
- Mise au point des modalités d'enquête
- Arrêté de mise en enquête publique
- Information et publicité légales au moins 15 jours avant le démarrage
- Démarrage de l'enquête publique pour une durée d'au moins 30 jours
- Information et publicité légales dans les 8 jours suivant le démarrage
- Clôture de l'enquête publique
- Rapport et conclusions motivées du commissaire-enquêteur
- Information et publicité légales

Autres autorisations nécessaires pour permettre les travaux d'aménagement

Autres autorisations :

Dossiers de création et de réalisation de ZAC : approbation par le conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay puis par le Préfet

Dossier au titre du Code de l'environnement dit loi sur l'eau : autorisation instruite par la police de l'eau délivrée par le Préfet

Etude de sécurité publique : avis émis par la commission compétente en matière de sécurité publique

Ultérieurement : permis de construire pouvant éventuellement faire l'objet d'une étude d'impact environnemental en fonction des projets et en conséquence d'une mise à disposition auprès du public.

Contenu des dossiers

Le dossier de déclaration de projet du secteur de Corbeville valant mise en compatibilité des PLU d'Orsay et de Saclay est composé de trois sous-dossiers :

Sous-dossier « A » concernant la déclaration de projet :

- A.1. Procédure et contexte réglementaire, objet du présent chapitre
- A.2. Présentation du projet
- A.3. Caractère d'intérêt général du projet
- A.4. Résumé des principales raisons pour lesquelles, d'un point de vue environnemental, le projet a été retenu
- A.5. Bilan de la concertation préalable
- A.6. Etude d'impact et avis de l'Autorité Environnementale

Sous dossier « B » concernant la mise en compatibilité du PLU d'Orsay :

- B.1. Rapport de présentation modifié
- B.2. PADD modifié
- B.3. Orientations d'aménagement et de programmation modifiées
- B.4. Extrait du plan de zonage modifié
- B.5. Extrait du règlement modifié
- B.6. Annexes modifiées ou complétées
- B.7. Tableau récapitulatif des évolutions projetées
- B.8. Procès-verbal de l'examen conjoint et avis émis

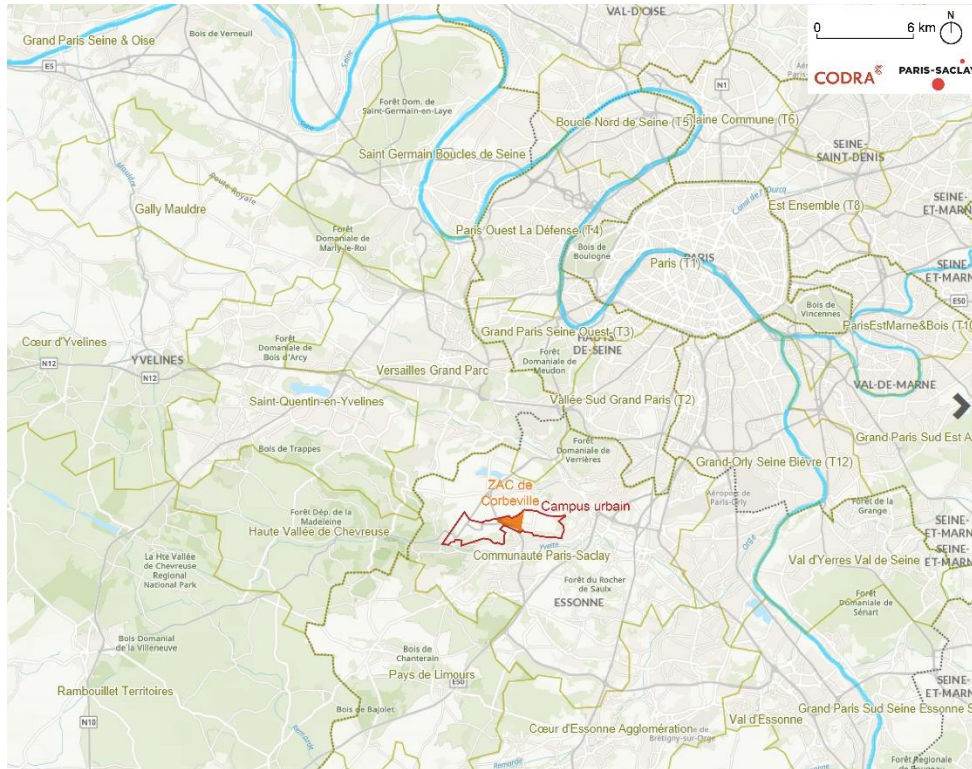
Sous dossier « C » concernant la mise en compatibilité du PLU de Saclay :

- C.1. Rapport de présentation modifié
- C.2. PADD modifié
- C.3. Orientations d'aménagement et de programmation modifiées
- C.4. Extrait du plan de zonage modifié
- C.5. Extrait du règlement modifié
- C.6. Annexes modifiées ou complétées
- C.7. Tableau récapitulatif des évolutions projetées
- C.8. Procès-verbal de l'examen conjoint et avis émis

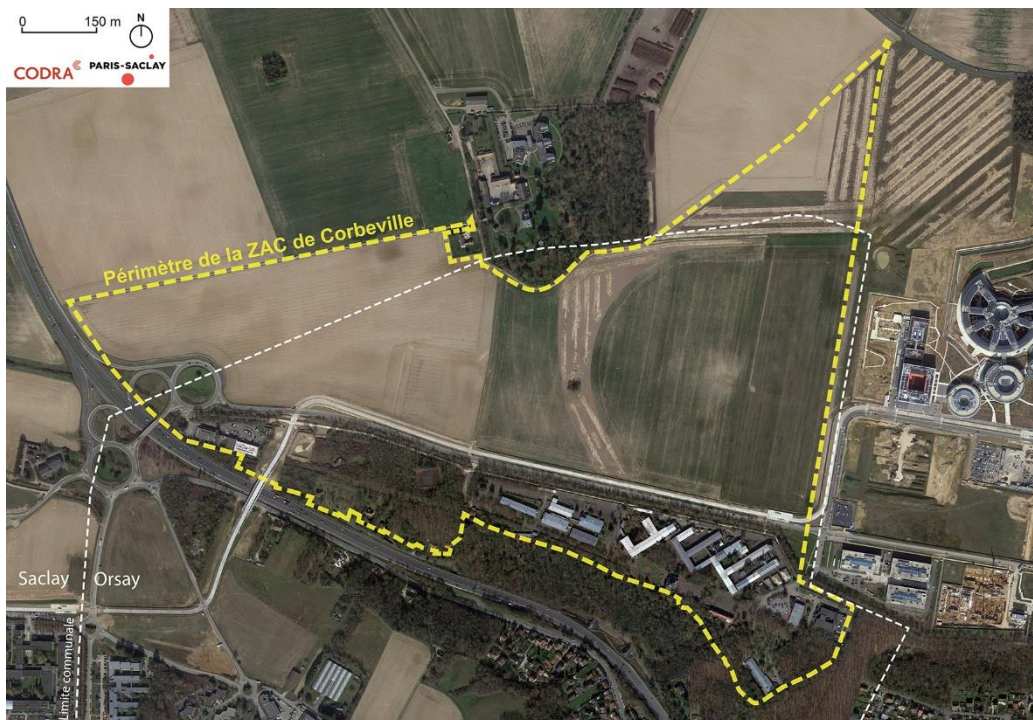
A.2. Présentation du projet

A.2.1. Plan de situation

Le projet urbain du secteur de Corbeville se situe sur le plateau de Saclay localisé au Sud-Ouest de l'agglomération parisienne sur les communes d'Orsay et de Saclay.

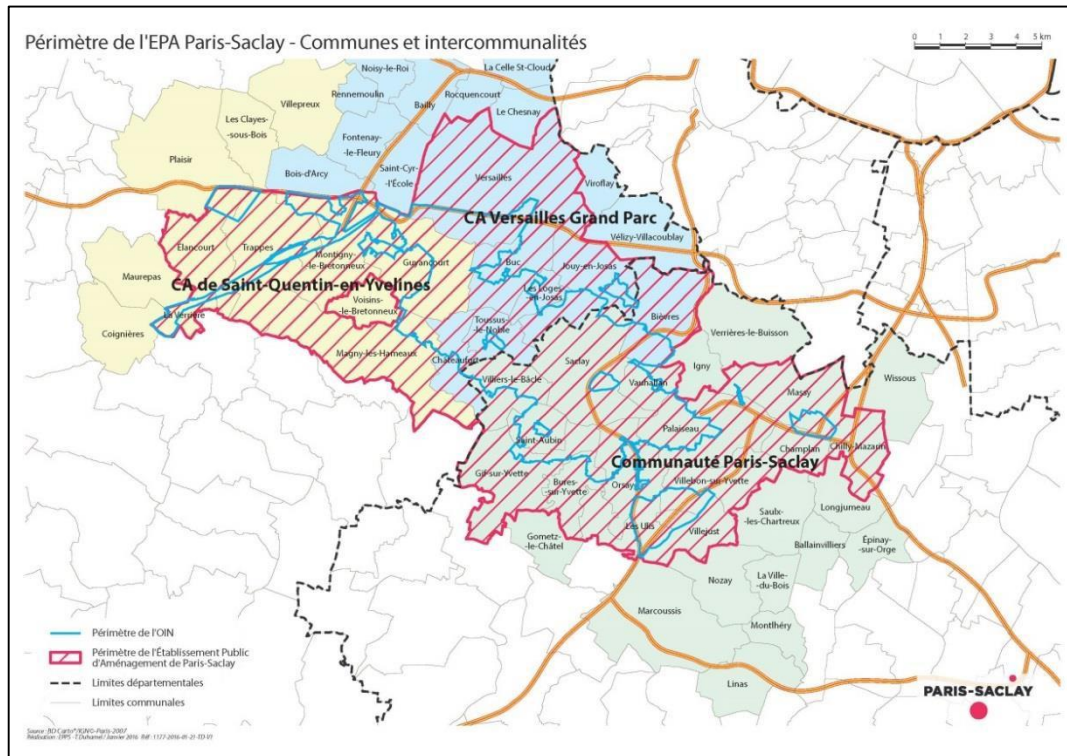


A.2.2. Périmètre prévisionnel du projet



A.2.3. Objectifs

L'Opération d'intérêt national Paris-Saclay



Promulguée le 3 juin 2010, la loi relative au **Grand Paris** porte la vision du projet de développement et d'aménagement de la métropole francilienne. La loi inscrit la création du réseau de transport du **Grand Paris Express** dont une ligne reliant Orly à La Défense via le plateau de Saclay. Elle crée également deux outils importants.

Pour permettre au nouveau réseau de transports et à ses gares de produire pleinement les effets de développement attendus, ils doivent être accompagnés d'une politique d'aménagement de l'espace pensée à l'échelle de la région, avec des territoires ciblés pour leur potentiel économique. Les **contrats de développement territorial (CDT)** interviennent ainsi à ce niveau et constituent le deuxième pilier du Grand Paris : la dynamique créée par l'arrivée du projet de transports est ainsi portée par un projet de développement spécifique, élaboré avec les collectivités locales et l'État.

Pour permettre l'émergence du cluster, elle a créé l'Établissement Public Paris Saclay lequel a été transformé par décret du 31 décembre 2015 en **Établissement Public d'aménagement de Paris-Saclay**. Celui-ci est chargé, en collaboration avec les collectivités, de « conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle, et de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique ». Une **Opération d'Intérêt National** avait été créée en mars 2009, afin d'assurer les conditions du développement de ce projet.

Le développement d'un cluster scientifique et technologique de rang mondial autour du Plateau de Saclay est un enjeu crucial pour le dynamisme de la région capitale mais également pour la compétitivité de l'économie française toute entière. Ce territoire, situé à l'entrée sud-ouest de l'agglomération parisienne, doit devenir un territoire privilégié pour toutes les activités liées à

l'innovation de pointe, de la recherche fondamentale amont à l'application industrielle et commerciale aval. Le potentiel scientifique et technologique existant et projeté à court terme est considérable. Toutes les grandes disciplines des sciences de base et de sciences de l'ingénieur sont représentées à un niveau d'excellence international dans le domaine de la recherche publique comme dans celui de la recherche privée. Or, la situation actuelle est marquée par des faiblesses puisque le potentiel académique reste fragmenté. Le développement aval en termes de créations d'entreprises reste faible, et l'aménagement et la desserte du territoire en transport public demeurent déficients et handicapent le développement du territoire. Il s'agit donc d'inverser cette logique d'accumulation, d'isolement et de fermeture. A ce modèle doit se substituer progressivement un modèle d'ouverture, de synergies et d'économie d'espace.

L'ambition de Paris-Saclay articule trois logiques de projet, renvoyant à trois échelles : la métropole, le grand territoire de l'EPA Paris-Saclay, les villes et les sites de projet :

un projet métropolitain : intensifier pour innover. Paris-Saclay sera un pôle mondial de l'innovation technologique, s'appuyant sur l'ensemble des ressources de la métropole parisienne ;

un projet du « grand territoire » : décloisonner pour relancer. Les opérations d'aménagement et les nouveaux équipements permettront de rapprocher les établissements d'enseignement et de recherche, les centres de R&D privés, les entreprises et les territoires pour valoriser un potentiel exceptionnel issu des parties yvelinoise et essonniennne ;

un projet urbain : concilier nature, science et ville pour assurer une qualité de vie exceptionnelle. La conception des sites de projet se fera dans une approche réfléchie du rapport ville / nature, pour assurer la meilleure qualité de vie, en intelligence avec l'environnement.

Les développements projetés concernent plusieurs secteurs spécifiques. Les deux principaux territoires concernés sont le territoire de Versailles – Satory / Saint-Quentin Est d'une part et le territoire sud du plateau de Saclay, lequel comprend le secteur de Corbeville.

Le secteur de Corbeville dans le Contrat de développement territorial (CDT) Paris Saclay-Territoire Sud

Le CDT est un outil contractuel de planification et de programmation dont le contenu est précisé par le décret du 24 juin 2011, prévu à l'article 21 de la loi relative au Grand Paris. Les CDT sont la déclinaison locale des objectifs de mise en œuvre du Grand Paris en matière logement, de transports, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles et forestiers et des paysages. En matière de logement, la loi relative au Grand Paris a inscrit l'objectif de construire 70 000 logements par an en Ile-de-France. Le CDT est l'outil de territorialisation de cette ambition. Les contrats sont établis entre l'État et les communes ou leurs groupements (EPCI), à l'initiative de l'une ou l'autre de ces parties et doivent être soumis à une enquête publique après consultation des personnes publiques associées.

Le périmètre de l'EPA Paris-Saclay comprend deux CDT : l'un sur le territoire sud du plateau de Saclay, appelé CDT Paris-Saclay Territoire Sud et l'autre sur la partie yvelinoise. Le CDT des Yvelines a été signé le 14 décembre 2015 et le CDT Paris-Saclay Territoire Sud le 5 juillet 2016.

Le projet du secteur de Corbeville fait l'objet d'une fiche dans le CDT Territoire sud, laquelle détaille les objectifs suivants :

- Aménager l'articulation entre le quartier de l'École polytechnique et le Moulon ;
- Développer un quartier mixte de logements, d'activités économiques, de services, de commerces et d'équipements, en particulier sportifs ;
- Intégrer le quartier dans son environnement : développer le rapport aux coteaux boisés et aux espaces agricoles ;
- Travailler les liens plateaux-vallée ;
- Intégrer le métro et le TCSP dans un maillage viaire reconfiguré.

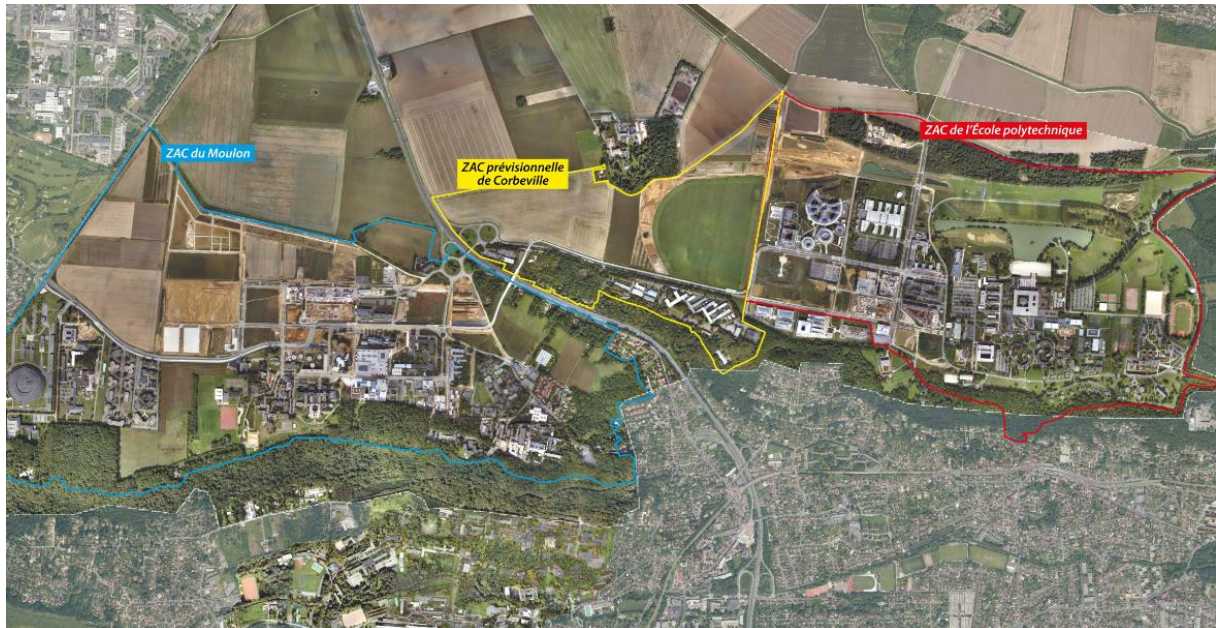
Le quartier de Corbeville sera ainsi un quartier d'articulation majeure entre les deux quartiers du Sud plateau accueillant l'opération campus, le quartier de Moulon et le quartier de l'École polytechnique.

Le secteur de Corbeville dans le projet urbain du Sud plateau

Le site de Corbeville

Le secteur de Corbeville s'étend sur environ 74 hectares au nord de la commune d'Orsay et sur 20 hectares au sud de la commune de Saclay. Le secteur se trouve au sud de la zone agricole du plateau, en bordure des coteaux boisés longeant la vallée. Au nord se situe le secteur de la Martinière (EPHAD, propriétés résidentielles, locaux agricoles). A l'Ouest, il est longé par la RN 118 et à l'Est par le quartier de l'École polytechnique.

Le site est accessible à l'ouest via l'échangeur dit « de Corbeville » permettant de rejoindre la RN118 ou le quartier de Moulon et à l'Est via la RD 128 permettant de rejoindre la RD 36 ou le quartier de l'École polytechnique. Le site est également accessible à pied par un chemin dans le Parc Eugène Chanlon le reliant aux quartiers résidentiels de Palaiseau et d'Orsay. Le cheminement mène aussi à la gare RER B Le Guichet.

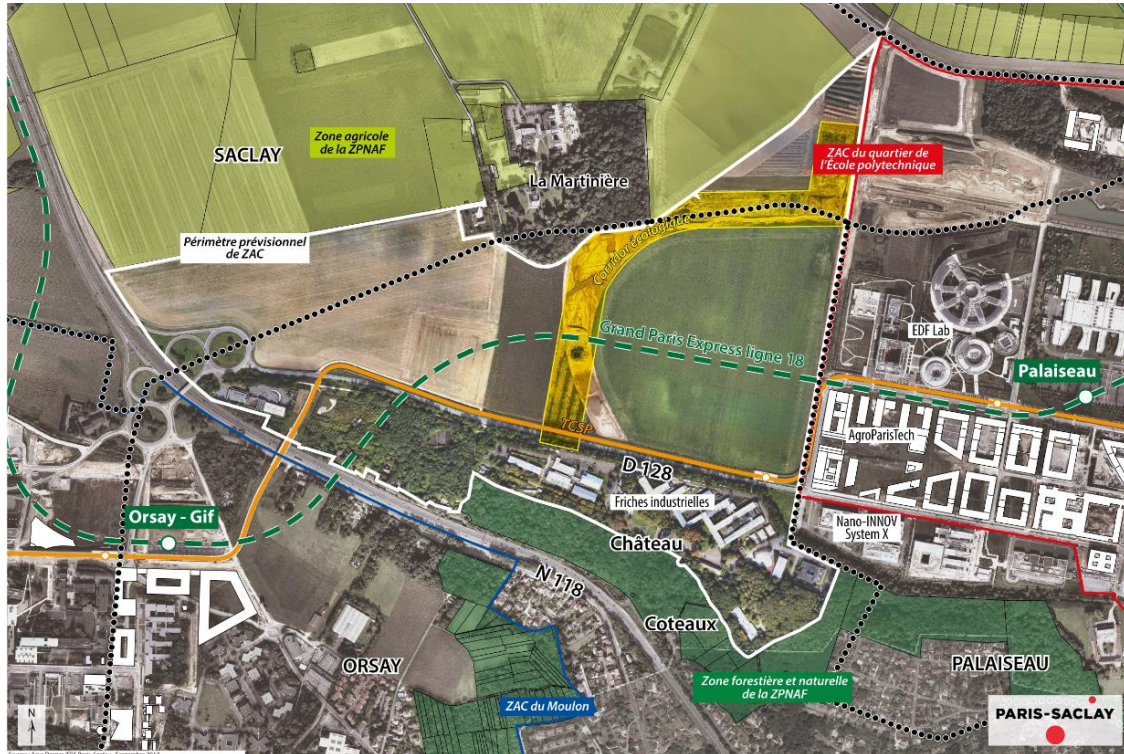


Source : EPA Paris-Saclay

La RD 128 traverse le site d'Est en Ouest. Au sud, le site est constitué de l'ancien site industriel, à présent désaffecté de Thalès, de deux entreprises encore en activités, d'un ancien château et de coteaux boisés. Au nord, il est constitué de terres agricoles. Il comprend également des mouillères

qui doivent être préservées dans le cadre du corridor écologique lié à la ZAC du quartier de l'École polytechnique.

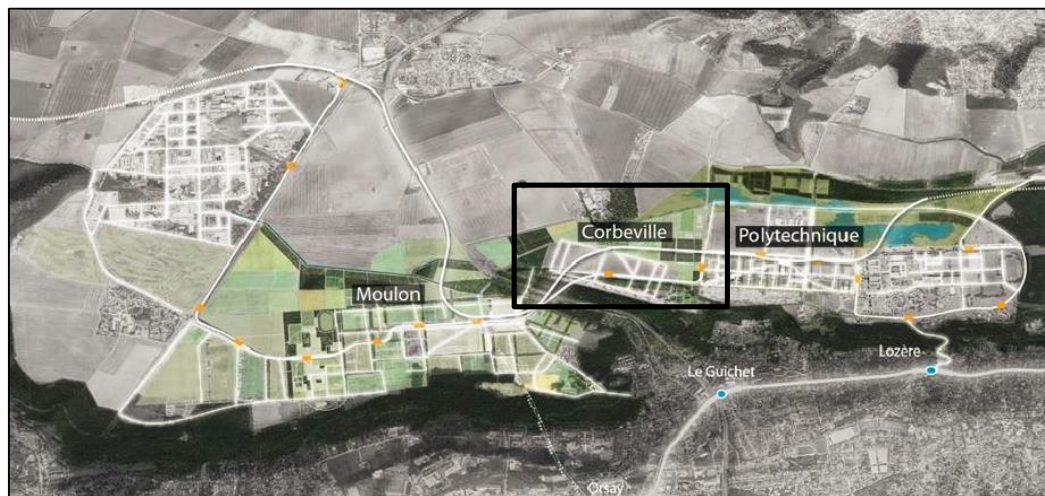
Enfin, le secteur de Corbeville est situé entre deux opérations d'aménagement d'envergure : la ZAC de Moulon à l'ouest et la ZAC du quartier de l'École polytechnique à l'est. Par sa situation, le site de Corbeville est un élément d'articulation majeur entre ces deux quartiers.



Source : EPA Paris-Saclay

Le projet urbain du Sud plateau

Cœur scientifique du projet, autour de la future Université Paris-Saclay, le Sud du plateau de Saclay, qui s'étend sur 7 km et environ 600 hectares, doit à terme devenir un campus urbain innovant d'envergure internationale qui accueillera à l'horizon 2025, 15 000 habitants, plus de 20 000 enseignants-chercheurs, plus de 30 000 étudiants et 21 000 salariés.



Source : EPA Paris-Saclay

Appuyé par une équipe accompagnant la conception paysagère et urbaine conduite par MDP-XDGA/FAA-CONCEPTO, l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay a défini des principes d'aménagement à l'échelle du Sud plateau pour permettre le développement et l'intégration des différents quartiers :

Un paysage composite de l'interface ville/nature/agriculture : ce système se rattache à la géographie des coteaux pour constituer le cadre physique dans lequel s'intégreront les différents quartiers ;

Une chaîne des lieux majeurs : il s'agit d'un tracé est-ouest qui est constitué d'une séquence de lieux publics très variés. Condensateur d'usages, il constitue l'espace public représentatif du campus, son adresse. À grande échelle, cette chaîne est une centralité et un repère spatial pour les usagers tandis qu'à une échelle plus rapprochée, chacun des espaces est un lieu emblématique de rencontres et d'échanges, à proximité des lieux de densité ;

Un réseau de mobilité : le schéma s'organise autour d'un large spectre de mobilités au premier rang desquelles se trouve le métro. Avec une gare dans le quartier de l'École polytechnique, une au Moulon et une autre au Christ de Saclay, celui-ci viendra structurer les polarités et relier de manière rapide et efficace le plateau à Paris et au reste de la métropole. Le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) jouera à court terme un rôle structurant puisqu'il a été prolongé entre le site de l'École polytechnique et le Christ de Saclay. Les mobilités douces et le nouveau maillage viaire viendront organiser les quartiers et leur desserte ;

La création de plusieurs quartiers mixtes et compacts, avec trois projets urbains majeur : le quartier de l'École polytechnique à Palaiseau, le projet urbain de Moulon à Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin en lien avec le site du Commissariat à l'Énergie Atomique, de l'Université Paris-Sud et du CNRS dans la vallée et enfin le secteur de Corbeville. Ces quartiers regroupent à la fois des espaces universitaires, des bureaux, des logements (pour les familles comme pour les étudiants), des équipements et des commerces dans une logique de mixité fonctionnelle garantissant l'animation du campus et son attractivité.

Objectifs stratégiques du projet d'aménagement à Corbeville

Les objectifs du projet de Corbeville sont les suivants :

Créer un quartier de logements éco-innovant connecté au Grand Paris et ouvert sur le grand paysage en convertissant un ancien site industriel au cœur du campus urbain.

Créer un cadre de vie animé grâce à une compacité des aménagements, à une mixité de programmes (logements, activités économiques, commerces, services, équipements publics notamment sportifs, ...) et au développement d'espaces publics qualitatifs. Par la diversité de programmes, il s'agit de favoriser les proximités d'usages et d'ouvrir l'accès des équipements à tous.

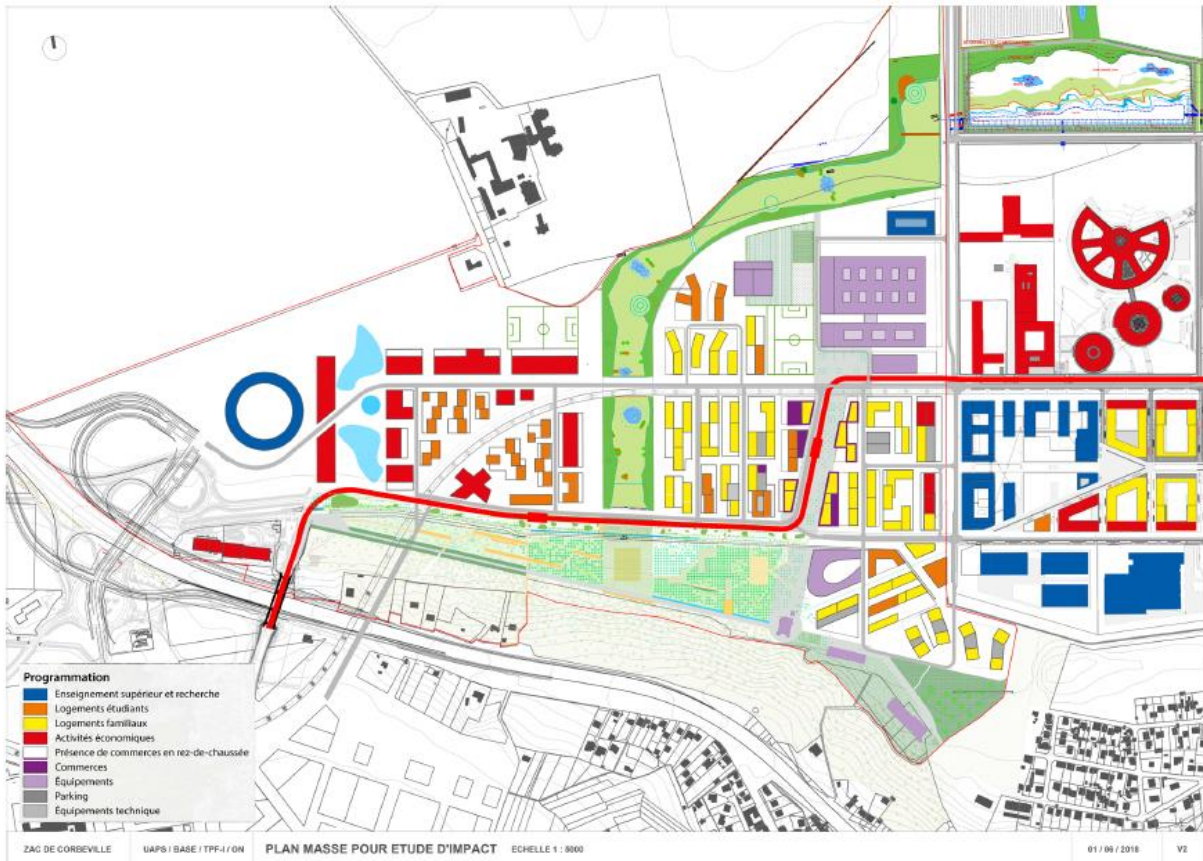
Accompagner l'implantation urbaine d'un éventuel centre d'incendie et de secours et d'un possible centre hospitalier, et favoriser le lien fonctionnel avec l'Établissement d'Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes (EHPAD) de la Martinière.

À proximité des gares du Grand Paris Express et desservi par un Transport en Commun en Site Propre, développer le maillage du quartier permettant des circulations partagées pour créer des lieux de rencontre et assurer le lien avec le reste du campus, le secteur de la Martinière et la vallée.

Intégrer les infrastructures de transports dans l'aménagement du quartier (ligne 18 du Grand Paris Express, le TCSP et l'échangeur de Corbeville) tout en maintenant le lien entre les espaces agricoles, la lisière, les coteaux boisés et la vallée.

Réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à l'énergie, à la biodiversité et à la gestion de l'eau. L'opération devra également s'attacher à mettre en valeur le patrimoine (château, rigole...).

A.2.4. Programmation prévisionnelle



Programmation prévisionnelle			Surface de plancher	Code couleur
Enseignement supérieur - recherche			45 000 m ²	
Logements / hébergements	Familiaux	1 500 à 2 000 logements	140 000 m ²	
	Étudiants	2 000 lits	54 000 m ²	
Développement économique			113 000 m ²	
Équipements publics (groupe scolaire, crèche... équipements exceptionnels, équipements techniques, commerces et services)			77 000 m ²	

Autres éléments de programme :

- Aire d'accueil des gens du voyage (environ 15 000 m² d'emprise foncière)
- Terrain de Grands Jeux (environ 8 800 m² d'emprise foncière)
- Nouveau franchissement routier de la RN118

A.2.5. Description du parti urbain, paysager et environnemental du projet

Ci-après sont développés les différents aspects des partis pris urbains.

Espaces et équipements publics

Le projet urbain du secteur de Corbeville est marqué par l'arrivée du groupe hospitalier Nord Essonne (45 000m²) qui marquera le quartier de son caractère exceptionnel. Cet équipement devrait drainer de nombreux flux nouveaux qui n'auront pas un impact neutre sur le quartier.

Le quartier s'organise d'ailleurs autour d'un cours reliant l'hôpital et le château, élément de la chaîne des lieux publics majeurs du campus.

Accompagnant cet équipement public exceptionnel, des équipements scolaires et de petite enfance viendront compléter le programme de la ZAC, à la suite des études de dimensionnement.

Autre espace public majeur : le parc du château. Au sud du quartier, à l'emplacement actuel de la friche industrielle de Thalès, un grand parc public doit venir accentuer l'identité verte du quartier, en frange des coteaux boisés. En réponse au projet de terrasse de la ZAC de Moulon, la terrasse de Corbeville comprend plusieurs séquences : une partie au sud-est plus urbanisée avec des logements et un équipement scolaire, une partie clairière dans laquelle seront possibles des usages sportifs et culturels et destinée à être un lieu de promenade et de détente, notamment en lien avec le château et les communs, et enfin une dernière séquence plus boisée dans l'extrémité ouest du parc.

Le parc sera par ailleurs relié à la lisière située au nord du quartier par un corridor écologique, élément structurant traversant le quartier du nord au sud.

Les commerces, les services

Il a été fait le choix de concentrer la grande majorité des commerces dans l'espace public majeur du quartier, au rez-de-chaussée des bâtiments bordant l'esplanade centrale (entre le château et l'hôpital).

D'autres commerces devraient également être programmés dans la partie ouest du projet, pour accompagner la programmation de développement économique prévue.

Les équipements culturels

Des réflexions avec les collectivités sur le devenir culturel de certains éléments existants du quartier de Corbeville sont menées. Les trois éléments que constituent le château de Corbeville, les annexes ainsi que l'ancien restaurant inter-entreprise de Thalès pourraient devenir un pôle culturel à l'échelle du quartier, dont la programmation reste à définir.

Les logements

140 000 m² de logements familiaux et 54 000 m² de logements étudiants sont aujourd'hui prévus dans le quartier de Corbeville. La totalité des logements familiaux est aujourd'hui programmée à l'est du corridor écologique, ainsi qu'une partie des logements étudiants.

Les porosités nord-sud ont été privilégiées et sont un des principes au fondement du projet urbain. Aussi les bâtiments sont-ils pensés en lanières de faible épaisseur pour favoriser les logements traversants, avec des épannelages variés dans leur hauteur pour permettre des perspectives

visuelles et physiques. Cette forme urbaine permet également de proposer une offre de logements différenciée sur le campus urbain.

L'enseignement supérieur et la recherche

Quelques lots seront dédiés à l'enseignement et à la recherche, notamment sur la partie est du projet qui comptera uniquement un centre de recherche et d'imagerie du CEA à proximité de l'hôpital. Sur la partie ouest, un bâtiment emblématique pourrait être consacré à la recherche et l'innovation sur l'intelligence artificielle.

L'activité économique

La majeure partie de l'offre de bureaux et d'activités est programmée dans la partie ouest du projet. Elle sera elle aussi marquée par des typologies variées.

Il est envisagé également d'en implanter une partie en cœur de quartier en limite de la ZAC du Quartier de l'Ecole polytechnique.

Les équipements sportifs

Pour le sport, outre le complexe sportif de l'université Paris-Saclay au nord du quartier, un pôle sportif de quartier devrait également être implanté en cœur de quartier. En outre, au sein des espaces publics et dans un parc, une programmation tournée vers le sport sera développée.





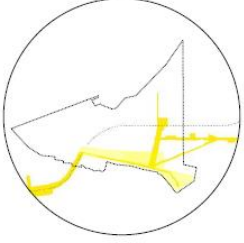

Les transports en commun

L'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express (livraison 2027) est un élément majeur qui viendra largement animer et qui conditionne l'aménagement du quartier, puisque le tracé fait passer la ligne le long d'un boulevard structurant du quartier.

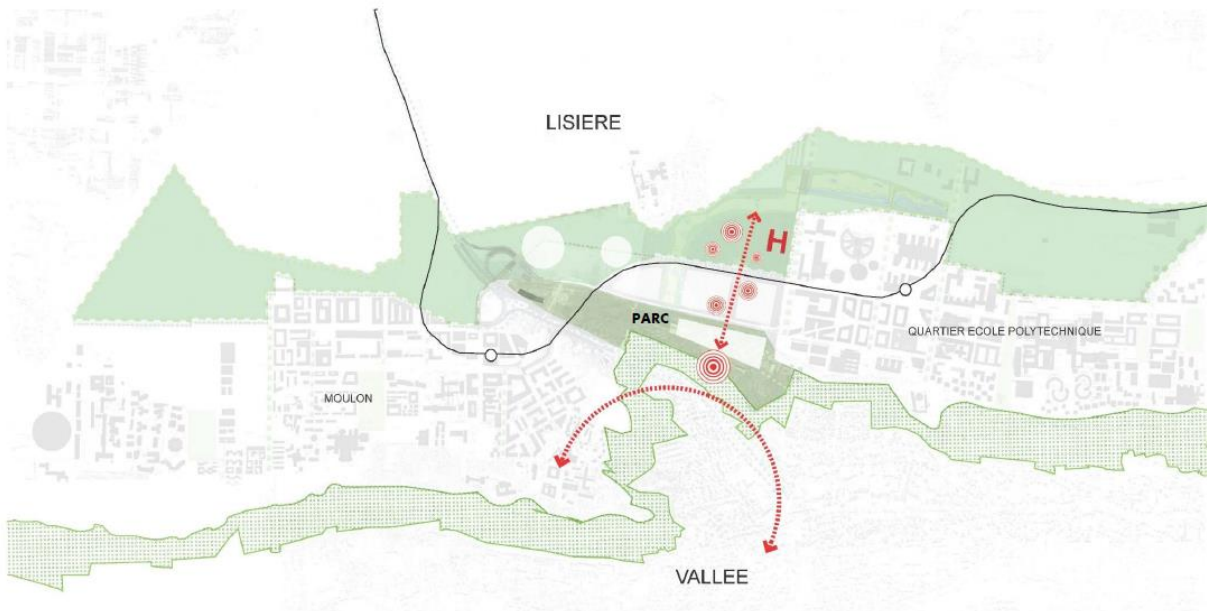
Autres éléments

Un projet d'urbanisme transitoire est également en réflexion sur le périmètre du projet pour préfigurer les futurs usages du quartier et pour lancer une programmation en amont des premières livraisons.

RAPPEL DES PRINCIPES STRUCTURANTS DU PROJET URBAIN DE CORBEVILLE

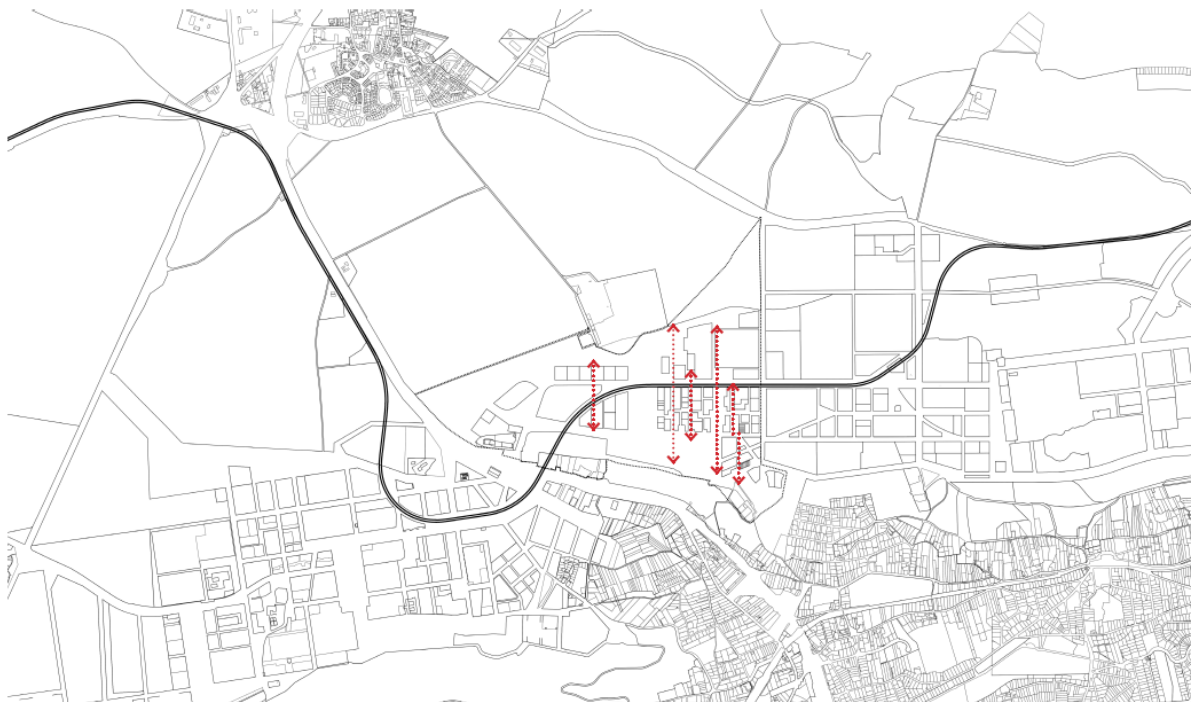
<p>1</p> <p>CRÉER UN VIS-A-VIS</p> 	<p>2</p> <p>RÉALISER UN LIEU DE DESTINATION : LE PARC</p> 	<p>3</p> <p>FAVORISER LA PERCOLATION ENTRE DEUX PAYSAGES</p> 	<p>La stratégie d'aménagement sur Corbeville peut être résumée en six fondamentaux, une sorte de «boîte à outils pour faire quartier» :</p> <p>1 Concevoir Corbeville en relation avec la rive opposée afin de réaliser un vis-à-vis paysager de part et d'autre du vallon.</p> <p>2 Aménager un parc au sud, dans l'épaisseur de la terrasse surplombant la vallée. Grâce à son emplacement stratégique le parc devient un lieu d'aménités pour les futurs habitants du plateau mais aussi un lieu de destination à plus grande échelle.</p> <p>3 Favoriser la percolation au sein du quartier entre le paysage des coteaux et le paysage de la lisière. Ce principe se traduit à travers la réalisation d'une canopée boisée irriguant le quartier.</p> <p>4 Renforcer la transversalité nord-sud dans la trame des espaces ouverts qui détermine également les espaces construits. Cette porosité offre des vues vers le grand paysage et donne la sensation d'habiter une «hyper-nature».</p> <p>5 Compléter la chaîne des lieux majeurs en l'adaptant au projet de Corbeville : un nouveau maillon est ajouté, la percée / esplanade centrale, qui fait le lien entre les centralités du quartier.</p> <p>6 Restructurer le réseau de transport en commun : une occasion pour conforter l'aménagement des espaces publics.</p>
<p>4</p> <p>RENFORCER LA TRANSVERSALITÉ</p> 	<p>5</p> <p>COMPLÉTER LA CHAÎNE DES LIEUX MAJEURS</p> 	<p>6</p> <p>RESTRUCTURER LE RÉSEAU TC</p> 	

ORGANISER LES CENTRALITES DU QUARTIER LE LONG DE LA PERCEE RELIANT LE CHÂTEAU A LA LISIERE





DE LA STRATEGIE PAYSAGERE A L'EVOLUTION DES FORMES URBAINES : FAVORISER LA TRANSVERSALITE :



A.3. Caractère d'intérêt général du projet

Le caractère d'intérêt général du projet se définit tout d'abord par son contexte.

Le secteur de Corbeville est situé au sein d'une Opération d'Intérêt National dont le projet a été présenté ci-dessus. Il se situe par ailleurs à la jonction entre deux opérations d'aménagement urbain portées par l'EPA Paris-Saclay et déclarées d'utilité publique :

la déclaration d'utilité publique du quartier de l'Ecole polytechnique a été prise par l'arrêté préfectoral n°2014-PREF.DCRL/BEPAFI/SSAF/176 du 24 mars 2014,

la déclaration d'utilité publique du quartier du Moulon a été prise par l'arrêté n°2014-PREF.DCRL/BEPAFI/SSAF/472 du 24 juillet 2014.

Le projet lui-même bénéficie d'un arrêté de déclaration d'utilité publique en date du 27 juillet 2015.

Par sa localisation et ses grandes orientations d'aménagement, le projet d'aménagement du quartier de Corbeville est donc dans la continuité des projets cités ci-dessus.

Identifié comme secteur indispensable au développement du pôle scientifique et technologique, le site de Corbeville se trouve à la jonction des deux ZAC opérationnelles des quartiers du Moulon à l'ouest et de l'Ecole polytechnique à l'est. Or, le projet de campus urbain Paris-Saclay est de créer un cluster scientifique où puissent échanger étudiants, enseignants, chercheurs et employés.

Développer des liens nécessaires à la vie du campus est donc un élément clé du projet

L'enjeu à Corbeville est donc de créer un quartier urbain pouvant offrir à ses habitants et utilisateurs les logements, les services urbains et l'activité économique nécessaires au développement d'un environnement vivant et mixte. Il s'agit bien de contribuer à et de renforcer la cohérence urbaine du Sud Plateau.

En outre, cette dimension d'intérêt général vient s'enrichir :

de l'accueil d'un hôpital d'échelle départementale,

de la valorisation patrimoniale du site, notamment le château de Corbeville et environnementale (dépollution des sols, création d'un parc et continuités écologiques associées)

de la création d'un nouveau franchissement améliorant les conditions de circulation à l'échelle Sud plateau.

Par ailleurs, le secteur de Corbeville prend en compte les enjeux hydrauliques et environnementaux du plateau et participe à la préservation de ses Trames verte et bleue.

Cette opération permettra de répondre à plusieurs objectifs à différentes échelles :

A l'échelle du quartier, de valoriser un site qui a aujourd'hui peu de qualités et aucune animation urbaine. L'aménagement de ce secteur en quartier urbain permettra de structurer l'espace public et d'offrir de nouveaux espaces de vie et de travail à ses futurs habitants et utilisateurs.

A l'échelle locale, de créer un lien d'est en ouest du campus Paris-Saclay, en plaçant un quartier mixte et vivant en son cœur géographique.

A l'échelle des communes d'Orsay et de Saclay, de faire émerger un pôle d'attraction économique et scientifique mais aussi résidentiel.

A une échelle plus large, le projet urbain permettra l'amélioration de la qualité urbaine du campus Paris-Saclay et donc son attrait. La création de logements familiaux et étudiants permettra de répondre à des besoins actuels et futurs franciliens très forts. L'offre d'habitat sera diversifiée sur le territoire afin de faciliter les possibilités de parcours résidentiels pour la population.

Cette opération permettra en outre de favoriser le développement économique et la création d'emplois sur le secteur. Enfin, elle permettra de compléter et finaliser le campus urbain, en développant un quartier vivant au cœur de la frange Sud du Plateau en offrant en outre une offre hospitalière d'échelle départementale.

Toutes ces raisons justifient le caractère d'utilité publique de ce projet.

A.4. Résumé des principales raisons pour lesquelles, d'un point de vue environnemental, le projet a été retenu

Remarque : ce chapitre est extrait de la partie 4.2. de l'étude d'impact du projet « Aménagement du secteur Est RN118 » présentant le projet retenu pour Corbeville.

La stratégie éco-territoire irrigue les documents relatifs au projet urbain du secteur de Corbeville qui comme les autres projets du Campus Urbain participe au développement durable du territoire.

Les cinq piliers de la stratégie de développement durable qui ont présidé dans la conception du projet sont exposés ci-après.

Intégrer le projet dans son environnement, entre plateau agricole et coteau boisé

La vision stratégique est de concilier ville et nature. Le capital naturel est un support économique et social qui doit être intégré au projet. Un éco-territoire doit prendre en compte les différentes facettes des espaces ouverts et être exemplaire non seulement sur la préservation de la biodiversité patrimoniale mais aussi sur la valorisation de la biodiversité dite ordinaire, au travers notamment de ses fonctionnalités écologiques.

Deux volets majeurs sont distingués :

- Agir pour la biodiversité à l'échelle du plateau,
- Renforcer le lien avec la nature et l'agriculture à l'échelle du territoire de la frange sud du plateau.

La ZAC de Corbeville ambitionne de relier les forces scientifiques et les acteurs du plateau, pour que Paris-Saclay devienne un grand laboratoire du vivant qui permette d'une part de générer de la connaissance et d'autre part de mettre en place un suivi de la biodiversité.

Les enjeux identifiés sont :

- Assurer une insertion harmonieuse du projet dans son environnement et la transition entre les quartiers et les espaces naturels et agricoles,
- Stimuler les relations entre le monde agricole et le projet urbain,
- Améliorer les liens entre les citoyens et leur environnement,
- Minimiser les impacts négatifs des aménagements en s'appuyant sur l'approche ERC (« éviter, réduire, compenser ») lors de la conception pour maîtriser les impacts sur la biodiversité,
- Favoriser la biodiversité du plateau à long terme en préservant les réservoirs de biodiversité du plateau et restaurant les fonctionnalités des corridors écologiques,
- Intégrer la préservation de la biodiversité dans la conscience citoyenne du plateau par moyen de la sensibilisation des habitants et des usagers.

Les objectifs qui se déclinent sont :

- Minimiser la consommation de ressources foncières et préserver la biodiversité du plateau,
- S'appuyer sur le projet pour mettre en place la trame verte et bleue,
- Développer des liens durables entre les citoyens et leur environnement.

Valoriser et gérer de manière à intégrer l'eau

Le territoire de la frange sud du Plateau de Saclay est complexe du point de vue de la gestion de l'eau. Le plateau est en effet à cheval sur plusieurs bassins-versants naturels (Bièvre, Yvette) qui ont chacun des structures de gouvernance et des réglementations différentes. De plus, il accueille un système hydraulique de rigoles et d'étangs conçu et mis en place au XVIIe siècle pour l'alimentation en eau du Château de Versailles, système qui modifie l'hydrographie naturelle du plateau de Saclay et qui entraîne des transferts d'eau entre les bassins versants. Enfin, il surplombe des vallées urbanisées qui sont soumises à un risque d'inondation important. L'objectif général de ce pilier est de mettre en place une gestion exemplaire de l'eau sur le plateau.

Inscrire Corbeville dans la transition énergétique en s'appuyant sur les infrastructures énergétiques locales

L'EPA Paris-Saclay souhaite participer aux côtés des collectivités, au niveau local, à la transition énergétique. Cela doit permettre au territoire de mettre en œuvre une politique ambitieuse de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de production d'énergie bas carbone tout en réduisant la facture énergétique.

Les enjeux identifiés pour le territoire du projet sont :

- Limiter la dépendance et la vulnérabilité énergétique du territoire,
- Contribuer aux objectifs du SRCAE, notamment par le développement des énergies renouvelables et la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- Fournir aux acteurs les moyens de maîtriser la facture énergétique dans le moyen-terme, et lutter ainsi contre la précarité énergétique,
- Mobiliser les acteurs innovants du territoire pour en faire une vitrine de l'innovation et un terrain d'expérimentation,
- Garantir l'efficacité et l'opérationnalité de cette stratégie pour être en phase avec les opérations de construction.

Les trois ambitions vertébrales du projet sont :

- La sobriété, en limitant au minimum la consommation globale du projet,
- La production locale et renouvelable, en favorisant le développement des énergies durables,
- L'intelligence et l'innovation, en optimisant les échanges entre production et consommation grâce aux compétences des acteurs locaux.

Inscrire la ZAC de Corbeville dans la logique des circuits courts et de l'économie circulaire

Une stratégie alliant développement territorial et développement durable est non seulement possible mais elle est un facteur d'attractivité des territoires. L'enjeu principal de ce pilier est de permettre le développement des activités déjà présentes sur le territoire tout en proposant une alternative à la vision dichotomique habituelle qui prévaut en matière de développement économique, dans laquelle il faudrait choisir entre compétitivité et localité. Il a pour objectif principal de développer des synergies (des boucles de matière et d'énergie à l'échelle d'un territoire) et de coopération entre les acteurs du territoire.

Les enjeux du territoire sont :

- Assurer le déroulement du chantier à un coût optimal et à une haute performance environnementale (limiter la consommation énergétique, les émissions de GES, la consommation de ressources naturelles et la production de déchets),
- Proposer des méthodes de construction alternatives (béton recyclé, bois de construction, etc.),
- Anticiper une gestion des terres à l'échelle du territoire du projet,
- Minimiser les nuisances directes et indirectes des chantiers pour les riverains, la faune et la flore locale,
- Maximiser les retombées économiques locales pour contribuer à la création d'emplois locaux et d'activité pour les acteurs économiques locaux (matériaux, restauration, services, etc.),
- Rapprocher l'offre et la demande de produits agricoles et alimentaires de proximité, en favorisant le développement et la promotion de l'ensemble des filières de proximité dans les secteurs périurbains ; vente directe, transformation des productions de l'exploitation, développement de prestations pour les collectivités (entretiens des chemins...), prestations agritouristiques, AMAP.

Développer et encourager la mobilité à faible impact pour tous et à tout moment

Réduire les impacts de la mobilité est un enjeu majeur de la transition environnementale et les solutions se déterminent en grande partie à l'échelle des territoires. Pour résoudre le problème de l'éloignement relatif du Plateau de Saclay au centre de Paris, plusieurs solutions ont d'ores et déjà été définies : la ligne 18 du métro du Grand Paris, l'aménagement d'un site propre entre Massy et le Christ de Saclay, le réaménagement des principaux nœuds routiers permettant l'accès au plateau.

Ce système de mobilité doit être complété et optimisé pour résoudre trois problématiques principales :

- La congestion du réseau viaire en heures de pointe.
- Les déplacements sur le plateau.
- Le lien entre le plateau et la vallée.

A.5. Bilan de la concertation préalable

A.5.1. Modalités de concertation

La délibération n°2018-84 du Conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay du 19 juin 2018 portant sur la déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme d'Orsay et de Saclay - Secteur de Corbeville, définit les modalités de concertation suivantes :

Publication d'un avis d'engagement de la concertation préalable sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay ;

Affichage en Mairie d'Orsay et de Saclay de l'avis d'engagement de la concertation préalable ;

Mise à disposition sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay d'une présentation et d'un registre dématérialisé afin que le public puisse donner son avis sur l'évolution du Plan Local d'Urbanisme d'Orsay et de Saclay ;

Organisation d'une réunion publique sur la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Orsay et de Saclay.

A.5.2. Bilan de la concertation

(À compléter à l'issue de la concertation)

A.6. Etude d'impact et avis de l'AE

A.6.1. Etude d'impact

Cf. dossier d'étude d'impact du projet « Aménagement du secteur Est RN118 ».

A.6.2. Avis de l'Autorité environnementale

(Avis à joindre ultérieurement)

Sous-dossier Mise en compatibilité du PLU d'Orsay

Ce dossier présente successivement les modifications apportées aux différentes pièces composant le dossier de PLU d'Orsay afin de permettre la réalisation du projet objet de la déclaration de projet. Chaque chapitre comporte, en plus de la présentation des éléments modifiés l'exposé des motifs des modifications apportées.

B.1. PADD modifié

B.1.1. Absence d'atteinte à l'économie générale

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU d'Orsay offrait déjà une large place aux projets de l'OIN Paris-Saclay en y consacrant sa partie n°3 intitulée « Orsay, un territoire au centre de l'opération d'intérêt national Paris Saclay ».

Les évolutions apportées au PADD ont pour but :

- de préciser les objectifs du projet urbain du secteur de Corbeville déjà largement évoqué dans l'introduction de la partie n°3 ;
- de modifier une orientation afin de permettre la réalisation d'un parc en lieu et place d'une friche industrielle et d'aménager de nouveaux espaces activités.

Compte tenu de leur nature, de leur impact spatial limité et des éléments préexistants dans le PADD, ces évolutions ne portent pas atteinte aux orientations générales du PADD.

B.1.2. Présentation des évolutions – exposé des motifs et justifications

La partie 3 du PADD du PLU d'Orsay s'intitulant « Orsay, un territoire au centre de l'opération d'intérêt national Paris Saclay » est modifiée en différents points.

La note introductive de la partie est complétée comme suit :

Orsay est plus particulièrement concerné par le périmètre de projet du « Campus Urbain », dont notamment :

- ↳ le Moulon, à l'ouest de la N118, qui fait d'ores et déjà l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et l'essentiel des aménagements est connu.
- ↳ Le secteur de Corbeville situé au nord d'Orsay, à l'est de la RN118, occupe une position centrale entre les quartiers de l'Ecole polytechnique et de Moulon. L'ambition est de faire de Corbeville un quartier mixte, vivant et éco-innovant qui accueillera des logements, des activités économiques, des services des commerces et des équipements indispensables au confort et au bien vivre des nouveaux habitants sur le plateau. Il comprendra également un grand parc à l'emplacement de l'ancien site industriel Thalès, mettant en valeur son patrimoine existant : château, rigole de Corbeville, coteaux boisés... L'aménagement du site sera pensé pour :
 - harmoniser son développement à l'environnement ;
 - intégrer la RD 128, la RN 118, la ligne 18 du métro du Grand Paris et le bus express 91.06 dans un maillage viaire reconfiguré ;
 - permettre l'implantation d'un nouvel hôpital ;
 - développer une programmation en cohérence avec les quartiers de Moulon et de l'Ecole Polytechnique ;
 - s'inscrire dans la volonté ambitieuse de l'Etablissement Public d'aménagement Paris-Saclay et la Ville d'Orsay de privilégier la qualité architecturale et paysagère, le respect de la biodiversité et la frugalité énergétique.

En remplacement des textes précédents :

Orsay est plus particulièrement concerné par le périmètre de projet du « Campus Urbain », dont notamment :

- ↳ le Moulon, à l'ouest de la N118, qui fait d'ores et déjà l'objet d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et l'essentiel des aménagements est connu.
- ↳ Corbeville, à l'est de la N118, constitue un secteur dont l'aménagement n'a pas encore fait l'objet d'études. Le Contrat de Développement Territorial proposé à l'enquête publique mentionne 1500 logements et indique sur ce sujet : « La réalisation d'un quelconque projet devra donc être soumise à une étude de faisabilité, donner lieu à un large débat public, s'accompagner du financement d'équipements publics adéquats, permettre le bon fonctionnement du quartier en lui-même, s'appuyer sur des solutions viables en terme de liaison plateau-vallée, être correctement desservi par les transports en commun... ». Les potentielles futures orientations, qu'elles renvoient à des équipements publics, des programmes de logements, l'arrivée d'entreprises, ou à l'implantation d'un nouvel hôpital... devront donc également être pensées en cohérence avec le développement des ZAC du Moulon et de Polytechnique voisines du quartier.

Ces compléments s'avèrent nécessaires puisque le projet du secteur de Corbeville n'avait pas encore fait l'objet d'études au moment la rédaction du PADD initial. Compte tenu de l'avancement significatif des études depuis l'approbation du PADD en mars 2017 et de la réalisation d'un projet de dossier de création de ZAC, l'introduction de la partie 3 du PADD du PLU d'Orsay est complétée afin d'apporter des précisions s'agissant de la programmation prévisionnelle.

L'orientation J1 est modifiée en vue d'ouvrir des possibilités de développement de nouvelles activités économiques sur le plateau et de nuancer les objectifs d'optimisation et de développement des parcs d'activité préexistants. En effet, s'agissant des friches Thalès, le parti retenu dans le projet consiste à réinvestir les lieux en vue de la réalisation d'un parc et l'essentiel des nouvelles activités économiques prendront place en dehors des espaces d'activité existants.

Nouvelle rédaction :

J1 - Développer l'activité économique au sein du « Campus Urbain »

Le développement du « Campus Urbain » doit permettre d'intégrer les activités existantes avec le projet et de développer de nouveaux potentiels :

- ↳ Permettre le développement de nouveaux espaces d'activités économiques lorsque les conditions d'accès tous modes (transports collectifs, marche, vélo, route) sont bonnes pour l'ensemble des usagers (travailleurs, visiteurs, livreurs) ;
- ↳ Favoriser l'implantation de commerces de proximité nécessaires aux besoins du nouveau quartier et développer une offre commerciale complémentaire à celle de la vallée.

En remplacement de :

J1 - Développer l'activité économique au sein du « Campus Urbain »

Le développement du « Campus Urbain » doit permettre d'intégrer les activités existantes tout en favorisant leur intensification et en optimisant les potentiels foncier et immobilier des sites préexistants :

- ↳ Encourager le développement économique des parcs d'activités existants lorsque les conditions d'accès tous modes (transports collectifs, marche, vélo, route) sont bonnes pour l'ensemble des usagers (travailleurs, visiteurs, livreurs) ;
- ↳ Favoriser l'implantation de commerces de proximité nécessaires aux besoins du nouveau quartier et développer une offre commerciale complémentaire à celle de la vallée.

La carte de la partie 1 « Orsay, une identité paysagère et environnementale préservée dans toutes ses composantes essentielles » intitulée « maintenir et développer les continuités écologiques » est modifiée. En effet, les composantes de la trame verte reportées sur le fond de carte sont modifiées par le projet de mise en compatibilité s'agissant du périmètre des espaces boisés classés et des alignements d'arbres (cf. chapitre sur le règlement).

Extrait de la carte modifiée :



Extrait de la carte initiale :



Légende :



B.2. Orientations d'aménagement et de programmation complétées

B.2.1. Exposé des motifs et justification

Le cahier des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) est complété afin d'intégrer une nouvelle OAP traduisant le projet urbain retenu pour le secteur de Corbeville à Orsay.

L'OAP du secteur de Corbeville propose un cadre réglementaire cohérent avec le règlement et garantissant la réalisation des fondamentaux du projet urbain. Le projet de Corbeville étant situé sur deux communes, la cohérence globale est aussi assurée via l'OAP réalisée pour la mise en compatibilité du PLU de Saclay.

Après avoir resitué le contexte et les enjeux d'un développement urbain sur le secteur de Corbeville ainsi que les principaux objectifs, l'OAP décline, au travers d'un schéma accompagné de textes, les attendus s'agissant :

- des principales vocations des espaces,
- de l'organisation des modes de déplacement,
- de l'articulation et la structuration des espaces publics,
- de la prégnance de la trame verte et bleue,
- de la gestion responsable de l'eau.

Ainsi différents piliers de la stratégie de développement durable qui ont présidé dans la conception du projet sont traduits dans l'OAP :

- **Intégrer le projet dans son environnement, entre plateau agricole et coteau boisé** : les orientations réglementaires s'agissant de la trame verte traduisent la vision stratégique de concilier ville et nature. Il s'agit de valoriser plus particulièrement le développement de la biodiversité dite ordinaire et les fonctionnalités écologiques de la lisière jusqu'aux coteaux boisés. En cohérence avec les dispositions du règlement graphique et écrit, les principes de préservation et de protection des coteaux boisés et de la châtaigneraie sont posés ainsi que la renaturation et l'aménagement d'un corridor nord-sud entre la lisière et le futur parc de Corbeville. Les aménageurs et constructeurs devront aussi développer des principes de trame verte locale au sein des quartiers urbanisés et aménager une lisière.
- **Valoriser et gérer de manière à intégrer l'eau** : les orientations réglementaires visent à mettre en place une gestion responsable et durable de l'eau sur le plateau et à différentes échelles. L'OAP demande aux pétitionnaires d'intégrer des systèmes de gestion alternative des eaux. Elle les invite à mettre en place une filière vertueuse basée sur la réutilisation, la rétention et l'infiltration. La trame bleue existante via la rigole de Corbeville est prise en considération avec un objectif de préservation et de valorisation.
- **Développer et encourager la mobilité à faible impact pour tous et à tout moment** : les orientations réglementaires traduisent les ambitions du projet s'agissant de l'articulation et de la structuration des espaces publics ainsi que de l'organisation des déplacements tous modes. Le dispositif réglementaire de l'OAP apporte ainsi des réponses :
 - à la congestion du réseau viaire en heures de pointe
 - aux besoins en déplacements sur le plateau
 - à la création de liens entre le plateau et la vallée

A cet effet, l'OAP précise le tracé de principe des voies principales et des voies secondaires à créer, tant pour les véhicules motorisés que pour les modes actifs. Elle indique le tracé retenu pour la ligne du Grand Paris Express et les principes de desserte du projet par le

TCSP. Elle mentionne par ailleurs la possibilité d'accueillir un arrêt pour un transport par câble en lien et cohérence avec l'OAP du secteur du Guichet.

D'autre part, en dérogation au périmètre du plan de zonage délimité en application de l'article L.151-7 6° du Code de l'urbanisme (périmètre de 500 m autour des gares), l'OAP délimite, pour plus de clarté et de compréhension un périmètre circulaire construit à partir d'une distance de 500 mètres depuis les gares de TCSP existantes à Corbeville. Au sein de ce périmètre, les dispositions du règlement s'agissant de la zone 1 s'appliquent (réduction des obligations de réaliser des places de stationnement pour les habitations et plafonnement pour les bureaux).

L'OAP issue de la mise en compatibilité traduit aussi le parti urbain retenu pour le projet s'agissant de :

- l'organisation de l'espace et des équipements publics,
- la localisation des commerces et des services,
- la présence souhaitée d'équipements culturels et sportifs,
- la réalisation de logements familiaux et étudiants,
- l'enseignement supérieur et la recherche,
- le développement de l'activité économique.

A cet effet, l'OAP développe les attendus s'agissant des grands principes de réalisation d'espace public et l'articulation entre les différents grands espaces. Les aménageurs auront ainsi à réaliser un cours central nord-sud structurant, une diagonale reliant l'Ecole polytechnique et le château de Corbeville, une continuité est-ouest, ainsi qu'un vaste parc public. L'OAP oriente aussi les pétitionnaires dans la réalisation d'espaces publics à l'échelle des îlots.

D'autre part, l'OAP inscrit les vocations souhaitées pour le quartier et les composantes essentielles des différents secteurs le constituant. L'OAP oriente ainsi la réalisation des logements familiaux, commerces, services et principaux équipements de quartier à l'est du corridor. Elle privilégie la création d'activités économiques à l'ouest du corridor ainsi que la création d'une partie des logements étudiants. Elle localise l'emplacement du futur hôpital et pré-localise aussi l'aire d'accueil des gens du voyage.

Enfin, **l'OAP traduit les intentions programmatiques** du projet de Corbeville en inscrivant les surfaces de plancher prévisionnelles par grandes destinations. Cette mesure permet de garantir la cohérence du parti pris et des aménagements à réaliser avec les éléments de programme annoncés.

Elle inscrit aussi les principes d'épannelage attendus dans les grandes proportions.

B.2.2. Extrait du cahier des OAP complété

Secteur de Corbeville

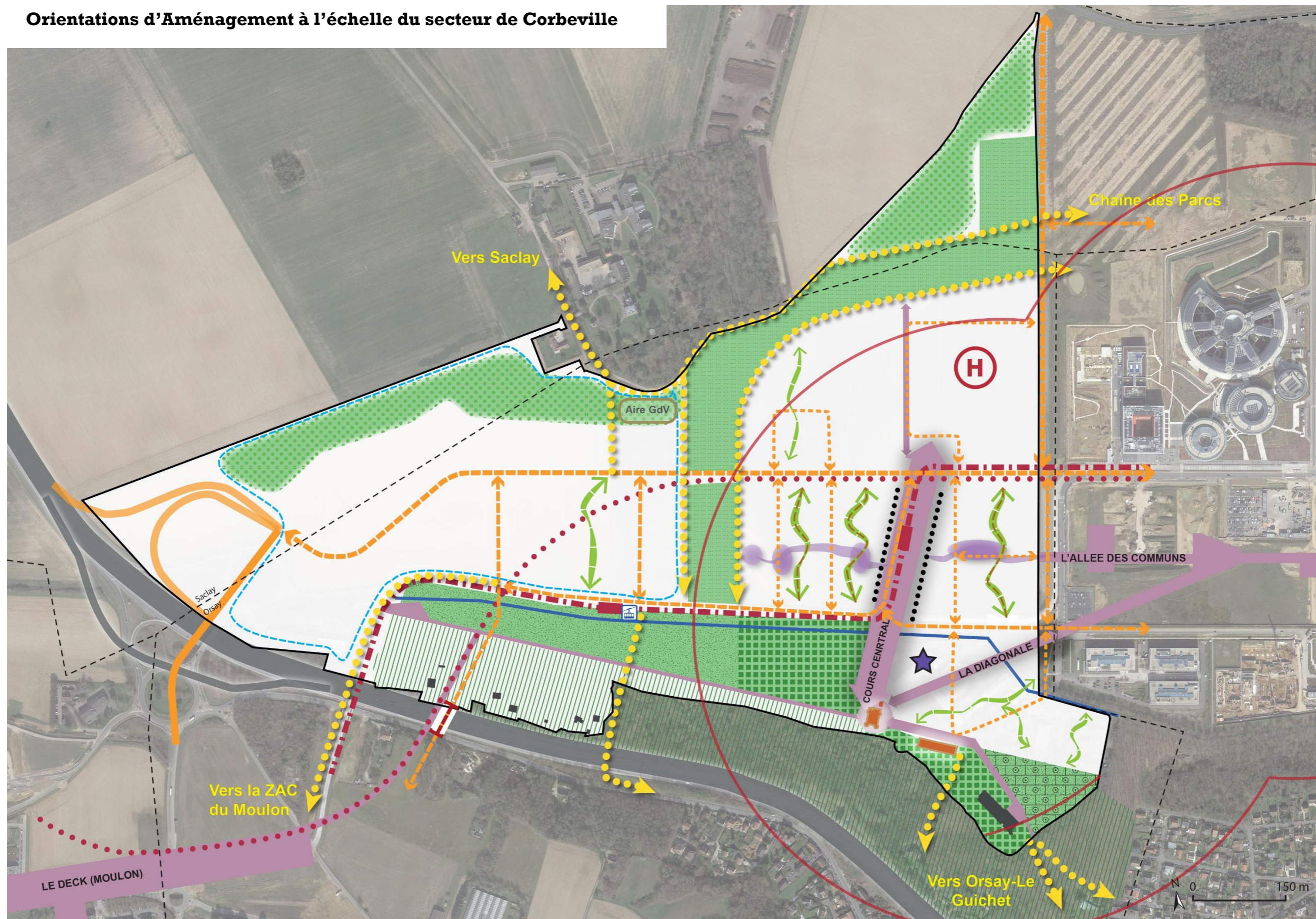
Contexte et enjeux

Le secteur de Corbeville se situe à mi-distance entre le quartier de Moulon et celui de l'École polytechnique, et s'inscrit, à ce titre, au cœur du campus urbain souhaité comme un pôle d'enseignement supérieur et de recherche d'envergure internationale. Il se situe à l'articulation entre les espaces agricoles « sanctuarisés » du plateau au Nord et le coteau boisé au Sud qui rejoint la vallée de l'Yvette et la ville d'Orsay.




Les objectifs du projet d'aménagement du quartier mixte de Corbeville sont les suivants :

- Créer un quartier de logements éco-innovant connecté au Grand Paris et ouvert sur le grand paysage en convertissant un ancien site industriel au cœur du campus urbain ;
- Créer un cadre de vie animé grâce à une compacité des aménagements, à une mixité de programmes (logements, activités économiques, établissement d'enseignement supérieur et de recherche...) et au développement d'espaces publics qualitatifs. Par la diversité de programmes, il s'agit de favoriser les proximités d'usages et d'ouvrir l'accès des équipements à tous ;
- Accompagner l'implantation urbaine d'équipements d'envergure (centre d'incendie et de secours et centre hospitalier par exemple) ;
- À proximité des gares du Grand Paris Express et desservi par un Transport en Commun en Site Propre, développer le maillage du quartier permettant des circulations partagées pour créer des lieux de rencontre et assurer le lien avec le reste du campus, le secteur de la Martinière et la vallée ;
- Intégrer les infrastructures de transports dans l'aménagement du quartier (ligne 18 du Grand Paris Express, le TCSP et l'échangeur de Corbeville) tout en maintenant le lien entre les espaces agricoles, la lisière, les coteaux boisés et la vallée ;
- Réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à l'énergie, à la biodiversité et à la gestion de l'eau, tout en mettant en valeur le patrimoine (château, rigole...).






Orientations d'Aménagement à l'échelle du secteur de Corbeville












Légende

-  Périmètre de l'OAP / ZAC
-  Voie majeure : autoroute et ses accès
-  Limite communale



VOCATION

-  Implantation d'un hôpital
-  Localisation privilégiée pour des équipements de proximité
-  Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée
-  Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion
-  Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Voyage











MAILLAGE

-  Voies d'accès principales
-  Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes
-  Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs
-  Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle
-  Nouveau franchissement routier
-  Ligne de métro 18
-  Transport en Commun en Site Propre TCSP
-  Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts TCSP existants pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme

ESPACES PUBLICS

-  Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site
-  Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

-  Chataigneraie à préserver
-  Corridor écologique Nord-Sud
-  Parc forestier à aménager
-  Parc urbain à aménager
-  Emergence d'une lisière
-  Coteaux boisés à préserver
-  Principes de trames vertes locales
-  Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée
-  Rigole de Corbeville à préserver
-  Secteur de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides (environ 1 ha)

Des vocations diversifiées

La programmation attendue sur le secteur de Corbeville vise à y développer **une mixité fonctionnelle forte** mêlant enseignement supérieur et recherche, des espaces résidentiels (logements familiaux et étudiants), des espaces de développement économique, des équipements de quartier et exceptionnels, et des commerces.

- **Enseignement supérieur et recherche** : inscrit dans le campus urbain qui vise à créer un pôle d'enseignement supérieur et de recherche d'envergure internationale, le secteur intégrera des établissements contribuant à son renforcement, notamment à l'Ouest.

A l'Est du corridor écologique, une dominante résidentielle sera recherchée et l'implantation de logements familiaux sera privilégiée, tout en intégrant des équipements notamment scolaires, des commerces et services ainsi que des activités tertiaires compatibles avec le tissu résidentiel.

- Une trame parcellaire en lanières orientées Nord-Sud et permettant des percées vertes et visuelles lointaines sera favorisée. L'organisation des îlots devra permettre des interactions fortes entre les espaces ouverts privés et publics. Le tissu accueillera des constructions aux typologies, aux gabarits, aux densités et aux épannelages variés offrant une juxtaposition d'échelles de la maison en bande à l'immeuble collectif.
- A l'Ouest du corridor écologique, le secteur sera notamment consacré à **l'implantation de logements étudiants et d'activités économiques et de recherches** cohérentes avec l'émergence du Campus Urbain.
- La création **d'un axe d'intensité** « Le cours central » constituant le cœur de quartier devra s'accompagner de la construction de rez-de-chaussée actifs pouvant accueillir des commerces, des équipements publics et des services nécessaires à l'émergence d'une vie de quartier.
- Des équipements structurants et de proximité sont à réaliser :
 - Au Nord-Est un vaste espace accueillera un groupe hospitalier, équipement exceptionnel structurant. Des équipements, en particulier sportifs et universitaires pourront également s'implanter à proximité ;
 - Le quartier devant accueillir des logements et donc d'habitants, des équipements de proximité notamment scolaires et de petite enfance devront être réalisés. Ils s'implanteront de façon privilégiée à proximité des espaces publics majeurs, « Le cours central » et « la Diagonale » ;
 - Le château et ses annexes pourront accueillir des équipements d'intérêt collectif ou toute activité permettant une valorisation des lieux et le développement de l'attractivité ;
 - Sur l'ensemble du quartier, des équipements et des aménagements permettant d'accueillir des usages de sports et de loisirs diversifiés (parc du château, complexe sportif, lisière, espaces publics...) pourront être implantés afin de favoriser les interactions entre différents publics.
- L'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage d'environ 1,5 hectares doit être envisagée sur la partie ouest, répondant aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH)

Au global il est attendu la répartition suivante des éléments de programme :

- Environ 45.000 m² de programmes d'enseignement supérieur et de recherche ;
- Environ 140.000 m² de logements familiaux ;
- Environ 54.000 m² de logements étudiants ;
- Environ 113.000 m² de programmes d'activités économiques ;
- Environ 77.000 m² d'équipements publics, techniques et exceptionnels, commerces et services.

A l'échelle du secteur :

- Au moins 25% des logements familiaux seront des logements sociaux ;
- Au moins 50 % des logements ou hébergements étudiants seront de type « aidé conventionné par l'Etat ».

A l'échelle du secteur, la répartition des hauteurs (à plus ou moins 15%) se fera comme suit :

- 30 % des bâtiments auront une hauteur supérieure ou égale à 22 m,
- 50 % des bâtiments auront une hauteur comprise entre 16 et 22 m,
- 20 % des bâtiments auront une hauteur inférieure ou égale à 15 m.

Des modes de déplacements différenciés

L'implantation de la **future ligne de métro n°18** du Grand Paris Express sera intégrée dans l'aménagement du secteur, y compris en respectant des reculs suffisants entre les futures constructions et le viaduc.

Le **tracé du TCSP** existant pourra être adapté sur le secteur pour favoriser la cohérence des espaces publics et l'intensité urbaine en positionnant de façon stratégique les points d'arrêts.

Un **nouveau franchissement de la RN118** permettra de créer une connexion routière et modes actifs (piétons/vélos) entre le Moulon et le secteur de Corbeville. Ce nouvel aménagement, permettra de décharger l'échangeur et de fluidifier la circulation automobile.

Depuis les voies principales d'accès, **un système viaire maillé doit être créé et hiérarchisé** de la façon suivante :

- Deux voies de desserte principales Est-Ouest complétées par des barreaux Nord-Sud structurants ;
- Des voies de desserte secondaires.

Ces voies comprendront des aménagements cyclables (pistes, bandes, espaces partagés...)

Un soin particulier sera apporté à la création d'un **réseau de circulations pour les modes actifs** (piétons/vélos). Ce réseau sera maillé, lisible, sécurisé, afin de faciliter les déplacements de proximité et les rabattements vers les stations de transport en commun.

Les espaces publics seront aménagés pour être des supports aux cheminements actifs. Ils devront être traités de façon adaptée à leur contexte et à leur localisation.

Les connexions physiques qui existent sur le coteau boisé et le plateau doivent être requalifiées et confortées pour faciliter les cheminements entre le plateau et la vallée et avec les quartiers voisins et le campus.

De manière générale les modes de déplacement actifs seront privilégiés et l'on cherchera à limiter la place de la voiture au sein de l'espace public. Le développement des nouvelles mobilités sera également recherché avec par exemple le déploiement de services (réseau de bornes de recharges électriques, autopartage, information voyageur...) et la mise en œuvre de solutions de stationnement innovantes (création d'un parc de véhicules partagés, mutualisation des places de parking...).

Des espaces publics structurants

L'aménagement du quartier s'organisera autour d'espaces publics structurants en continuité avec les autres espaces publics du Campus Urbain. Couplés aux infrastructures et aux services, ces espaces publics déterminent des pôles de centralité. Ils seront aménagés et traités de manière qualitative (matériaux, mobilier, éclairage, végétalisation...)

- Un **cours central Nord-Sud structurant** entre le château et l'hôpital doit être réalisée. Cet axe devra être aménagé pour permettre l'animation et l'accueil de fonctions et usages dynamiques (commerces, restaurants, cafés, activités, équipements, transports en commun et stations...).
- Une **diagonale** reliant la terrasse du château au quartier de l'Ecole polytechnique et à sa station de métro devra être aménagée en facilitant les vues sur le patrimoine bâti et les espaces boisés.
- Un **vaste parc public, le parc du château**, voué à devenir un espace de destination à l'échelle de l'agglomération est attendu en bordure des coteaux. Cet espace public majeur à l'échelle du quartier et de la vallée s'appuiera autant que possible sur :
 - les boisements et les plantations préexistants ;
 - un programme de renaturation pour les parties aujourd'hui artificialisées et bâties, précédé d'une dépollution des sols, le cas échéant ;
 - un aménagement en séquences avec un parc urbain en partie Est et un parc Forestier en partie Ouest ;
 - Une valorisation des cheminements et connexions piétonnes.
- La programmation et les équipements du parc seront étudiés ultérieurement.

Les espaces publics structurants seront complétés au sein du projet par :

- Un espace public longitudinal Est-Ouest au cœur du quartier. Il permettra de parcourir le quartier à pied ou à vélo et accueillera divers usages. Il pourra être séquencé et accueillir des cours, placettes, ou équipements publics. La végétalisation et la perméabilité du sol y seront recherchées.
- Du Nord au Sud, des espaces publics ou collectifs transversaux doivent assurer la perméabilité du quartier tant en termes de mobilité que de continuités vertes et écologiques. Ils pourront prendre la forme de venelles ou de voies de dessertes apaisées et largement végétalisées.

Une trame verte déclinée à différentes échelles

La **trame verte** doit être déclinée à toutes les échelles du secteur aménagé afin de créer un **cadre de vie agréable**, de **réduire et de compenser les impacts du développement urbain sur les réseaux écologiques**. Ils contribueront de fait à **l'identité du quartier habité** dans lequel les espaces construits seront équilibrés par des espaces verts généreux (pleine terre notamment), permettant des respirations au sein du tissu urbain.

Le **corridor écologique** situé au cœur du secteur de projet est une mesure de compensation à grande échelle, qui relie la lisière et le parc du château. Fermé au public, il doit permettre de reconstituer un milieu naturel. Par son accompagnement boisé sur chaque frange, accueillant des cheminements pour les modes actifs, il reliera le boisement de la Martinière aux coteaux boisés de la vallée de l'Yvette.

Au Nord, **une frange s'inscrivant pleinement dans la lisière globale du Campus Urbain** sera aménagée en transition avec les espaces agricoles. Ouverte aux modes de déplacement actifs, elle pourra accueillir divers usages y compris agricoles et récréatifs.

Au Sud, **les coteaux boisés seront préservés**. Les cheminements pour les modes actifs devront y être renforcés afin de conforter les connexions plateau-vallée.

La **châtaigneraie sera conservée** dans son intégralité.

Le **parc forestier et urbain** permettra de prolonger les coteaux et participera à l'émergence d'une trame verte confortée par le biais de la **conservation des boisements existants** et d'une **renaturation des espaces en friche industrielle**. L'alternance de milieux ouverts et d'un couvert boisé sera recherchée afin de développer des milieux favorables au renforcement de la biodiversité.

Le projet urbain s'inscrivant entre la lisière et le parc du château, **une trame verte locale** devra être constituée afin d'assurer des continuités écologiques nord-sud. Celle-ci pourra s'appuyer sur les espaces publics et privés.

Un **espace de compensation** aux impacts établis sur la zone humide sera recherché sur la partie ouest du projet. Il aura une surface d'environ un hectare.

Une gestion responsable de l'eau

La ville d'Orsay est soumise à des risques d'inondation importants et récurrents dans la vallée. Dans ce contexte, les aménagements urbains du secteur de Corbeville devront intégrer **une gestion responsable et durable des eaux**, organisée et gérée à **différentes échelles**, celle de la parcelle, de l'îlot et du quartier.

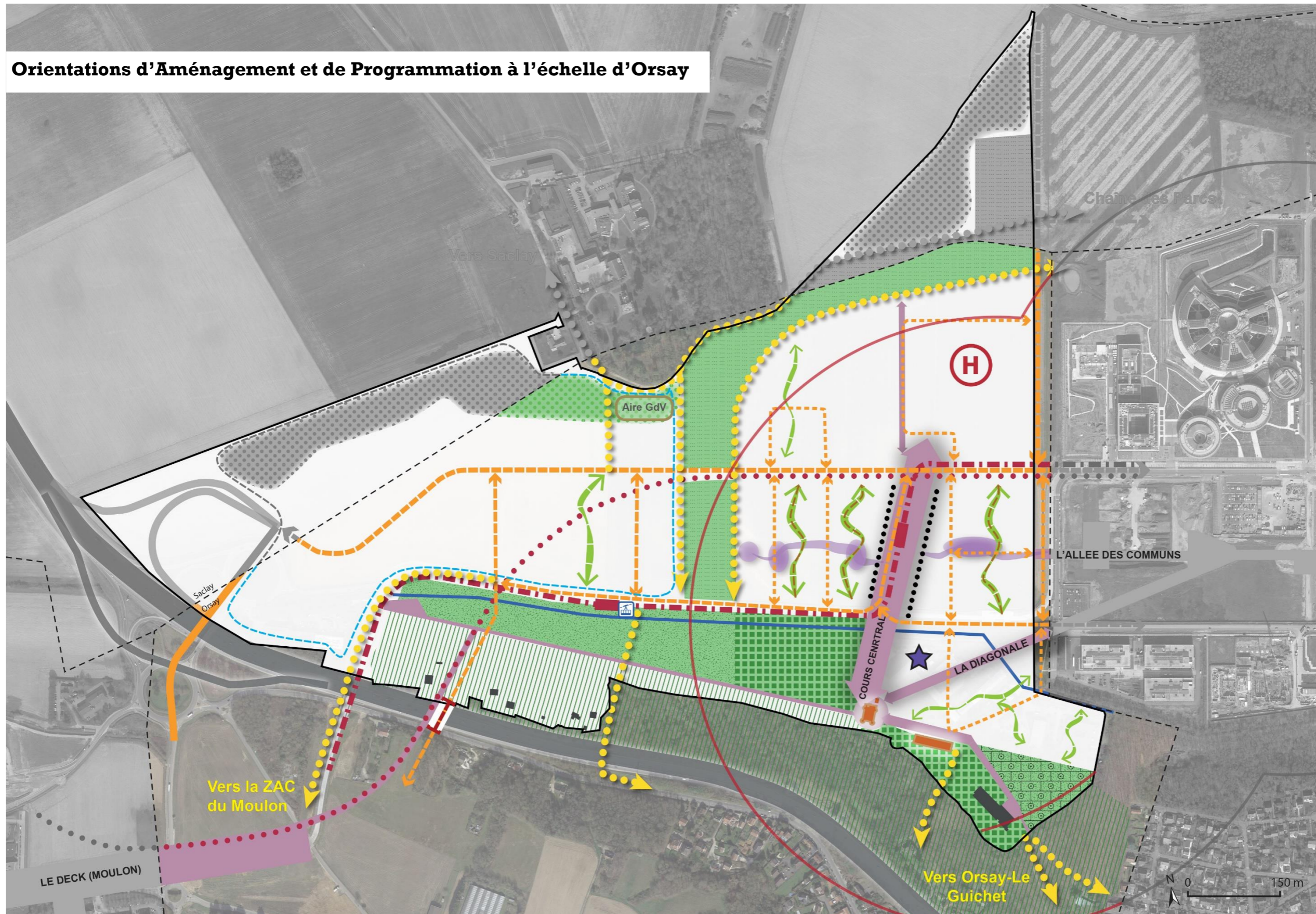
En frange du parc urbain et forestier, **la rigole de Corbeville** sera préservée et mise en valeur.

Les espaces publics à aménager devront intégrer des systèmes de **gestion alternative** des eaux pluviales (stockage, noues, milieux humides, jardins de pluie, infiltration...).





Au sein des **îlots**, une **gestion cohérente des eaux pluviales** sera recherchée à la parcelle ou mutualisée. Différents procédés visant à limiter les débits sortants et les impacts en matière de résurgence pourront être utilisés et combinés :

- réalisation de jardin de pluie ;
- rétention et stockage ;
- infiltration ;
- réutilisation des eaux pluviales.






B.2.3. Les orientations à l'échelle d'Orsay












Légende

-  Périmètre de l'OAP / ZAC
-  Périmètre de l'OAP / ZAC
-  Voie majeure : autoroute et ses accès
-  Limite communale



VOCATION

-  Implantation d'un hôpital
-  Localisation privilégiée pour des équipements de proximité
-  Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée
-  Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion
-  Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Voyage











MAILLAGE

-  Voies d'accès principales
-  Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes
-  Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs
-  Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle
-  Nouveau franchissement routier
-  Ligne de métro 18
-  Transport en Commun en Site Propre TCSP
-  Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts TCSP existants pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme

ESPACES PUBLICS

-  Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site
-  Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

-  Chataigneraie à préserver
-  Corridor écologique Nord-Sud
-  Parc forestier à aménager
-  Parc urbain à aménager
-  Emergence d'une lisière
-  Coteaux boisés à préserver
-  Principes de trames vertes locales
-  Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée
-  Rigole de Corbeville à préserver
-  Secteur de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides (environ 1 ha)

B.3. Extrait du plan de zonage réglementaire modifié

B.3.1. Document graphique initial

Le document de zonage initial est modifié afin de permettre la réalisation du projet. Dans le PLU en vigueur, le périmètre du projet fait l'objet d'un classement en zone à urbaniser non ouverte à l'urbanisation (AU), en zone urbaine à vocation d'activités économiques (UA) et en zone naturelle et forestière (N).

Ces différents classements ne permettent pas la réalisation du projet.

Plusieurs dispositifs réglementaires viennent s'ajouter au zonage défini :

- L'emplacement réservé n°1 pour une aire d'accueil des gens du voyage, situé à l'ouest du site ;
- L'emplacement réservé n°18 pour la réalisation de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris Express, traversant l'ensemble du site d'est en ouest ;
- Des espaces boisés classés délimités sur les coteaux boisés et leurs abords au sud du site ainsi que sur le bois de la Martinière au nord ;
- Des alignements d'arbres protégés délimités de part et d'autre de la rigole de Corbeville et sur certaines allées boisées au sein du secteur des friches Thalès ;
- Un espace écologique et paysager protégé s'agissant du corridor à créer en lien avec la compensation écologique du projet de la ZAC du quartier de l'Ecole polytechnique à Palaiseau ;
- Des lisières de 10 mètres le long des espaces forestiers ;
- Un patrimoine bâti remarquable matérialisé sur le château de Corbeville ;
- Le périmètre de 500 mètres autour des gares et du réseau de transport en commun en site propre qui concerne la majeure partie du secteur.

Orsay

5.2

Révision du Plan Local d'Urbanisme

Plan de zonage

Arrêté le 7 juillet 2016

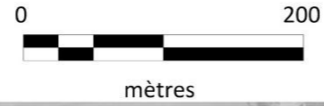
Nord

1/2 000 ème



CODRA

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal du 26 septembre 2017



Liste des emplacements réservés

Numero	Destination	Bénéficiaire	Surface en m²
1	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	52 578
2	Création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles	Commune	1 808
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585
4	Elargissement de la voirie	Commune	6 615
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	164
14	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 323
15	Bâillement d'un programme de logement : 50% social	Commune	4 170
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L.Soucard et A.Magnin	Commune	251
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771
18	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 460

Zonage

- AU, AUg
- N
- UA
- UCV, UCvp
- UE
- UG, UGa
- UH, UHc
- UMa, UMb, UMc
- UPa, UPb, UPc, UPd
- UR, URL
- UU

Linéaires commerciaux

Espaces écologiques et/ou paysagés à protéger

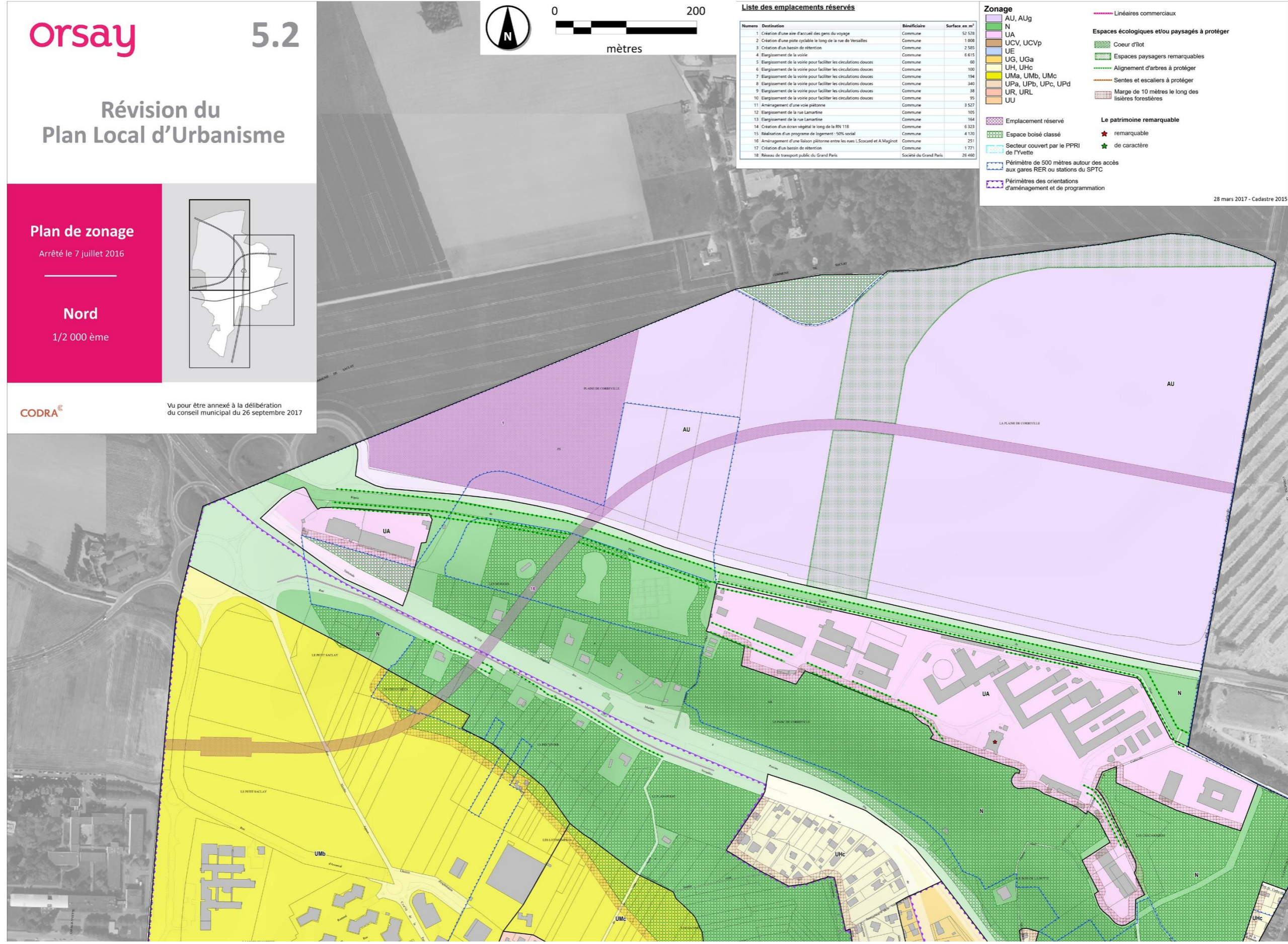
- Coeur d'îlot
- Espaces paysagers remarquables
- Alignement d'arbres à protéger
- Sentes et escaliers à protéger
- Marge de 10 mètres le long des lisières forestières

Le patrimoine remarquable

- remarquable
- de caractère

- Emplacement réservé
- Espace boisé classé
- Secteur couvert par le PPRi de l'Yvette
- Périmètre de 500 mètres autour des accès aux gares RER ou stations du SPTC
- Périmètres des orientations d'aménagement et de programmation

28 mars 2017 - Cadastre 2015



B.3.2. Document graphique modifié – exposé des motifs et justifications

Afin de permettre la réalisation du projet retenu, des zones ou secteurs de zones du plan de zonage ont été créés, modifiés voire supprimés. Par ailleurs, les dispositifs réglementaires complémentaires ont été modifiés ou supprimés.

Orsay

5.2

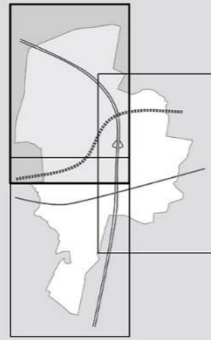
Révision du Plan Local d'Urbanisme

Plan de zonage

Approuvé le 28 mars 2017
Modifié le 26 septembre 2017

Nord

1/2 000 ème



CODRA

Projet de mise en compatibilité avec la déclaration de projet du secteur de Corbeville

Liste des emplacements réservés

Numero	Destination	Bénéficiaire	Surface_en_m²
2	Création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles	Commune	1 038
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585
4	Elargissement de la voirie	Commune	6 915
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	104
14	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 323
15	Réalisation d'un programme de logement : 50% social	Commune	4 170
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L.Soccard et A.Magniot	Commune	231
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771
18	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 485
19	Franchissement routier de la RN118	EPA Paris-Saclay	5 895

Zonage

- AU, AUg
- N
- UA
- UCV, UCvp
- UE
- UG, UGa
- UH, UHc
- UMa, UMb, UMc
- UPa, UPb, UPc, UPd
- UR, URL
- UU

Linéaires commerciaux

- Éléments paysagers ou écologiques à protéger
- Coeur d'îlot
- Espaces d'intérêts écologique et/ou paysager protégés
- Alignement d'arbres à protéger
- Sentes et escaliers à protéger
- Marge de 10 mètres le long des lisières forestières
- Le patrimoine remarquable
- remarquable
- de caractère

15 novembre 2018 - Cadastre 2000



Création d'une zone AUc

La zone à urbaniser « ouverte à l'urbanisation » AUc a été créée pour les besoins du projet pour partie en remplacement de la zone AU qui est intégralement supprimée. Elle se substitue aussi à une partie de la zone UA correspondant à l'espace d'activité des friches Thalès et de la zone N au sud-est du projet à la limite communale avec Palaiseau. Elle se répartie spatialement à l'ouest et à l'est du corridor. Le périmètre de cette nouvelle zone s'établit à environ 46,9 hectares. Sa vocation est d'accueillir l'essentiel du programme de construction du projet.

A titre de comparaison, la zone AU initiale mesurait 48,5 hectares. La superficie des zones à urbaniser est ainsi réduite d'environ 1,6 hectares.

Création d'un secteur Np

Le secteur de zone naturelle destiné à l'aménagement d'un parc en continuité des côteaux boisés ainsi qu'à la création d'un corridor écologique dénommé Np a été délimité :

- sur le périmètre du corridor écologique élargi à ses abords immédiats, en remplacement de la zone AU supprimée ;
- sur la partie forestière du futur parc à aménager en lieu et place de la zone UA correspondant à l'espace d'activité des friches Thalès et de la zone N dans son prolongement.

Le périmètre de secteur Np s'élève à environ 12,7 hectares.

Création d'un secteur UEp

Le secteur de zone urbaine UEp correspondant au projet de parc urbain a été délimité en lieu et place de la zone UA correspondant à la partie orientale de l'espace d'activité des friches Thalès.

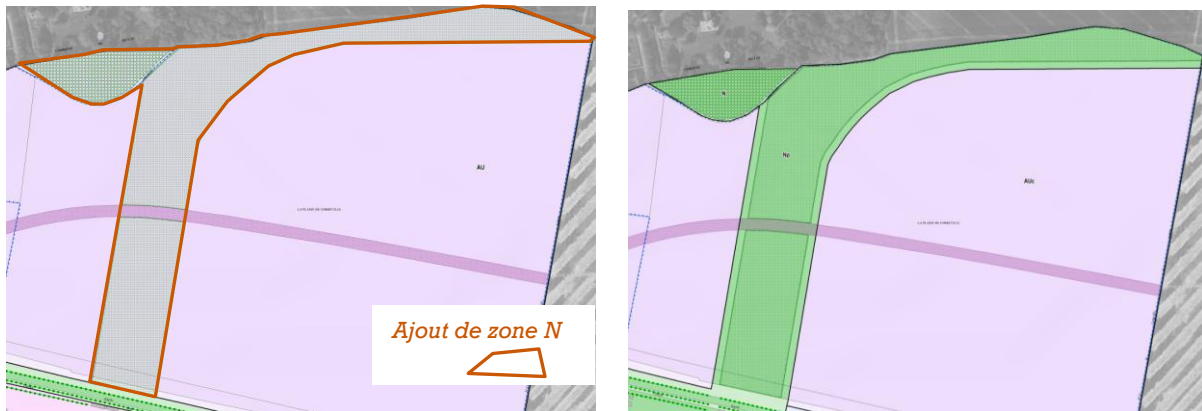
Le périmètre de secteur UEp mesure environ 3,9 hectares.

Modification du périmètre de la zone N

En plus de la création d'un secteur Np, la zone N a été étendue sur le secteur du Bois de la Martinière. L'emprise de la zone a par ailleurs été réduite à l'est du périmètre du projet et de part et d'autre de la rigole de Corbeville. Au global la zone naturelle évolue positivement avec la mise en comptabilité avec un bénéfice de 8,2 hectares.



Plan de zonage initial (gauche) – zonage mis en compatibilité (droite) - illustrations indicatives



Plan de zonage initial (gauche) – zonage mis en compatibilité (droite) - illustrations indicatives

Réduction de la zone UA

L'une des résultantes de la mise en compatibilité est la suppression de la zone UA délimitée par le PLU en vigueur sur une partie des friches Thalès. La zone UA demeure tout de même présente au sein du périmètre du projet sur la partie ouest à proximité de l'échangeur.

La superficie de la zone UA à l'échelle du périmètre s'élève désormais à 2 hectares contre 12,8 hectares dans le PLU en vigueur.

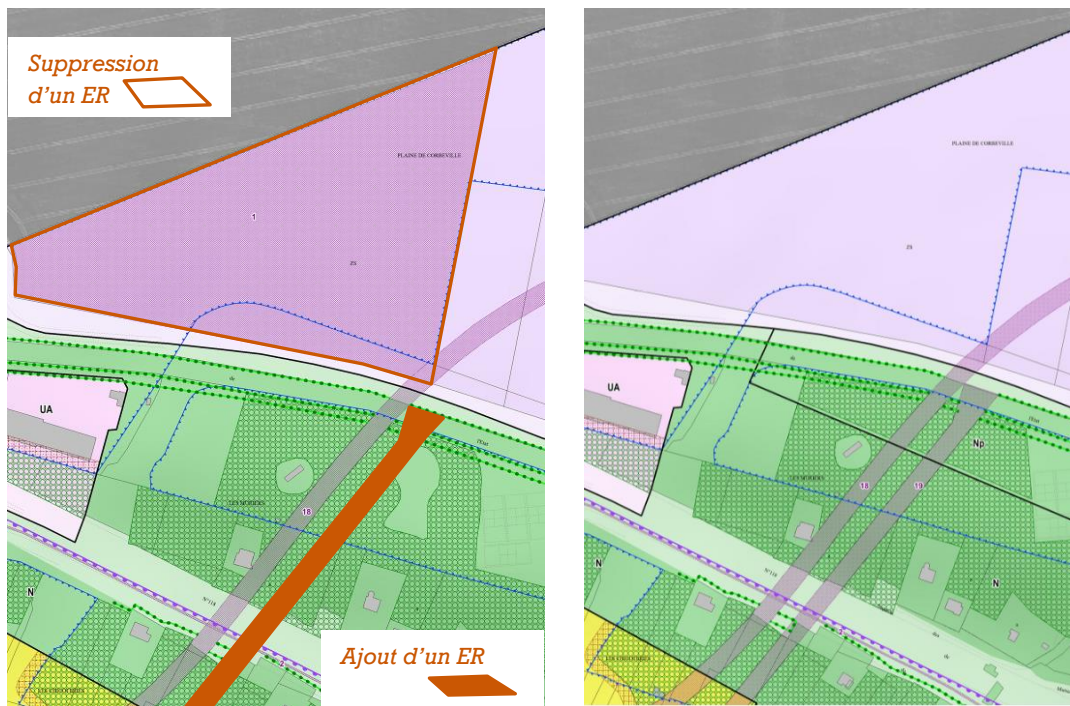
Suppression de la zone AU

La zone AU initiale est intégralement supprimée.

Evolution des emplacements réservés

L'ER n°1 destiné à la réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyages est supprimé. L'aire d'accueil est relocalisée au sein du projet et transcrite réglementairement dans l'OAP définie pour le projet.

L'ER n°19 destiné à la réalisation d'un nouveau franchissement routier de la RN118 est créé au bénéfice de l'EPA Paris-Saclay sur une superficie de 5 895 m².



Plan de zonage initial (gauche) – zonage mis en compatibilité (droite) - illustrations indicatives

La liste des emplacements réservés est mise à jour en conséquence sur le plan de zonage et en annexe du règlement.

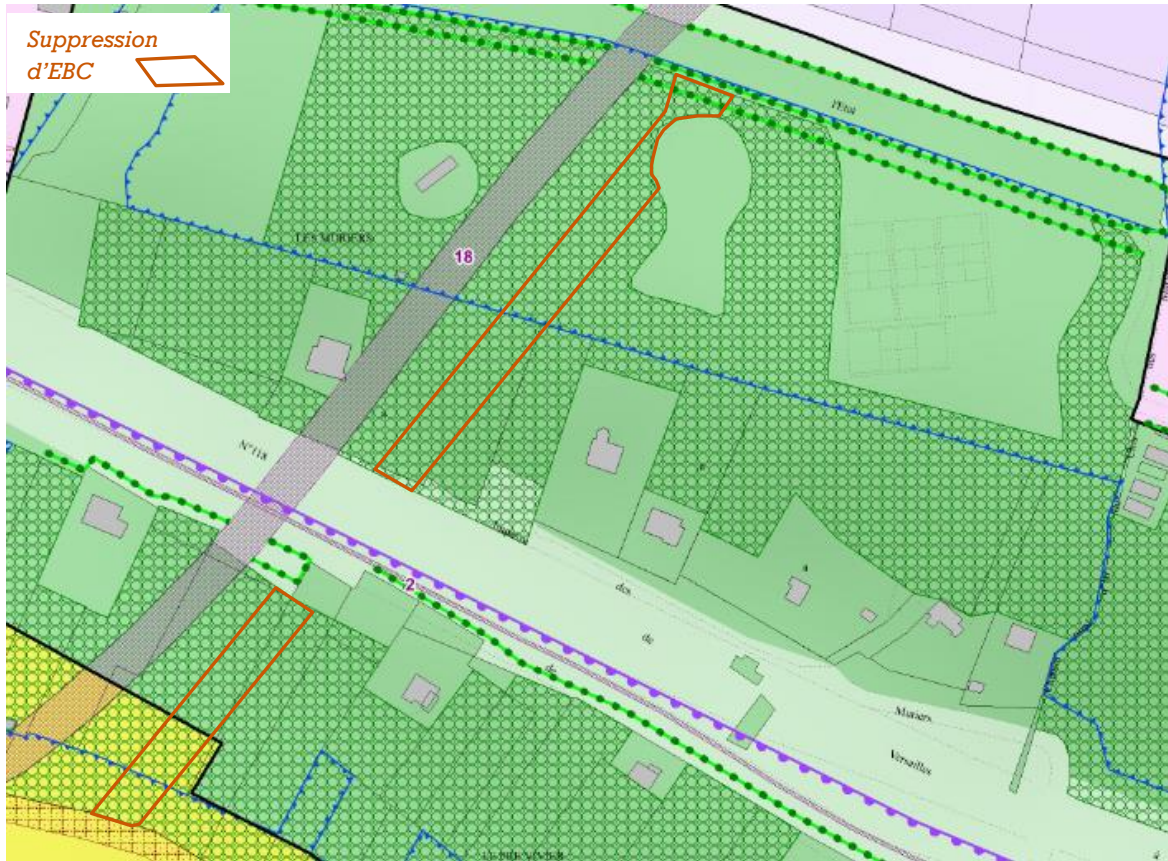
Evolution du périmètre des Espaces boisés classés (EBC)

Le périmètre des espaces boisés classés évolue spatialement. Cependant, la superficie globale reste la même entre le PLU initial et le PLU mis en compatibilité.

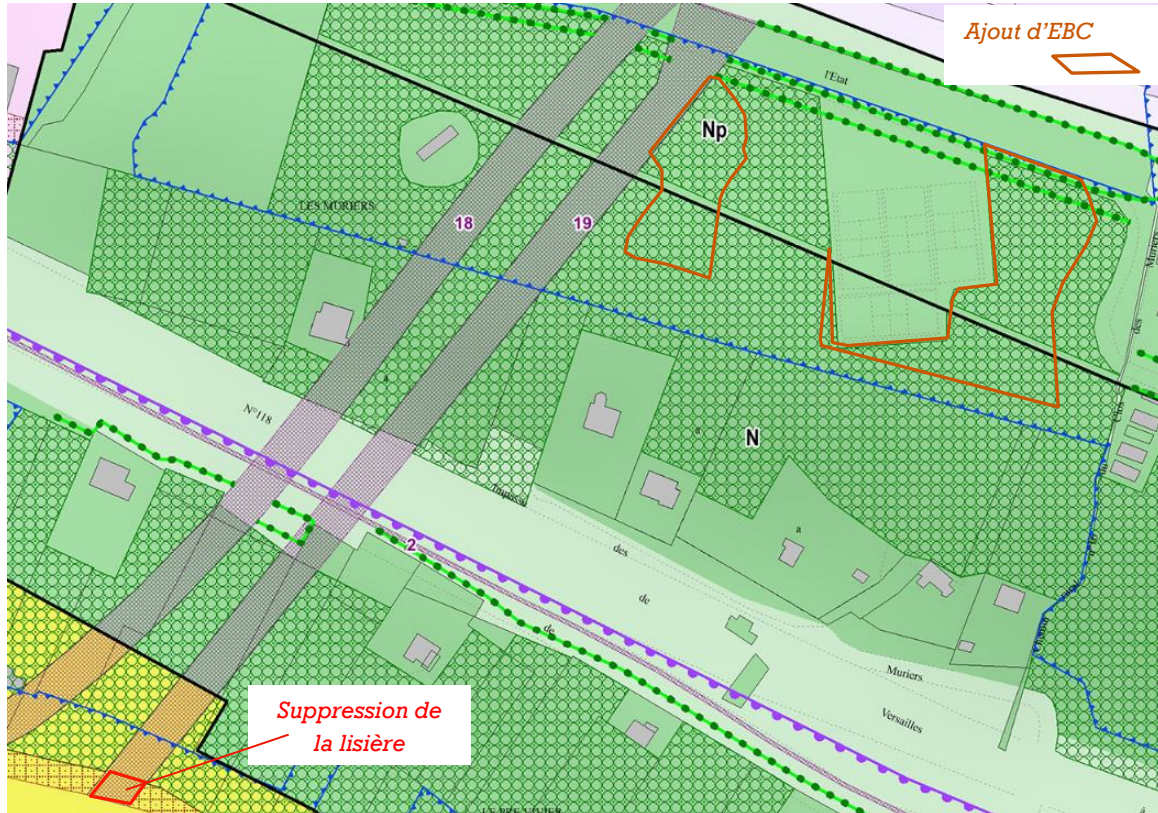
Ainsi des EBC ont été supprimés par le projet et compensés par le classement d'autres espaces boisés au sein du périmètre de projet :

- Suppression des EBC sur le périmètre du nouvel ER n°19 (franchissement routier de la RN 118)
- Suppression des EBC sur le secteur de zone naturelle (N) reclassée en zone AUc s'agissant d'un espace vert de parc de stationnement existant. Le relevé des arbres existants a permis de confirmer l'absence d'intérêt des arbres et plantations existants sur ce secteur.
- Ajouts d'EBC à l'intérieur du futur parc arboré au sein de la zone Np

Le périmètre des lisières a été ajusté en fonction de l'évolution des EBC.



Extrait du plan de zonage initial - illustrations *indicatives*



Extrait du plan de zonage mis en compatibilité - illustrations *indicatives*



Plan de zonage initial (gauche) – zonage mis en compatibilité (droite) - illustrations indicatives

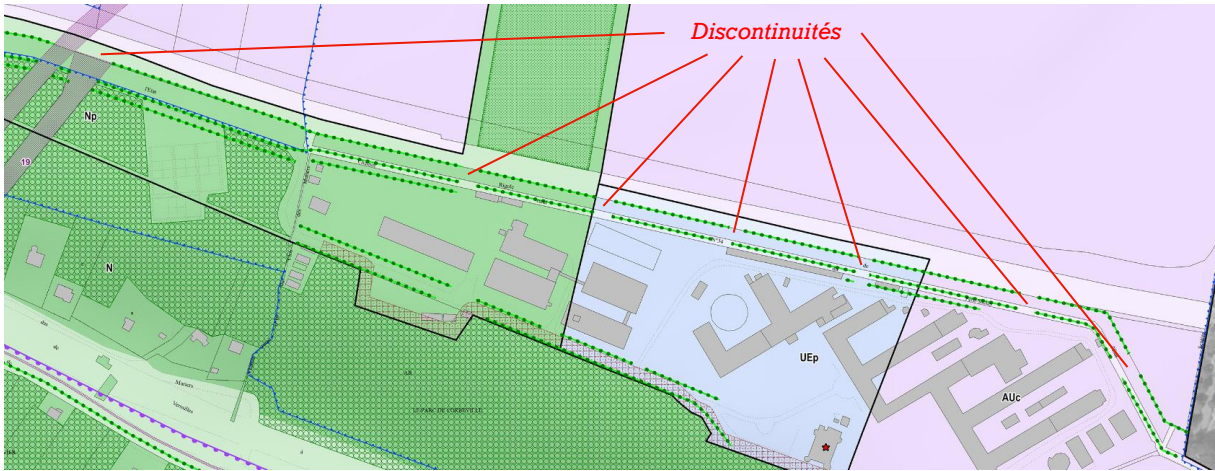
Alignements d'arbres protégés

Le principe des alignements d'arbres protégés a été conservé sur l'ensemble du périmètre. Cependant des discontinuités dans les linéaires ont été introduites, afin de prendre en compte les cheminements pour modes actifs prévus par le projet et plus particulièrement les connexions entre le nouveau quartier et le parc. Il s'agit essentiellement d'un principe de précaution car la réalisation des cheminements s'adaptera en partie à la réalité du terrain et à la présence d'arbres éventuellement remarquables.

De même les linéaires ont été ajustés au niveau du tracé de l'ER n°19 pour le nouveau franchissement routier de la RN118.



Extrait du plan de zonage initial - illustrations indicatives



Extrait du plan de zonage mis en compatibilité - illustrations indicatives

B.4. Modifications apportées au règlement écrit

B.4.1. Exposé des motifs des modifications et justifications

Règlement de la zone AUc

La zone AUc étant créée pour le projet du secteur de Corbeville, elle encadre exclusivement le projet en cohérence avec l'OAP qui cadre les grands principes d'aménagement et d'organisation de l'espace. Le règlement de cette zone est harmonisé avec celui du PLU de Saclay (chapitre C4) correspondant à l'autre partie du projet.

Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

S'agissant des constructions, des aménagements, des usages et des activités autorisés implicitement dans la zone AUc, le projet de règlement apparaît ouvert et peu contraignant afin de favoriser la mixité des fonctions souhaitées dans le projet.

Ainsi, seules les constructions à destination de commerce de gros, d'industrie et d'entrepôt sont interdites dans la mesure où ces types de construction ne sont pas prévus par le projet urbain.

Par ailleurs, l'interdiction de certaines occupations des sols par des activités ou usages générant des nuisances ou incompatibles avec les objectifs du projet a été retenue, s'agissant des dépôts de matériaux divers, de flottes de véhicules et l'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.

Le règlement soumet à conditions particulières certaines installations et activités s'agissant des ICPE et des antennes relais susceptibles d'être incompatibles avec les objectifs du projet et le cadre de vie du futur quartier. L'objectif est de favoriser leur parfaite intégration et d'éviter les implantations génératrices de nuisances.

L'installation permanente de caravanes, de résidences mobiles ou démontables est possible mais conditionnée à la réalisation d'une aire prévue à cet effet.

Volumétrie et implantation des constructions

Le projet de règlement traduit la volonté du projet urbain de permettre une diversité et une mixité des programmes et donc des formes urbaines associées.

Deux articles sont réglementés s'agissant de la volumétrie et des possibilités d'implantation des constructions. Il s'agit de l'implantation par rapport aux limites séparatives et de la hauteur des constructions. Ces deux points apparaissent essentiels en ce sens qu'ils fixent des limites à ne pas dépasser et garantissent ainsi une partie de la qualité du futur cadre de vie et du paysage du quartier.

La réglementation de l'implantation vis-à-vis des limites séparatives apparaît souple mais très opérante en ce sens qu'elle apporte une double garantie :

- la possibilité de s'implanter en limite, pour favoriser la compacité et l'optimisation foncière ;
- pour toute implantation en retrait : une distance minimale de retrait de 3 mètres, distance portée à 5 mètres en cas de baie, ce qui, en termes de réciprocité, garantit une distance de 10 mètres entre deux vues sur des bâtiments voisins.

La hauteur des constructions est globalement limitée à 25 mètres et permettra donc d'accueillir les épannelages variés voulus pour le projet. Un régime d'exception pour les éléments techniques de faibles emprise et dimension est possible.

L'absence de recours à la réglementation de l'implantation de plusieurs constructions sur une même unité foncière et à l'emprise au sol permet d'éviter les freins directs à la compacité des

programmes. Cette compacité étant l'un des objectifs phares du projet. Par ailleurs, la volonté du projet de réaliser des logements traversants et les implantations voulues en lanières impliquent de limiter les contraintes réglementaires pouvant être pénalisantes pour leur réalisation. Les futures unités foncières au sein des îlots n'étant pas fixées à ce stade projet, il s'avérerait trop hasardeux de réglementer ces articles. Les intentions du projet montrent aussi une grande diversité des situations futures s'agissant du pourcentage d'emprise au sol de l'unité foncière.

Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

L'aspect extérieur des constructions est réglementé et reprend, dans l'ensemble, le corps des règles des zones urbaines du PLU s'agissant de l'aspect des matériaux, des façades, des toitures, des éléments techniques ainsi que des clôtures et des portails.

L'article propose un cadre garantissant une qualité esthétique des futures constructions tout en laissant une liberté d'expression architecturale permettant une ouverture du quartier à l'innovation. Cette intention constitue l'un des piliers du projet urbain. Les dispositions retenues transcrivent réglementairement la volonté d'harmonie et de cohérence interne des projets, d'intégration des éléments techniques ainsi que la qualité et la pérennité des parements et des revêtements.

En réponse à la volonté du projet d'inscrire Corbeville dans la transition énergétique, des obligations de performances énergétiques et environnementales des futurs logements sont imposées. Il est ainsi demandé à chaque porteur de projet d'aller au-delà des objectifs de la réglementation thermique en vigueur en réalisant des projets dont les besoins en énergie seront inférieurs à 40% de la norme actuelle (RT 2012).

Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâtis et abords de construction

Plusieurs dispositifs réglementaires ont été retenus afin de garantir la transcription des intentions du projet urbain. Il s'agit de la réglementation d'un coefficient de biotope, de l'exigence de plantations et d'aménagements paysagers, de la protection d'alignements d'arbres et de lisières forestières ainsi que des impératifs liés à l'écoulement des eaux pluviales.

Le coefficient de biotope n'étant pas existant dans le PLU d'Orsay en vigueur, il a été spécifiquement déterminé pour la zone AUC en réponse aux objectifs du projet s'inscrivant dans l'éco-innovation, la transition énergétique, la volonté de concilier ville et nature, d'assurer une insertion harmonieuse du projet dans son environnement et de créer un paysage composite. L'objectif de l'instauration d'un tel dispositif permet aussi de compenser avec souplesse l'absence d'exigence s'agissant de l'emprise au sol des constructions en laissant plus de liberté aux concepteurs dans le choix des dispositifs à employer pour satisfaire aux obligations environnementales. Ainsi certains privilégieront l'espace vert de pleine-terre apportant un fort coefficient et d'autres pourront opter pour des jardins de toitures ou murs végétaux, voire combiner plusieurs dispositifs afin d'atteindre le coefficient de biotope exigé. D'autre part, le coefficient de biotope varie en fonction de la destination des constructions afin de tenir compte des contraintes afférentes à l'édification de certaines constructions. A titre d'exemple, s'agissant des équipements d'intérêt collectif, le coefficient est moins élevé afin de ne pas entraver la bonne réalisation des équipements. C'est par exemple le cas pour le futur hôpital qui ne peut pas répondre aux mêmes exigences que les habitations ou les activités tertiaires qui disposent elles de plus de marge de manœuvre dans les techniques de construction à mettre en œuvre.

L'exigence de plantation revêt aussi un intérêt particulier dans la traduction du projet urbain très favorable aux porosités entre la future lisière et les coteaux boisés. Ainsi les espaces libres devront être plantés. Par ailleurs, l'interdiction des espèces invasives et le recours aux espèces indigènes

permet de s'assurer d'une bonne compatibilité des essences à venir avec la flore préexistante sur les coteaux.

La protection relative aux alignements d'arbres et aux lisières forestières correspond au règlement préexistant sans qu'aucune modification ne soit apportée.

La réglementation concernant la gestion des eaux pluviales est issue pour partie du corps des règles existant dans le PLU d'Orsay ainsi que de la prise en compte des SAGE et des différentes études relatives à la gestion de l'eau menées à l'échelle du campus urbain et du projet. Le dispositif réglementaire retenu vise à garantir des objectifs qualitatifs et quantitatifs en exigeant la mise en place de filières vertueuses dans la gestion des eaux pluviales du projet. Cela s'inscrit dans l'objectif du projet de réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable notamment en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à la gestion de l'eau.

Stationnement

L'exigence relative aux places de stationnement tous modes prend appui sur l'intention du projet de développer et d'encourager la mobilité à faible impact pour tous et à tout moment. Elle tient compte de la diversité des constructions et usages et des futures populations attendues (étudiants, résidents, travailleurs, visiteurs et livreurs). Elles sont compatibles avec les prescriptions réglementaires relatives au plan de déplacement urbain d'Ile-de-France, s'agissant notamment des bureaux et de la proximité des gares de transport en commun structurantes. Des objectifs ambitieux sont transcrits s'agissant du nombre de places exigées pour les bureaux. Ceux-ci vont au-delà des ambitions portées par le PDUIF et s'accordent avec les ambitions du projet.

Le règlement prévoit des possibilités de mutualisation des places à réaliser entre différentes opérations et entre différentes destinations au sein d'une même opération en fonction d'occupations alternatives en journée ou dans la semaine. Cette disposition s'inscrit plus particulièrement dans l'objectif de réaliser un quartier éco-innovant.

Equipements et réseaux

Le niveau d'exigence du règlement est établi sur la base des éléments déjà en vigueur au sein des zones urbaines du PLU d'Orsay et sur l'ensemble du Campus urbain.

Règlement du secteur UEp

L'ensemble de ce dispositif réglementaire s'inscrit dans l'ambition de créer, à l'emplacement actuel de la friche industrielle de Thalès, un grand parc public qui doit venir accentuer l'identité verte du quartier, en frange des coteaux boisés et s'inscrire fortement dans la déclinaison de la trame verte locale.

Le secteur UEp a été créé afin d'accueillir la partie « urbaine » du parc à créer.

Les constructions, installations et aménagements autorisés au sein du secteur UEp sont plus restreintes qu'au sein de la zone UE et sont donc explicitement listées. Il s'agit exclusivement de constructions, aménagements ou installations utiles ou nécessaires à la réalisation d'un parc public animé, parcouru et pouvant accueillir différents usages récréatifs, sportifs, culturels ou de restauration.

Le règlement prévoit aussi la possibilité de procéder à la démolition des bâtiments industriels existants ainsi que de réaliser les affouillements et exhaussements notamment nécessaires à la dépollution préalable du site.

S'agissant des autres thèmes du règlement, le secteur UEp reprend à son compte le règlement existant de la zone UE du PLU, à l'exception des points suivants :

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives qui n'a pas de raison d'être réglementé compte tenu de la localisation et de la destination de la zone.

Des obligations de performance énergétiques et environnementales qui ne sont pas retenues pour le secteur compte tenu des constructions autorisées.

Un assouplissement s'agissant de la possibilité des réaliser des affouillements à proximité des arbres existants. En secteur UEp, le rayon peut être réduit à 2 mètres au lieu de 3 mètres, en cas d'impossibilité technique de conserver un rayon de 3 mètres. L'objectif est de permettre la réalisation des aménagements nécessaires à la réalisation du parc.

Les modes de gestion de l'eau pluviale issue de la stratégie mise en œuvre à l'échelle du campus urbain et du projet de Corbeville sont ajoutés pour ce secteur Np en cohérence avec les autres zones ou secteurs du plan de zonage.

La suppression de place de stationnement interdite en zone UE qui ne s'applique pas en secteur UEp compte tenu de la nécessité de réaménager l'ensemble du site existant constituer des friches industrielles Thalès.

Règlement du secteur Np

L'ensemble de ce dispositif règlementaire s'inscrit dans l'ambition de créer, à l'emplacement actuel de la friche industrielle de Thalès, un grand parc public qui doit venir accentuer l'identité verte du quartier, en frange des côteaux boisés et s'inscrire fortement dans la déclinaison de la trame verte locale.

Le secteur Np a été créé afin d'accueillir la partie « forestière » du parc à créer et intègre aussi le corridor écologique nord-sud avec une surlargeur vis-à-vis du corridor strict permettant d'y organiser des circulations actives en cohérence avec le projet d'aménagement.

Les constructions, installations et aménagements autorisés au sein du secteur Np sont les mêmes qu'au sein de la zone N avec quelques compléments apportés s'agissant de la nécessité de permettre :

- les affouillements et exhaussements des sols, nécessaires à la dépollution des sols ou à la mise en œuvre de procédé de renaturation,

- Les travaux de démolition de bâtiments,

- les équipements sportifs dont la surface de plancher n'excède pas 60 m².

Ces travaux, installations et constructions autorisés sont nécessaires afin de permettre la création d'un parc animé et attractif à l'échelle du campus urbain et au-delà.

S'agissant des autres thèmes du règlement, le secteur Np reprend à son compte le règlement existant de la zone N du PLU, à l'exception des points suivants :

- De la hauteur maximale autorisée des constructions. Cette hauteur est portée à 5 mètres en secteur Np au lieu de 4 mètres en zone UE afin de prendre en compte la possibilité d'y réaliser des équipements sportifs.

- Des obligations de performance énergétiques et environnementales, compte tenu des constructions autorisées dans le secteur.

- Les modes de gestion de l'eau pluviale issue de la stratégie mise en œuvre à l'échelle du campus urbain et du projet de Corbeville sont ajoutés pour ce secteur Np en cohérence avec les autres zones ou secteurs du plan de zonage.

- La suppression de place de stationnement interdite en zone N qui ne s'applique pas en secteur Np compte tenu de la nécessité de réaménager l'ensemble du site existant constituer des friches industrielles Thalès.

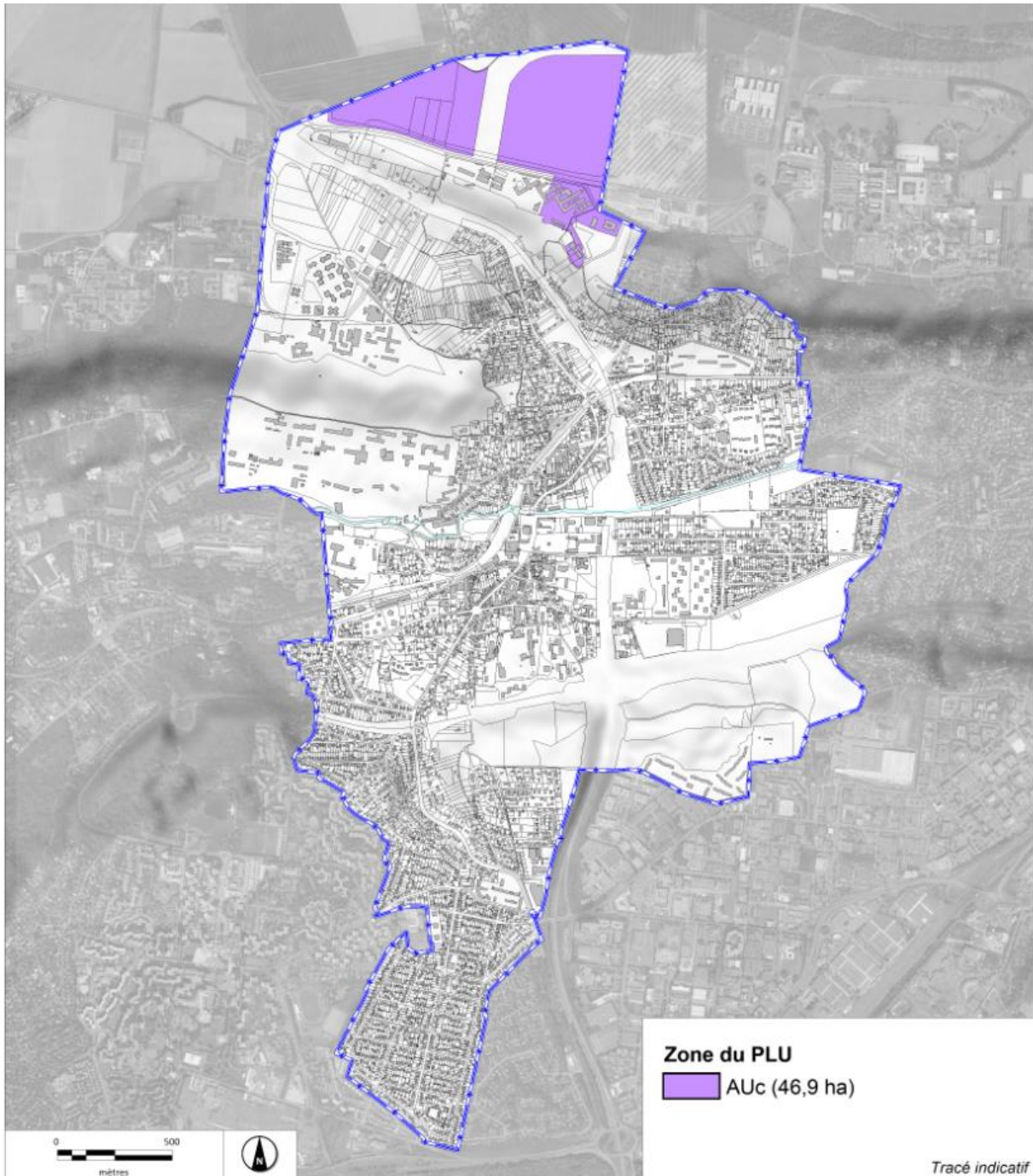
A noter que s'agissant du corridor délimité dans les « espaces d'intérêts écologique et/ou paysager protégés », le règlement indique que ce secteur à vocation à devenir un corridor en

faveur de la biodiversité. Les aménagements et les plantations prévues devront être réalisées dans cet objectif. Cette disposition s'inscrit en parfaite cohérence avec les procédés de renaturation prévus sur le site.

B.4.2. Extrait du règlement écrit modifié

ZONE AUc

La zone AUc correspond à la zone d'urbanisation future dite « de Corbeville »



Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article AUc-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination de commerce de gros, d'industrie et d'entrepôt ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.

Article AUc-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions non interdites, ne sont autorisées que dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble ou au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et de programmation.

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ci-après ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites :

- Les installations classées pour la protection de l'environnement ne générant pas au-delà de leur unité foncière*, un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans les paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- l'installation permanente de caravanes, de résidences mobiles ou démontables, au sein des espaces prévus à cet effet.

Article AUc-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Non réglementé.

Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Sous-section 2.1. : Volumétrie et implantation des constructions

Article AUc-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Non réglementé.

Article AUc-5 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives*

Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives* des unités foncières*, c'est-à-dire les limites latérales et de fond de terrain et plus généralement celles qui ne sont pas concernées par l'application de l'article 4.

Ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions ;
- les perrons non clos et escaliers d'accès* et à condition qu'ils soient d'une hauteur inférieure à 60 cm par rapport au terrain existant* avant travaux ;
- Les terrasses de moins de 60 cm de hauteur par rapport au terrain existant* avant travaux.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

5.1.1. Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives* ou en retrait*.

5.1.2. En cas de retrait* :

- celui-ci doit être au moins égal à 3 mètres ;
- en cas de vue* réalisée sur la façade* en retrait*, le retrait* doit être au moins égal à 5 mètres .
- La hauteur de la construction est la hauteur de façade* ou la hauteur du linteau de la vue* la plus haute, si celle-ci est située au-dessus de la façade. Tous les façades, acrotères* et linteaux doivent échapper au prospect défini.

Article AUc-6 : Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Non réglementé.

Article AUc-7 : Emprise au sol* des constructions

Non réglementé.

Article AUc-8 : Hauteur des constructions

Champ d'application

La hauteur de la construction est calculée à l'aplomb depuis la cote de la voirie projetée jusqu'en tout point de la construction, hors acrotère lorsque celui-ci est d'une hauteur inférieure ou égale à 1,20 mètre. Les ouvrages techniques sont compris dans la hauteur maximale autorisée, à l'exclusion de ceux ayant une emprise inférieure à 20 % de l'emprise au sol de la construction et de ceux ayant une hauteur inférieure à 2 mètres, tels que les souches de cheminée et de ventilation, les édicules techniques, les gardes corps, etc.

8.1. Dispositions générales

8.1.1. la hauteur maximale des constructions est fixée à 25 mètres.

8.2. Dispositions particulières

8.2.1. Lorsque la construction principale prévue sur l'unité foncière fait preuve d'exemplarité environnementale telle que définie dans le code de la construction et de l'habitation, la hauteur maximale de la construction peut être majorée de 3 mètres sur 20% de l'emprise du bâtiment existant ou à créer.

Sous-section 2.2. : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Article AUc-9 : Aspect extérieur des constructions et des clôtures*

9.1. Dispositions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

9.1.1. Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti. Cette intégration doit respecter la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du terrain.

9.1.2. Aspect des matériaux :

- Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.
- Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les façades* extérieures des constructions et des clôtures*.

- Les jointements au mortier gris autour des pierres naturelles régionales et notamment des pierres en meulière ou en grès sont interdits. Il est préconisé de mettre en œuvre des joints aériens qui sont adaptés à ce type de pierres.

9.1.3. Façades* :

- Toutes les façades* des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles.
- Les façades* aveugles doivent être traitées avec le même soin que les façades* principales. Leur ornementation ou leur végétalisation doit être recherchée.
- Afin d'animer les façades*, les fenêtres doivent être équipées de volets battants ou coulissants et/ou marquées d'un encadrement.
- Les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en façade*.

9.1.4. Toitures :

- Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné ou fibrociment sont interdites sur les constructions principales.
- Les édicules et ouvrages techniques tels que machineries d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être intégrés dans le gabarit de la construction. Cependant, lorsqu'ils dépassent la hauteur maximale autorisée à l'article 8, leur aspect doit faire l'objet d'une attention particulière pour favoriser leur intégration paysagère.
- Les cheminées doivent être traitées avec des matériaux et couleurs en harmonie avec ceux de la construction.
- Les toitures peuvent être végétalisées. Dans ce cas, elles doivent comporter tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.
- Les éléments des dispositifs de production d'énergie solaire (panneaux, tuiles, ...), doivent s'inscrire dans la composition d'ensemble du projet et être parfaitement intégrés aux constructions :
 - ils seront préférentiellement installés sur les constructions annexes* ;
 - ils devront respecter la pente de la toiture, à l'exception des toitures terrasses ;
 - ils devront être encastrés dans la couverture et positionnés de préférence au plus proche de la gouttière afin de limiter leur impact visuel, à l'exception des toitures terrasses ;
 - ils devront s'inscrire dans le rythme des ouvertures existantes pour ne pas clairsemer le toit d'éléments isolés, à l'exception des toitures terrasses.

9.1.5. Eléments techniques :

- Les balcons et autres éléments en surplomb doivent canaliser leurs eaux. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias* et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades*. Les dispositifs de trop-plein visibles type « pissettes » sont interdits.
- Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade* ou s'harmonisant avec elle.
- Les coffrets d'alimentation, pompes à chaleur, VMC, climatisations et autres éléments techniques doivent être intégrés dans la composition générale de la façade* des constructions à l'alignement* et présenter une couleur identique à celle du ravalement.
- Les constructions nouvelles ou faisant l'objet d'une restructuration lourde doivent comporter des locaux pour les ordures ménagères, adaptés à leur importance et aux activités qui s'y exercent. Les locaux doivent être accessibles de plain-pied à partir de la voie de desserte ou du trottoir. Leur configuration doit éviter que les containers soient visibles depuis l'espace public.

9.1.6. Clôtures* et portails :

- Les clôtures* sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec la construction.
- A l'exception des poteaux dont la hauteur est limitée à 2,5 mètres, la hauteur totale moyenne est limitée à 2 mètres. Elle doit être constituée :
- d'une grille ou d'un treillage qui ne peut être opacifié que par une haie vive ;
 - ou d'un dispositif à claire-voie* ajouré sur au moins 50% de sa superficie.
- Si la clôture* comprend un mur plein, sa hauteur moyenne ne doit pas dépasser un mètre.
- La hauteur moyenne des autres clôtures* ne peut excéder 2 mètres.
 - La conception des clôtures* doit prendre en compte la nécessité d'assurer une continuité biologique avec les espaces libres voisins et avec l'espace public. Sauf impossibilité technique, elles doivent permettre ponctuellement le passage de la petite faune, en présentant a minima une ouverture ponctuelle en bas de clôture* de format 15 cm x 15 cm, par tranche entamée de 20 m de linéaire de clôture*.
 - Les coffrets techniques doivent être intégrés à la clôture* et tenir compte de l'emplacement du futur portail.
 - Les clôtures* réalisées en pierres naturelles régionales du type « meulière » ou « grès » doivent être conservées. Leur destruction partielle reste possible pour la réalisation d'un accès*, si aucune autre solution satisfaisante ne peut être trouvée.

Article AUc-10 : Conditions particulières pour le patrimoine bâti repéré

Sans objet.

Article AUc-11 : Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions

11.1. Dispositions générales

Pour les constructions à destination de logement les exigences suivantes devront être respectées :

Critère d'Analyse	Prescriptions
Bbio : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques.	$Bbio^* < Bbio^* \text{ max} - 40 \%$

*Référence RT 2012

Sous-section 2.3. : Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâtis et abords de construction

Article AUc-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

12.1 Coefficient de biotope

Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante :
CBS = surface écoaménageable / surface de l'unité foncière.

La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière : surface écoaménageable = (surface de type A × coef. A) + (surface de type B × coef. B) + ... + (surface de type N × coef. N)

Chaque type de surface est multiplié par un coefficient compris entre 0 et 1, qui définit son potentiel :

Type de surface	Description	Valeur écologique
Surface imperméable	Revêtement imperméable à l'air et à l'eau, sans végétation	0
Surface semi-perméable	Revêtement perméable à l'air et à l'eau, sans végétation	0,2
Surface semi-ouverte	Revêtement perméable à l'air et à l'eau, avec végétation – ex des dalles gazon	0,3
Espace vert en pleine terre	Continuité avec la terre naturelle, disponible au développement de la faune et la flore	1
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation extensive, épaisseur de terre végétale comprise entre 3 et 15 cm	0,2 (+0.1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation semi-intensive : épaisseur de terre végétale entre 15 et 30 cm, végétalisation par graminées et vivaces	0,4 (+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale de 30 à 50 cm, végétalisation par graminées, vivaces et arbustes	0,6 (+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale de	0,65

	50 à 80 cm, végétalisation par arbustes, arbres et herbacée	(+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale supérieure à 80 cm, végétalisation par arbustes, arbres et herbacée	0,7 (+0,1 si en RDC*)
Verdissement vertical	Végétalisation des murs aveugles en hydroponie jusqu'à 10 m	0,2
Verdissement vertical	Végétalisation des murs aveugles à l'aide de plantes grimpantes jusqu'à 10 m	0,4

*(exemples : toitures végétalisées à RDC surplombées par d'autres bâtiments, toitures végétalisées en continuité écologique avec le sol permettant le déplacement de la faune du sol (micro-organismes, vers, insectes, etc.), etc.)

12.1.1. Le coefficient de biotope minimal est fixé à :

Destination	
Habitation	0,3
Commerce et activités de service	0,2
Équipement d'intérêt collectif et services publics	0,1
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	0,4

12.2. Plantations et aménagements paysagers

12.3.1. Un arbre est imposé pour 100 m² d'espaces libres (arbre(s) existant(s) conservé(s) ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être répartis sur le terrain et plantés dans un espace de pleine terre* au moins égal à 1,5 mètre de côté.

12.3.2. La plantation arborée doit être composée d'espèces indigènes* à la région Ile-de-France.

12.3.3. La plantation d'espèces invasives* est interdite. Il est recommandé de ne pas conserver les espèces invasives* existantes sur le terrain.

Article AUc-13 : Obligations imposées en faveur des continuités écologiques et des éléments de paysage à protéger

13.1. Les alignements* d'arbres protégés

- 13.1.1. L'abattage, l'élagage et toute autre atteinte à l'intégrité de ces arbres (racines etc...) est interdit, sauf en cas de risque pour la sécurité des personnes et des biens, ou en cas d'une expertise phytosanitaire démontrant un mauvais état de l'arbre.
- 13.1.2. En cas d'abattage d'arbres situés dans un alignement* d'arbres protégés, une compensation respectant au mieux l'alignement* est exigée par la plantation d'arbres à développement équivalent, à raison du même nombre d'arbres que ceux qui ont été abattus, sauf en cas d'impossibilité technique.

13.4. Lisières forestières identifiées

- 13.4.1. Les clôtures* situées au sein de la bande matérialisée sur le plan, devront être réalisées en grillage à large maille (15cm X 15cm). Les murs et murets sont interdits dans ces espaces.
- 13.4.2. Aucune construction n'est autorisée dans la bande matérialisée sur le plan, à l'exception des installations légères, facilement démontables, et nécessaires à l'entretien du site (abris de jardin par exemple). Il est autorisé un local maximum par unité foncière*, d'une emprise au sol* maximale de 5 m² par terrain et d'une hauteur totale n'excédant pas 2,50 mètres.
- 13.4.3. Un accès* au terrain peut être aménagé dans la lisière, si aucune autre solution n'est possible. Dans ce cas le chemin d'accès* devra rester perméable, ni cimenté, ni bitumé.
- 13.4.4. Il est préconisé de réaliser des plantations de différentes strates : herbacée, buissonnante, arbustive et arborée.

Article AUc-14 : Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales

14.1. Dispositions générales

- 14.1.1. Toute construction, installation ou aménagement doit respecter le règlement communal d'assainissement.
- 14.1.2. La collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent être en priorité effectués par noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.
- 14.1.3. tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un débourbeur/déshuileur avec alarme installée en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales, ou d'un dispositif d'épuration naturelle par infiltration ou phytoremédiation de performance équivalente.
- 14.1.4. Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total à l'échelle du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

En outre, les normes ci-dessous devront être respectées :

- Qualitatives : à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Évaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ- Eau).
- Quantitatives : et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).

- 14.1.5. Les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette. Le recours aux techniques dites « alternatives » pour la gestion de l'eau pluviale doit être systématique dès le stade de conception des aménagements, sauf impossibilité technique démontrée.
- 14.1.6. La création de bassins enterrés dont la vidange nécessite le relèvement des eaux par pompage n'est pas autorisée, sauf impossibilité technique démontrée.
- 14.1.7. Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, soumise à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou du code de l'Environnement fait l'objet d'une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire et doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales adapté à l'importance et à la nature de l'activité pour assurer une protection efficace du milieu naturel.

Sous-section 2.4. : Stationnement

Article AUc-15 : Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Champ d'application

Les règles applicables aux constructions ou établissements non prévus dans le tableau et les dispositions ci-dessous sont celles qui s'appliquent aux établissements qui leur sont le plus directement assimilables.

Chaque fois qu'une construction comporte plusieurs destinations, le nombre total des places de stationnement exigibles sera déterminé en appliquant à chacune d'entre elles la norme qui lui est propre.

Les rampes d'accès* aux garages ou sous-sols des logements* individuels peuvent supporter une ou plusieurs place(s) de stationnement, lorsque leur pente est inférieure ou égale à 10%.

Le calcul des places de stationnement sera effectué dès la première tranche entamée de surface de plancher* et en arrondissant le résultat obtenu par application de la norme.

Les places commandées* sont prises en compte pour le calcul réglementaire du nombre de places à réaliser à conditions :

- d'être exclusivement liées à la sous-destination logement* ;
- que les places non commandées* représentent au moins une place par logement* ;
- que chaque place commandée* ne soit accessible que par une place non commandée* ;
- qu'il n'y ait pas plus d'une place commandée* par place non commandée*.

15.1. Dispositions générales

15.1.1. Dimensions et réalisation des places de stationnement des automobiles

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après, ou, à défaut, l'ensemble des aires de stationnement et de leurs accès* doivent être conformes à la norme AFNOR NF P 91-120.

Les places créées ou réaménagées, ainsi que les boxes et garages, doivent respecter les dimensions minimales suivantes :

En cas de stationnement en bataille / perpendiculaire :

Longueur : 5 mètres
Largeur : 2,50 mètres
Dégagement : 5 mètres

En cas de stationnement en épi

Longueur : 5,15 mètres pris perpendiculairement à la voie ;
Largeur : 2,25 mètres
Dégagement : 4 mètres

En cas de stationnement longitudinal :

Longueur : 5 mètres
Largeur : 2 mètres
Dégagement : 3,5 mètres

15.1.2. Obligations en matière de stationnement des véhicules électriques

Conformément au Code de la construction et de l'habitation, une part des places à réaliser doit être pré-équipée pour faciliter l'accueil d'une borne de recharge de véhicule électrique, dotée d'un système individuel de comptage des consommations.

15.1.3. Normes de stationnement des automobiles

Les places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher* ou au prorata du nombre de logements* ou de chambres.

Dans certains cas, la norme est différente pour les projets inscrits à moins de 500 mètres d'une gare du réseau ferré d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, secteurs repérés sur le plan de zonage et dénommé « **ZONE 1** ».

Destination de la construction	Norme Plancher (le minimum exigé)	Norme Plafond (maximum réalisable)
Logement*	1,2 place par logement* et 1 place par logement* en zone 1	Pas de norme plafond.
Logement* social	1 place par logement* et 0,5 place par logement* en zone 1	Pas de norme plafond.
Hébergement pour étudiants, résidences et structures d'hébergement et de services à vocation sociale (personnes âgées, foyers divers, ...)	1 place pour 5 chambres	Pas de norme plafond.
Bureaux	1 place pour 100 m ² de surface de plancher*	Pas de norme plafond Zone 1 : 1 place pour 60 m ² de surface de plancher*
Artisanat et commerces de détail	1 place pour 80 m ² de surface de plancher*	Pas de norme plafond
Hébergement hôtelier et touristique	1 place pour 4 chambres	Pas de norme plafond
Restauration	1 place pour 80 m ² de surface de plancher*	Pas de norme plafond
Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	1 place pour 80 m ² de surface de plancher*	Pas de norme plafond
Cinéma	1 place pour 10 fauteuils	1 place pour 3 fauteuils
Centre de congrès et d'exposition Equipements d'intérêt collectif et services publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)	Pas de norme plafond

15.1.4. Normes de stationnement des deux-roues motorisés

2,5% des places de stationnement doivent être adaptés aux véhicules deux roues motorisés.

15.1.5. Normes de stationnement des vélos et poussettes

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés et poussettes. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos et poussettes, sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès* aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle.

Lorsqu'une surface de stationnement vélos et poussettes est exigible, les espaces dédiés seront d'au minimum 10 m² de surface unitaire.

Pour les destinations autre que l'habitation ainsi que les équipements d'intérêt collectif et services publics, 50% des places seront intégrées au bâti, couvertes et sécurisées.

Pour toute construction à partir de 3 logements* pour l'habitation ou d'une surface supérieure à 500 m² de surface de plancher* pour les autres destinations, il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos et poussettes, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
Logement*	0,75 m ² par logement* jusqu'au T2 et 1,5 m ² par logement* à partir du T3.
Hébergement pour étudiants, foyers divers hors résidences personnes âgées.	1 place par hébergement
Bureaux	1,5 m ² pour 100 m ² de surface de plancher*
Etablissements d'enseignement	
<ul style="list-style-type: none"> • Ecoles élémentaires • Collèges / lycées • Universités et autres 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 place pour 10 élèves • 1 place pour 5 élèves • 1 place pour 5 étudiants
Autres destinations	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)

	Pour les activités, commerces de plus de 500 m ² de surface de plancher, industries et équipements d'intérêt collectif : a minima une place pour dix employés ainsi que des places pour les visiteurs.
--	---

15.1.7. Modalités de réalisation des aires de stationnement et mutualisation

Pour les constructions à destination de bureau, activités artisanale, commerciale et industrielle ainsi que celles à destination d'habitation : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. 100 % des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction.

Pour les constructions ayant une autre destination : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. Les places non intégrées à la construction devront faire l'objet 'un traitement qualitatif.

La réalisation de parcs de stationnement communs à plusieurs opérations de construction peut être admise. Dans ce cas, le nombre de places de stationnement à réaliser issu de l'application des normes édictées, peut-être réduit dans l'hypothèse justifiée où des places de stationnement correspondent à des occupations alternatives dans la journée ou dans la semaine en fonction de la destination des constructions. Il en va de même pour lorsqu'une opération de construction comporte plusieurs destinations.

Au titre de l'article L.151-31 du code de l'urbanisme, lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage, dans des conditions définies par décret.

Les places de stationnement pour les vélos réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction et/ou réalisées en extérieur. Quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, leur aménagement doit faire l'objet d'un traitement paysager.

15.2. Dispositions particulières

15.2.1. Les rampes d'accès* aux espaces de stationnement de plus de 10 places doivent permettre le croisement de véhicules au sein de l'unité foncière* afin d'éviter l'attente sur le domaine public. Pour ce faire, ces rampes devront prévoir, immédiatement après l'alignement*, un espace permettant le stockage de 10 mètres linéaires.

Section 3 : Equipements et réseaux

Article AUc-16 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès* aux voies publiques

16.1. Conditions de desserte des terrains par des voies publiques ou privées

- 16.1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès* à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur le terrain ou sur un terrain voisin.
- 16.1.2. Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès*, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.
- 16.1.3. Les nouvelles voies en impasse de plus de 50 mètres de profondeur doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules de défense incendie puissent faire demi-tour.
- 16.1.4. La largeur des voies ne peut être inférieure à 3,5 mètres pour une circulation à sens unique et à 5 mètres pour une circulation à double sens.
- 16.1.5. Toute voie nouvelle doit être conçue pour faciliter les circulations douces (piétons, vélos...) dans des conditions optimales et s'intégrer à l'organisation du tissu urbain et au maillage général des voies.

16.2. Conditions d'accès* aux voies ouvertes au public

- 16.2.1. L'emplacement des nouveaux accès* carrossables doit tenir compte :
- du risque éventuel pour la circulation et la sécurité des usagers de l'espace public ou des personnes utilisant ces accès*. La sécurité des usagers doit être appréciée compte tenu de la position des accès*, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic ;
 - des alignements* d'arbres sur la voie publique et autres espaces paysagers ou d'intérêt écologique, afin d'assurer le maintien de leur bon état phytosanitaire ;
 - des dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situé sur l'emprise de la voie ;
 - des accès* existants sur les parcelles limitrophes, afin de limiter l'impact sur l'espace public.

Article AUc-17 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux

17.1. Alimentation en Eau potable

- 17.1.1. Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.
- 17.1.2. Les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense incendie conforme aux normes en vigueur.

17.2. Assainissement des eaux usées

- 17.2.1. A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.
- 17.2.2. Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de collecte des eaux usées.
- 17.2.3. Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

17.3. Assainissement des eaux pluviales

- 17.3.1. Le projet devra être conforme aux prescriptions du schéma directeur d'assainissement.
- 17.3.2. Le nombre de points de raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales doit être aussi limité que possible.
- 17.3.3. Les eaux de voirie doivent être différenciées des eaux de toiture.
- 17.3.4. Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total à l'échelle du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

En outre, les normes ci-dessous devront être respectées :

- Qualitatives : à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Évaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ- Eau).
- Quantitatives : et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).

17.4. Assainissement des eaux claires (rejets de pompes à chaleur, eaux de refroidissement, etc.)

Le déversement des eaux claires dans les réseaux d'assainissement collectif des eaux usées ou pluviales est interdit.

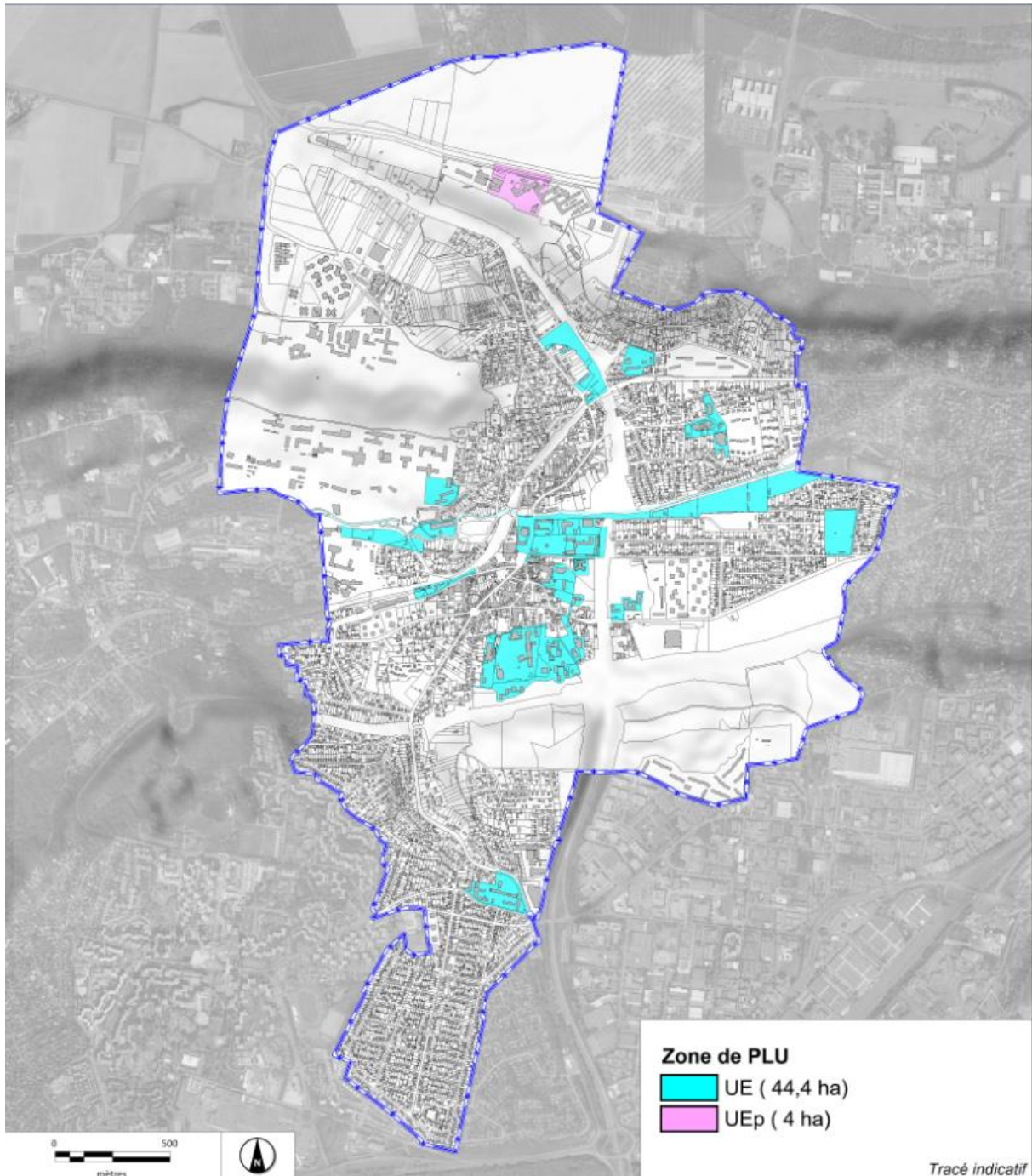
17.5. Communications électroniques, réseau électrique, éclairage public et autres réseaux d'énergie

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

- 17.5.1. Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunication doivent être conçus en souterrain sur le terrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public.
- 17.5.2. Doivent être prévues dans les façades* ou les clôtures*, les réservations pour les coffrets d'alimentation en électricité et en gaz ainsi que pour les réseaux de télécommunication.
- 17.5.3. A l'exception des extensions* de construction ne créant pas de logements* ou de superficie de bureaux supplémentaires, toute nouvelle construction doit être desservie par les réseaux de communication électronique à très haut débit ou disposer des fourreaux d'attente de connexion.

ZONE UE

Il s'agit d'une zone comprenant les grands équipements présents dans la commune. Elle comprend le secteur UEp correspondant au projet de parc urbain du secteur de Corbeville.



Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UE-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination de commerce et d'activités de service ;
- Les constructions à destination d'industrie, entrepôt et bureau ;
- Les constructions à destination d'habitation mono-orientées* vers le Nord et celles mono-orientées* vers la RN118 dans une bande de 200 mètres depuis l'axe de la voie ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement générant un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique, ainsi que celles soumises à autorisation ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- L'installation permanente de caravanes, de résidences mobiles ou démontables, d'habitations légères de loisirs ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés ;
- Toutes constructions, installations, aménagements ou activités susceptibles de générer des nuisances notamment sonores, visuelles, ou olfactives pour le voisinage.

Dans le secteur UEp, les destinations, usages, affectations et types d'activités non cités à l'article UE-2 sont interdits.

Article UE-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans les paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).

A l'exception du secteur UEp :

- Les constructions à destination d'habitation, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière* ;
 - ou être constituées exclusivement de logements* locatifs sociaux* ;

- comporter moins de 20% de logements* ou d'hébergements mono-orientés* vers le Nord, pour les constructions comportant plusieurs logements* ou hébergements.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à déclaration et enregistrement, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - correspondre à des activités nécessaires aux besoins des habitants ou usagers de la zone ;
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*.
- Certains secteurs de la zone sont concernés par le PPRI approuvé le 26 septembre 2006. Ils sont identifiés sur les plans de zonage. A l'intérieur de ces secteurs les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du présent règlement, respecter les dispositions du PPRI qui sont annexées au PLU. Ces dispositions sont de nature à limiter les possibilités d'utilisation du sol au regard de la prise en compte des risques d'inondation.
- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Secteur UEp :

- Les constructions à destination d'habitation, sous conditions d'être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière*.
- Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics, et de restauration, sous conditions :
 - Que le terrain d'assiette ait fait l'objet d'une dépollution des sols, le cas échéant ;
 - De l'établissement d'un programme de construction cohérent avec l'aménagement d'un parc urbain ouvert au public.
 - D'une insertion paysagère et environnementale compatible avec l'aménagement d'un parc urbain ;

- Les installations, ouvrages, travaux et aménagements sous conditions d'être nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre, aux réseaux publics ou à l'aménagement et l'animation d'un parc urbain.
- Les travaux de démolition de bâtiments ;
- Les affouillements* et exhaussements* des sols sans limitation de hauteur ou de profondeur ; sous conditions d'être nécessaires :
 - soit aux constructions, ouvrages, installations ou aménagements autorisés,
 - Soit à la dépollution des sols ou à la mise en œuvre de procédé(s) de renaturation.

Article UE-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

A l'exception du secteur UEp :

- 3.1. En dehors des constructions à destination d'habitation utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière*, les programmes de logements* ne sont autorisés que s'ils comportent 100% de surface de plancher* destinée à des logements* locatifs sociaux*.
- 3.2. Les constructions à destination de logement* comportant plus de trois logements* devront comporter au moins 75% de logements* d'une taille supérieure à 40 m² de surface de plancher* (équivalent T2). Dans le cas d'un projet portant sur une unité foncière* comprenant des logements* préexistants dont la surface de plancher* est inférieure ou égale à 40 m², seule la construction de logements* d'une taille supérieure à 40 m² de surface de plancher* (équivalent T2) est autorisée, tant que le taux de 75% n'est pas atteint.

Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Sous-section 2.1. : Volumétrie et implantation des constructions

Article UE-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent en référence aux :

- voies existantes ou projetées, y compris les places, les venelles, les sentes et les chemins incluant celles et ceux réservés à la circulation piétonne et cycliste ;
- emprises publiques circulables : voies ferrées, cours d'eau domaniaux, jardins et parcs publics ainsi que les parcs de stationnement publics.

Au titre du présent règlement, les emprises publiques non librement circulables (écoles, terrains de sport, bâtiments administratifs divers, ...). sont exclues du champ d'application de l'article. Elles relèvent donc de l'article 5.

Par ailleurs, ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle, sous réserve du respect des normes relatives à la circulation routière et à la sécurité :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- les loggia*s, les balcons et les perrons non clos ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010 et régulièrement édifiés implantés en recul*, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions.

4.1. Dispositions générales

- 4.1.1. Les constructions doivent s'implanter à l'alignement* ou en recul* des voies et emprises publiques.
- 4.1.2. Les constructions doivent s'implanter en recul* de 2 mètres minimum des emprises ferroviaires et des emprises foncières de la RN118.
- 4.1.3. Il ne peut être autorisé de constructions en sous-sol au-delà de l'alignement* (sous l'espace public).

Article UE-5 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives*

Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives* des unités foncières*, c'est-à-dire les limites latérales et de fond de terrain et plus généralement celles qui ne sont pas concernées par l'application de l'article 4.

Ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions ;
- les perrons non clos et escaliers d'accès* et à condition qu'ils soient d'une hauteur inférieure à 60 cm par rapport au terrain existant* avant travaux ;
- Les terrasses de moins de 60 cm de hauteur par rapport au terrain existant* avant travaux.

Non réglementé en secteur UEp.

5.1. Dispositions générales

- 5.1.1. Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives* ou en retrait*.
- 5.1.2. En cas de retrait* celui-ci doit être au moins égal à 2 mètres, à l'exception de la disposition 5.1.3.
- 5.1.3. Pour les constructions à destination d'habitation, en cas de retrait* :
 - celui-ci doit être au moins égal à la moitié de hauteur de la construction ($L \geq H/2$), avec un minimum de 2,5 mètres.
 - en cas de vue* réalisée sur la façade* en retrait*, le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la construction ($L \geq H$), avec un minimum de 8 mètres.
 - La hauteur de la construction est la hauteur de façade* ou la hauteur du linteau de la vue* la plus haute, si celle-ci est située au-dessus de la façade. Tous les façades, acrotères* et linteaux doivent échapper au prospect défini.
- 5.1.4. Les façades* équipées d'éléments produisant des nuisances tels que les ventilateurs de climatiseur ou pompes à chaleur doivent respecter les mêmes dispositions que les façades* avec vue*(s).
- 5.1.5. Les aires de stationnement doivent être réalisées en retrait* des limites séparatives* avec un minimum de 2 mètres, sauf si le fonds voisin est protégé des nuisances par un mur plein d'au minimum 1,2 mètre de haut.
- 5.1.6. Les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la protection phonique, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif peuvent être implantés sur les limites séparatives* ou en retrait* d'au moins 2 mètres.

Article UE-6 : Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Champ d'application

Ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions ;
- les rampes d'accès* pour les personnes à mobilité réduite ;
- les rampes de garage ;
- les perrons non clos et escaliers d'accès*.

6.1. Dispositions générales

- 6.1.1. Lorsque les constructions réalisées sur une même propriété ne sont pas contiguës, la distance séparant les façades* en vis-à-vis doit être au moins égale à la hauteur de façade* ou à l'acrotère* ($L \geq H$) avec un minimum de 16 mètres si l'une des façades* comporte une vue*.
- 6.1.2. La distance minimale entre une construction principale et une construction annexe* est fixée à 3 mètres.

6.2. Dispositions particulières

6.2.1. Il n'est pas fixé de règle :

- pour les équipements d'intérêt collectif et services publics ;
- entre deux constructions annexes* ;
- pour les travaux (réhabilitation, rénovation) réalisés sur les façades* de constructions existantes* au 06/11/2010, à condition de ne pas créer de nouvelles vues* à moins de 8 mètres de la façade* en vis-à-vis ;
- pour les ouvrages techniques.

Article UE-7 : Emprise au sol* des constructions

Non réglementée.

Article UE-8 : Hauteur des constructions

Champ d'application

Ne sont pas comptabilisés dans la hauteur maximale autorisée :

- Les souches de cheminées ;
- Les dispositifs techniques liés à la production d'énergies renouvelables dans la limite d'1,5 mètre de hauteur comptée à partir du point culminant du bâtiment sur lequel ils prennent place ;
- Les garde-corps dans la limite de 1,2 mètre et à condition d'être traités à claire-voie.

8.1. Dispositions générales

- 8.1.1. La hauteur maximale des constructions est fixée à 15 mètres.
- 8.1.2. La hauteur maximale des constructions annexes* est fixée à 3 mètres.
- 8.1.3. Les dispositions fixées ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux équipements d'intérêt collectif et services publics.

8.1. Dispositions particulières

- 8.2.1. Dans la zone du PPRI, le terrain existant* est celui du niveau de référence correspondant à la cote de hauteur de crue.

Sous-section 2.2. : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Article UE-9 : Aspect extérieur des constructions et des clôtures*

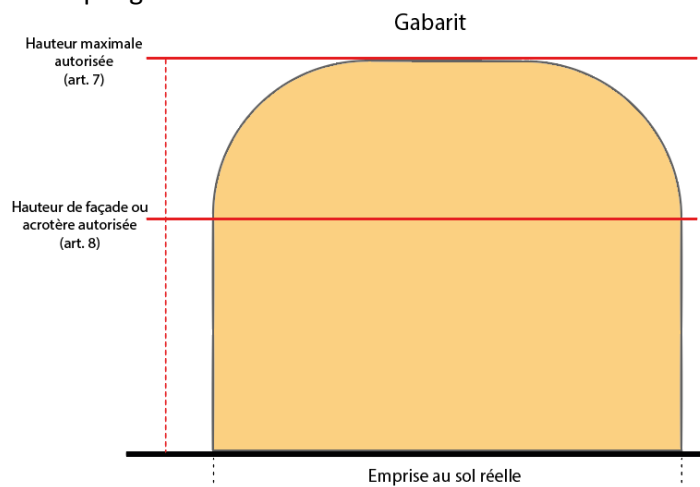
9.1. Dispositions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

- 9.1.1. Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti. Cette intégration doit respecter au mieux la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du terrain.

9.1.2. Composition générale :

- Les façades* à l'alignement doivent avoir une longueur inférieure à 30 mètres et être distantes entre elles d'au-moins 8 mètres.
- Les linéaires de façade* supérieurs à 50 mètres sont interdits.
- Les gabarits* définis ci-après s'appliquent sur au moins 50% du périmètre de chaque construction par gabarit* de hauteur :



- Le volume de la construction doit s'inscrire dans un gabarit* défini par :
 - l'emprise au sol réelle ;
 - la hauteur de façade* ou à l'acrotère* autorisée ;

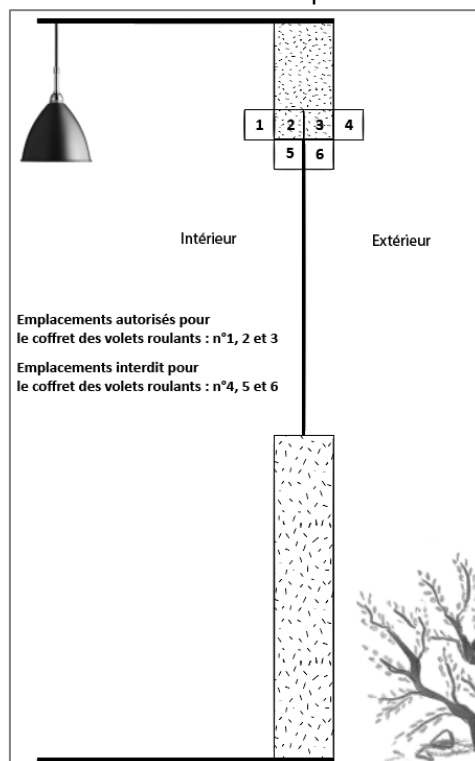
- la hauteur maximale autorisée ;
- un quart de cercle reliant la hauteur de façade ou d'acrotère autorisée et la hauteur maximale autorisée.
- La liberté d'organisation à l'intérieur du gabarit est totale, sous réserve des limitations imposées par d'autres dispositions du règlement et sans préjudice des dispositions permettant de déroger au gabarit.
- Dans le secteur du PPRI, pour les constructions nouvelles dont le 1er plancher respecte la cote de hauteur de crue du PPRI, seuls les piliers ou pilotis sont autorisés en dessous de la cote de référence.

9.1.3. Aspect des matériaux :

- Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les façades* extérieures des constructions et des clôtures*.
- Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.
- Les jointements au mortier gris autour des pierres naturelles régionales et notamment des pierres en meulière ou en grès sont interdits. Il est préconisé de mettre en œuvre des joints aériens qui sont adaptés à ce type de pierres.

9.1.4. Façades* :

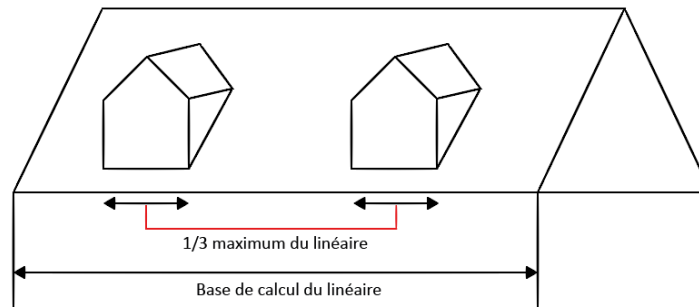
- Toutes les façades* des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles.
- Les façades* aveugles doivent être traitées avec le même soin que les façades* principales. Leur ornementation ou leur végétalisation doit être recherchée.
- Les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en façade.



9.1.5. Toitures :

- Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné ou fibrociment sont interdites sur les constructions principales.

- Les édicules et ouvrages techniques tels que machineries d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être intégrés dans le gabarit de la construction.
- Les cheminées peuvent dépasser du volume de la toiture et excéder de 50 cm la hauteur définie à l'article 8.
- Les cheminées doivent être traitées avec des matériaux et couleurs en harmonie avec ceux de la construction.
- Les lucarnes* en saillie* peuvent dépasser du gabarit* de la construction à condition que leur longueur cumulée soit inférieure au tiers de la longueur de la façade*, qu'elles ne soient pas accolées et qu'elles soient en retrait du plan de la façade.



- Les toitures terrasses peuvent être admises à condition de correspondre au moins à l'un des cas suivants :
 - couvrir moins de 50% de l'emprise du bâtiment ;
 - faire l'objet d'un traitement végétalisé sur au moins 80% de la superficie de toiture réalisée en terrasse ;
 - être destinées à recevoir des installations de type panneaux solaires ou photovoltaïques sur au moins 80% de la superficie de toiture réalisée en terrasse ;
- Dans tous les cas, le traitement des toitures-terrasses (volumes, matériaux, couleurs) doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris depuis les points de vue éloignés.
- Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées. Dans ce cas, elles doivent comporter tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.
 - Les éléments des dispositifs de production d'énergie solaire (panneaux, tuiles, ...), doivent s'inscrire dans la composition d'ensemble du projet et être parfaitement intégrés aux constructions :
 - ils seront préférentiellement installés sur les constructions annexes* ;
 - ils devront respecter la pente de la toiture ;
 - ils devront être encastrés dans la couverture et positionnés de préférence au plus proche de la gouttière afin de limiter leur impact visuel ;
 - ils devront s'inscrire dans le rythme des ouvertures existantes pour ne pas clairsemer le toit d'éléments isolés ;
 - les panneaux à tubes sont interdits.

9.1.6. Eléments techniques :

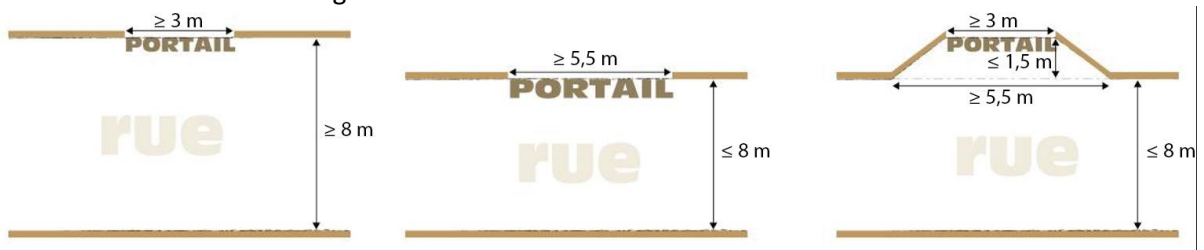
- Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade*. Elles doivent être intégrées aux murs ou réalisées à l'intérieur du bâtiment.
- Les balcons et autres éléments en surplomb doivent canaliser leurs eaux. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias* et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades*. Les dispositifs de trop-plein visibles type « pissettes » sont interdits.

- Les rampes destinées à desservir les espaces de stationnement doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs. Il est préconisé d'opter pour des chemins de roulement.
- Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade* ou s'harmonisant avec elle.
- Les coffrets d'alimentation, pompes à chaleur, VMC, climatisations et autres éléments techniques doivent être intégrés dans la composition générale de la façade* des constructions à l'alignement* et présenter une couleur identique à celle du ravalement.
- Les constructions nouvelles ou faisant l'objet d'une restructuration lourde doivent comporter des locaux pour les ordures ménagères, adaptés à leur importance et aux activités qui s'y exercent. Les locaux doivent être accessibles de plain-pied à partir de la voie de desserte ou du trottoir. Leur configuration doit éviter que les containers soient visibles depuis l'espace public.

9.1.7. Clôtures* et portails :

- Les clôtures* sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec la construction.
- A l'exception des poteaux dont la hauteur est limitée à 2,5 mètres, la hauteur totale moyenne est limitée à 2 mètres. Elle doit être constituée :
 - d'une grille ou d'un treillage qui ne peut être opacifié que par une haie vive ;
 - ou d'un dispositif à claire-voie* ajouré sur au moins 50% de sa superficie.
- En cas de modification portant sur moins de la moitié d'une clôture* existante, la partie modifiée peut conserver les caractéristiques de la partie non modifiée.
- Les portails d'accès* des véhicules doivent avoir une largeur supérieure ou égale à 3 mètres. Lorsque la rue à une largeur inférieure à 8 mètres, le portail doit respecter l'une des deux dispositions suivantes :
 - avoir une largeur supérieure ou égale à 5,5 mètres à l'alignement* ;
 - permettre l'inscription d'un trapèze isocèle présentant une largeur supérieure ou égale à 3 mètres et être positionné en retrait* de 1,5 mètre au moins de l'alignement*, avec une ouverture à l'alignement* de 5,5 mètres.

Ces dispositions ne s'imposent pas en cas de réfection d'un portail existant sans réduction de sa largeur.



- La hauteur moyenne des autres clôtures* ne peut excéder 2 mètres.
- La conception des clôtures* doit prendre en compte la nécessité d'assurer une continuité biologique avec les espaces libres voisins et avec l'espace public. Sauf impossibilité technique, elles doivent permettre ponctuellement le passage de la petite faune, en présentant a minima une ouverture ponctuelle en bas de clôture* de format 15 cm x 15 cm, par tranche entamée de 20 m de linéaire de clôture*.
- Les coffrets techniques doivent être intégrés à la clôture* et tenir compte de l'emplacement du futur portail.
- Les clôtures* réalisées en pierres naturelles régionales du type « meulière » ou « grès » doivent être conservées. Leur destruction partielle reste possible pour la réalisation d'un accès*, si aucune autre solution satisfaisante ne peut être trouvée.

9.2. Dispositions particulières

9.2.1. Restauration des bâtiments existants :

- L'architecture et la volumétrie des constructions anciennes ou présentant un intérêt architectural doivent être respectées lors des ravalements et des réhabilitations.
- Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition des façades* (reprise des proportions, du rythme et des éléments de modénature*).
- Les murs en pierres de taille prévues pour être apparentes doivent être préservés.
- La conservation et l'ornementation des éléments d'ornementation existants (modénatures, encadrements, corniches, volets battants, céramique de façade, ...) seront recherchées.
- La réfection de toiture doit respecter le style de la construction existante*.

9.2.2. Extension* et surélévation* des bâtiments existants :

- Toute extension* ou surélévation* de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain en harmonie avec la construction initiale.
- La conservation et l'ornementation des éléments d'ornementation existants (modénatures, encadrements, corniches, volets battants, céramique de façade, ...) seront recherchées.
- En cas d'extension* d'une construction portant sur une façade* dont les ouvertures comportent des volets battants, les nouvelles ouvertures réalisées dans le prolongement de la façade* qui dispose de volets battants doivent également être dotées de volets battants.

Article UE-10 : Conditions particulières pour le patrimoine bâti repéré

10.1. Dispositions générales pour les travaux réalisés sur des constructions existantes

10.1.1. Tous les travaux réalisés sur des constructions identifiés doivent être conçus de manière à :

- Respecter et mettre en valeur les caractéristiques architecturales du bâtiment, et notamment la forme, la composition architecturale ainsi que les détails ;
- Mettre en œuvre des matériaux et des techniques permettant de conserver ou de restituer l'aspect d'origine du bâtiment ;
- Traiter les installations techniques de manière à ne pas altérer la qualité patrimoniale ;
- Les détails maintenus ne pourront être que restaurés.

10.2. Dispositions particulières relatives aux matériaux, couleurs et techniques de construction

10.2.1. La restauration et la modification des constructions doivent faire appel aux techniques adaptées ou aux matériaux de substitution destinés à maintenir leur aspect général et l'unité de l'ensemble.

10.2.2. Ces dispositions sont étendues aux clôtures, lorsque leur aspect s'apparente à l'aspect de la construction principale (murs en pierres, claustra en béton ...).

10.2.3. Maçonnerie :

- La maçonnerie doit être enduite, à l'exception de celle destinée à rester apparentes (exemples : pierre meulière, pierre de taille, brique).
- Les détails doivent rester visibles.
- Lorsqu'un enduit est réalisé, les textures ainsi que la polychromie doivent être respectés autant que possible.

- L'ordonnancement des baies, s'il existe, doit être respecté (proportion des ouvertures plus haute que large, l'alignement des baies verticalement et horizontalement).
- Les verticales rythmant les façades visibles depuis l'espace public doivent être respectées.

10.2.4. Couverture :

- La pente et la forme des couvertures doivent être respectées. Le matériau original de couverture doit être respecté, ou restauré.
- Les châssis de toiture doivent être limités en nombre, s'intégrer dans l'ordonnancement des façades en suivant la pente du rampant. Toutefois une dimension supérieure peut être admise dans le cas d'une composition architecturale adaptée à la forme et à la surface de couverture (châssis, verrières).

10.2.5. Menuiseries :

- Les menuiseries doivent correspondre dans leur apparence aux techniques de construction mises en œuvre à l'époque de la construction (généralement bois peint).
- La division des fenêtres et vantaux doivent être maintenue ou restaurée.
- Lorsque les façades sont ordonnancées (séries de fenêtres alignées horizontalement et verticalement), les menuiseries doivent être du même type sur l'ensemble des baies identiques.
- Les menuiseries doivent être d'une seule couleur sur une même façade, toutefois des variations de teintes sont autorisées sur les portes cochères et devantures.
- Les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en façade.
- Pour les édifices remarquables, les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en toiture.

10.3. Dispositions particulières relatives aux ouvrages, installations ou travaux visant à l'exploitation des énergies renouvelables ou aux économies d'énergie.

En application du Grenelle 2 (décret du 29 février 2012) : il est prévu un « dispositif dérogatoire » relatif au patrimoine recensé et pour les constructions repérées au plan de zonage.

Le patrimoine architectural répertorié et mentionné au plan de zonage (catégories remarquable, et de caractère), bénéficie de conditions restrictives d'application de l'article 12 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement favorisant la performance environnementale et les énergies renouvelables dans les constructions concernant des bâtiments et éléments de paysage identifié au PLU suivant les prescriptions énoncées dans le présent règlement.

10.3.1. Dispositifs solaires (capteurs solaires thermiques par panneaux, capteurs solaires photovoltaïques, tuiles ou ardoises solaires) :

Edifices remarquables : les installations en ajout sur les bâtiments sont autorisées uniquement sur les toitures non-visibles depuis l'espace public et à condition de leur insertion dans la composition architecturale.

Edifices de caractère : les installations en ajout sur les bâtiments sont autorisées uniquement sur les toitures non-visibles depuis l'espace public.

Les dispositifs solaires conserveront le rythme donné par les ouvertures existantes.

Les dispositifs solaires devront être installés en partie basse de la toiture sans en dépasser la ligne médiane.

Lorsque la couverture est une terrasse, le dispositif est admis à conditions de ne pas être visible depuis l'espace public.

Concernant les panneaux solaires et photovoltaïques, le dispositif doit être installé dans l'épaisseur de son support (mur, toiture).

On privilégiera la pose des dispositifs sur les bâtiments annexes non repérés.

10.3.2. Doublage extérieur des façades et toitures et isolation extérieure :

Edifices remarquables : l'isolation thermique par l'extérieur modifiant l'aspect extérieur de la construction est interdite.

Edifices de caractère : l'isolation thermique par l'extérieur modifiant l'aspect extérieur de la construction est interdite sur les façades sur rue.

10.3.3. Les éoliennes installées sur le bâtiment repéré ou sur un mât visible depuis l'espace public sont interdites.

10.3.4. Les citernes : Les citernes destinées à recueillir l'eau pluviale ainsi que les installations similaires doivent être implantées de manière à ne pas être visibles de l'espace public ou être inscrites dans un ouvrage en harmonie avec l'aspect de la construction principale.

10.3.5. Les pompes à chaleur : les ouvrages techniques des pompes à chaleur ainsi que les installations similaires doivent être implantés de manière à ne pas être visibles de l'espace public.

10.4. Règles applicables aux bâtiments remarquables :

10.4.1. Les immeubles dits remarquables doivent être maintenus. Leur démolition est interdite.

10.4.2. L'extension horizontale des constructions est autorisée à condition qu'elle ne soit pas visible depuis l'espace public, sous réserve de leur insertion dans la composition architecturale.

10.4.3. La surélévation des constructions est interdite.

10.4.4. La création de nouvelles baies et la modification des baies existantes sont interdites.

10.4.5. La suppression des détails architecturaux est interdite.

10.4.6. Toute autre modification est autorisée sous réserve de son insertion dans la composition architecturale.

10.4.7. La restitution d'un aspect antérieur connu, documenté et conforme à l'architecture d'origine est autorisée.

10.4.8. La restauration faisant appel aux techniques adaptées ou aux matériaux de substitution destinés à maintenir l'aspect général et l'unité d'ensemble est autorisée.

10.5. Règles applicables aux bâtiments de caractère :

10.5.1. Les immeubles dits de caractère doivent être maintenus. Toutefois, leur démolition partielle est autorisée à condition qu'elle ne concerne pas la façade sur rue.

10.5.2. L'extension horizontale des constructions est autorisée depuis les autres façades que la ou les façades sur rue à condition de leur insertion dans la composition architecturale.

10.5.3. La surélévation des constructions est autorisée à condition qu'elle n'altère ni les formes, ni la composition, ni les détails de la façade sur rue.

10.5.4. La création de nouvelles baies et la modification des baies existantes sont autorisées à condition de leur insertion dans la composition architecturale si elles impactent la façade sur rue.

10.5.5. La suppression des détails architecturaux est autorisée à condition qu'elle soit rendue nécessaire par une transformation s'insérant dans la composition architecturale.

10.5.6. Toute autre modification est autorisée sous réserve de son insertion dans la composition architecturale si elle impacte la façade sur rue.

10.5.7. La restitution d'un aspect antérieur connu, documenté et conforme à l'architecture d'origine est autorisée.

10.5.8. La restauration faisant appel aux techniques adaptées ou aux matériaux de substitution destinés à maintenir l'aspect général et l'unité d'ensemble est autorisée.

Article UE-11 : Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions

Non réglementé en secteur UEp.

11.1. Dispositions générales

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation thermique, les exigences suivantes devront être respectées :

Critère d'Analyse	Prescriptions
Bbio : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques.	$B_{bio} < B_{bio\ max} - 10\ %$
Cep : Consommation en énergie primaire pour le chauffage, le refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage artificiel des locaux et les auxiliaires de fonctionnement.	$Cep < Cep\ max - 10\ %$

Sous-section 2.3. : Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâtis et abords de construction

Article UE-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs

12.1. Dispositions générales

12.1.1. Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et les plantations d'intérêt préexistants, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés sous réserve de leur bon état phytosanitaire.

12.2. Espaces libres

12.2.1. Au moins 60% des espaces libres doivent être traités en surface non imperméabilisée.

12.3. Plantations et aménagements paysagers

- 12.3.1. Un arbre est imposé pour 100 m² d'espace libre* (arbre(s) existant(s) conservé(s) ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être répartis sur le terrain et plantés dans un espace de pleine terre* au moins égal à 1,5 mètre de côté.
- 12.3.2. Pour plusieurs arbres plantés en alignement*, on privilégiera autant que possible les fosses en tranchées filantes et les pieds d'arbres continus et végétalisés.
- 12.3.3. La plantation arborée doit être composée d'espèces indigènes* à la région Ile-de-France.
- 12.3.4. La plantation d'espèces invasives* est interdite. Il est recommandé de ne pas conserver les espèces invasives* existantes sur le terrain.
- 12.3.5. Aucun exhaussement de sol au-delà de 30 cm n'est autorisé au-dessus du collet (base du tronc au niveau du sol) d'un arbre conservé pour la prise en compte du 12.3.1.
- 12.3.6. Aucun affouillement de sol n'est autorisé dans un rayon de 3 mètres autour du collet (base du tronc au niveau du sol) d'un arbre conservé pour la prise en compte du 12.3.1. **En secteur UEp, le rayon peut être réduit à 2 mètres, en cas d'impossibilité technique de conserver un rayon de 3 mètres.**

12.4. Plantations des aires de stationnement à l'air libre

- 12.4.1. A partir de 5 places stationnement, les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 100 m² de terrain affecté au stationnement (cette règle s'entend en addition au 12.3.1.). Les arbres doivent être répartis à immédiate proximité des surfaces affectées au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés. Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.
- 12.4.2. Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 1 000 m². Lorsque leur surface excède 2 000 m², ils doivent être divisés par des rangées d'arbres ou de haies vives. Chaque « secteur » ainsi délimité ne devra pas avoir une superficie supérieure à 500 m².
- 12.4.3. La fosse des arbres plantés sur les aires de stationnement devra mesurer au minimum 1,5 mètre de côté et 2 mètres de profondeur.

12.4. Dispositions particulières

Il n'est pas fixé de règle pour les équipements d'intérêt collectif et services publics.

Article UE-13 : Obligations imposées en faveur des continuités écologiques et des éléments de paysage à protéger

13.1. Dispositions générales

Il est recommandé d'assurer la continuité entre les espaces verts créés et les espaces verts des terrains voisins, notamment lorsqu'il s'agit d'espaces d'intérêt écologique et/ou paysagers protégés » repérés sur le plan de zonage.

13.2. Les alignements* d'arbres protégés et les arbres remarquables :

- 13.2.1. L'abattage, l'élagage et toute autre atteinte à l'intégrité de ces arbres (racines etc...) est interdit, sauf en cas de risque pour la sécurité des personnes et des biens, ou en cas d'une expertise phytosanitaire démontrant un mauvais état de l'arbre.
- 13.2.2. En cas d'abattage d'un arbre remarquable, une compensation est exigée par la plantation d'un arbre de développement équivalent.
- 13.2.3. En cas d'abattage d'arbres situés dans un alignement* d'arbres protégés, une compensation respectant au mieux l'alignement* est exigée par la plantation d'arbres à développement équivalent, à raison du même nombre d'arbres que ceux qui ont été abattus, sauf en cas d'impossibilité technique.
- 13.2.4. Aucune construction ne peut être implantée à moins de 4 mètres du collet (base du tronc au niveau du sol) d'un arbre remarquable.

13.3. Les « espaces d'intérêts écologique et/ou paysager protégés »

- 13.3.1. L'abattage et toute autre atteinte à l'intégrité des arbres situés dans ces espaces sont interdits, ainsi que les travaux compromettant leur caractère paysager, leur dominante végétale et la qualité des plantations existantes.
- 13.3.2. Néanmoins, l'abattage d'arbres situés dans ces espaces est autorisé en cas de risque attesté pour la sécurité des personnes et des biens, ou en cas d'une expertise phytosanitaire démontrant un mauvais état de l'arbre. En cas d'abattage, une compensation est exigée par la replantation d'un arbre à développement équivalent dans le périmètre de l'espace protégé.
- 13.3.3. Aucune construction n'est autorisée, à l'exception des installations légères, facilement démontables, et nécessaires l'entretien du site (abris de jardin par exemple). Il est autorisé un local maximum par unité foncière*, d'une emprise au sol* maximale de 5 m² par unité foncière* et d'une hauteur totale n'excédant pas 2,50 mètres.

Article UE-14 : Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales

14.1. Dispositions générales

- 14.1.1. Toute construction, installation ou aménagement doit respecter le règlement communal d'assainissement.
- 14.1.2. En cas de rejet dans le réseau public et pour les projets dont la superficie nouvellement imperméabilisée est supérieure à 20 m², la création d'un ou plusieurs dispositifs de gestion quantitative des eaux pluviales est obligatoire.
- 14.1.3. Au moins 60% des espaces libres de l'unité foncière* doivent être traitée en surface non imperméabilisée.
- 14.1.4. Les espaces végétalisés sur dalle comportant au moins 60 cm d'épaisseur de terre végétale sont assimilables aux surfaces non-imperméabilisées*, s'ils ne sont pas affectés au stationnement.
- 14.1.5. Les eaux de lessivage des parcs de stationnement, chaussées, aires de services, de manœuvre ou d'activités d'une surface cumulée supérieure à 200 m² d'un seul tenant, doivent faire l'objet de prétraitement (dessablage et/ou déshuilage et/ou séparateur d'hydrocarbures) avant déversement dans le réseau public.

14.1.6. Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection du milieu naturel.

En complément, dans le secteur UEp :

14.1.7. Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total à l'échelle du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

En outre, les normes ci-dessous devront être respectées :

- Qualitatives : à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Evaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ- Eau).
- Quantitatives : et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).

Sous-section 2.4. : Stationnement

Article UE-15 : Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Champ d'application

Les règles applicables aux constructions ou établissements non prévus dans le tableau et les dispositions ci-dessous sont celles qui s'appliquent aux établissements qui leur sont le plus directement assimilables.

Chaque fois qu'une construction comporte plusieurs destinations, le nombre total des places de stationnement exigibles sera déterminé en appliquant à chacune d'entre elles la norme qui lui est propre.

Les rampes d'accès* aux garages ou sous-sols des logements* individuels peuvent supporter une ou plusieurs place(s) de stationnement, lorsque leur pente est inférieure ou égale à 10%.

Le calcul des places de stationnement sera effectué dès la première tranche entamée de surface de plancher* et en arrondissant le résultat obtenu par application de la norme.

Les places commandées* sont prises en compte pour le calcul réglementaire du nombre de places à réaliser à conditions :

- d'être exclusivement liées à la sous-destination logement* ;
- que les places non commandées* représentent au moins une place par logement* ;
- que chaque place commandée* ne soit accessible que par une place non commandée* ;
- qu'il n'y ait pas plus d'une place commandée* par place non commandée*.

15.1. Dispositions générales

15.1.1. Dimensions et réalisation des places de stationnement des automobiles

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après, ou, à défaut, l'ensemble des aires de stationnement et de leurs accès* doivent être conformes à la norme AFNOR NF P 91-120.

Les places créées ou réaménagées, ainsi que les boxes et garages, doivent respecter les dimensions minimales suivantes :

En cas de stationnement en bataille / perpendiculaire :

Longueur : 5 mètres
Largeur : 2,50 mètres
Dégagement : 5 mètres

En cas de stationnement en épi

Longueur : 5,15 mètres pris perpendiculairement à la voie ;
Largeur : 2,25 mètres
Dégagement : 4 mètres

En cas de stationnement longitudinal :

Longueur : 5 mètres
Largeur : 2 mètres
Dégagement : 3,5 mètres

15.1.2. Cheminements d'accès* aux aires de stationnement

Les cheminements d'accès* aux aires de stationnement doivent avoir une largeur au moins égale à 3 mètres, dès lors qu'ils excèdent 5 mètres de longueur.

Ils ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 4 premiers mètres à partir de l'alignement* ne doit pas excéder 5%. Au-delà, la pente maximale admise pour les rampes est de 18%.

Pour les courbes, le rayon de courbure extérieur de la rampe à sens unique, ou le rayon de courbure extérieur de la voie intérieure dans les cas d'une rampe à double sens, ne peut être inférieur à 8,50 m. Ce rayon est mesuré en projection horizontale. Pour une rampe à double sens, une largeur de 5,00 m minimum devra être respectée.

15.1.3. Normes de stationnement des automobiles

La suppression de place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que toute place supprimée soit recréée sur le terrain. **Cette disposition ne s'applique pas en secteur UEp.**

Les places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher* ou au prorata du nombre de logements* ou de chambres.

Dans certains cas, la norme est différente pour les projets inscrits à moins de 500 mètres d'une gare du réseau ferré d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, secteurs repérés sur le plan de zonage et dénommé « **ZONE 1** ».

Destination de la construction	Norme Plancher (le minimum exigé)	Norme Plafond (maximum réalisable)
Logement*	2 places par logement* et 1 place par logement* en zone 1	Pas de norme plafond.
	1 place visiteur pour 5 logements* à partir de 5 logements*, sauf en zone 1	
Logement* social	1 place par logement* et 0,5 place par logement* en zone 1	Pas de norme plafond.
Hébergement pour étudiants, résidences et structures d'hébergement et de services à vocation sociale (personnes âgées, foyers divers, ...)	1 place pour 3 chambres et 1 place pour 6 chambres en zone 1	Pas de norme plafond.
Centre de congrès et d'exposition	1 place pour 25 m ² de surface de plancher*	Pas de norme plafond
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...).	Pas de norme plafond

15.1.4. Normes de stationnement des deux-roues motorisés

Pour toute construction à destination de bureau supérieure à 500 m² de surface de plancher*, il est exigé une aire de stationnement pour deux-roues motorisés dont la surface, calculée au prorata de la surface de plancher* pour ces destinations, ne peut être inférieure à 1 % de la surface de plancher*, avec un minimum de 5 m².

15.1.5. Normes de stationnement des vélos et poussettes

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés et poussettes. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos et poussettes, sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès* aux constructions ;

- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle.

Lorsqu'une surface de stationnement vélos et poussettes est exigible, les espaces dédiés seront d'au minimum 10 m² de surface unitaire.

Pour toute construction à partir de 4 logements* pour l'habitation ou d'une surface supérieure à 200 m² de surface de plancher* pour les autres destinations, ou pour toute extension* créant plus de 4 logements* pour l'habitation ou plus de 200 m² de surface de plancher* pour les autres destinations, il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos et poussettes, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
Logement*/Logement* social	1,5% de la surface de plancher*
Hébergement pour étudiants, foyers divers hors résidences personnes âgées	1,5% de la surface de plancher*
Centre de congrès et d'exposition	1 place (1,5 m ²) pour 25 m ² de surface de plancher* de surface de plancher*
Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés Etablissement de santé et d'action sociale Salles d'art et de spectacles Equipements sportifs Autres équipements recevant du public	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)
Etablissements d'enseignement	1 place (1,5 m ²) pour 10 élèves

15.1.6. Réalisation d'aires de stationnement pour les livraisons

Les emplacements nécessaires et adaptés pour assurer toutes les opérations usuelles de chargement, déchargement et manutention pour les livraisons doivent être réalisés sur les emprises privées.

Une aire de stationnement pour les livraisons doit être prévue pour les constructions neuves dont la surface de plancher* totale atteint les seuils ci-dessous :

- Pour les constructions de plus de 1 000 m² de surface de plancher* à destination de commerce de détail et artisanat et de bureaux ;
- Pour les constructions de plus de 200 m² de surface de plancher* à destination d'entrepôts et de commerce de gros ;

L'aire doit être facilement accessible depuis le domaine public et avoir les caractéristiques minimales suivantes :

- Largeur : 3,5 mètres ;
- Longueur : 8 mètres ;
- Hauteur : 4,2 mètres.

15.2. Dispositions particulières

15.2.1. Les rampes d'accès* aux espaces de stationnement de plus de 10 places doivent permettre le croisement de véhicules au sein de l'unité foncière* afin d'éviter l'attente sur le domaine public. Pour ce faire, ces rampes devront prévoir, immédiatement après l'alignement*, un espace permettant le stockage de 10 mètres linéaires.

15.2.2. La création de places de stationnement n'est pas exigée lors de travaux de réhabilitation, restauration surélévation*, aménagement et/ou extension* d'une construction existante* à usage d'habitation à la date du 6 novembre 2010, à conditions :

- qu'il ne soit pas créé plus de 25 m² de surface de plancher*
- que les travaux ne donnent pas lieu à la création de nouveaux logements*.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, le nombre de places total après achèvement des travaux doit respecter les dispositions du présent article.

Section 3 : Equipements et réseaux

Article UE-16 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès* aux voies publiques

16.1. Conditions de desserte des terrains par des voies publiques ou privées

16.1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès* à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur le terrain ou sur un terrain voisin.

16.1.2. Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès*, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

16.1.3. Les nouvelles voies en impasse (desservant au moins deux unités foncières*) d'au moins 50 m ou la prolongation d'une voie en impasse existante portant la longueur de la voie à plus de 50 mètres doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules de défense incendie puissent faire demi-tour.

16.1.4. Pour toute opération soumise à permis d'aménager (PA), la largeur minimale des nouvelles voies est portée à 8 mètres, dont 5,5 mètres de chaussée, pour toute voie supportant une circulation automobile de toute opération d'ensemble de plus de trois logements*.

16.1.5. Des conditions de desserte différentes peuvent être admises pour les projets d'extension*, de restauration ou de réhabilitation de constructions existantes*, s'il n'est pas créé de nouveau logement*.

16.2. Conditions d'accès* aux voies ouvertes au public

16.2.1. L'ensemble des places de stationnement aménagées sur le terrain doit être desservi par une entrée unique depuis la voie de desserte. Cette entrée doit respecter une largeur maximale de 5,5 mètres. Lorsque l'unité foncière* est desservie par plusieurs voies, une seconde entrée peut être aménagée sur une autre voie de desserte.

16.2.2. Lorsque la voie de desserte a une largeur inférieure à 8 mètres, l'accès* doit avoir une ouverture de 5,5 mètres à l'alignement*. La largeur de l'accès* peut être ramenée à 3 mètres à 1,5 mètres en recul* de l'alignement* comme il est figuré sur le croquis de l'article 9.1.7.

16.2.3. La largeur de cet accès* peut être inférieure à 3 mètres en cas d'extension* d'une construction existante* à la date du 6 novembre 2010 et à condition de ne pas créer de logement* supplémentaire.

16.2.4. L'emplacement des nouveaux accès* carrossables doit tenir compte :

- du risque éventuel pour la circulation et la sécurité des usagers de l'espace public ou des personnes utilisant ces accès*. La sécurité des usagers doit être appréciée compte tenu de la position des accès*, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic ;
- des alignements* d'arbres sur la voie publique et autres espaces paysagers ou d'intérêt écologique, afin d'assurer le maintien de leur bon état phytosanitaire ;
- des dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situé sur l'emprise de la voie ;
- des accès* existants sur les parcelles limitrophes, afin de limiter l'impact sur l'espace public.

Article UE-17 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux

17.1. Alimentation en Eau potable

17.1.1. Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable ;

17.1.2. Les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense incendie conforme aux normes en vigueur.

17.2. Assainissement des eaux usées

17.2.1. A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

17.2.2. Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de collecte des eaux usées.

17.2.3. Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

17.3. Assainissement des eaux pluviales

17.3.1. Le projet devra être conforme aux prescriptions du schéma directeur d'assainissement.

En complément, dans le secteur UEp :

17.3.2. Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total à l'échelle du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

En outre, les normes ci-dessous devront être respectées :

- Qualitatives : à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Évaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ- Eau).
- Quantitatives : et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).

17.4. Assainissement des eaux claires (rejets de pompes à chaleur, eaux de refroidissement, etc.)

17.4.1. Le déversement des eaux claires dans les réseaux d'assainissement collectif des eaux usées ou pluviales est interdit.

17.5. Communications électroniques, réseau électrique, éclairage public et autres réseaux d'énergie

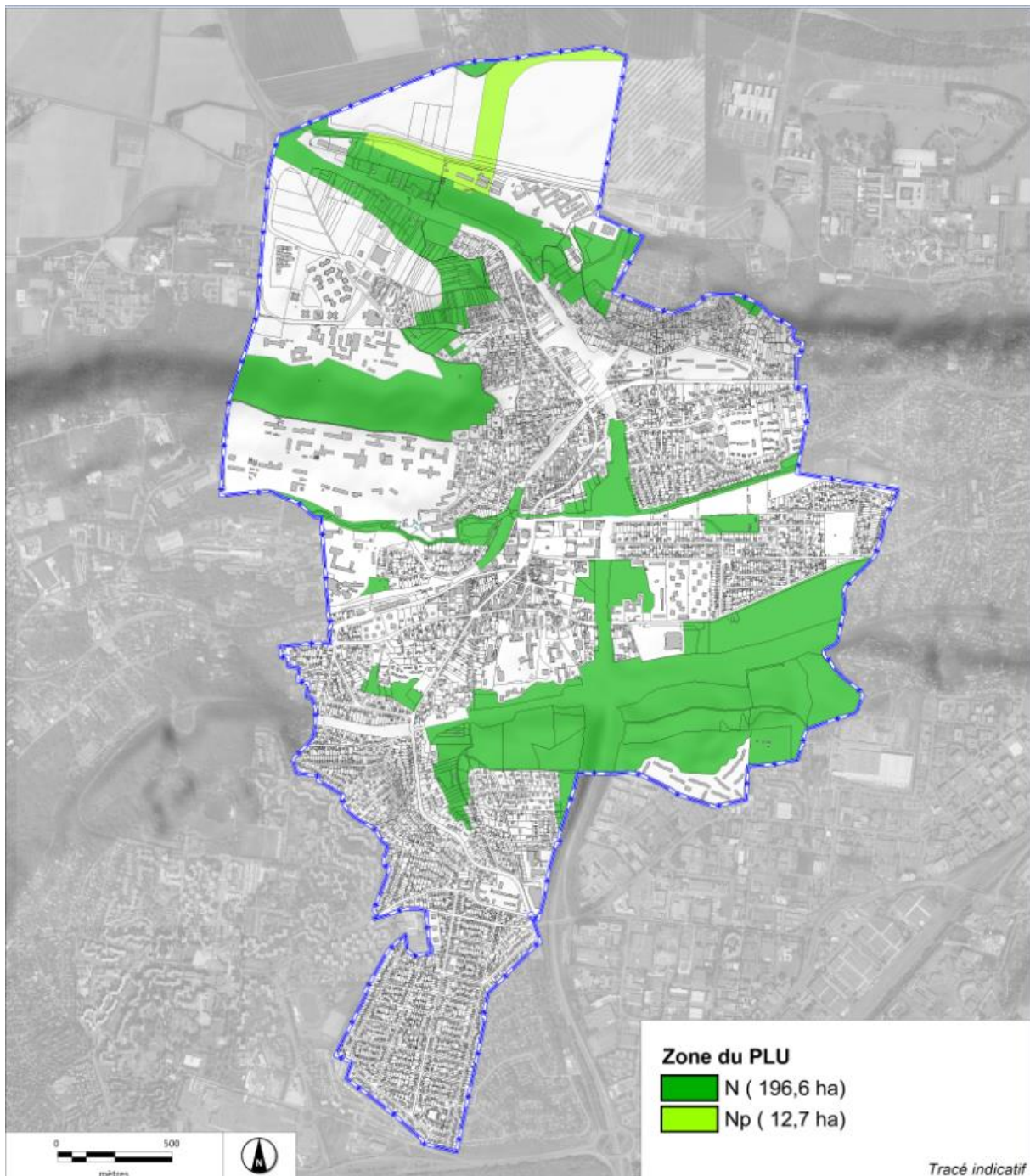
17.5.1. Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunication doivent être conçus en souterrain sur le terrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété.

17.5.2. Doivent être prévues dans les façades* ou les clôtures*, les réservations pour les coffrets d'alimentation en électricité et en gaz ainsi que pour les réseaux de télécommunication.

17.5.3. A l'exception des extensions* de construction ne créant pas de logements*, toute nouvelle construction doit être desservie par les réseaux de communication électronique à très haut débit ou disposer des fourreaux d'attente de connexion.

ZONE N

La zone N correspond aux espaces naturels de la commune : coteaux boisés, bois et forêts, secteurs proches de l'Yvette y compris les zones humides. Elle comprend un secteur Np situé à Corbeville et destiné à l'aménagement d'un parc en continuité des coteaux boisés ainsi qu'à la création d'un corridor écologique.



Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article N-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Tout usage, destination, affectation et type d'activité non cité à l'article N-2.

Article N-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

Sous réserve de leur bonne intégration paysagère et environnementale et de l'absence d'impact sur les zones humides (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement) :

- Les constructions et installations techniques nécessaires à l'activité agricole ou forestière ;
- Les constructions, installations et aménagements à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics liés et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre, aux réseaux publics ainsi qu'aux loisirs de plein-air, dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;
- Les extensions* des habitations existantes au 06/11/2010 et des constructions annexes* à ces habitations, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être réalisées en surélévation* ou dans le volume d'une construction existante* à destination d'habitation,
 - sans créer de logement* supplémentaire.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement sous réserve que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans les paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*.
- Les aménagements légers suivants, lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion des espaces naturels ou à leur ouverture au public et sous réserve que leur localisation et leur aspect ne dénaturent

pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité écologique et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux et plus particulièrement des zones humides :

- les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune,
 - la réfection des bâtiments existants.
- Certains secteurs de la zone sont concernés par le PPRI approuvé le 26 septembre 2006. Ils sont identifiés sur les plans de zonage. A l'intérieur de ces secteurs les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du présent règlement, respecter les dispositions du PPRI qui sont annexées au PLU. Ces dispositions sont de nature à limiter les possibilités d'utilisation du sol au regard de la prise en compte des risques d'inondation.

En complément pour le secteur Np :

- Les affouillements* et exhaussements* des sols, nécessaires à la dépollution des sols ou à la mise en œuvre de procédé de renaturation, sans limitation de hauteur ou de profondeur ;
- Les travaux de démolition de bâtiments ;
- En dehors des espaces d'intérêt écologique et ou paysager protégés, les constructions, installations et aménagements à destination d'équipements sportifs dont la surface de plancher n'excède pas 60 m² .

Article N-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Sous-section 2.1. : Volumétrie et implantation des constructions

Article N-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent en référence aux :

- voies existantes ou projetées, y compris les places, les venelles, les sentes et les chemins incluant celles et ceux réservés à la circulation piétonne et cycliste ;
- emprises publiques circulables : voies ferrées, cours d'eau domaniaux, jardins et parcs publics ainsi que les parcs de stationnement publics.

Au titre du présent règlement, les emprises publiques non librement circulables (écoles, terrains de sport, bâtiments administratifs divers, ...). sont exclues du champ d'application de l'article. Elles relèvent donc de l'article 5.

Par ailleurs, ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle, sous réserve du respect des normes relatives à la circulation routière et à la sécurité :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- les loggias*, les balcons et les perrons non clos ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010 et régulièrement édifiés implantés en recul*, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions.

4.1. Dispositions générales

- 4.1.1. Les constructions doivent s'implanter à l'alignement* ou en recul* de 5 mètres minimum des voies et emprises publiques.
- 4.1.2. Les constructions doivent s'implanter en recul* de 2 mètres minimum des emprises ferroviaires et des emprises foncières de la RN118.
- 4.1.3. Il ne peut être autorisé de constructions en sous-sol au-delà de l'alignement* (sous l'espace public).

Article N-5 : Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives*

Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives* des unités foncières*, c'est-à-dire les limites latérales et de fond de terrain et plus généralement celles qui ne sont pas concernées par l'application de l'article 4.

Ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions ;
- les perrons non clos et escaliers d'accès* et à condition qu'ils soient d'une hauteur inférieure à 60 cm par rapport au terrain existant* avant travaux ;
- Les terrasses de moins de 60 cm de hauteur par rapport au terrain existant* avant travaux.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

5.1. Dispositions générales

- 5.1.1. Les constructions doivent être implantées en retrait* de toutes limites séparatives*.
- 5.1.2. Le retrait* doit être au moins égal à la hauteur de la construction ($L \geq H$), avec un minimum de 8 mètres. La hauteur de la construction est la hauteur de la façade* ou la hauteur du linteau de la vue* la plus haute, si celle-ci est située au-dessus de la façade. Tous les façades, acrotères* et linteaux doivent échapper au prospect défini.
- 5.1.3. Les aires de stationnement doivent être réalisées en retrait* des limites séparatives* avec un minimum de 2 mètres, sauf si le fonds voisin est protégé des nuisances par un mur plein d'au minimum 1,2 mètre de haut.

5.2. Dispositions particulières

- 5.2.1. Pour les constructions à usage d'habitation existantes au 06/11/2010 implantées avec un retrait* moindre à celui imposé, une surélévation* dans le prolongement de l'existant peut être réalisée, à la condition de respecter les autres articles du présent règlement.
- 5.2.2. Pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la protection phonique, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, ou un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, l'implantation est possible à l'alignement* ou en retrait* d'au moins 2 mètres.

Article N-6 : Implantation des constructions par rapport aux autres constructions sur une même propriété

Champ d'application

Ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions ;
- les rampes d'accès* pour les personnes à mobilité réduite ;
- les rampes de garage ;
- les perrons non clos et escaliers d'accès*.

Lorsque les constructions réalisées sur une même propriété ne sont pas contiguës, la distance séparant les façades* en vis-à-vis doit être au moins égale à 16 mètres.

Article N-7 : Emprise au sol* des constructions

Champ d'application

L'emprise au sol* est la projection verticale de la construction, tous débords et surplombs inclus. Toutefois, les ornements tels que les éléments de modénature* et les marquises sont exclus, ainsi que les débords de toiture qui n'excèdent pas 60 cm.

Par ailleurs, sont également incluses dans le calcul de l'emprise au sol* toute construction ou partie de construction s'élevant à plus de 60 cm du terrain existant* avant travaux.

7.1. Dispositions générales

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

- 7.1.1. L'emprise au sol* des constructions ne peut excéder 5% de la superficie de l'unité foncière*.
- 7.1.2. Les extensions* des habitations existantes au 06/11/2010 ne peuvent générer aucune emprise au sol* supplémentaire à celle existante.
- 7.1.3. Pour les équipements d'intérêt collectif et services publics, l'emprise au sol* des constructions ne peut excéder 10% de la superficie de l'unité foncière*.

Article N-8 : Hauteur des constructions

Champ d'application

Ne sont pas comptabilisés dans la hauteur maximale autorisée :

- Les souches de cheminées ;
- Les dispositifs techniques liés à la production d'énergies renouvelables dans la limite d'1,5 mètre de hauteur comptée à partir du point culminant du bâtiment sur lequel ils prennent place ;
- Les garde-corps dans la limite de 1,2 mètre et à condition d'être traités à claire-voie.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

8.1. Dispositions générales

Dans la zone du PPRI, le terrain existant est considéré au niveau de référence de la cote de hauteur de crue mentionnée au PPRI.*

8.1.1. La hauteur maximale des constructions est fixée à 4 mètres. Cette hauteur est portée à 5 mètres en secteur Np.

8.1.2. Dans le cas d'un bâtiment existant et régulièrement édifié à la date du 06/11/2010 dépassant la hauteur maximale définie au 8.1.1., la hauteur maximale des constructions est fixée à 8 mètres.

8.1.3. La hauteur maximale des constructions annexes* est fixée à 3 mètres.

8.2. Dispositions particulières

Dans la zone du PPRI, le terrain existant* est celui du niveau de référence correspondant à la cote de hauteur de crue.

Sous-section 2.2. : Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Article N-9 : Aspect extérieur des constructions et des clôtures*

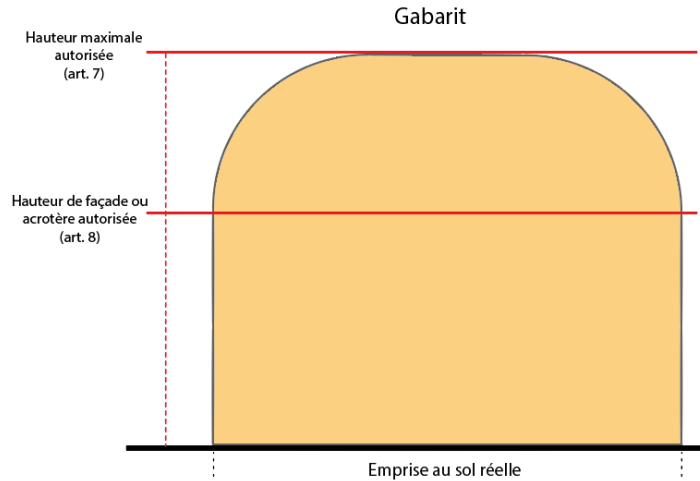
9.1. Dispositions générales

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

9.1.1. Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti. Cette intégration doit respecter au mieux la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du terrain.

9.1.2. Composition générale :

- Les façades* à l'alignement doivent avoir une longueur inférieure à 30 mètres et être distantes entre elles d'au-moins 8 mètres.
- Les linéaires de façade* supérieurs à 50 mètres sont interdits.
- Les gabarits* définis ci-après s'appliquent sur au moins 50% du périmètre de chaque construction par gabarit* de hauteur :



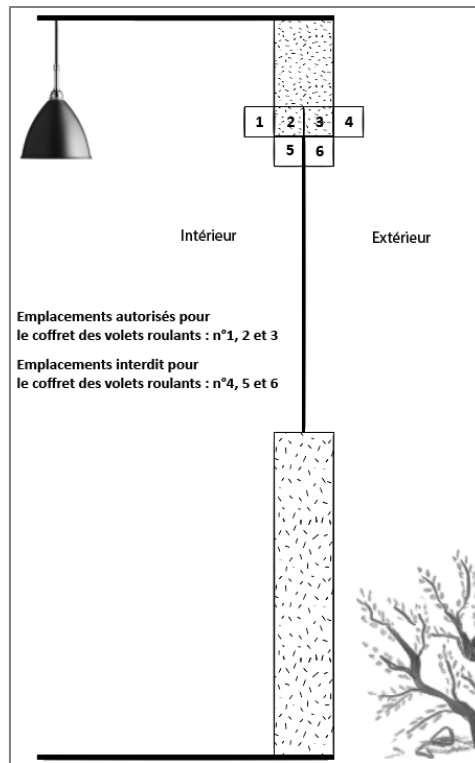
- Le volume de la construction doit s'inscrire dans un gabarit* défini par :
 - l'emprise au sol réelle ;
 - la hauteur de façade* ou à l'acrotère* autorisée ;
 - la hauteur maximale autorisée ;
 - un quart de cercle reliant la hauteur de façade ou d'acrotère autorisée et la hauteur maximale autorisée.
- La liberté d'organisation à l'intérieur du gabarit est totale, sous réserve des limitations imposées par d'autres dispositions du règlement et sans préjudice des dispositions permettant de déroger au gabarit.
- Dans le secteur du PPRI, pour les constructions nouvelles dont le 1er plancher respecte la cote de hauteur de crue du PPRI, seuls les piliers ou pilotis sont autorisés en dessous de la cote de référence.

9.1.3. Aspect des matériaux :

- Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les façades* extérieures des constructions et des clôtures*.
- Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.
- Les jointements au mortier gris autour des pierres naturelles régionales et notamment des pierres en meulière ou en grès sont interdits. Il est préconisé de mettre en œuvre des joints aériens qui sont adaptés à ce type de pierres.

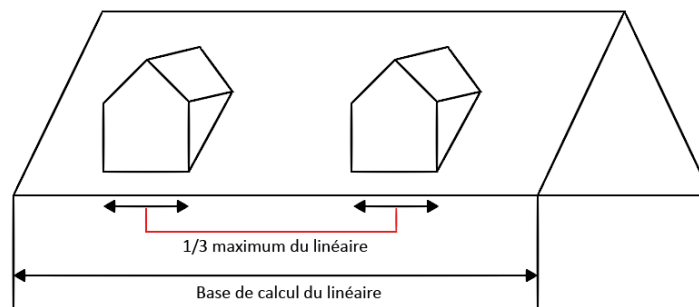
9.1.4. Façades* :

- Toutes les façades* des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles.
- Les façades* aveugles doivent être traitées avec le même soin que les façades* principales. Leur ornementation ou leur végétalisation doit être recherchée.
- Les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en façade.



9.1.5. Toitures :

- Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné ou fibrociment sont interdites sur les constructions principales.
- Les édicules et ouvrages techniques tels que machineries d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être intégrés dans le gabarit de la construction.
- Les cheminées peuvent dépasser du volume de la toiture et excéder de 50 cm la hauteur définie à l'article 8.
- Les cheminées doivent être traitées avec des matériaux et couleurs en harmonie avec ceux de la construction.
- Les lucarnes* en saillie* peuvent dépasser du gabarit* de la construction à condition que leur longueur cumulée soit inférieure au tiers de la longueur de la façade*, qu'elles ne soient pas accolées et qu'elles soient en retrait du plan de la façade.



- Les toitures terrasses peuvent être admises à condition de correspondre au moins à l'un des cas suivants :
 - couvrir moins de 50% de l'emprise du bâtiment ;
 - faire l'objet d'un traitement végétalisé sur au moins 80% de la superficie de toiture réalisée en terrasse ;
 - être destinées à recevoir des installations de type panneaux solaires ou photovoltaïque sur au moins 80% de la superficie de toiture réalisée en terrasse ;

Dans tous les cas, le traitement des toitures-terrasses (volumes, matériaux, couleurs) doit garantir leur bonne insertion dans le site, y compris depuis les points de vue éloignés.

- Les toitures de toute nature (à pente ou non) peuvent être végétalisées. Dans ce cas, elles doivent comporter tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.
- Les éléments des dispositifs de production d'énergie solaire (panneaux, tuiles, ...), doivent s'inscrire dans la composition d'ensemble du projet et être parfaitement intégrés aux constructions :
 - ils seront préférentiellement installés sur les constructions annexes* ;
 - ils devront respecter la pente de la toiture ;
 - ils devront être encastrés dans la couverture et positionnés de préférence au plus proche de la gouttière afin de limiter leur impact visuel ;
 - ils devront s'inscrire dans le rythme des ouvertures existantes pour ne pas clairsemer le toit d'éléments isolés ;
 - les panneaux à tubes sont interdits.

9.1.6. Eléments techniques :

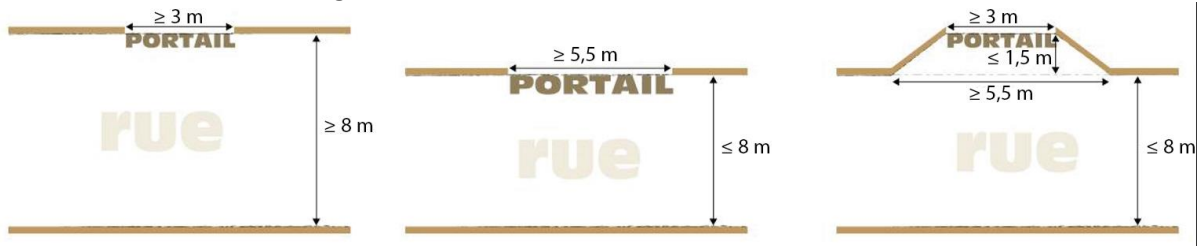
- Les descentes d'eaux pluviales doivent être intégrées dans la composition architecturale de la façade*. Elles doivent être intégrées aux murs ou réalisées à l'intérieur du bâtiment.
- Les balcons et autres éléments en surplomb doivent canaliser leurs eaux. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias* et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades*. Les dispositifs de trop-plein visibles type « pissettes » sont interdits.
- Les rampes destinées à desservir les espaces de stationnement doivent être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs. Il est préconisé d'opter pour des chemins de roulement.
- Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade* ou s'harmonisant avec elle.
- Les coffrets d'alimentation, pompes à chaleur, VMC, climatisations et autres éléments techniques doivent être intégrés dans la composition générale de la façade* des constructions à l'alignement* et présenter une couleur identique à celle du ravalement.
- Les constructions nouvelles ou faisant l'objet d'une restructuration lourde doivent comporter des locaux pour les ordures ménagères, adaptés à leur importance et aux activités qui s'y exercent. Les locaux doivent être accessibles de plain-pied à partir de la voie de desserte ou du trottoir. Leur configuration doit éviter que les containers soient visibles depuis l'espace public.

9.1.7. Clôtures* et portails :

- Les clôtures* sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec la construction.
- A l'exception des poteaux dont la hauteur est limitée à 2,5 mètres, la hauteur totale moyenne est limitée à 2 mètres. Elle doit être constituée :
 - d'une grille ou d'un treillage qui ne peut être opacifié que par une haie vive ;
 - ou d'un dispositif à claire-voie* ajouré sur au moins 50% de sa superficie.
- En cas de modification portant sur moins de la moitié d'une clôture* existante, la partie modifiée peut conserver les caractéristiques de la partie non modifiée.
- Les portails d'accès* des véhicules doivent avoir une largeur supérieure ou égale à 3 mètres. Lorsque la rue à une largeur inférieure à 8 mètres, le portail doit respecter l'une des deux dispositions suivantes :

- avoir une largeur supérieure ou égale à 5,5 mètres à l'alignement* ;
- permettre l'inscription d'un trapèze isocèle présentant une largeur supérieure ou égale à 3 mètres et être positionné en retrait* de 1,5 mètre au moins de l'alignement*, avec une ouverture à l'alignement* de 5,5 mètres.

Ces dispositions ne s'imposent pas en cas de réfection d'un portail existant sans réduction de sa largeur.



- La hauteur moyenne des autres clôtures* ne peut excéder 2 mètres.
- La conception des clôtures* doit prendre en compte la nécessité d'assurer une continuité biologique avec les espaces libres voisins et avec l'espace public. Sauf impossibilité technique, elles doivent permettre ponctuellement le passage de la petite faune, en présentant a minima une ouverture ponctuelle en bas de clôture* de format 15 cm x 15 cm, par tranche entamée de 20 m de linéaire de clôture*.
- Les coffrets techniques doivent être intégrés à la clôture* et tenir compte de l'emplacement du futur portail.
- Les clôtures* réalisées en pierres naturelles régionales du type « meulière » ou « grès » doivent être conservées. Leur destruction partielle reste possible pour la réalisation d'un accès*, si aucune autre solution satisfaisante ne peut être trouvée.

9.2. Dispositions particulières

9.2.1. Restauration des bâtiments existants :

- L'architecture et la volumétrie des constructions anciennes ou présentant un intérêt architectural doivent être respectées lors des ravalements et des réhabilitations.
- Les nouveaux percements doivent s'intégrer dans la composition des façades* (reprise des proportions, du rythme et des éléments de modénature*).
- Les murs en pierres de taille prévues pour être apparentes doivent être préservés.
- La conservation et l'ornementation des éléments d'ornementation existants (modénatures, encadrements, corniches, volets battants, céramique de façade, ...) seront recherchées.
- La réfection de toiture doit respecter le style de la construction existante*.

9.2.2. Extension* et surélévation* des bâtiments existants :

- Toute extension* ou surélévation* de bâtiment doit respecter l'architecture d'origine ou faire l'objet d'un traitement architectural contemporain en harmonie avec la construction initiale.
- La conservation et l'ornementation des éléments d'ornementation existants (modénatures, encadrements, corniches, volets battants, céramique de façade, ...) seront recherchées.
- En cas d'extension* d'une construction portant sur une façade* dont les ouvertures comportent des volets battants, les nouvelles ouvertures réalisées dans le prolongement de la façade* qui dispose de volets battants doivent également être dotées de volets battants.

Article N-10 : Conditions particulières pour le patrimoine bâti repéré

10.1. Dispositions générales pour les travaux réalisés sur des constructions existantes

10.1.1. Tous les travaux réalisés sur des constructions identifiés doivent être conçus de manière à :

- Respecter et mettre en valeur les caractéristiques architecturales du bâtiment, et notamment la forme, la composition architecturale ainsi que les détails ;
- Mettre en œuvre des matériaux et des techniques permettant de conserver ou de restituer l'aspect d'origine du bâtiment ;
- Traiter les installations techniques de manière à ne pas altérer la qualité patrimoniale ;
- Les détails maintenus ne pourront être que restaurés.

10.2. Dispositions particulières relatives aux matériaux, couleurs et techniques de construction

10.2.1. La restauration et la modification des constructions doivent faire appel aux techniques adaptées ou aux matériaux de substitution destinés à maintenir leur aspect général et l'unité de l'ensemble.

10.2.2. Ces dispositions sont étendues aux clôtures, lorsque leur aspect s'apparente à l'aspect de la construction principale (murs en pierres, claustra en béton ...).

10.2.3. Maçonnerie :

- La maçonnerie doit être enduite, à l'exception de celle destinée à rester apparentes (exemples : pierre meulière, pierre de taille, brique).
- Les détails doivent rester visibles.
- Lorsqu'un enduit est réalisé, les textures ainsi que la polychromie doivent être respectés autant que possible.
- L'ordonnement des baies, s'il existe, doit être respecté (proportion des ouvertures plus haute que large, l'alignement des baies verticalement et horizontalement).
- Les verticales rythmant les façades visibles depuis l'espace public doivent être respectées.

10.2.4. Couverture :

- La pente et la forme des couvertures doivent être respectées. Le matériau original de couverture doit être respecté, ou restauré.
- Les châssis de toiture doivent être limités en nombre, s'intégrer dans l'ordonnement des façades en suivant la pente du rampant. Toutefois une dimension supérieure peut être admise dans le cas d'une composition architecturale adaptée à la forme et à la surface de couverture (châssis, verrières).

10.2.5. Menuiseries :

- Les menuiseries doivent correspondre dans leur apparence aux techniques de construction mises en œuvre à l'époque de la construction (généralement bois peint).
- La division des fenêtres et vantaux doivent être maintenue ou restaurée.
- Lorsque les façades sont ordonnancées (séries de fenêtres alignées horizontalement et verticalement), les menuiseries doivent être du même type sur l'ensemble des baies identiques.
- Les menuiseries doivent être d'une seule couleur sur une même façade, toutefois des variations de teintes sont autorisées sur les portes cochères et devantures.
- Les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en façade.
- Pour les édifices remarquables, les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en toiture.

10.3. Dispositions particulières relatives aux ouvrages, installations ou travaux visant à l'exploitation des énergies renouvelables ou aux économies d'énergie.

En application du Grenelle 2 (décret du 29 février 2012) : il est prévu un « dispositif dérogatoire » relatif au patrimoine recensé et pour les constructions repérées au plan de zonage.

Le patrimoine architectural répertorié et mentionné au plan de zonage (catégories remarquable, et de caractère), bénéficie de conditions restrictives d'application de l'article 12 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement favorisant la performance environnementale et les énergies renouvelables dans les constructions concernant des bâtiments et éléments de paysage identifié au PLU suivant les prescriptions énoncées dans le présent règlement.

10.3.1. Dispositifs solaires (capteurs solaires thermiques par panneaux, capteurs solaires photovoltaïques, tuiles ou ardoises solaires) :

- Edifices remarquables : les installations en ajout sur les bâtiments sont autorisées uniquement sur les toitures non-visibles depuis l'espace public et à condition de leur insertion dans la composition architecturale.
- Edifices de caractère : les installations en ajout sur les bâtiments sont autorisées uniquement sur les toitures non-visibles depuis l'espace public.
- Les dispositifs solaires conserveront le rythme donné par les ouvertures existantes.
- Les dispositifs solaires devront être installés en partie basse de la toiture sans en dépasser la ligne médiane.
- Lorsque la couverture est une terrasse, le dispositif est admis à condition de ne pas être visible depuis l'espace public.
- Concernant les panneaux solaires et photovoltaïques, le dispositif doit être installé dans l'épaisseur de son support (mur, toiture).
- On privilégiera la pose des dispositifs sur les bâtiments annexes non repérés.

10.3.2. Doublage extérieur des façades et toitures et isolation extérieure :

- Edifices remarquables : l'isolation thermique par l'extérieur modifiant l'aspect extérieur de la construction est interdite.
- Edifices de caractère : l'isolation thermique par l'extérieur modifiant l'aspect extérieur de la construction est interdite sur les façades sur rue.

10.3.3. Les éoliennes installées sur le bâtiment repéré ou sur un mât visible depuis l'espace public sont interdites.

10.3.4. Les citernes : Les citernes destinées à recueillir l'eau pluviale ainsi que les installations similaires doivent être implantées de manière à ne pas être visibles de l'espace public ou être inscrites dans un ouvrage en harmonie avec l'aspect de la construction principale.

10.3.5. Les pompes à chaleur : les ouvrages techniques des pompes à chaleur ainsi que les installations similaires doivent être implantés de manière à ne pas être visibles de l'espace public.

10.4. Règles applicables aux bâtiments remarquables :

10.4.1. Les immeubles dits remarquables doivent être maintenus. Leur démolition est interdite.

10.4.2. L'extension horizontale des constructions est autorisée à condition qu'elle ne soit pas visible depuis l'espace public, sous réserve de leur insertion dans la composition architecturale.

10.4.3. La surélévation des constructions est interdite.

10.4.4. La création de nouvelles baies et la modification des baies existantes sont interdites.

10.4.5. La suppression des détails architecturaux est interdite.

10.4.6. Toute autre modification est autorisée sous réserve de son insertion dans la composition architecturale.

10.4.7. La restitution d'un aspect antérieur connu, documenté et conforme à l'architecture d'origine est autorisée.

10.4.8. La restauration faisant appel aux techniques adaptées ou aux matériaux de substitution destinés à maintenir l'aspect général et l'unité d'ensemble est autorisée.

10.5. Règles applicables aux bâtiments de caractère :

10.5.1. Les immeubles dits de caractère doivent être maintenus. Toutefois, leur démolition partielle est autorisée à condition qu'elle ne concerne pas la façade sur rue.

10.5.2. L'extension horizontale des constructions est autorisée depuis les autres façades que la ou les façades sur rue à condition de leur insertion dans la composition architecturale.

10.5.3. La surélévation des constructions est autorisée à condition qu'elle n'altère ni les formes, ni la composition, ni les détails de la façade sur rue.

10.5.4. La création de nouvelles baies et la modification des baies existantes sont autorisées à condition de leur insertion dans la composition architecturale si elles impactent la façade sur rue.

10.5.5. La suppression des détails architecturaux est autorisée à condition qu'elle soit rendue nécessaire par une transformation s'insérant dans la composition architecturale.

10.5.6. Toute autre modification est autorisée sous réserve de son insertion dans la composition architecturale si elle impacte la façade sur rue.

10.5.7. La restitution d'un aspect antérieur connu, documenté et conforme à l'architecture d'origine est autorisée.

10.5.8. La restauration faisant appel aux techniques adaptées ou aux matériaux de substitution destinés à maintenir l'aspect général et l'unité d'ensemble est autorisée.

Article N-11 : Obligations de performances énergétiques et environnementales des constructions

Non réglementé en secteur Np.

Pour les projets soumis à l'application de la réglementation thermique, les exigences suivantes devront être respectées :

Critère d'Analyse	Prescriptions
Bbio : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques.	Bbio < Bbio max – 10 %

Cep : Consommation en énergie primaire pour le chauffage, le refroidissement, la production d'eau chaude sanitaire, l'éclairage artificiel des locaux et les auxiliaires de fonctionnement.	Cep < Cep max – 10 %
--	----------------------

Sous-section 2.3. : Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâtis et abords de construction

Article N-12 : Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et les plantations d'intérêt préexistants, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés sous réserve de leur bon état phytosanitaire.

Article N-13 : Obligations imposées en faveur des continuités écologiques et des éléments de paysage à protéger

13.1. Dispositions générales

- 13.1.1. Les clôtures* situées au sein de la zone naturelle délimitée sur le plan aux abords de l'Yvette, devront être réalisées en grillage à large maille (15 cm X 15 cm). Les murs et murets sont interdits dans ces espaces.
- 13.1.2. Les clôtures* situées en bordure des lisières forestières repérées au plan de zonage devront être réalisées en grillage à large maille (15 cm X 15 cm). Les murs et murets sont interdits dans ces espaces.

13.2. Les alignements* d'arbres protégés et les arbres remarquables

- 13.2.1. L'abattage, l'élagage et toute autre atteinte à l'intégrité de ces arbres (racines, etc...) est interdit, sauf en cas de risque pour la sécurité des personnes et des biens, ou en cas d'une expertise phytosanitaire démontrant un mauvais état de l'arbre.
- 13.2.2. En cas d'abattage d'un arbre remarquable, une compensation est exigée par la plantation d'un arbre à développement équivalent.
- 13.2.3. En cas d'abattage d'arbres situés dans un alignement* d'arbres protégés, une compensation respectant au mieux l'alignement* est exigée par la plantation d'arbres à développement équivalent, à raison du même nombre d'arbres que ceux qui ont été abattus, sauf en cas d'impossibilité technique.
- 13.2.4. Aucune construction ne peut être implantée à moins de 5 mètres du collet (base du tronc au niveau du sol) d'un arbre remarquable.

13.3. Les « espaces d'intérêts écologique et/ou paysager protégés »

L'espace délimité au plan de zonage dans le secteur de Corbeville a vocation à devenir un corridor en faveur de la biodiversité. Les aménagements et les plantations prévues devront être réalisées dans cet objectif.

Article N-14 : Obligations imposées pour la gestion et l'écoulement des eaux pluviales

14.1. Dispositions générales

- 14.1.1. Toute construction, installation ou aménagement doit respecter le règlement communal d'assainissement.
- 14.1.2. En cas de rejet dans le réseau public et pour les projets dont la superficie nouvellement imperméabilisée est supérieure à 20 m², la création d'un ou plusieurs dispositifs de gestion quantitative des eaux pluviales est obligatoire.
- 14.1.3 Les eaux de lessivage des parcs de stationnement, chaussées, aires de services, de manœuvre ou d'activités d'une surface cumulée supérieure à 200 m² d'un seul tenant, doivent faire l'objet de prétraitement (dessablage et/ou déshuilage et/ou séparateur d'hydrocarbures) avant déversement dans le réseau public.

Sous-section 2.4. : Stationnement

Article N-15 : Obligation de réalisation d'aires de stationnement

Champ d'application

Les règles applicables aux constructions ou établissements non prévus dans le tableau et les dispositions ci-dessous sont celles qui s'appliquent aux établissements qui leur sont le plus directement assimilables.

Chaque fois qu'une construction comporte plusieurs destinations, le nombre total des places de stationnement exigibles sera déterminé en appliquant à chacune d'entre elles la norme qui lui est propre.

Les rampes d'accès* aux garages ou sous-sols des logements* individuels peuvent supporter une ou plusieurs place(s) de stationnement, lorsque leur pente est inférieure ou égale à 10%.

Le calcul des places de stationnement sera effectué dès la première tranche entamée de surface de plancher* et en arrondissant le résultat obtenu par application de la norme.

Les places commandées* sont prises en compte pour le calcul réglementaire du nombre de places à réaliser à conditions :

- d'être exclusivement liées à la sous-destination logement* ;
- que les places non commandées* représentent au moins une place par logement* ;
- que chaque place commandée* ne soit accessible que par une place non commandée* ;
- qu'il n'y ait pas plus d'une place commandée* par place non commandée*.

15.1. Dispositions générales

15.1.1. Dimensions et réalisation des places de stationnement des automobiles

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après, ou, à défaut, l'ensemble des aires de stationnement et de leurs accès* doivent être conformes à la norme AFNOR NF P 91-120.

Les places créées ou réaménagées, ainsi que les boxes et garages, doivent respecter les dimensions minimales suivantes :

En cas de stationnement en bataille / perpendiculaire :

Longueur : 5 mètres
Largeur : 2,50 mètres
Dégagement : 5 mètres

En cas de stationnement en épi

Longueur : 5,15 mètres pris perpendiculairement à la voie ;
Largeur : 2,25 mètres
Dégagement : 4 mètres

En cas de stationnement longitudinal :

Longueur : 5 mètres
Largeur : 2 mètres
Dégagement : 3,5 mètres

15.1.2. Cheminements d'accès* aux aires de stationnement

Les cheminements d'accès* aux aires de stationnement doivent avoir une largeur au moins égale à 3 mètres, dès lors qu'ils excèdent 5 mètres de longueur.

Ils ne doivent pas entraîner de modification dans le niveau du trottoir. Leur pente dans les 4 premiers mètres à partir de l'alignement* ne doit pas excéder 5%. Au-delà, la pente maximale admise pour les rampes est de 18%.

Pour les courbes, le rayon de courbure extérieur de la rampe à sens unique, ou le rayon de courbure extérieur de la voie intérieure dans les cas d'une rampe à double sens, ne peut être inférieur à 8,50 m. Ce rayon est mesuré en projection horizontale. Pour une rampe à double sens, une largeur de 5,00 m minimum devra être respectée.

15.1.3. Normes de stationnement des automobiles

La suppression de place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que toute place supprimée soit récréée sur le terrain. **Cette disposition ne s'applique pas en secteur Np.**

Les places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher* ou au prorata du nombre de logements* ou de chambres.

Dans certains cas, la norme est différente pour les projets inscrits à moins de 500 mètres d'une gare du réseau ferré d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, secteurs repérés sur le plan de zonage et dénommé « **ZONE 1** ».

Destination de la construction	Norme Plancher (le minimum exigé)	Norme Plafond (maximum réalisable)
Logement*	2 places par logement* et 1 place par logement* en zone 1	Pas de norme plafond
	1 place visiteur pour 5 logements* à partir de 5 logements*, sauf en zone 1	
Logement* social	1 place par logement* et 0,5 place par logement* en zone 1	
Hébergement pour étudiants, résidences et structures d'hébergement et de services à vocation sociale (personnes âgées, foyers divers, ...)	1 place pour 3 chambres et 1 place pour 6 chambres en zone 1	Pas de norme plafond
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)	Pas de norme plafond

15.1.4. Normes de stationnement des vélos

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés. Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos, sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès* aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle.

Lorsqu'une surface de stationnement vélos est exigible, les espaces dédiés seront d'au minimum 10 m² de surface unitaire.

Pour toute construction d'une surface supérieure à 200 m² de surface de plancher*, il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
Logement* Hébergement pour étudiants, foyers divers hors résidences personnes âgées.	1,5% de la surface de plancher* 1,5% de la surface de plancher*
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)

15.2. Dispositions particulières

15.2.1. La création de places de stationnement n'est pas exigée lors de travaux de réhabilitation, restauration, surélévation*, aménagement d'une construction existante* à usage d'habitation et à la date du 6 novembre 2010, à conditions :

- qu'il ne soit pas créé plus de 25 m² de surface de plancher*
- que les travaux ne donnent pas lieu à la création de nouveaux logements*.

Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, le nombre de places total après achèvement des travaux doit respecter les dispositions du présent article.

Section 3 : Equipements et réseaux

Article N-16 : Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès* aux voies publiques

16.1. Conditions de desserte des terrains par des voies publiques ou privées

16.1.1. Pour être constructible, un terrain doit avoir accès* à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur le terrain ou sur un terrain voisin.

16.1.2. Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à

édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès*, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

16.2. Conditions d'accès* aux voies ouvertes au public

16.2.1. L'emplacement des nouveaux accès* carrossables doit tenir compte :

- du risque éventuel pour la circulation et la sécurité des usagers de l'espace public ou des personnes utilisant ces accès*. La sécurité des usagers doit être appréciée compte tenu de la position des accès*, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic ;
- des alignements* d'arbres sur la voie publique et autres espaces paysagers ou d'intérêt écologique, afin d'assurer le maintien de leur bon état phytosanitaire ;
- des dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situé sur l'emprise de la voie ;
- des accès* existants sur les parcelles limitrophes, afin de limiter l'impact sur l'espace public.

Article N-17 : Conditions de desserte des terrains par les réseaux

17.1. Alimentation en Eau potable

17.1.1. Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable ;

17.1.2. Les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense incendie conforme aux normes en vigueur.

17.2. Assainissement des eaux usées

17.2.1. A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

17.2.2. Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de collecte des eaux usées.

17.2.3. Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

17.3. Assainissement des eaux pluviales

Le projet devra être conforme aux prescriptions du Schéma directeur d'assainissement.

17.4. Assainissement des eaux claires (rejets de pompes à chaleur, eaux de refroidissement, etc.)

Le déversement des eaux claires dans les réseaux d'assainissement collectif des eaux usées ou pluviales est interdit.

17.5. Communications électroniques, réseau électrique, éclairage public et autres réseaux d'énergie

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

17.5.1. Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunication doivent être conçus en souterrain sur le terrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété.

17.5.2. Doivent être prévues dans les façades* ou les clôtures*, les réservations pour les coffrets d'alimentation en électricité et en gaz ainsi que pour les réseaux de télécommunication.

1/ LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

La liste est mise à jour en annexe du règlement comme suit.

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface
1	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	52 400 m ²
2	Création d'une piste cyclable le long de la route de Versailles	Commune	1 008 m ²
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585 m ²
4	Elargissement de la voirie – rue de Chevreuse	Commune	6 615 m ²
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60 m ²
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100 m ²
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194 m ²
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38 m ²
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527 m ²
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105 m ²
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	164 m ²
14	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 323 m ²
15	Réalisation d'un programme de logement : 50% social	Commune	4170 m ²
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L. Scoccard et A. Maginot	Commune	251 m ²
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771 m ²
18	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 465 m ²
19	Franchissement routier de la RN118	EPA Paris-Saclay	5 895 m ²

B.5. Rapport de présentation modifié incluant l'évaluation environnementale

B.5.1. Descriptif de l'état initial du site

L'état initial du site est décrit dans l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact jointe au dossier. Il convient de s'y reporter.

Certains éléments nouveaux ou complémentaires apportés au diagnostic et à l'état initial du rapport de présentation du PLU d'Orsay sont ajoutés. Ils sont listés et décrits ci-après. Ces éléments viennent aussi étayer le dossier d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU.

Compléments au diagnostic territorial et à l'état initial de l'environnement

Nouveau chapitre 1.1.1. « Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) 2013 »

Adopté le 27 décembre 2013, le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien à l'horizon 2030. Il constitue un document de planification stratégique et prospectif du développement du territoire francilien et de préservation des équilibres sociaux et environnementaux à l'horizon 2030. Il se substitue au SDRIF de 1994 en vigueur jusqu'alors.

Il est composé de six fascicules dont seul le troisième a une portée normative : Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT).

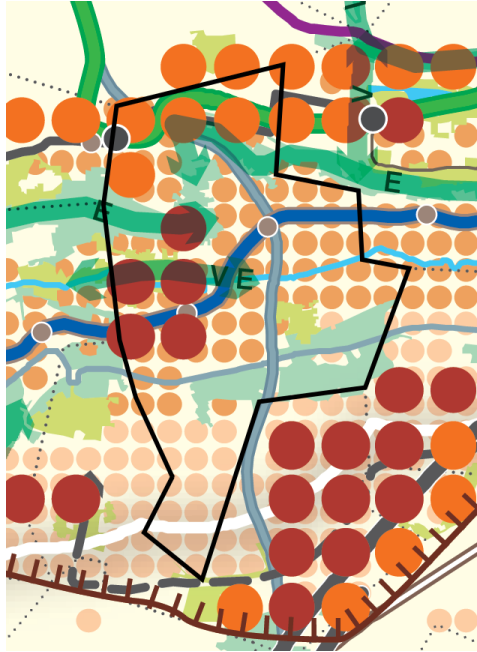
Ce document, qui s'inscrit dans un objectif de développement durable à l'horizon 2030, cherche à répondre aux grands défis suivants :





- promouvoir davantage de solidarité ;
- lutter contre l'étalement urbain ;
- faire face aux mutations environnementales ;
- préparer la transition économique, sociale et solidaire ;
- faire du défi alimentaire une préoccupation majeure des politiques d'aménagement et de développement.





Le projet spatial repose donc sur 3 grands principes :

- un rééquilibrage des fonctions et une diminution des inégalités notamment par un rapprochement des bassins d'habitat et d'emplois et l'amélioration de l'accessibilité globale aux équipements ;
- un renforcement de la compétitivité de la métropole et une diminution de la consommation foncière par le renforcement d'une structuration multipolaire, l'amélioration de l'articulation du maillage transports et la promotion de la densification urbaine ;
- un renforcement de la protection et la valorisation des espaces forestiers, agricoles et naturels.

Sur le territoire d'Orsay, la carte de destination repère les dispositions suivantes :



<p> Espace urbanisé à optimiser</p>	<p>A l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10% :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la densité humaine ; • de la densité moyenne des espaces d'habitat. <p>Il s'agit ici du sud de la commune, notamment le plateau de Mondétour.</p>
<p> Quartier à densifier à proximité d'une gare</p>	<p>Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, ces objectifs passent à 15% au lieu de 10%.</p> <p>A Orsay, la majeure partie du territoire construit, comprise au sein de la vallée de l'Yvette, doit contribuer plus particulièrement à cette densification.</p>
<p> Secteur à fort potentiel de densification</p>	<p>Des efforts accrus de densification sont attendus à proximité de la gare Orsay-Ville.</p>
<p> Secteur d'urbanisation préférentielle</p>	<p>Des urbanisations nouvelles sont attendues au nord de la commune, correspondant aux secteurs du Moulon et de Corbeville.</p> <p>Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares, qui peuvent être ouverts en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.</p> <p>L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat au moins égale à 35 logements par hectare et au moins aussi élevée que celle des espaces</p>

	d'habitats existants sur la commune ou le groupement de communes.
 Les espaces boisés et les espaces naturels	Il s'agit des deux coteaux boisés qui bordent la vallée de l'Yvette. Ces espaces doivent être préservés.
 Les espaces verts et les espaces de loisirs	Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces. Sont notamment concernés ici le parc de l'université et le parc de la Clarté-Dieu.
 Les continuités Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)	Le territoire d'Orsay est traversé par 3 continuités écologiques (E), qui désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et/ou humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité. Elles correspondent coteaux boisés nord et à l'Yvette, et se poursuivent vers les communes voisines à l'est ou à l'ouest. L'Yvette est également qualifiée de liaison verte, c'est-à-dire un axe reliant des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural. Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement. En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer.
 Le fleuve et les espaces en eau	Le cours de l'Yvette est dessiné, pour rappeler l'importance de la préservation des ressources et des milieux en eau à long terme.

Les réseaux de transports collectifs		Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international			
	Niveau de desserte métropolitain	 Réseau RER RER A (rouge) RER B (bleu) RER C (jaune) RER D (vert) RER E (rose)	 Nouveau Grand Paris tracé de référence (rouge) (bleu) (vert) (orange)	
	Niveau de desserte territoriale			
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV			

Sont représentés sur la carte du SDRIF :

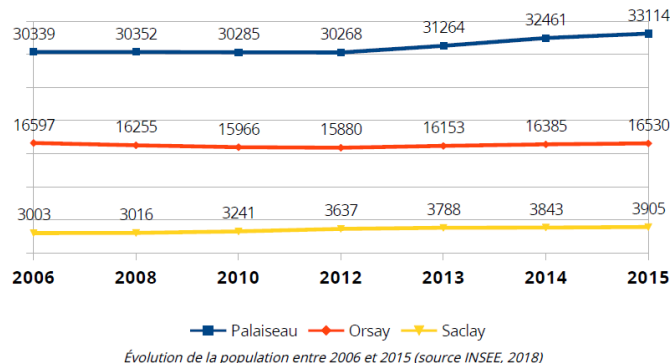
- Le RER B et ses deux gares situées à Orsay ;
- Le projet de métro du Grand Paris prévu au nord, au niveau des secteurs du Moulon et de Corbeville, ainsi que la gare prévue entre Orsay et Gif-sur-Yvette ;
- Le projet de desserte territoriale (prolongement du Transport en Commune en Site Propre) également prévu au nord.

Les réseaux routiers et fluviaux		Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide			
	Réseau routier principal			
	Franchissement			
	Aménagement fluvial			

Une voie rapide traverse le territoire dans la direction nord-sud : la RN 118.

MàJ chapitre 1.3.1.2. « Une diminution de la population observée depuis 2006, due à un solde migratoire négatif, que ne compense pas le solde naturel »

La tendance communale à la baisse semble toutefois s'inverser depuis 2012, avec un retour progressif au niveau de population recensé en 2006 : 16 530 habitants en 2015 (INSEE 2018), pour un rythme moyen de +0,2% / an. Tandis que le solde naturel est resté stable à +0,4% / an, le solde migratoire négatif s'atténue : -0,2% / an entre 2009 et 2014.



MàJ chapitre 1.3.1.4. « Une taille des ménages en nette diminution »

(a) En 2015, la population des ménages est évaluée à 15 517 personnes pour 6 850 ménages, soit une taille des ménages assez stable (2,27 en moyenne) (INSEE 2018).

(d) Les dernières années laissent entrevoir un léger sursaut de la tranche d'âge 15-29 ans, avec une augmentation de +0,7% entre 2009 et 2014. Toutefois, celle-ci ne compense pas le vieillissement global, illustré par la diminution des moins de 15 ans et l'augmentation des plus de 75 ans.

	Palaiseau	Orsay	Saclay
0 à 14 ans	5 755	2 588	977
15 à 29	7 578	4 229	558
30 à 44	6 295	2 678	889
45 à 59	6 286	3 206	801
60 à 74	4 122	2 152	419
75 ou plus	2 426	1 532	199
Total	32 461	16 385	3 843

Population par grandes tranches d'âge (source INSEE, 2014)

	Palaiseau	Orsay	Saclay
	2009-2014	2009-2014	2009-2014
0 à 14 ans	-1,2	-0,8	2,9
15 à 29	-0,7	0,7	-1,3
30 à 44	-1,9	-1,2	0,8
45 à 59	0,5	0,3	-3,4
60 à 74	1,3	-0,3	-0,2
75 ou plus	0,4	0,9	1

Taux de variation par grandes tranches d'âge (source INSEE, 2014)

MàJ chapitre 1.3.2.1. « Les principales caractéristiques du parc de logements orcéen »

(b) Le parc de logements vacants évolue de nouveau à la baisse après 2011, atteignant 5,1% en 2014.

(d) Toutefois, la part des maisons individuelles semble évoluer à la baisse, puisqu'elles ne représentaient plus que 52,5% du parc total en 2014.

MàJ chapitre 1.3.3.1. « Caractéristiques des emplois et des actifs »

(b) Cette tendance est confirmée par les données INSEE pour 2014, qui dénombrent un taux de chômage de 8,1%.

MàJ chapitre 1.3.3.5. « Les espaces agricoles du plateau de Saclay »

~~A ce jour 15 exploitations agricoles ont été identifiées sur l'ensemble du plateau de Saclay, aussi bien des exploitations en grandes cultures et polyculture (élevage) que des organismes de recherche.~~

En 2011, 33 exploitations agricoles ont été identifiées sur le plateau de Saclay, dont se distinguent :

- Les exploitations conventionnelles (grandes cultures/polyculture élevage) au nombre de 17 (15 sièges d'exploitation). Leurs surfaces s'échelonnent entre 26 et 390 ha de Surface Agricole Utile (SAU) ;
- Les organismes de recherche au nombre de 5 ;
- Les autres exploitations agricoles (élevage seul, centres équestres, apiculture...) au nombre de 13.

3 structures de moins de 50 ha existent sur le plateau, essentiellement situées en limite de plateau. Une est situé dans la commune d'Orsay, dans le secteur du Guichet, d'une surface de 43,87 SAU.

a) La Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF)

Dans le cadre de l'aménagement du Plateau de Saclay, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris crée une zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay. Elle a pour effet de rendre non urbanisables les espaces naturels et agricoles qui y sont intégrés. Elle comprend 2469 hectares consacrés exclusivement aux activités agricoles et 1646 hectares composés de forêts, cours d'eau, espaces naturels et rigoles. Ce dispositif législatif unique en

France a été conçu pour garantir aux agriculteurs la pérennité des parcelles concernées, tout en permettant en-dehors du périmètre les grands projets d'intérêt national prévus sur le plateau.

Un programme d'action accompagne la démarche, qui se fixe trois objectifs principaux :

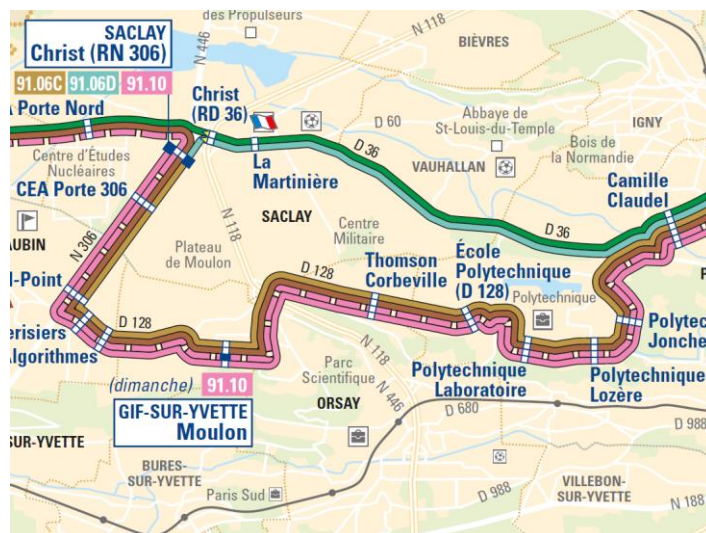
- Dans le respect des choix entrepreneuriaux effectués par les agriculteurs, définir les conditions du maintien et du développement d'une agriculture productive viable et durable sur le territoire, support de la biodiversité dans la diversité de ses composantes : assurer la pérennité de l'agriculture au sein de la ZPNAF.
- Concilier l'agriculture et la préservation de l'environnement, en particulier en mettant en place une gestion optimisée des espaces boisés et des espaces naturels du territoire : assurer la pérennité des espaces naturels et forestiers.
- Créer les conditions d'une coexistence harmonieuse avec les milieux et les acteurs du monde urbain environnant, mais également permettre le développement d'échanges de biens et de services, par la création de nouveaux débouchés pour l'agriculture. Il s'agira de renforcer et de créer des liens sociaux plus denses entre le monde agricole et le monde urbain : développer les liens entre le plateau, les activités et les habitants.

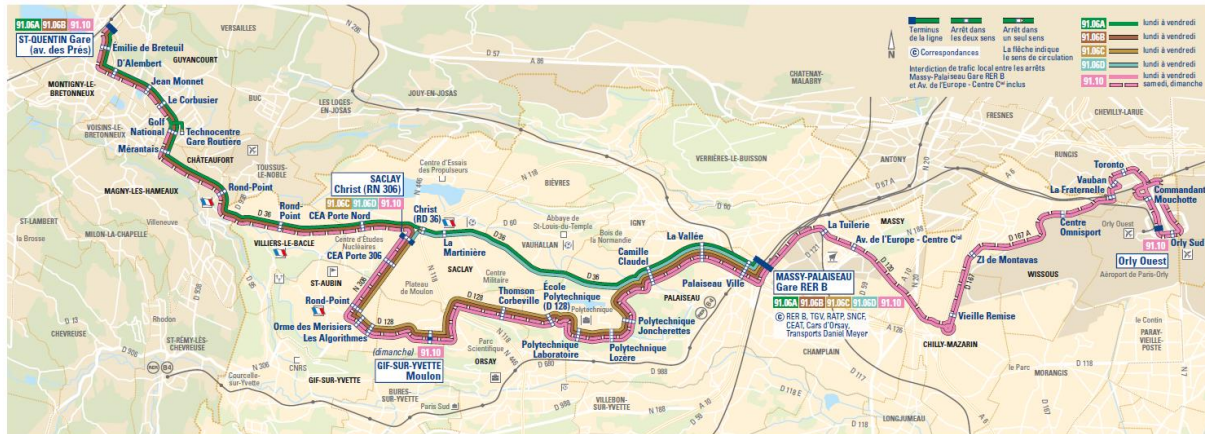
Ce programme d'action est prévu pour une mise en œuvre sur un horizon de six ans, de 2017 à 2023.

Complément chapitre 1.4.5.1. « Offre en transports collectifs »

(b) Le Transport Collectif en Site Propre (TCSP) du Plateau de Saclay

Trois lignes de TCSP sont en service depuis 2016 reliant la gare de Massy-Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines et desservant les secteurs de Corbeville et du Moulon (arrêts Thomson Corbeville et Moulon). Les lignes 91.06B et 91.06C desservent le secteur du lundi au vendredi et la ligne 91.10 tous les jours, y compris le dimanche.





Plan des lignes du TCSP (source Albatrans, 2012)

(c) N'est pas non plus représentée sur cette carte la desserte du secteur Corbeville par le TCSP, dont la fréquentation est susceptible d'évoluer considérablement dans les années à venir.

Complément chapitre 2.1.3.2. « Hydrogéologie »

Cette masse d'eau est du type dominante sédimentaire non alluviale, et d'écoulement libre. Elle est d'une surface totale de 2 423 km², et d'une sous couverture de 2 325 km². Elle est constituée des formations géologiques de l'Eocène et de l'Oligocène, et constitue un aquifère multicouches présentant des variations latérales de lithologie et d'épaisseur.

Localement le système aquifère est constitué de deux nappes superposées reposant sur un substratum constitué par les Marnes à Huîtres et les Marnes vertes :

- La nappe superficielle (Limon des plateaux et Argile à Meulière) ;
- La nappe des Sables de Fontainebleau.

a) La nappe superficielle temporaire formée de lentilles aquifères

La nappe superficielle est contenue dans les formations de surface qui regroupent les limons de plateau déposés sur un sable granitique localement argileux, lui-même reposant sur l'Argile à meulière de Montmorency. Il s'agit d'une série de lentilles aquifères perchées, d'extension et d'épaisseur variables. Ces lentilles ne sont pas en continuité hydraulique à l'inverse de ce qui définit une nappe aquifère.

Cette nappe superficielle ne constitue pas un réservoir exploitable pour des besoins en eau souterraine, les eaux de cette nappe sont susceptibles d'être contaminées. Les niveaux d'eau de ces petits réservoirs peuvent varier entre 2,5 et 11,5 mètres de profondeur et une variation saisonnière pouvant atteindre 5 mètres.

b) La nappe des Sables de Fontainebleau, irrégulière et d'une épaisseur d'entre 30 et 40 mètres

La nappe aquifère principale est celle qui est contenue dans le réservoir des Sables de Fontainebleau. Ce réservoir repose sur un substratum peu perméable constitué des Marnes à Huîtres et des Marnes vertes.

L'alimentation de la nappe des Sables de Fontainebleau se fait soit de manière directe par la pluie efficace dans les zones d'affleurement des sables, soit de manière indirecte par infiltration des eaux superficielles à travers les Argiles à Meulière. La cote du toit (sommet) des Sables de Fontainebleau est comprise entre 140 et 150 m NGF, à 40 mètres environ sous la surface topographique du plateau, et la cote du mur (base) entre 75 et 85 m NGF. Toit et mur

ne constituent pas une surface plane et régulière. Sous le Plateau de Saclay, le niveau statique de la nappe se situe approximativement à la cote 116 m NGF ; l'épaisseur des sables aquifères est par conséquent comprise entre 30 et 40 mètres.

c) Une vulnérabilité des nappes moyenne dans les coteaux boisés et très faible sur le plateau

La vulnérabilité d'une nappe est l'ensemble des caractéristiques de l'aquifère et des formations qui le recouvrent, déterminant la plus ou moins grande facilité d'accès puis de propagation d'une substance, dans l'eau circulant dans les pores ou fissures du terrain. Cette vulnérabilité est liée à un certain nombre de paramètres. Les principaux sont :

- La profondeur du toit de la nappe ;
- La présence de zones particulières d'infiltration rapide (talwegs par exemple) ou de communication hydraulique rapide (faille par exemple) ;
- L'épaisseur et la nature du recouvrement au-dessus de la craie ;

La sensibilité de la nappe aux risques de pollution est fonction :

- De la nature des rejets provenant des aménagements réalisés en surface et du type d'occupation des sols (urbaine, industrielle ou agricole) ;
- De la position de ces aménagements par rapport au sens d'écoulement de la nappe ;
- De l'absence d'aptitude de la pollution à être naturellement éliminée par le milieu récepteur.

Au nord de la commune, où est notamment prévue l'urbanisation du secteur de Corbeville, la vulnérabilité aux pollutions est moins marquée au niveau du plateau que des coteaux.

d) Faible usage des eaux souterraines du fait de ses caractéristiques médiocres

Le SDAGE fixe, pour la masse d'eau souterraine « Tertiaires du Mantois à l'Hurepoix », un objectif de bon état chimique à l'échéance 2027, en raison de dégradation par les nitrates, les pesticides et les organohalogénés volatil (OHV). Un qualitomètre présent sur la commune de Saclay permet de bénéficier de relevés dans la nappe. Il se situe dans l'emprise du CEA, à 158 m d'altitude, d'une profondeur d'investigation de 66m. On peut considérer, au vu des relevés communaux, que l'eau souterraine du secteur reste peu polluée, hormis par des résidus de produits utilisés dans l'exploitation agricole (nitrates, pesticides).

Complément chapitre 2.1.3.3. « Organismes d'aménagement et de gestion du réseau hydrique »

[Suppression des 2^e et 3^e §]

a) Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie

Ces objectifs sont repris par le SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands 2016-2021, arrêté en décembre 2015, qui définit les actions à mettre en œuvre au sein du bassin. Les orientations du SDAGE, déclinés selon 8 défis et 2 leviers d'action, traduisent la recherche du meilleur équilibre pour entraîner l'ensemble des acteurs de l'eau vers des objectifs ambitieux mais réalistes :

- la reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques et humides, avec l'objectif d'atteindre le bon état écologique en 2021 pour 62 % des masses d'eau de surface, le bon état en 2021 pour 28% des masses d'eau souterraines ;
- la réduction des rejets, émissions et pertes de substances dangereuses ;

- des actions volontaristes de protection et de reconquête des captages d'alimentation en eau potable les plus touchés ;
- la restauration de la continuité écologique des cours d'eau ;
- le développement des politiques de gestion locale autour des établissements publics territoriaux et des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

Le SDAGE décline son programme de mesures par sous-bassins hydrauliques. Les enjeux identifiés pour l'unité hydrographique de la Bièvre sont :

- Améliorer la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie ;
- Maîtriser les ruissellements urbains et la gestion des inondations ;
- Maintenir des écoulements satisfaisants dans la rivière ;
- Reconquérir les milieux naturels ;
- Mettre en valeur la rivière, et ses rives, pour l'intégrer dans la ville.

Pour l'unité hydrographique de l'Orge-Yvette, le SDAGE identifie les enjeux suivants :

- Cohérence et mise en œuvre du SAGE révisé ;
- Qualité des eaux ;
- Fonctionnalités des milieux aquatiques et zones humides ;
- Gestion quantitative ;
- Sécurisation de l'alimentation en eau potable ;

Le SDAGE fixe, pour la masse d'eau souterraine « Tertiaires du Mantois à l'Hurepoix », un objectif de bon état chimique à l'échéance 2027, en raison de dégradations par les nitrates, les pesticides et les organohalogénés volatils (OHV). Pour l'Yvette, l'objectif d'atteinte du bon potentiel écologique est fixé à 2021, tandis qu'il a été repoussé à 2027 pour le bon état chimique.

Le SDAGE est lui-même traduit à une échelle plus locale à travers les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). La Commission Locale de l'Eau (CLE) est l'organisme chargé d'élaborer et de faire appliquer ce programme. Orsay est concernée par le SAGE Orge-Yvette, révisé en 2013, puis modifié en 2014, et par le SAGE Bièvre, approuvé en avril 2017.

b) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Bièvre

La structure porteuse du SAGE est le syndicat mixte du bassin versant de la Bièvre (SMBVB).

Les deux ambitions phares du SAGE de la Bièvre sont :

- La mise en valeur de l'amont (Bièvre « ouverte » de sa source à Antony) ;
- La réouverture sur certains tronçons de la Bièvre couverte, d'Antony à Paris.

Avec 68 % du territoire situé en espace urbain, dont 54 % sont construits, le bassin versant de la Bièvre est fortement urbanisé, ce qui contribue à la dégradation de la qualité des eaux et des milieux naturels. Le SAGE signale des secteurs du territoire sont concernées par le busage, qui cause la disparition totale des milieux naturels associés.

Les cinq grandes orientations pour le SAGE définies à l'issue de la réflexion menée sur la définition du périmètre en 2007, approfondie dans le porté à connaissance des services de l'État puis confirmé par l'état des lieux approuvé en 2010 sont les suivantes :

1. L'amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie ;
2. La maîtrise des ruissellements urbains et la gestion des inondations ;

3. Le maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière ;
4. La reconquête des milieux naturels ;
5. La mise en valeur de la rivière et de ses rives pour l'intégrer dans la ville.

La Commission Locale de l'Eau (CLE) insiste sur la nécessité de favoriser la gestion des eaux pluviales à la source (au plus près de leur point de chute) afin de limiter au maximum les désordres à l'aval et d'atteindre les objectifs de la Directive Cadre européenne sur l'Eau (DCE), notamment sur les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les métaux lourds, actuellement déclassant sur le territoire du SAGE.

c) Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Orge Yvette

La structure porteuse du SAGE est le syndicat de l'Yvette (SIAHVY).

La stratégie du SAGE repose sur :

- La suppression des rejets directs d'effluents non traités au milieu depuis les réseaux, en fiabilisant la collecte des eaux usées et pluviales et en améliorant la maîtrise hydraulique lors de leur transport ;
- L'adaptation des rejets des stations d'épuration là où ils ont un impact ;
- La réduction des sources de contamination des eaux par les pesticides (notamment des produits phytosanitaires) ;
- La préservation des champs d'expansion des crues ;
- La valorisation du potentiel écologique du lit mineur des cours d'eau par un meilleur encadrement de la gestion de ce lit mineur ;
- La création de continuités écologiques des milieux aquatiques et des zones humides (Trame Verte et Bleue).

Le risque d'inondation est élevé sur l'aval et la gestion des ruissellements est un enjeu d'autant plus important que l'urbanisation et l'imperméabilisation de zones d'activités s'accélèrent. La gestion à la parcelle des eaux pluviales est la solution à privilégier.

d) Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette (SIAHVY)

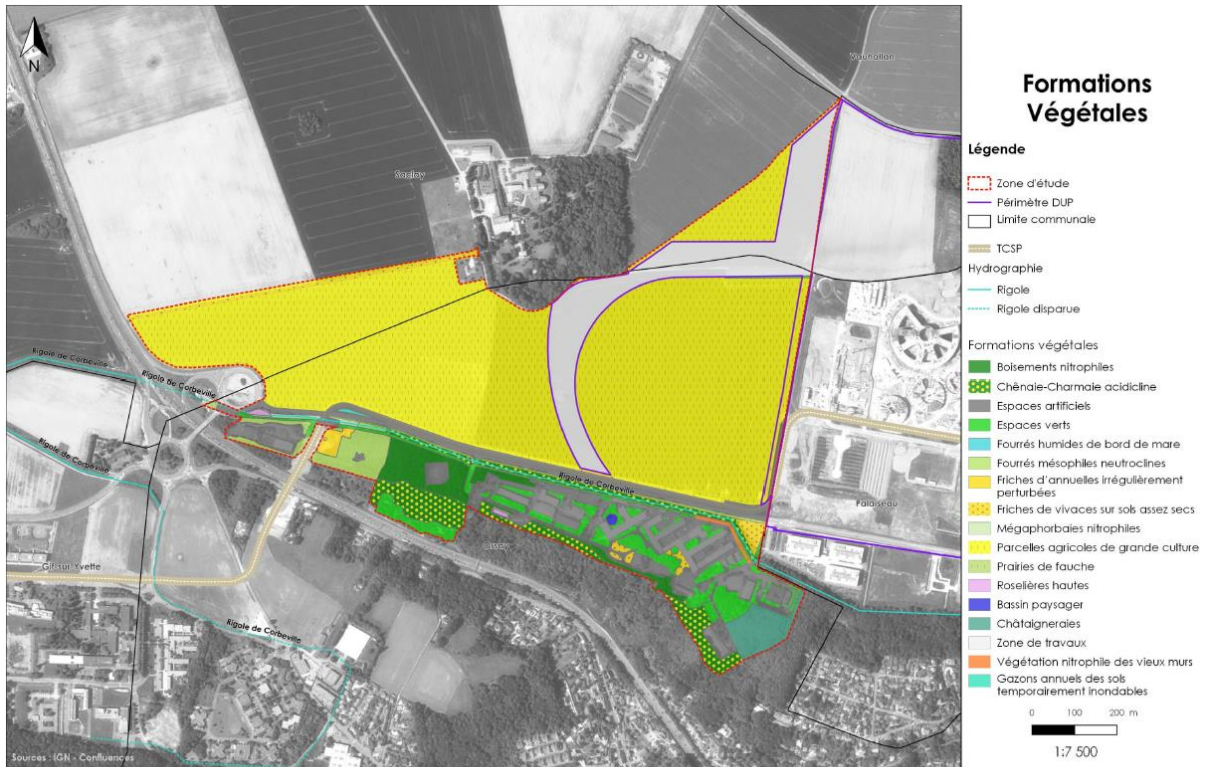
Complément 2.2.2.4. « Trame des milieux aquatiques et humides »

c) Zones humides, plans d'eau et mares

Des poches résiduelles de sols hydromorphes ont été identifiées au nord de la commune, dans le secteur Corbeville. Elles sont essentiellement liées à des points bas topographiques.

Ajout d'un chapitre 2.2.6. « Habitats naturels du secteur Corbeville »

Dans le cadre de l'OIN du Plateau de Saclay, une étude réalisée en 2017 par Confluences détaille les différents types de milieux présents sur le secteur de Corbeville.



Formations végétales du secteur (source Confluences, 2017)

Mégaphorbiaies nitrophiles (Code CORINE EUNIS : E5.411 ; Code CORINE BIOTOPES : 37.715)

Sur les tronçons les plus ensoleillés de la rigole de Corbeville, s'exprime une végétation luxuriante, haute et dense dominée par de grandes plantes à larges feuilles accompagnées d'espèces volubiles. Le cortège végétal indicateur est composé de Grande Ortie (*Urtica dioica*), de Liseron des haies (*Calystegia sepium*), de Morelle douce-amère (*Solanum dulcamara*), d'Epilobe hirsute (*Epilobium hirsutum*), de Consoude officinale (*Symphytum officinale*) et de Salicaire (*Lythrum salicaria*) notamment.



Végétation nitrophile (source Confluences, 2017)

Espaces artificiels (Code EUNIS : J1.4 ; Code CORINE BIOTOPES : 86.3)

Ce type de « formations végétales » découle de l'occupation anthropique de secteurs urbanisés : zones d'habitats collectifs et individuels, zones d'activités, équipements sportifs et culturels, voiries et autres réseaux de communication. La composition floristique de ce type de « formations végétales » est un mélange d'espèces indigènes, fortement marquées par leur caractère rudéral et des espèces horticoles. On retrouve ainsi quelques espèces spontanées sans valeur patrimoniale en mélange avec les espèces issues de plantation.



Espaces artificiels du site de Thalès (source TRANS-FAIRE, 2017)

Espaces verts (Code EUNIS : I2.1 ; Code CORINE BIOTOPES : 85.1)

Ce type de formation végétale découle de l'aménagement paysager en périphérie des zones urbanisées ou d'infrastructures de transport. Ces végétations sont constituées, en fonction des secteurs :

- D'une strate herbacée basse et ouverte, à la diversité floristique faible (pelouses) ou de plantations horticoles en massifs.
- D'une strate arbustive constituée en général exclusivement d'espèces horticoles, régulièrement taillée.
- D'une strate arborescente, composée d'un mélange d'espèces horticoles et d'espèces indigènes en fonction de l'ambiance paysagère recherchée.



Les espaces verts du Domaine de Corbeville (source TRANS-FAIRE, 2017)

Les espèces observées sont adaptées à la fréquentation du public et à l'entretien rigoureux (résistance aux piétinements et aux tontes régulières notamment pour la strate herbacée).

Végétation nitrophile des vieux murs (Code EUNIS : J1.1 ; Code CORINE BIOTOPES : 86.1)

En périphérie de l'ancien site Thalès, se trouve un mur d'enceinte en pierre sur lequel se développe, en fonction des secteurs, une végétation nitrophile caractéristique des situations fraîches et ombragées ou chaudes et ensoleillées. Bien que les prospections n'aient permis de relever que très peu d'espèces, on retrouve néanmoins les espèces caractéristiques de cet habitat telles que la Cymbalaire (*Cymbalaria muralis*), la Grande Chélidoine (*Chelodonium majus*), les Orpins blanc et rupestre (*Sedum album* et *Sedum rupestre*).



Végétation nitrophile (source Confluences, 2017)

Bassin paysager (Code EUNIS : J5.31 ; Code CORINE BIOTOPES : 89.23)

Au milieu des bâtiments désaffectés de l'ancien site Thalès, se trouve un bassin circulaire bétonné dont l'usage ancien n'est pas connu (bassin paysager, stockage incendie, stockage destiné aux activités industrielles). Les prospections n'ont permis de relever que très peu d'espèces. Dans la masse d'eau, on retrouve uniquement la Charagne commune (*Chara vulgaris*) et la Petite lentille d'eau (*Lemna minor*), quelques pieds de Laïche raide (*Carex elata*) au pied de l'escalier d'accès et la Cymbalaire (*Cymbalaria muralis*) sur le muret périphérique.



Bassin paysager dans le site désaffecté de Thalès (source Confluences, 2017)

Parcelles agricoles de grande culture (Code EUNIS : I1.1 ; Code CORINE BIOTOPES : 82.11)

Au nord de la RD128, de vastes parcelles agricoles sont occupées par des cultures intensives de céréales à pailles (orge ou blé) et colza. Les prospections n'ont permis de relever que peu d'adventices, essentiellement sur les bordures et coins des champs moins bien désherbés chimiquement, ce qui explique la pauvreté générale du cortège. On retrouve notamment le Coquelicot (*Papaver rhoeas*), la Matricaire camomille (*Matricaria chamomilla*), la Renouée des oiseaux (*Polygonum aviculare*) ou le Mouron des champs (*Anagallis arvensis*).



Parcelle agricole de la plaine de Corbeville (source TRANS-FAIRE, 2017)

Friches de vivaces sur sols assez secs (Code EUNIS : I1.53 ; Code CORINE BIOTOPES : 87.1)

A l'extrémité sud-est du site, le long de la RD128, on retrouve une friche prairiale, issue de l'abandon à moyen terme d'une ancienne prairie de fauche ou d'une ancienne parcelle cultivée. Ce type de friche herbacée haute, riche en graminées sociales : Fétuque rouge (*Festuca rubra*), Dactyle aggloméré (*Dactylis glomerata*), Chiendent officinal (*Elymus repens*) ou Pâturin commun (*Poa trivialis*) et en espèces vivaces, se caractérise par la présence des espèces suivantes : Picride fausse Vipérine (*Helminthotheca echioides*), Cirse commun (*Cirsium vulgare*), Carotte sauvage (*Daucus carotta*), Sénéçon de jacobée (*Jacobea vulgaris*) et Panais cultivé (*Pastinaca sativa*). Cette parcelle a subi des dégradations au cours du printemps 2017 suite à l'occupation par des gens du voyage.



Friches de vivaces sur sols assez secs (source Confluences, 2017)

Boisements nitrophiles (Code EUNIS : G1.A1 ; Code CORINE BIOTOPES : 41.2 x 85.11)

Ce type de formation végétale, présent sur la quasitotalité de la bordure sud du plateau boisé, est typique de forêts dégradées ou en reconstitution au voisinage des villes et villages ou de lieux anthropisés. Les espèces caractéristiques de ce faciès sont :

- Une strate arborée avec le Robinier (*Robinia pseudoacacia*) et l'Érable sycomore (*Acer pseudoplatanus*).
- Une strate arbustive à Aubépines (*Crataegus monogyna* et *laevigata*), Prunelier (*Prunus spinosa*) et Ronce (*Rubus fruticosus*).
- Une strate herbacée dominée par l'Ortie dioïque (*Urtica dioica*), le Lierre (*Hedera helix*) et la Benoîte commune (*Geum urbanum*).



Boisements nitrophiles (source TRANS-FAIRE, 2017)

La particularité floristique de ces boisements est l'abondance d'espèces horticoles et invasives, qui traduit un passé de parc arboré.

Chênaies-Charmaies à Fragon petit-houx (Code EUNIS : G1.A1 ; Code CORINE BIOTOPES : 41.2)

Présent sur le coteau sud du vallon au-dessus de la RN19, on retrouve un boisement spontané peu ou pas exploité de type Chênaie-charmaie acidocline. On retrouve les Chênes pédonculé et sessile, accompagnés de Charme et de Merisier pour la strate arborescente. La strate arbustive est constituée d'Aubépine monogyne (*Crataegus monogyna*), de Houx (*Ilex aquifolium*), de Genêt à balai (*Cytisus scoparius*) mais aussi de Laurier-Cerise (*Prunus laurocerasus*). Le cortège végétal herbacé se caractérise par la présence du Fragon (*Ruscus aculeatus*), du Sceau de Salomon (*Polygonatum multiflorum*) multiflore, de la Jacinthe de Bois (*Hyacinthoides non-scripta*), de la Daphné lauréole (*Daphne laureola*) et la Germandrée scorodoine (*Teucrium scorodonia*). Les tronçons les plus boisés de la rigole de Corbeville correspondent à une forme partiellement dégradée de cet habitat.



Chênaies-Charmaies (source Confluences, 2017)

Boisements de Châtaigniers (Code EUNIS : G1.A1 x 83.12 ; Code CORINE BIOTOPES : 41.2 x G1.D1)

L'extrémité sud-est du site est occupée par un boisement original de Châtaignier (*Castanea sativa*) puisqu'il s'agit d'une ancienne plantation à vocation paysagère et/ou de production. La partie est de l'entité se caractérise par un faciès de boisement avec la présence plus ou moins dense d'un sous-étage. Alors que la partie ouest présente d'avantage un aspect de parc paysager avec l'absence de sous-étage et une strate herbacée assimilable à une pelouse. Dans les deux cas la diversité floristique est relativement faible avec une strate arborée dominée par la présence de très gros et vieux Châtaigniers.



Vieux châtaigniers (source TRANS-FAIRE, 2017)

Comme montre la carte ci-dessous, les principaux secteurs à enjeux pour le secteur de Corbeville sont localisés dans les coteaux boisés. Les formations végétales de ces secteurs à enjeux sont les suivantes :

- Chênaie-Charmaie acidocline.
- Châtaigneraies.



Formations végétales à enjeux (source Confluences, 2017)

Biodiversité présente sur le secteur

Le bureau d'études Confluences a mené en 2016 et en 2017 des inventaires faune, flore et habitats à l'échelle de l'OIN. Sur le secteur de Corbeville, ont été recensés :

- **293 espèces végétales, dont 5 patrimoniales et 16 exotiques envahissantes.** Cette diversité floristique peut être considérée comme assez faible pour la région Ile-de-France (environ 10% de la diversité spécifique francilienne). Ceci est lié à la faible diversité de certains milieux de grandes surfaces (boisements et parcelles agricoles) et à l'importance relative de milieux anthropiques ou dégradés.
- **13 espèces d'odonates, dont 4 patrimoniale et 1 protégée.** Les milieux aquatiques présents sur le site sont peu favorables au développement des odonates : la rigole de Corbeville est majoritairement à sec en période estivale, à l'exception de la partie ouest au niveau de l'échangeur ; la mare située au milieu des champs est colonisée par les saules qui tendent à refermer le milieu ; le bassin du site Thalès est entièrement recouvert par les lentilles d'eau en période estivale et ses berges abruptes ne sont pas végétalisées. Les milieux ouverts du site (prairies, friches et lisière) peuvent néanmoins être utilisés pour la maturation ou l'alimentation des individus, mais peu d'odonates y ont été observés.
- **18 espèces d'orthoptères, dont 2 protégées.** Elles se répartissent en plusieurs cortèges selon leurs habitats privilégiés : prairies, zones herbeuses en bordure des

champs et secteurs en friche ; lisières, haies et arbres isolés ; zones de cultures et secteurs remaniés.

- **31 espèces de lépidoptères, dont 3 patrimoniales.** Les observations sont relativement homogènes sur l'ensemble du secteur, à l'exception des parcelles agricoles et des boisements où la diversité est plus faible. La prairie à l'est du site de Corbeville présente un intérêt particulier : certaines espèces qu'elles abritent n'ont été observée nulle part ailleurs sur le secteur.
- **4 espèces d'amphibiens, toutes protégées.** Cette protection est toutefois plus ou moins forte en fonction de la vulnérabilité des espèces. Celles présentes sur le secteur ne constituent pas des espèces remarquables et les effectifs observés restent faibles, voire très faibles, pour la majorité d'entre elles. Les enjeux liés aux amphibiens sont donc très limités sur le site de Corbeville. Les déplacements de Crapauds communs ont pu être observés et ceux-ci semblent capables de contourner les bâtiments en empruntant les voiries du site, pour circuler entre leurs lieux de reproduction (plan d'eau bétonné du domaine de Corbeville et, dans une moindre mesure, un bassin de régulation à l'ouest du domaine) et leurs habitats terrestres (boisement du coteau, et de façon plus secondaire les espaces verts du domaine et les bords boisés de la rigole de Corbeville).
- **3 espèces de reptiles, dont 2 protégées.** Les secteurs à enjeux pour ce groupe taxonomique sont le mur d'enceinte nord du domaine de Corbeville (notamment du fait de son exposition plein sud), le bassin en béton, les friches proches du TCSP et la lisière du domaine de la Martinière.
- **49 espèces d'oiseaux, dont 36 protégées et 18 remarquables.** 25 d'entre elles ont été observées en période migratoire et/ou en hivernage. Les enjeux écologiques les plus importants concernent les espèces de milieux ouverts, qui bénéficient des friches et de certains bords de voiries. Viennent ensuite celles associées aux boisements, notamment grâce à des peuplements mûres (ancien verger, coteau) qui permettent la présence d'arbres creux et de bois mort, et à des peuplements de conifères, qui abritent un cortège spécifique. À l'inverse, les espèces liés aux milieux anthropiques sont peu observées (les bâtiments en place ne semblent pas favorables à leur installation), de même que les espèces des milieux humides (pauvreté du site en milieux humides).
- **9 espèces de mammifères terrestres, dont 2 protégées.**
- **6 espèces de chiroptères, toutes protégées.** Plusieurs habitats avérés ou potentiels ont été observés sur le secteur de Corbeville : caves au sud du château et cavités arboricoles.

MàJ chapitre 2.3.4.2. « Les niveaux de pollution atmosphérique »

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) révisé, approuvé le 31 janvier 2018, définit les objectifs de qualité de l'air à l'horizon 2025. Il se décline en 46 actions répondant à 25 défis, visant à ramener les taux de pollution de la région sous les seuils européens. Cela représente des objectifs de baisse de 40 à 70%, selon les polluants, du nombre de franciliens exposés à des pics de pollution.

Les défis qui peuvent s'adresser plus spécifiquement aux plans locaux d'urbanisme sont les suivants :

- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ;
- Favoriser le covoiturage en Île-de-France ;
- Favoriser l'usage des modes actifs.

Complément chapitre 2.3.7.1. « Infrastructures classées »

[Ajout d'une ligne au tableau des infrastructures de transport terrestres sonores]

RD 998	30m
--------	-----

Complément chapitre 2.3.8. « Gestion des déchets »

Plan Régional de Réduction des Déchets de la région Île-de-France (PREDIF)

Le Plan régional de réduction des déchets d'Île-de-France (PREDIF) a été réalisé en 2009 en partenariat avec l'ADEME et approuvé par la région le 24 juin 2011. Le PREDIF est un accord cadre pour la prévention des déchets en Île-de-France et tend à faire changer les pratiques. Il a pour objectif l'élaboration et la mise en place d'un Plan Régional pour la Prévention et la Gestion des Déchets (PRPGD) « zéro déchet » pour la région Île-de-France. Le PRPGD devrait être finalisé courant 2018.

Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA)

Le PREDMA a défini la gestion des déchets pour la période de 2009 à 2019 et a pour objectifs de :

- Minimiser les impacts environnementaux et sanitaires.
- Préserver les ressources naturelles.
- Réduire le transport routier des déchets.
- Optimiser le fonctionnement des installations de traitement.
- Maîtriser et rendre prévisibles les coûts de gestion des déchets.
- Privilégier l'innovation.

Il encourage les producteurs à élaborer des produits nécessitant moins d'emballages et les consommateurs à adopter de bonnes pratiques, comme le tri et le recyclage de leurs déchets ou encore la réutilisation, la réparation et le réemploi des produits « durables », avec un objectif d'ouverture de 30 ressourceries-recycleries d'ici 2019.

Le PREDMA fixe des objectifs de capacité et de performance pour les centres de tri des déchets d'ici 2019 et encourage la collecte et la transformation des biodéchets.

Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets issus des Chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC)

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets issus des Chantiers du BTP (PREDEC) a été approuvé par la région en juin 2015. Les déchets du BTP sont répartis en 3 catégories :

- Les déchets inertes, qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas, ni ne produisent aucune autre réaction dans l'environnement (terres excavées inertes, bétons, enrobés...).
- Les déchets dangereux, qui peuvent être organiques, minéraux ou gazeux et sont toxiques ou contiennent des produits dangereux pour la santé humaine ou l'environnement (solvants, hydrocarbures, acides...).
- Les déchets qui ne sont ni inertes, ni dangereux (bois, plâtre, PVC, vitrage...).

Le BTP en région Île-de-France produit 90 % de déchets inertes qui nécessitent des traitements spécifiques.

B.5.2. Evaluation environnementale

L'Autorité Environnementale n'ayant pas jugé nécessaire la réalisation d'une évaluation environnementale de la révision du PLU approuvé en 2017, la présente évaluation se focalise sur les incidences probables significatives découlant de la mise en compatibilité.

Rappels réglementaires

Au titre de l'article R151-3 du code de l'urbanisme, lorsque le plan local d'urbanisme fait l'objet d'une évaluation environnementale le rapport de présentation :

1. « Décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou 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 ;
2. Analyse les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;
3. Expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
4. Explique les choix retenus mentionnés au premier alinéa de l'article L. 151-4 au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que 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 plan ;
5. Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;
6. Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L. 153-27 et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L. 153-29. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
7. Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale est proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. »

Selon le principe de proportionnalité inscrit dans le droit français, tous les thèmes environnementaux ne doivent pas faire l'objet du même niveau de traitement. Les thématiques présentant des enjeux plus importants font l'objet d'un traitement plus important.

L'article L.104-5 du code de l'urbanisme précise que :

« Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur »

Au titre de l'article R122-20 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

1. *« Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;*

2. *Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;*

3. *Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;*

4. *L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;*

5. *L'exposé :*

a. *Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.*

Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b. *De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;*

6. *La présentation successive des mesures prises pour :*

a. *Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;*

b. *Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;*

c. *Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.*

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.

7. La présentation des critères, indicateurs et modalités, y compris les échéances-retenus :

a. Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b. Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8. Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9. Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code. »

Méthodologie de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale vise à expliciter les enjeux environnementaux du PLU, définir les orientations stratégiques en matière d'environnement, apprécier la cohérence du projet au regard de l'environnement, faire de sa qualité une ressource pour le plan considéré, fixer les modalités nécessaires au suivi, à l'évaluation environnementale ex post.

L'évaluation environnementale a été formalisée au terme des travaux d'études liés à la procédure de mise en compatibilité du PLU d'Orsay avec le niveau de définition du projet en date d'octobre 2018. Les différentes orientations prises dans la mise en compatibilité du PLU, que ce soit celles portant sur le zonage, le règlement ou les OAP, ont systématiquement été confrontées à leurs incidences potentielles générées sur l'environnement à partir de l'examen de l'état initial de l'environnement. Il s'agit non seulement d'évaluer les effets directs et souhaités mais également les effets indirects et non voulus.

La méthodologie mise en œuvre repose sur :

- Une revue de l'état initial de l'environnement du rapport de présentation du PLU en vigueur ainsi que celui de l'étude d'impact du projet d'aménagement du secteur Est RN118 réalisé par le bureau d'études TRANS-FAIRE ;
- Des visites de terrain (février 2018 et octobre 2018) ;
- De nombreux échanges techniques avec l'EPA Paris-Saclay ;
- Une analyse projective de la situation actuelle du PLU confrontée aux besoins d'évolution pour traduire le projet en termes réglementaires ;
- Un traitement des données géolocalisées du PLU permettant de calculer la superficie des espaces impactés positivement ou négativement ;
- Des échanges internes à l'équipe CODRA permettant de confronter les points de vue.

Auteurs de l'évaluation environnementale

Le bureau d'études CODRA est l'auteur de l'évaluation environnementale. Il est signataire de la charte d'engagement des bureaux d'études en faveur d'évaluations environnementales de qualité.

L'évaluation environnementale a été conduite sous la direction de David LIZION, géographe-urbaniste, qualifié OPQU n°630-2011 – directeur d'études en urbanisme et environnement à CODRA.

Les différents intervenants ayant participé à sa rédaction sont :

- Robin CHALOT, ingénieur-écologue – chargé d'études à CODRA

- Paul d'EMMEREZ-de-CHARMOY, écologue-environnementaliste – chargé d'études à CODRA
- Héloïse BLANZAT, paysagiste-géographe, chargée d'études à CODRA
- Lucille LEDAY, architecte-urbaniste D.E., chargée d'études à CODRA.

Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte

Documents de rang supérieur s'appliquant sur le territoire

Les documents de rang supérieur au PLU sont listés, pour le cas général, par les articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme et, en l'absence de SCoT, les articles L.131-1 et L131-2.

Certains ne s'appliquent pas au présent PLU, parce qu'ils ne sont pas encore en vigueur sur le territoire ou qu'ils concernent des contextes particuliers (littoral, montagne, territoires d'Outre-Mer...).

Documents cadres pour le PLU	
Compatibilité	Prise en compte
<ul style="list-style-type: none"> - Plan de Déplacement Urbain (PDU Ile-de-France 2014) - Dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports (Aérodrome Paris-Orly) 	

Documents cadres pour le PLU, en l'absence de SCoT uniquement	
Compatibilité	Prise en compte
<ul style="list-style-type: none"> - Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2013) - Orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE du bassin Seine-Normandie 2016) - Objectifs de protection des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE de l'Orge et de l'Yvette 2011, SAGE de la Bièvre 2017) 	<ul style="list-style-type: none"> - Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE Ile-de-France 2013)

Pour mémoire : autres documents cadres pour le PLU ou le SCoT, absents ou non applicables sur le territoire	
Compatibilité	Prise en compte
<ul style="list-style-type: none"> - Schéma de Cohérence Territoriale - Schéma de mise en valeur de la mer - Programme Local de l'Habitat - Dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne - Règles générales du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires - Schémas d'Aménagement Régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion - Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Corse - Charte des Parcs Naturels Régionaux - Charte des Parcs Nationaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Plan Climat-Air-Energie Territorial - Schéma départemental d'accès à la ressource forestière - Objectifs du Schéma d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires - Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine - Schéma Régional des Carrières

<ul style="list-style-type: none">- Objectifs, orientations fondamentales et dispositions du Plan de Gestion des Risques d'Inondation- Directives de protection et de mise en valeur des paysages	
--	--

Les dispositions de ces plans et programmes sont détaillées aux chapitres suivants du rapport de présentation :

- SDRIF 2013 : chapitre 1.1.1.
- SDAGE du bassin Seine-Normandie 2016 : chapitre 2.1.3.3.
- SAGE de l'Orge et de l'Yvette 2011 : chapitre 2.1.3.3.
- SAGE de la Bièvre 2017 : chapitre 2.1.3.3.
- SRCE Ile-de-France 2013 : chapitre 2.2.2.
- PDU Ile-de-France 2014 : chapitre 1.4.1.1.
- Aéroport de Paris-Orly : chapitre 2.3.7.2.

Justification, au regard de ces documents cadres, des choix effectués pour la mise en compatibilité du PLU

Compatibilité avec le SDRIF 2013 :

Le SDRIF identifie le Plateau de Saclay comme étant un des territoires d'intérêt métropolitain (TIM), pour lesquels les principales orientations sont déclinées territorialement : « L'aménagement de ce territoire est favorisé par une accessibilité renforcée à court terme par le TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy et à plus long terme par une ligne du métro automatique du Grand Paris Express. Il s'organise autour de l'université Paris 11 et des grandes écoles existantes. Sa vocation scientifique doit être confortée dans le cadre d'un projet urbain global offrant une mixité sociale et fonctionnelle nécessaire à la qualité de vie locale. »

Le projet d'urbanisation permis par la mise en compatibilité du PLU d'Orsay répond pleinement à ces objectifs et s'inscrit dans le « secteur d'urbanisation préférentielle » schématisé au nord d'Orsay, sur la carte des destinations du SDRIF. La densité de logements et d'emplois permise par les règles du PLU atteint et dépasse les objectifs fixés par le SDRIF : un périmètre total constructible d'environ 50,8 ha, dont une partie accueillera près de 4 000 logements, soit une densité globale à l'échelle du secteur comprise entre 75 et 80 logements / ha contre un minimum imposé de 35 logements / ha dans les « nouveaux espaces d'habitat ». Les projets d'infrastructures de transport que justifie l'aménagement de ce site, le TCSP et le métro Grand Paris Express, sont bien intégrés dans les différentes pièces réglementaires : règlement écrit, OAP et emplacements réservés au plan zonage. La continuité écologique, qui matérialise le coteau boisé, est préservée notamment par une zone N inconstructible et un classement des boisements, lesquels sont maintenus, pour la plupart, dans le cadre de la mise en compatibilité.

Compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie 2016 :

La procédure de mise en compatibilité du PLU répond aux dispositions du SDAGE qui concernent les PLU, à savoir :

- D 1.8 – Renforcer la prise en compte des eaux pluviales dans les documents d'urbanisme / D 8.142 – Ralentir l'écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets / D 8.143 – Prévenir la genèse des inondations par une gestion des eaux pluviales adaptée / D 8.144 – Privilégier la gestion et la rétention des eaux à la parcelle : le règlement et l'OAP imposent des mesures de gestion alternative des eaux pluviales et le projet d'aménagement du secteur anticipe les volumes à gérer par dispositifs de collecte, de rétention, de traitement et d'infiltration adaptés ;
- D 2.16 – Protéger les milieux aquatiques des pollutions par le maintien de la ripisylve naturelle ou la mise en place de zones tampons / D 2.17 – Maîtriser le ruissellement et l'érosion en amont des masses d'eau altérées par ces phénomènes / D 2.18 – Conserver et développer les éléments fixes du paysage qui freinent les ruissellements : en plus des mesures de gestion des eaux pluviales, le maintien ou la mise en place de plantations à l'échelle du site contribuent à éviter les écoulements en direction de la vallée et des futurs milieux humides ;
- D 6.83 – Éviter, réduire, compenser l'impact des projets sur les zones humides / D 6.86 – Protéger les zones humides par les documents d'urbanisme : la mise en compatibilité entérine et précise le projet de compensation des zones humides dégradées présentes sur le plateau, par la création du « corridor nord-sud ». Celui-ci passe en zone N inconstructible, garantissant sa pérennité, et son aménagement est détaillé par l'OAP. La protection de la rigole de Corbeville est également réaffirmée par cette dernière. Par ailleurs un espace d'une superficie d'un hectare en compensation à l'impact porté sur des zones humides est mentionné dans l'OAP.
- D 6.93 – Éviter l'introduction et la propagation des espèces exotiques envahissantes par les activités humaines / D 6.94 – Intégrer la problématique des espèces exotiques envahissantes dans les SAGE, les contrats, les autres documents de programmation et de gestion : comme sur le reste du territoire communal, le règlement interdit la plantation d'espèces invasives.

Compatibilité avec les SAGE Orge-Yvette 2011 et Bièvre 2017 :

Conformément au SAGE Orge-Yvette, le rapport de présentation du PLU décrit et commente la situation de la commune en matière d'assainissement. La prise en compte du schéma directeur d'assainissement est exigée par le règlement du PLU.

La non altération de la qualité des masses d'eaux et de la non augmentation des vitesses de ruissellement des eaux pluviales, exigées par le SAGE Orge-Yvette, doivent être démontrées par le projet de ZAC dans le cadre de l'étude loi sur l'eau. Le PLU en pose les bases en exigeant la prise en charge alternative des eaux pluviales à l'échelle du quartier, prévue dès le stade de conception des aménagements, séparée des eaux usées, avec un débit de fuite maximal de 0,7 L/s/ha et une qualité minimale des rejets à respecter.

Le règlement impose également le prétraitement des eaux de ruissellement issues des stationnements regroupés de plus 5 véhicules, ou de certaines installations faisant l'objet d'une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire. Les eaux de chaussée et celles de toiture doivent être différenciées et le raccordement au réseau collectif limité autant que possible.

Les pièces réglementaires prévoient les mesures nécessaires à la protection des habitats naturels d'intérêt écologique (boisements principalement) ou, dans le cas des milieux humides, la compensation de leur destruction par l'aménagement d'un « corridor nord-sud » dédié et un espace d'1 ha de compensation à l'impact sur les zones humides, dans l'emprise du secteur Corbeville. Ces mesures comprennent, entre autres, la limitation et l'encadrement des constructions et aménagements possibles en zone N, le classement des espaces boisés en EBC, l'inconstructibilité d'une bande de 10 mètres depuis les lisières forestières, la protection d'alignements d'arbres, la protection de la rigole de Corbeville, la réglementation des clôtures. La mise en compatibilité du

PLU respecte le SAGE de Bièvre concernant la destruction des zones humides, en ce qu'elle concerne un projet déclaré d'utilité publique et que des mesures compensatoires sont intégrées au projet. Celles-ci respectent le principe de cohérence écologique et permettent des fonctions écologiques au moins équivalentes aux zones humides existantes.

Les nouvelles plantations arborées doivent être composées d'espèces indigènes, tandis que les espèces exotiques envahissantes sont interdites et la suppression de celles déjà présentes est recommandée par le règlement du PLU conformément à ce qui est préconisé par le SAGE de la Bièvre.

Compatibilité avec le PDUIF 2014 :

La mise en compatibilité du PLU intègre les « actions prioritaires » définies par le PDUIF pour l'agglomération centrale, dont Orsay fait partie, dans la mesure où elles relèvent des documents d'urbanisme locaux :

- Création de lignes structurantes à fort niveau de service : TCSP, Grand Paris Express ;
- Adaptation des formes urbaines à la desserte en transports collectifs, hiérarchisation du réseau viaire et aménagement de l'espace public permettant de faciliter et de sécuriser l'usage des modes actifs : futur maillage symbolisé dans l'OAP et connexions prévues pour les modes actifs ;
- Développement de stationnement pour les vélos, notamment à proximité des réseaux de transports collectifs, pour favoriser l'intermodalité / Mise en œuvre d'une politique de stationnement en parallèle de l'amélioration de l'offre de transports collectifs et des mesures en faveur des modes actifs : les normes de stationnement inscrite au règlement respectent les orientations du PDUIF en matière de norme plancher pour les vélos (minimum imposé par le PDUIF) et les véhicules motorisés (maximum). Concernant les normes plafond de stationnement pour les véhicules motorisés dans le cadre d'opérations de bureaux, le PLU reprend celle s'appliquant aux secteurs situés à moins de 500 mètres d'un point de desserte TC structurante (soit la quasi-totalité du site Corbeville).

Par ailleurs, l'urbanisation du secteur de Corbeville est prévue par le PDUIF, en lien avec la proximité du RER B, la desserte du site par le TCSP et le passage du Grand Paris Express, avec un accès facilité aux gares de la ZAC Polytechnique et de la ZAC du Moulon.

Toutefois, le PDUIF recommande lors de la création d'une opération d'aménagement de justifier d'une desserte en transports collectifs suffisante ou de montrer que son renforcement est prévu. Dans le cas de la mise en compatibilité du PLU, la desserte du secteur Corbeville est effective (ligne express 91-06 mais risque d'être insuffisante, tant que la ligne du Grand Paris Express (n°18) n'est pas en activité. À noter que l'OAP acte le principe d'un transport par câble entre la gare RER du Guichet et l'une des stations TCSP de Corbeville.

Compatibilité avec les dispositions de l'aérodrome Paris-Orly :

Seul l'extrémité sud du territoire communal est couverte par le Plan de Gêne Sonore de l'aérodrome Paris-Orly (zone III). La mise en compatibilité du PLU n'est donc pas concernée par ce document.

Prise en compte du SRCE francilien 2013 :

La mise en compatibilité du PLU respecte globalement l'objectif de protection du SRCE concernant le corridor écologique formé par le coteau boisé : si l'aménagement de nouvelles infrastructures de transport risquent de le fragiliser légèrement dans sa partie ouest, un renforcement de sa fonctionnalité peut être attendu sur le reste du domaine de Corbeville grâce à la renaturation d'une partie de la friche industrielle.

La carte des objectifs du SRCE préconise également la préservation des espaces agricoles ainsi que du secteur de concentration de mares et de mouillères identifié au niveau du secteur Corbeville. La

nature du projet à l'origine de la mise en compatibilité du PLU ne permet de pas de suivre ces orientations. Une compensation est néanmoins prévue en ce qui concerne les mares et mouillères, sous la forme du « corridor écologique nord-sud » devant accueillir de nouveaux habitats humides et dans la partie ouest du projet avec la réservation d'un espace d'environ 1 ha.

Le plan d'action du SRCE formule par ailleurs les orientations suivantes, pertinentes dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU :

- Identifier à une échelle adaptée, les éléments isolés ou les petits réseaux d'espaces naturels [...] dans un but de préservation : c'est l'objet des alignements d'arbres protégés, repérés au plan de zonage ;
- Lutter contre l'enclavement total des massifs et des boisements en maintenant des espaces de transition et des percées garantissant la fonctionnalité de la sous-trame boisée et des interfaces avec les espaces cultivés et les corridors alluviaux : l'urbanisation du secteur Corbeville tend au contraire à renforcer cet enclavement pondéré cependant par la présence du corridor et de la zone N associée qui relie les boisements à la future lisière ;
- Réglementer la nature et le type de clôtures et recommander un traitement de ces dernières afin de garantir une certaine perméabilité vis-à-vis de la faune selon l'échelle du plan : cette mesure est bien intégrée au règlement du PLU ;
- Concevoir tout nouvel aménagement urbain afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales, leur stockage via des bassins d'orage végétalisés multifonctionnels et leur transport éventuel via des noues : les règles du PLU en la matière répondent aux attentes du SRCE.

Certaines mesures de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay seraient donc en inadéquation avec certaines orientations du SRCE francilien, mais le rapport de « prise en compte » vis-à-vis de ce schéma permet de procéder différemment lorsque cela est justifié. Les divergences exposées ci-avant se justifient par le caractère d'intérêt national du projet d'urbanisation du secteur Corbeville.

Scénario d'évolution probable en l'absence de mise en compatibilité

Dans le PLU approuvé le 28 mars 2017, le secteur Corbeville concerné par la présente mise en compatibilité est réparti entre trois zones : UA, AU et N.

Zone UA : Développement possible des activités économiques

Dédiées aux activités économiques, cette zone interdit la plupart des autres destinations, notamment les activités agricoles et forestières, l'habitat (sauf gardiennage), l'artisanat et le commerce de détail, les équipements culturels, de tourisme, de loisirs, de santé ou encore sportifs.

Avec une emprise au sol limitée à 70% de la superficie de l'unité foncière et une hauteur maximale des constructions principales fixée à 15 mètres, il reste un potentiel constructible de 10,8 ha par rapport aux bâtiments existants. Ceux-ci pourraient faire l'objet d'extensions, surélévation, ou de démolitions-reconstructions, sauf en ce qui concerne le château du domaine, protégé par le PLU au titre du patrimoine bâti.

15% de l'unité foncière doivent être conservés en surface non-imperméabilisée, dont 10% au moins de pleine terre. Dans le scénario le plus extrême, ce sont donc jusqu'à 85% de la zone qui pourraient être artificialisés.

Zone AU : Grand Paris Express et aire d'accueil des gens du voyage

Créée en attente de la définition d'un projet pour le secteur Corbeville et faisant l'objet d'une Zone d'Aménagement Différé, la zone AU n'a vocation à être ouverte à l'urbanisation que par le biais d'une modification du PLU intégrant des orientations d'aménagement et de programmation.

En l'absence de mise en conformité, cette zone est donc destinée à rester agricole, mais n'autorise aucune nouvelle construction (y compris agricole) hormis les quelques exceptions suivantes :

- La ligne de métro Grand Paris Express, pour laquelle un emplacement réservé est dessiné sur le zonage ;
- Une aire d'accueil destinée à l'habitat des gens du voyage, bénéficiant également d'un emplacement réservé ;
- D'éventuelles installations d'intérêt collectif (installations classées soumises à déclaration, antennes relais), sous conditions ;
- L'aménagement du « corridor écologique nord-sud » (compensation pour la ZAC du quartier de l'Ecole polytechnique), dont l'emprise programmée est identifiée sur le plan de zonage par un symbole dédiés aux « espaces d'intérêts écologique et/ou paysager protégés ».

Zone N : Maintien des espaces boisés

Le reste du secteur est couvert par un zonage N inconstructible, où ne sont autorisées, sous conditions, que les constructions agricoles et forestières, certaines installations d'intérêt collectif et services publics, des aménagements légers, ainsi que l'extension des éventuelles habitations existantes. L'essentiel de cette zone étant couvert par des Espaces Boisés Classés, il est peu probable que de nouvelles constructions soient implantées en l'absence d'une mise en conformité du PLU, hormis pour le Grand Paris Express dont l'emplacement réservé traverse la zone.

Solutions de substitutions raisonnables et explication des options retenues

Principe d'urbanisation du secteur

Le projet découlant de l'OIN Paris-Saclay, les grandes options d'aménagement à l'échelle du Campus urbain ont été définies avant la procédure de mise en compatibilité. Rappelons qu'une Zone de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ZPNAF) fut créée le 3 juin 2010. Cette zone qui s'étend sur plusieurs communes, a pour objectif de protéger 4 115 ha dont 2 469 pour les activités agricoles et 1 646 pour des espaces naturels. De ce fait, les solutions de substitution au principe d'urbanisation du secteur de Corbeville n'ont pas été étudiées à l'occasion de la procédure de mise en compatibilité.

Solutions et options réglementaires

L'objectif du dossier de mise en compatibilité est de permettre la réalisation du projet urbain acté sur le secteur. Les principes fondamentaux qui ont présidé à la définition de solutions réglementaires sont les suivants :

- Définir des zones constructibles relatives aux besoins du projet s'agissant des constructions (zone AUc et zone UEp). Le PLU en vigueur inscrivait déjà le secteur en zone à urbaniser stricte (AU).
- Délimiter des zones naturelles en fonction des espaces préservés, des espaces à investir à titre de compensation (corridor, zone de compensation des zones humides impactées) et des espaces actuellement artificialisés devant faire l'objet d'une renaturation (friches Thalès pour partie).
- Conserver, dans la mesure du possible les dispositifs de protections des paysages et de l'environnement actés par le PLU d'Orsay en vigueur et procéder par compensation si nécessaire.

Dès lors, différentes options réglementaires pour traduire le projet étaient envisageables :

- Une première option proposait la délimitation de différents secteurs à urbaniser en fonction de leur (vocation dominante : vocation dominante équipement, vocation dominante logement, vocation dominante activité économique.
- Une seconde option délimitant un secteur unique a été retenue afin de favoriser la mixité fonctionnelle et de bénéficier d'une souplesse nécessaire pour réaliser des projets urbains de cette dimension.

S'agissant des orientations d'aménagement et de programmation et du règlement, deux options ont été étudiées :

- Une première option consistant à définir une zone sans règlement écrit mais dotée d'orientations d'aménagement renforcées comme le prévoit le code de l'urbanisme. Cette solution permet une gestion ultérieure de projet souple privilégiant le qualitatif et l'émergence de projets innovants voire peu conventionnels. Elle offre également des conditions favorables à l'évolutivité du projet urbain.
- Une seconde option consistant à privilégier l'articulation d'un règlement écrit et d'une orientation d'aménagement et de programmation cadrant les options d'aménagement du nouveau quartier. Cette dernière option a été retenue car permettant une traduction plus fine du projet urbain et garantissant, par le biais des dispositions du règlement, une conformité des futures installations et constructions avec les règles souhaitées.

Concernant plus spécifiquement le règlement écrit, le principe retenu est celui de définir un cadre réglementaire garantissant la tenue des impératifs attachés à la réalisation du projet (hauteur limitée à 25 mètres, mixité fonctionnelle, gestion des eaux pluviales, préservation des éléments végétaux significatifs à titre d'exemple).

Incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation

→ Effets notables probables sur les sols et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers/ mesures

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay a pour objectif de permettre la réalisation du projet d'urbanisation du secteur Corbeville, prévu par la loi du Grand Paris 2010 et le SDRIF dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay. Elle conduit donc, de fait, à rendre possible la **consommation de 46.86 ha de terrains, majoritairement agricoles**, sur le territoire d'Orsay.

Il s'agit d'un effet se prolongeant sur le **long voire le très long terme**, d'une part du fait que les futurs espaces urbains qui y seront aménagés ne sont pas envisagés à l'heure actuelle comme une occupation des sols temporaire ; d'autre part parce que l'urbanisation suppose des travaux importants de remaniement des sols et leur dégradation, même en cas de déconstruction ultérieure (pollution liée aux matériaux de construction, aux usages...), qui condamnent définitivement leur potentiel agronomique. Cet effet se cumule de façon générale avec la **tendance à l'étalement urbain observée en Ile-de-France**.

Du fait de l'ampleur du projet, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été appréhendées à **l'échelle de l'OIN** lors de la définition du programme d'ensemble, notamment :

- **Évitement** : Au sein du périmètre de l'OIN, les secteurs de projet ont été choisis de préférence à **proximité de zones urbaines** importantes (dans le cas présent : à proximité de la ville d'Orsay et en continuité de la ZAC Polytechnique à Palaiseau), sur des **sites pouvant être desservis par les infrastructures de transport** existantes ou futures (RN118, TCSP-ligne express 91-06, RER B et futur métro Grand Paris Express), de façon à préserver des **espaces agricoles cohérents et fonctionnels**, et **en évitant au mieux l'interruption des grandes continuités écologiques régionales**.

Cette urbanisation étant nécessaire au vu des conjectures démographiques, économiques, sociétales, etc. le choix du secteur Corbeville permet d'**éviter la consommation d'autres espaces naturels, agricoles et forestiers** de la Région, où les conséquences environnementales auraient été potentiellement plus dommageables.

- **Réduction** : Par une recherche de **densité du bâti**, le projet limite, pour une même capacité d'accueil, la superficie au sol effectivement occupée par les constructions. Ainsi, la mise en compatibilité autorise en zone AUC des implantations en limite séparative ; en cas de retrait, la distance minimum imposée n'empêche pas une certaine densité des bâtiments ; les hauteurs maximales (25m) permettent de compenser en volume une emprise au sol potentiellement modérée par les règles de prospect et le respect d'un coefficient de biotope.

De plus, une partie des **espaces publics sont maintenus en pleine terre** ou *a minima* perméables, afin de préserver certaines fonctions environnementales des sols (circulation de l'eau, support de végétation...).

Une zone de « lisière » prévue au nord du site joue un **rôle tampon entre l'espace urbain et les grandes cultures**, protégeant ces dernières contre d'éventuels effets de voisinage (transferts de pollution ou ruissellement des eaux de pluie, par exemple). Elle a vocation à accueillir elle-même des usages agricoles, servant de transition entre ces deux occupations des sols.

- **Compensation** : La compensation prévue dans le cadre de l'OIN pour les espaces agricoles consommés s'est traduite sous la forme d'une **Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF)** de plus de 4 000 ha, dont 2 469 ha agricoles. Si cette mesure ne permet pas de « rendre » à l'agriculture l'équivalent en surface des terres consommées – chose impossible dans le contexte actuel de croissance de la population urbaine et de ses besoins – elle permet en revanche de garantir sur le long terme la préservation des espaces visés, les soustrayant à la pression foncière qui peut s'appliquer par ailleurs sur le territoire francilien.

Plus localement, la mise en compatibilité du PLU inscrit l'objectif de **dépollution et de renaturation de la friche industrielle** occupant le sud du secteur Corbeville. Ce nouveau parc boisé, classé en zone naturelle globalement inconstructible, jouera lui aussi un rôle de zone tampon pour éloigner des coteaux boisés les éventuelles nuisances urbaines.

S'agissant des compensations actées par le zonage de la mise en compatibilité du PLU, le tableau suivant récapitule les grandes évolutions de surfaces dues à la mise en compatibilité du PLU d'Orsay avec le projet du secteur de Corbeville :

Type de zone	Avant MEC PLU	Après MEC PLU	+/-
UA (urbaine dédiée aux activités économiques)	18,3 ha	7,5 ha	- 10,8 ha
UE (urbaine – équipements d'intérêt collectif)	44,4 ha	48,3 ha	+ 3,9 ha
AU (à urbaniser dédiée au projet du secteur de Corbeville)	48,5 ha	46,9 ha	- 1,6 ha

N (naturelle)	200,7 ha	209,2 ha	+ 8,5 ha
			0,0 ha

Ainsi, la superficie des zones destinées à être construites ou fortement artificialisées diminue de 8,5 hectares avec la mise en compatibilité du PLU au profit des zones destinées à rester naturelles ou à être converties en espace de nature.

Les **déblais et remblais** nécessaires aux divers aménagements peuvent aussi avoir des effets, difficiles à qualifier à ce stade, sur la topographie, la composition physique et chimique des sols, leur qualité écologique et agronomique, leurs éventuelles pollutions. Le PLU **réduit les éventuels effets négatifs** dans le cas de déblais / remblais **en présence de zone humide, en limitant à 1,2 mètres la différence de hauteur admise en zone N.**

→ Effets notables probables sur la santé humaine, la population, les risques, les nuisances/ mesures

Risques naturels

A l'heure actuelle, le secteur Corbeville est globalement peu exposé aux risques naturels. L'urbanisation du site pourrait en générer ou en accentuer certains (ruissellement et inondations liées aux intempéries, flot de chaleur urbain...) ; les dispositions prises à leur sujet sont traitées dans les parties suivantes sur la gestion de l'eau et sur le climat.

Le site est concerné par un **aléa de retrait-gonflement des argiles, de niveau moyen**. Cela ne bloque pas l'urbanisation (des niveaux d'aléas similaires se rencontrent également sur le plateau de Mondétour, au sud de la commune) et **la vulnérabilité des constructions et des populations peut être réduite en suivant quelques prescriptions architecturales et constructives**, fournies en annexe du règlement.

La présence de boisements peut supposer un risque d'incendie, mais la mise en compatibilité du PLU n'est pas de nature à aggraver celui-ci. Au contraire, l'aménagement du parc du château et son entretien dans le cadre d'une ouverture au public tendraient plutôt à **réduire le risque de départ de feu**.

Risques industriels et technologiques

Concernant les risques industriels, le règlement de la zone AU précise que les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ne sont autorisées que sous réserve de ne pas générer un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique, au-delà de leur unité foncière. De même, en zone UEp, les ICPE sont interdites si elles sont sources de danger pour le voisinage. **La mise en compatibilité du PLU ne devrait donc pas générer de risque supplémentaire ni aggraver un risque existant pour la population.**

En revanche, l'ouverture à l'urbanisation du plateau est susceptible d'**augmenter la population exposée au risque nucléaire** généré par les équipements du CEA, bien que le projet se situe en dehors du périmètre de danger immédiat. La concentration de logements et les nouvelles voies de desserte peuvent aussi **accroître le nombre de personnes exposées aux risques de transport de matières dangereuses**, d'autant que certains besoins transits nouveaux pourraient découler de l'installation d'établissements de recherche.

L'urbanisation nouvelle suppose des risques de pollution des sols (liés aux chantiers, aux matériaux de construction, aux activités nouvelles...), de l'eau (ruissellement des eaux de pluie sur la

chaussée, notamment) et de l'air (circulation routière). Les mesures prises à leur sujet dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU sont détaillées respectivement dans les parties traitant des effets sur les sols, la gestion de l'eau et la qualité de l'air.

Nuisances sonores

Le secteur Corbeville se trouve en partie dans l'aire d'effet potentielle de deux infrastructures classées pour les nuisances sonores : la RN 118 et la RD 128.

La zone de bruit maximale générée par la RN 118, de catégorie 2, est estimée à 250 mètres depuis la route. Cela concerne l'extrémité ouest du site, dédiée aux activités économiques donc sans incidence sur la population résidente, ainsi qu'**une petite partie au sud, où pourraient s'implanter des logements**. Toutefois, le relief du coteau et le boisement peuvent atténuer la zone de propagation du bruit ; des **solutions architecturales** pourront, si besoin, résoudre les nuisances résiduelles.

La RD 128, de catégorie 4, génère une zone de bruit maximale de 30 mètres de part et d'autre. Celle-ci peut donc concerner les **bâtiments d'habitations susceptibles d'être construits de chaque côté de l'axe routier**. Une réduction des nuisances par une **architecture adaptée** des nouveaux bâtiments est également envisageable.

À noter que le nouveau maillage viaire du site, la transformation de la RD 128 en axe urbain et la programmation d'une nouvelle ligne de métro Grand Paris Express au cœur du secteur sont susceptibles d'avoir des **effets variables sur les nuisances sonores** : nouvelles zones impactées par le bruit et augmentation du trafic d'une part, mais une répartition différente de celui-ci et une diminution des vitesses en secteur urbain d'autre part. Dans l'ensemble, la concentration accrue en logements et l'importance du trafic généré laisse tout-de-même supposer une **augmentation globale du niveau sonore et de la population exposée**. La ligne de métro engendrera également des **nuisances vibratoires**, que le projet de ZAC prévoit d'atténuer pour les établissements les plus sensibles.

A court et moyen termes, la réalisation des **nombreux chantiers** risque de faire peser des **nuisances sonores** supplémentaires chroniques pour les premiers occupants du secteur (résidents, salariés, étudiants, autres usagers...).

Risques électromagnétiques

Certains équipements nécessaires au fonctionnement du futur quartier (télécommunication, métro...) seront à l'origine de **nuisances électromagnétiques**, dont l'ampleur dépendra de la nature des aménagements et de la proximité des logements et équipements sensibles. **Le règlement réduit cet effet en conditionnant les antennes relais à la recherche d'une mutualisation entre opérateurs**, pour éviter une multiplication superflue.

Plus généralement, **le règlement de la zone UEp interdit les ICPE susceptibles de générer des nuisances pour le voisinage**. La mise en compatibilité du PLU ne devrait donc pas avoir d'effet notable sur les autres types de nuisances.

Déchets

Enfin, l'accroissement de la densité humaine sur le plateau conduira à une **augmentation du volume de déchets ménagers produits**, même si la quantité moyenne par personne tend globalement à diminuer. Cet effet est très fortement corrélé au nombre d'individus attendus sur ce secteur, lui-même fonction (entre autres) des logements et emplois créés. Ceux-ci seront respectivement de 4 000 (dont 2 000 logements étudiants) et 3 700 selon les estimations du projet actuel ; toutefois, il faut noter que la mise en compatibilité permettrait théoriquement d'en produire davantage.

A court terme, une production de **déchets de chantier** est aussi à attendre. Enfin, d'**autres types de déchets** seront générés sur le secteur Corbeville en fonction des activités et équipements créés, y compris des déchets dangereux (hôpital, déchets industriels ou liés à la recherche, par exemple).

→ **Effets notables probables sur la diversité biologique, la faune, la flore / mesures**

Les effets d'un plan local d'urbanisme sur la diversité biologique s'évaluent classiquement en fonction des habitats dont ils autorisent la destruction, la modification ou la création, notamment ceux qui jouent un rôle de réservoirs de biodiversité, et des continuités écologiques dont ils altèrent la fonctionnalité.

En termes de surface, les habitats boisés présents sur le coteau seront peu impactés par les aménagements autorisés dans le cadre de la mise en compatibilité. La création d'un nouveau franchissement de la RN118, qui traverse les boisements à l'extrémité ouest du site, et l'aménagement des liaisons vers la vallée pour les modes actifs n'auront vraisemblablement qu'une incidence marginale sur le fonctionnement de ces habitats, déjà sous l'influence des espaces urbains de la vallée ou de Palaiseau. La suppression locale d'EBC pour permettre ces projets est entièrement compensée à proximité directe, par le classement d'autres parties du parc forestier. Plus particulièrement, la **préservation de la châtaigneraie** est un élément positif du projet. A noter toutefois qu'une **forte concentration humaine au voisinage des boisements** peut avoir des **conséquences négatives sur la faune et la flore** de ces milieux (nuisances liées au bruit, à la pollution lumineuse, atmosphérique...)

Les **habitats associés aux grandes cultures** sont **quantitativement très touchés par le changement d'occupation des sols**. Toutefois, la perte que cela représente en termes de biodiversité est faible du fait de la **pauvreté de ces milieux**. La « lisière » prévue au nord du site pourrait avoir un rôle de **compensation de la réduction de surface**, mais en jouant sur un autre paramètre, complémentaire : la **diversification des habitats agricoles** présents.

Sur le plan qualitatif, l'effet le plus marqué de la mise en compatibilité du PLU concerne les **milieux humides détruits du fait de l'urbanisation**. Leur **compensation quantitative (1ha) et qualitative** est prévue par l'OAP au sein du secteur, donc à proximité de ceux existants. Elle s'accompagne la mise en place du « **corridor écologique nord-sud** » prévu en compensation de la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique matérialisé sur le zonage du PLU, qui doit permettre de recréer ces types de milieux dans un espace aux dimensions généreuses, fermé au public et en continuité des espaces naturels alentours.

Les **habitats artificiels ou anthropisés** (espaces verts, vieux murs, plantations horticoles...) vont quant à eux croître en nombre, en surface et en diversité, même si leur intérêt écologique est relatif.

La continuité de la sous-trame arborée d'intérêt régional que constitue le **coteau boisé** est susceptible de connaître deux effets contraires : la création d'une **nouvelle coupure nord-sud par le métro du Grand Paris Express**, plutôt défavorable à sa fonctionnalité, et un **épaississement au niveau de la friche industrielle** (dépollution et renaturation), bénéfique à cette continuité. Malgré tout, l'impact négatif du GPE sur le corridor boisé peut être considéré comme assez faible, car il intervient à l'extrémité ouest du coteau, déjà séparé par la RN 118 de la suite du coteau (parc de l'université et son prolongement vers Bures-sur-Yvette et Gif-sur-Yvette). Par rapport à cette fonctionnalité dégradée, **l'effet marginal de la mise en compatibilité est peu significatif et compensé par l'élargissement du parc forestier et de la zone N inconstructible**.

Très localement, les continuités herbacées pourraient pâtir de la **disparition d'espaces agricoles**. Toutefois, à plus large échelle, **un corridor agricole plus fonctionnel est préservé au nord du secteur**, sur les territoires de Saclay et Vauhallan. Par ailleurs, la fonctionnalité des grandes cultures

en tant que corridors herbacés est limitée par leur structure paysagère (une seule strate de végétation, homogénéité spécifique, absence de couvert végétal à certaines périodes de l'année...) et par les itinéraires agricoles lorsqu'ils sont trop intensifs. **Les espaces verts et le projet de « lisière » est-ouest peuvent, selon leur composition, jouer un rôle de corridors locaux** en compensation de celui des grandes cultures, pour les espèces tolérantes au milieu urbain.

La création du corridor écologique nord-sud devrait compenser, voire améliorer la fonctionnalité des réseaux de milieux humides, en facilitant et sécurisant la circulation des espèces de l'un à l'autre. Par cet aménagement, la mise en compatibilité du PLU permet également de **renforcer les continuités entre ces milieux et les espaces boisés** (coteau, bois de la Martinière, bois de Villebois), essentielles pour les migrations annuelles de certains amphibiens, par exemple.

En revanche, **l'urbanisation du secteur fera disparaître l'écotone¹** que constitue la **lisière entre grands boisements et larges espaces agricoles**, même si la RD 128 et les bâtiments existants constituent déjà un obstacle important. Ce phénomène d'urbanisation se généralise le long du coteau boisé (ZAC Polytechnique à Palaiseau, ZAC du Moulon à Orsay et Gif-sur-Yvette) ce qui peut conduire à des **effets cumulés d'isolement entre les milieux agricoles et boisés**. Or le SRCE francilien identifie l'encerclement des grands massifs comme une tendance à freiner.

Les espaces végétalisés prévus dans le cadre de la mise en compatibilité **tendent à réduire ou compenser partiellement cet effet** (parc forestier comprenant des espaces plus ouverts, franges arborées du corridors nord-sud ou de la « lisière » nord, constitution d'une trame verte urbaine), de même que les **dispositions réglementaires s'appliquant à la marge de 10 mètres le long des lisières forestières**, figurées sur le plan de zonage (perméabilité des clôtures à la faune, interdiction des constructions non démontables, plantations). Toutefois, il n'est pas garanti que ces mesures suffisent à perpétuer l'ensemble interactions écologiques assurées par l'écotone, la matrice urbaine constituant un obstacle majeur pour beaucoup d'espèces.

Plus particulièrement, le milieu urbain génère des **nuisances liées à la pollution lumineuse, au bruit, à l'îlot de chaleur urbain ou au caractère très minéral** qui peuvent impacter fortement la capacité de certaines espèces à le traverser. A cela s'ajoute des **risques nouveaux liés aux collisions** avec les bâtiments (pour la faune volante) ou avec les véhicules (développement du réseau viaire et augmentation du trafic sur le secteur).

Notons cependant que le dispositif retenu par le règlement s'agissant de **l'instauration d'un coefficient de biotope** est de nature à favoriser la présence de la biodiversité ordinaire au sein du périmètre de projet.

En termes de temporalité, les **effets négatifs** des aménagements permis par la mise en compatibilité devraient plutôt survenir **dès le court ou moyen terme**, suite aux perturbations causées par les travaux et la destruction de certains milieux. **Leur éventuelle résorption**, le cas échéant, **et les effets positifs** évoqués ci-avant seront **plus tardifs**, le temps que les nouveaux espaces naturels ou semi-naturels arrivent à maturité et que de nouvelles dynamiques écologiques se mettent en place.

→ **Effets notables probables sur la gestion de l'eau / mesures**

L'urbanisation du secteur Corbeville, par l'artificialisation des sols, aura pour **effet négatif à long terme de perturber la circulation des eaux de pluie**, notamment en réduisant fortement leur

¹ Écotone : zone d'interface et de transition entre deux milieux, potentiellement riche en biodiversité grâce aux interactions qui se déroulent entre leurs écosystèmes respectifs.

infiltration dans le sol, avec des risques associés : ruissellements, inondation des espaces urbains, entraînement de pollutions dissoutes dans l'eau, érosion...

Ces nuisances ont été évitées au niveau du coteau, où les conséquences auraient été les plus prononcées (ruissellement aggravé par la pente et risque d'inondation des quartiers habités en contrebas). **Sur le plateau**, la mise en compatibilité prévoit leur **réduction à travers différentes mesures** : maintien d'espaces de pleine terre et autres formes de végétalisation (via un « coefficient de biotope »), débit de fuite à l'échelle du quartier limité à 0,7 L/s/ha, obligation de prévoir des dispositifs d'épuration de l'eau pour les stationnements de plus de 5 véhicules, système intégré de collecte, de stockage et d'infiltration des eaux de pluie prévu sur l'ensemble du site et adapté aux assiettes des différents bassins versants. À noter que le projet est soumis à un **dossier loi sur l'eau**.

La création de nouveaux quartiers, les habitants (4 600 résidents et 2 000 étudiants prévus), employés (3 700 emplois prévus) et autres usagers de ces lieux, supposent un **accroissement de la consommation locale en eau potable et des rejets d'eaux usées**. Ces phénomènes dépendent avant tout des comportements individuels et collectifs, et des dispositifs d'approvisionnement, de transport et de traitement des eaux, **les éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ne relèvent pas du PLU**, si ce n'est à travers l'obligation de respecter le règlement communal d'assainissement (articles AUC-14 et 17, UE-14 et 17 et N-14 et 17 du règlement). Les ressources en eau potable (prélèvement dans la Seine) et les équipements de traitement des eaux prévus dans le cadre de l'aménagement du quartier sont suffisants pour absorber la nouvelle demande.

Si le projet actuel envisage l'arrivée de 4 600 résidents, 2 000 étudiants logeant dans le secteur et 3 700 nouveaux emplois, **ces nombres ne sont pas traduits réglementairement**. Le PLU mis en compatibilité n'empêche donc pas à lui seul une majoration de ces estimations. Cependant, les surfaces de plancher prévisionnelles inscrites dans l'OAP sont de nature à les confirmer.

À noter toutefois que cet effet négatif n'est imputable à la mise en compatibilité que sous une perspective locale : à plus large échelle, dans l'hypothèse où l'urbanisation du secteur Corbeville ne se ferait pas, ces activités et cette population résidente devraient s'implanter ailleurs, avec des incidences négatives similaires.

Il faut noter également que la rigole de Corbeville a clairement été identifiée dans les OAP comme un élément à préserver, ce qui garantit son maintien et donc celui des rôles fonctionnels qu'elle remplit, notamment celui de collecteur des eaux de pluie et de drainage des terres agricoles.

Enfin la mise en compatibilité du PLU d'Orsay, a largement tenu compte du SDAGE du bassin de Seine-Normandie et des SAGE de l'Orge-Yvette et celui de la Bièvre étant donné l'obligation légale de compatibilité des PLU avec ces documents.

→ Effets notables probables sur la qualité de l'air, les énergies, le climat / mesures

De même que pour la consommation d'eau potable et les rejets d'eaux usées, la création de nouveaux espaces urbains et les usages qu'ils accueilleront vont **augmenter localement les rejets de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre**, ainsi que les **consommations d'énergie**. Pareillement, ces effets sont à relier à l'augmentation de la population francilienne et de ses besoins en matière de formation, d'emploi, de loisirs, de commerces... et non seulement à l'ouverture du site à l'urbanisation.

Néanmoins, la mise en compatibilité du PLU prévoit, dans limite de ses compétences, des mesures de réduction basées sur l'**incitation à l'usage des alternatives aux véhicules à moteur individuels** : infrastructures dédiées aux transports en commun intégrées retranscrites dans l'OAP, création / amélioration d'itinéraires pour les modes actifs retranscrite dans l'OAP ainsi que des normes de stationnement vélo permettant le développement de ce mode de déplacement. Le

règlement transcrit aussi l'ambition d'une modération du nombre de stationnement exigé s'agissant plus particulièrement des bureaux et des possibilités de mutualisation rendues possibles entre destinations et entre différentes opérations.

La modification locale des couloirs de vent, liée à la transformation d'un paysage ouvert en un espace urbain densément bâti, ne peut pas être qualifiée à ce stade. Elle est susceptible d'avoir des conséquences sur les concentrations ou dispersions de polluants atmosphériques, la propagation du bruit, l'accumulation ou non de masses d'air chaud entre les bâtiments...

Le fait d'urbaniser entraîne également en tant que tel des **effets négatifs à long terme sur le climat**, ainsi que sur la **vulnérabilité du secteur aux risques associés aux changements climatiques** :

- **Diminution du potentiel de séquestration du CO₂** par les sols agricoles et naturels, du fait de leur artificialisation (même si cette propriété est assez faible dans le cas des grandes cultures) ;
- Aggravation des risques de ruissellement, d'inondation, d'érosion... du fait de l'imperméabilisation des sols (cf. ci-avant) ;
- **Vulnérabilité à la sécheresse**, les sols artificialisés ne pouvant plus jouer le rôle de réservoirs d'eau ;
- Développement du **phénomène d'îlot de chaleur urbain**, lié notamment à l'albédo faible des espaces construits, aux systèmes de régulation thermique des bâtiments, à la réduction des surfaces de pleine terre occupées par la végétation (moins d'évapotranspiration) ou encore à la modification des courants atmosphériques ;
- **Risques de santé** découlant des phénomènes ci-dessus ;
- Augmentation de la **vulnérabilité des écosystèmes naturels aux changements climatiques**, du fait de la perte d'espace disponible et de la perturbation de leurs habitats et de leurs déplacements sur le territoire.
- Modification

Les mesures de réduction et de compensation de ces effets négatifs mises en place par la mise en compatibilité du PLU d'Orsay passent notamment par la **gestion alternative des eaux pluviales** et la **promotion d'une trame végétale** au sein des futurs espaces urbanisés et transcrites dans le règlement et l'OAP (cf. paragraphes précédents).

A contrario, la perte des espaces agraires va faire diminuer, voire faire disparaître sur le site, les pollutions d'origines agricoles liées à une agriculture intensive, allant souvent de pair avec des grands espaces en openfield comme ceux que l'on retrouve actuellement à Corbeville.

Le maintien des parcs et des zones boisées déjà existantes devrait également permettre de créer des îlots de fraîcheur urbain. Enfin une surface minimale de Besoin bioclimatique de moins 40% par rapport à la RT2012 pour les logements inscrit dans le règlement, exige un principe d'efficacité énergétique plutôt ambitieux.

→ Effets notables probables sur le patrimoine culturel architectural et archéologique, les paysages / mesures

L'effet majeur et à long terme de la mise en compatibilité est d'ouvrir la **possibilité d'une transformation d'un paysage agricole en espaces urbains et semi-naturels**. Ce changement admet difficilement une qualification de « positif » ou « négatif », la question étant particulièrement subjective. Les espaces de grandes cultures ne sont pas souvent plébiscités pour leur qualité paysagère exceptionnelle, mais le site fait partie de l'ensemble agricole plus large du Plateau de Saclay, offrant un panorama emblématique pour la région. Les paysages urbains quant à eux sont

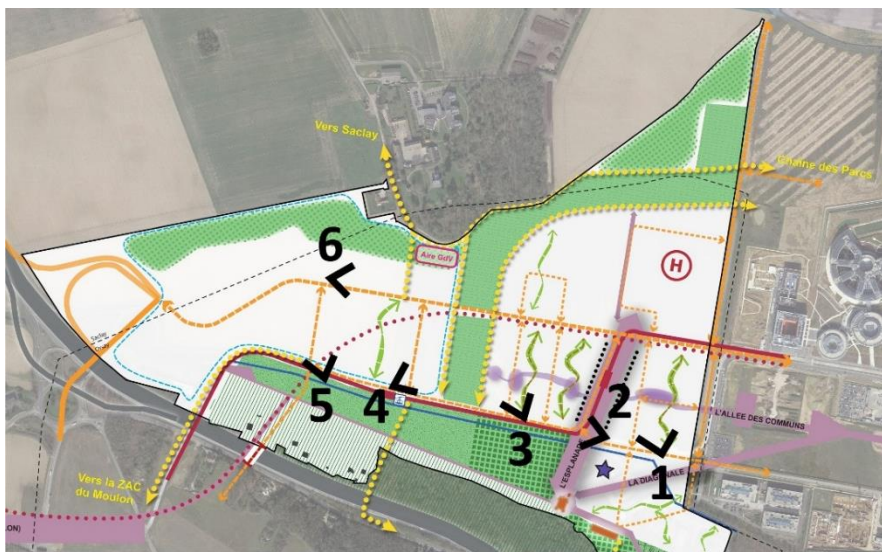
tantôt dépréciés par rapport aux paysages dits ruraux, tantôt valorisés pour leurs qualités esthétiques et fonctionnelles.

La mise en compatibilité du PLU prévoit dans tous les cas des mesures visant à **garantir la qualité paysagère des nouveaux quartiers**. Il s'agit d'une part de l'aménagement global du site, détaillé notamment dans l'OAP, avec la préservation du coteau boisé, la création du corridor écologique nord-sud et de la « lisière » au nord, l'agencement de circulations pour les modes actifs associées à une trame verte urbaine, l'aménagement d'espaces publics soignés, etc. D'autre part, le règlement fixe un certain nombre d'exigences environnementales et architecturales, entre autres *via* la prescription d'un coefficient de biotope, les obligations de plantation d'arbres, les consignes concernant les matériaux, façades, toitures, etc.

Sur le territoire de la commune d'Orsay, les effets probables de la mise en compatibilité sont le rétrécissement du paysage actuellement très vaste et « ouvert », par la multiplication de constructions de hauteurs plafonnées à 25 m.

A long terme, la création d'un corridor écologique (interrompu cependant par des traversées de voies), d'une lisière, et les principes de trames vertes instaurés par l'OAP ci-dessus, auront pour avantage de créer des accroches végétales entre le boisement actuel ceinturant le domaine de la Martinière et le coteau boisé, tout en réduisant l'impact paysager des bâtiments dont la hauteur devrait être atténuée par des verticalités arborées.

A court et très courts termes (y compris pendant la période de chantier), l'impact paysager du projet sera proportionnel au nombre de constructions et à leur programmation resserrée dans le temps (simultanéité des chantiers).



Périmètre de l'OAP / ZAC

Voie majeure : autoroute et ses accès

Limite communale

VOCATION

Implantation d'un hôpital

Localisation privilégiée pour des équipements de proximité

Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée

Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion

Aire GdV
Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Voyage

MAILLAGE

Voies d'accès principales

Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes

Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs

Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle

Nouveau franchissement routier

Ligne de métro 18

Transport en Commun en Site Propre TCSP

Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble

ESPACES PUBLICS

Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site

Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

Chataigneraie à préserver

Corridor écologique Nord-Sud

Parc forestier à aménager

Parc urbain à aménager

Emergence d'une lisière

Coteaux boisés à préserver

Principes de trames vertes locales

Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée

Rigole de Corbeville à préserver

Secteur de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides (environ 1 ha)



1
Panorama

est-ouest



2
Panorama plein ouest



3
Panorama sur la Martinière et la mare



4
Panorama vers le nord-ouest



Panorama plein nord



Panorama plein est depuis le centre de la zone

Sur le plan du patrimoine architectural et des sites paysagers, l'OAP et le règlement s'appliquant sur le secteur Corbeville garantissent la **protection et la mise en valeur du château et de ses annexes, ainsi que de la châtaigneraie et du parc arboré**. L'effet de la mise en compatibilité du PLU sur ce point est donc positif.

Des alignements d'arbres protégés en bordure de la D128 ont été ponctuellement interrompus pour permettre de nouveaux accès au parc du domaine de Corbeville et le passage des infrastructures de transport. Sur ces accès définis, l'effet engendré reste marginal car si l'on analyse l'étude phytosanitaire, peu d'arbres sont impactés. De plus tous ne sont pas en bon état, ce qui relativise l'impact. L'ouverture au public du parc pourra en revanche favoriser l'entretien des tronçons maintenus.

→ Incidences probables sur les zones Natura 2000

Aucune zone Natura 2000 n'est recensée sur le territoire d'Orsay ni à proximité immédiate. Dans un rayon de 15 km autour du secteur Corbeville se trouvent deux sites Natura 2000 :

- Le Massif de Rambouillet et zones humides proches (référence FR1112011), désigné en tant que Zone de Protection Spéciale au titre de la directive « Oiseaux ». Ce massif forestier de 22 000 ha se caractérise par la présence de vastes landes humides et/ou sableuses qui sont à l'origine de sa richesse biologique.
- Les Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yvelines (référence FR1100803), désignées en tant que Zone Spéciale de Conservation au titre de la directive « Habitat Faune Flore ».

Ces deux sites comprennent des habitats très patrimoniaux qui ne sont probablement pas présents sur le secteur de Corbeville ou à proximité. Du fait de leur éloignement, **la mise en compatibilité du PLU est considérée comme sans effet notable sur les zones Natura 2000.**

Critères, indicateurs et modalités de suivi des effets du PLU sur l'environnement

Indicateur	Détail	Sources	Objectif attendus	Suivi
Evolution de l'occupation des sols	Surfaces urbanisées, agricoles, naturelles...	MOS	Pas d'objectifs	Mise à jour du MOS
Emprise au sol des bâtiments	En m ²	Service instructeur et EPA Paris-Saclay	Pas d'objectifs car non règlementé	Annuel
Ratio surfaces perméables/imperméables		Service instructeur et EPA Paris-Saclay	Un ratio compris entre 0.5 et 1	Annuel
Nombre d'habitants		INSEE, registre communal	Pas d'objectifs	Annuel
Nombre d'habitants exposés à des risques		EPA Paris-Saclay, INSEE	Pas d'objectifs	Annuel
Diversité spécifique	Contribution des espèces à la biomasse	INPN, NaturParif	Moyenne régionale	En fonction de la disponibilité des données
Richesse spécifique	Nb d'espèces différentes	INPN, NaturParif	Moyenne régionale	Annuel
Coefficient de biotope moyen sur la zone AUc		Service instructeur et EPA Paris-Saclay	Un coefficient conforme au règlement	Annuel
Mesure des débits	Débit entrant/débit sortant			Mensuel
Qualité des eaux	Qualité écologique des cours d'eau		Bon état écologique	Annuel
Qualité de l'air	Nombre de jours	ARS, Prev'air, Airparif	Bonne qualité permanente	Mensuel
Indice de bruit		Harmonica	Bruit acceptable sur le plateau de Saclay	Détail par heure
Noirceur du ciel	Mesure de la visibilité du ciel la nuit (Indice de John Bortle)		Niveau 4 maximum (transition entre zone rurale et banlieue)	Trimestriel
Production de déchets par habitants		SIOM Vallée de Chevreuse		Annuel
Utilisation des transports collectif	Faire un ratio nb d'habitants/ utilisation aux stations	STIF/RATP	Ratio proche de 1	Annuel
Kilométrage de voies douces		EPA Paris-Saclay		Annuel

B.5.3. Résumé non technique de l'évaluation environnementale

Le résumé non technique propose une synthèse des différents éléments présentés dans l'évaluation environnementale. Il n'a pas pour but de reprendre dans le détail l'ensemble des éléments de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay, mais bien de les présenter succinctement en ne reprenant que les conclusions essentielles.

Présentation générale

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Orsay est une procédure nécessaire à la réalisation du projet de Corbeville s'inscrivant dans les objectifs de l'OIN Paris-Saclay sur la commune. Ainsi le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), le règlement écrit, le règlement graphique (zonage) et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été modifiées tout en restant compatibles avec les documents cadres présentés dans la partie « *Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte* ».

De manière générale, le projet de mise en compatibilité du PLU d'Orsay implique des évolutions s'agissant :

Du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU d'Orsay offrait déjà une large place aux projets de l'OIN Paris-Saclay en y consacrant sa partie n°3 intitulée « Orsay, un territoire au centre de l'opération d'intérêt national Paris Saclay ».

Les évolutions apportées au PADD ont pour but :

- de préciser les objectifs du projet urbain du secteur de Corbeville déjà largement évoqué dans l'introduction de la partie n°3 ;
- de modifier une orientation afin de permettre la réalisation d'un parc en lieu et place d'une friche industrielle et d'aménager de nouveaux espaces activités.

Compte tenu de leur nature, de leur impact spatial limité et des éléments préexistants dans le PADD, ces évolutions ne portent pas atteinte aux orientations générales du PADD.

Du règlement graphique et écrit :

la modification du zonage réglementaire avec la suppression de la zone à urbaniser inconstructible (AU) au profit d'une zone à urbaniser ouverte à l'urbanisation (AUC) réduite (- 1,6 ha), la diminution de la zone urbaine à vocation d'activités économiques (UA) **réduite de 10,8 ha** et l'augmentation des zones naturelles (+8,5 ha).avec la création du secteur Np à hauteur ;

la suppression de l'emplacement réservé n°1 destiné à l'aire d'accueil des gens du voyage et la création d'un nouvel emplacement (n°19) pour un nouveau franchissement routier de la RN118 ;

l'évolution du périmètre des Espaces Boisés Classés (EBC) sans perte de superficie globale ;

L'ajustement des linéaires de protection des alignements d'arbres et des lisières forestières
La création d'un règlement adapté au projet du secteur de Corbeville permettant sa réalisation ainsi qu'une adaptation du règlement des zones N et UE intégrant les besoins spécifiques du projet.

Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

La création d'une OAP encadrant l'organisation générale de l'espace, les vocations, l'articulation des espaces publics, la création du système viaire et l'organisation des déplacements ainsi que la définition de la trame verte et la gestion de l'eau.

Méthodologie

L'évaluation environnementale a été formalisée au terme des travaux d'études liés à la procédure de mise en compatibilité du PLU d'Orsay avec le niveau de définition du projet en date d'octobre 2018. Les différentes orientations prises dans la mise en compatibilité du PLU, que ce soit celles portant sur le zonage, le règlement ou les OAP, ont systématiquement été confrontées à leurs incidences potentielles générées sur l'environnement à partir de l'examen de l'état initial de l'environnement. Il s'agit non seulement d'évaluer les effets directs et souhaités mais également les effets indirects et non voulus.

Le bureau d'études CODRA est l'auteur de l'évaluation environnementale. Il est signataire de la charte d'engagement des bureaux d'études en faveur d'évaluations environnementales de qualité.

Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay est compatible avec :

- **Le SDRIF 2013** : le projet d'urbanisation s'inscrit dans le « secteur d'urbanisation préférentiel » schématisé au nord d'Orsay avec une densité de logements supérieure aux objectifs du SDRIF ; intégration du TCSP dans les différentes pièces réglementaires que sont le règlement écrit, le règlement graphique, les OAP.
- **Le SDAGE du bassin Seine-Normandie 2016** : prise en compte des eaux pluviales ; protection des milieux aquatiques des pollutions ; maîtrise et contrôle du ruissellement ; protection, évitement, réduction, compensation pour les zones humides ; protection contre les espèces invasives.
- **Le SAGE de l'Orge et de l'Yvette 2011** : prise en compte du schéma directeur d'assainissement ; prise en charge des eaux pluviales à l'échelle du quartier ; prétraitement des eaux de ruissellement.
- **Le SAGE de la Bièvre 2017** : protection des habitats naturels d'intérêt écologique ; mesures compensatoires pour les zones humides ; lutte contre les espèces exotiques envahissantes et les espèces indigènes.
- **Le PDU Ile-de-France 2014** : intégration des actions prioritaires telles que l'adaptation des formes urbaines à la desserte en transport collectifs ou le développement de stationnement pour les vélos, la favorisation de l'intermodalité.

La mise en compatibilité du PLU d'Orsay Prend en compte :

- **Le SRCE d'Ile de France 2013** : identification des éléments de la Trame Verte et Bleue et protection du corridor boisé ; identification des éléments isolés ; lutte contre l'enclavement des massifs ; réglementation des clôtures ; infiltration des eaux pluviales.

Scénario d'évolution probable en l'absence de mise en compatibilité

En l'absence de mise en compatibilité du PLU d'Orsay, le secteur concerné resterait réparti en 3 zones du PLU : UA, AU et N :

- Sur la **zone UA** d'une superficie de 10,8 ha, seul l'accueil d'activités économiques resterait possible avec une emprise au sol limitée à 70 % de l'unité foncière et une hauteur maximale de 15 m.
- Une **zone AU**, créée en 2010 dans l'attente de la définition du projet de Corbeville. Elle n'a vocation à être ouverte à l'urbanisation que par la modification du PLU en intégrant des OAP. L'usage resterait donc essentiellement agricole en l'absence de mise en compatibilité hormis quelques exceptions liées au Grand Paris Express

(DUP), à la création d'une aire d'accueil de gens du voyage ou encore à l'aménagement du corridor écologique nord-sud.

- Sur la **zone N**, les espaces boisés seraient maintenus. Par ailleurs, la majorité des boisements sont classés en Espaces Boisés Classés, ce qui garantit une protection encore plus forte de ces espaces boisés. Seules des constructions liées au Grand Paris Express pourraient venir impacter ce milieu.

Solutions de substitution et explication des options retenues

Le projet de Corbeville est situé au sein de de l'OIN Paris-Saclay qui a défini les grandes options d'aménagement à l'échelle du Campus urbain bien avant la procédure de mise en compatibilité du PLU. De même, une Zone de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ZPNAF), créée le 3 juin 2010 avec pour objectif de protéger 2469 ha de terres agricoles et 1646 ha d'espaces naturels, s'étend en partie sur la commune d'Orsay. De ce fait, les solutions de substitutions au principe d'urbanisation n'ont pas été étudiées à l'occasion de la procédure de mise en compatibilité.

L'objectif du dossier de mise en compatibilité est de permettre la réalisation du projet urbain acté sur le secteur. Les différentes options du zonage, du règlement, des orientations d'aménagement et de programmation ont été établies dans le but de définir un cadre garantissant la tenue des impératifs liés à la réalisation du projet.

Incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU avec le projet du secteur de Corbeville et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation

Incidences positives	Incidences négatives	Mesures prévues
Sols, consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers		
<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de la superficie des zones N (+8.5 ha) et diminution de celles des zones UA (-10.8 ha) et AU (-1.6 ha). - Maintien des espaces boisés sur les côteaux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Consommation de 46.86 ha de terrains, majoritairement agricoles déjà destinés à être urbanisé dans le PLU en vigueur - Augmentation de la superficie des zones UE (+ 3.9 ha). 	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures ERC définies à l'échelle de l'OIN <ul style="list-style-type: none"> → Eviter : Secteurs de projet préférentiellement choisis à proximité de zones urbaines, sur des sites pouvant être desservis par des infrastructures de transport. → Réduire : Recherche de densité et compacité pour le bâti (implantations en limite séparative, hauteur maximale de 25m) → Création d'une zone de lisière comme zone tampon entre espaces urbains et agricoles. → Compenser : création de la ZPNAF. - Objectifs de dépollution et de renaturation de la friche industrielle Thalès - Coefficient de biotope inscrit dans le règlement.
Santé humaine, population, risques, nuisances		

<ul style="list-style-type: none"> - Peu d'exposition aux risques naturels. - Réduction du risque d'incendie grâce à l'aménagement du parc du château permise par le PLU. - Atténuation des nuisances sonores par le maintien des côteaux boisés classés en EBC. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exposition accrue d'habitants au nuisances sonores des infrastructures routières proches. - Augmentation des nuisances électromagnétiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction des ICPE génératrices de nuisances trop importante - Conditionnement des antennes relais à la mutualisation entre opérateurs - Transcription dans l'OAP d'un réseau de circulations actives favorable à la santé
Diversité biologique, faune, flore		
<ul style="list-style-type: none"> - Préservation de la Châtaigneraie. - Renforcement des continuités entre les différents milieux naturels et boisés. - Diversification des habitats par rapport à ceux actuellement existants. 	<ul style="list-style-type: none"> - Forte concentration de population au voisinage de boisements. - Changement d'occupation des sols. - Destruction de milieux humides. - Augmentation des habitats artificiels et anthropisés - Création potentielle de coupures et de zones d'effet lisière. 	<ul style="list-style-type: none"> - Compensations quantitatives et qualitatives prévues dans les OAP, en particulier pour les milieux humides. - Création d'une lisière et d'espaces végétalisés pour compenser (OAP) - Perméabilité des clôtures à la petite faune inscrit dans le règlement. - Création d'un parc forestier et augmentation de la superficie de la zone classée N.
Gestion de l'eau		
<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du drainage agricole. - Mise en valeur de la rigole de Corbeville. - Prise en compte du SDAGE Seine-Normandie et des SAGE de l'Orge-Yvette et de la Bièvre. 	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation de la circulation naturelle des eaux de pluie. - Augmentation du ruissellement de surface lié à l'imperméabilisation des sols. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien d'espaces de pleine terre et autres formes de végétalisation notamment dans la matérialisation de la trame verte (OAP) et coefficient de biotope avec fort coefficient sur les espaces de pleine-terre - Limitation du débit de fuite des EP à l'échelle du quartier. - Obligations de prévoir des dispositifs d'épuration de l'eau pour les stationnements de plus de 5 véhicules. - - Gestion alternatives des eaux de pluie dans l'OAP et le règlement
Qualité de l'air, énergie, climat		
<ul style="list-style-type: none"> - Diminution de la pollution d'origine agricole. 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation locale du rejet de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. 	<ul style="list-style-type: none"> - - Gestion alternatives des eaux de pluie et promotion d'une trame végétale au sein des espaces urbanisés dans le règlement et les OAP.

	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution possible du potentiel de séquestration du CO2 - Augmentation du risque de ruissellement et d'érosion. - Développement du phénomène d'îlots de chaleur urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> - Le règlement encourage fortement le recours aux matériaux performants et aux énergies renouvelables. - Exigence minimale de Besoin bioclimatique des logements inférieure de 40 % à la norme actuelle
Patrimoine culturel architectural et archéologique, paysages		
<ul style="list-style-type: none"> - Mise en valeur du Château de Corbeville, de la Chataigneraie et du parc arboré. - Préservation des côteaux boisés. 	<ul style="list-style-type: none"> - Transformation du paysage. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement qualitatif du site prévu dans les OAP. - Protection et mise en valeur du Château, de la châtaigneraie dans le règlement et les OAP. - Exigences environnementales et architecturales dans le règlement - Coefficient de biotope, obligations de plantations d'arbres.

Les zones Natura 2000 les plus proches, s'avèrent être trop éloignées du site pour qu'il puisse y avoir un impact quelconque par la mise en compatibilité du PLU d'Orsay. Il s'agit de deux sites, le « Massif de Rambouillet et zones humides proches » et les « Tourbières et prairies tourbeuse de la forêt d'Yvelines », situés à une quinzaine de kilomètres au nord d'Orsay.

Critères, indicateurs et modalité de suivi

Afin de suivre les incidences de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay, des indicateurs ont été définis. Ils sont listés ci-dessous :

- Evolution de l'occupation des sols,
- Emprise au sol des bâtiments (en m²),
- Ratio surfaces perméables/imperméables,
- Nombre d'habitants,
- Nombre d'habitants exposés à des risques (naturels, nucléaire.....),
- Diversité spécifique (contribution des espèces à la biomasse),
- Richesse spécifique (nombre d'espèces différentes),
- Coefficient de biotope moyen sur la zone AUC,
- Mesure des débits d'eau,
- Qualité des eaux rejetées,
- Qualité de l'air,
- Indice de bruit,
- Noirceur du ciel,
- Production de déchets par habitants,
- Utilisation des transports collectif,
- Linéaire de voies douces.

B.6. Annexes modifiées ou complétées

Les annexes n'ont pas été modifiées.

B.7. Procès-verbal de l'examen conjoint et avis émis

(À compléter ultérieurement)

Sous-dossier Mise en compatibilité du PLU de Saclay

Ce dossier présente successivement les modifications apportées aux différentes pièces composant le dossier de PLU de Saclay afin de permettre la réalisation du projet objet de la déclaration de projet. Chaque chapitre comporte, en plus de la présentation des éléments modifiés, l'exposé des motifs des modifications apportées.

C.1. Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

La mise en compatibilité du PLU de Saclay est compatible avec le projet de PADD de la révision du PLU de Saclay débattu en conseil municipal le 5 novembre 2018.

C.2. Orientations d'aménagement et de programmation modifiées

C.2.1. Exposé des motifs et justifications

Le cahier des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) est complété afin d'intégrer une nouvelle OAP traduisant le projet urbain retenu pour le secteur de Corbeville à Saclay.

L'OAP du secteur de Corbeville propose un cadre réglementaire cohérent avec le règlement et garantissant la réalisation des fondamentaux du projet urbain. Le projet de Corbeville étant situé sur deux communes, la cohérence globale est aussi assurée via l'OAP réalisée pour la mise en compatibilité du PLU d'Orsay.

Après avoir resitué le contexte et les enjeux d'un développement urbain sur le secteur de Corbeville ainsi que les principaux objectifs, l'OAP décline, au travers un schéma accompagné de textes, les attendus s'agissant :

- des principales vocations des espaces,
- de l'organisation des modes de déplacement,
- de l'articulation et la structuration des espaces publics,
- de la prégnance de la trame verte et bleue,
- de la gestion responsable de l'eau.

Ainsi différents piliers de la stratégie de développement durable qui ont présidé dans la conception du projet sont traduits dans l'OAP :

- **Intégrer le projet dans son environnement, entre plateau agricole et coteau boisé** : les orientations réglementaires s'agissant de la trame verte traduit la vision stratégique de concilier ville et nature. Il s'agit de valoriser plus particulièrement le développement de la biodiversité dite ordinaire et les fonctionnalités écologiques de la lisière jusqu'aux coteaux boisés. En cohérence avec les dispositions du règlement graphique et écrit, les principes de développement des principes de trame verte locale au sein des quartiers urbanisés, l'aménagement d'une lisière à l'interface entre les grandes cultures et le quartier et la création d'un corridor écologique sont posés.
- **Valoriser et gérer de manière à intégrer l'eau** : les orientations réglementaires visent à mettre en place une gestion responsable et durable de l'eau sur le plateau et à différentes échelles. L'OAP demande aux pétitionnaires d'intégrer des systèmes de gestion alternative des eaux. Elle les invite à mettre en place un filière vertueuse basée sur la réutilisation, la rétention et l'infiltration.
- **Développer et encourager la mobilité à faible impact pour tous et à tout moment** : les orientations réglementaires traduisent les ambitions du projet s'agissant de l'articulation et de la structuration des espaces publics ainsi que de l'organisation des déplacements tous modes. Le dispositif réglementaire de l'OAP apporte ainsi des réponses :
 - à la congestion du réseau viaire en heures de pointe
 - aux besoins en déplacements sur le plateau
 - à la création de liens entre le plateau et la vallée

A cet effet, l'OAP précise le tracé de principe des voies principales et des voies secondaires à créer, tant pour les véhicules motorisés que pour les modes actifs.

L'OAP issue de la mise en compatibilité traduit aussi le parti urbain retenu pour le projet s'agissant de :

- l'organisation de l'espace et des équipements publics,
- la localisation des commerces et des services,
- la présence souhaitée d'équipements culturels et sportifs,
- la réalisation de logements familiaux et étudiants,
- l'enseignement supérieur et la recherche,
- le développement de l'activité économique.

A cet effet, l'OAP oriente notamment les pétitionnaires dans la réalisation d'espaces publics à l'échelle des ilots.

D'autre part, l'OAP inscrit les vocations souhaitées pour le quartier et les composantes essentielles des différents secteurs le constituant. A Saclay, l'OAP privilégie la création d'activité économiques ainsi que la création d'une partie des logements étudiants.

Enfin, **l'OAP traduit les intentions programmatiques** du projet de Corbeville en inscrivant les surfaces de plancher prévisionnelles par grandes destinations. Cette mesure permet de garantir la cohérence du parti pris et des aménagements à réaliser avec les éléments de programme annoncés.

Elle inscrit aussi les principes d'épannelage attendus dans les grandes proportions.

C.2.2.Extrait du cahier des OAP complété

Secteur de Corbeville

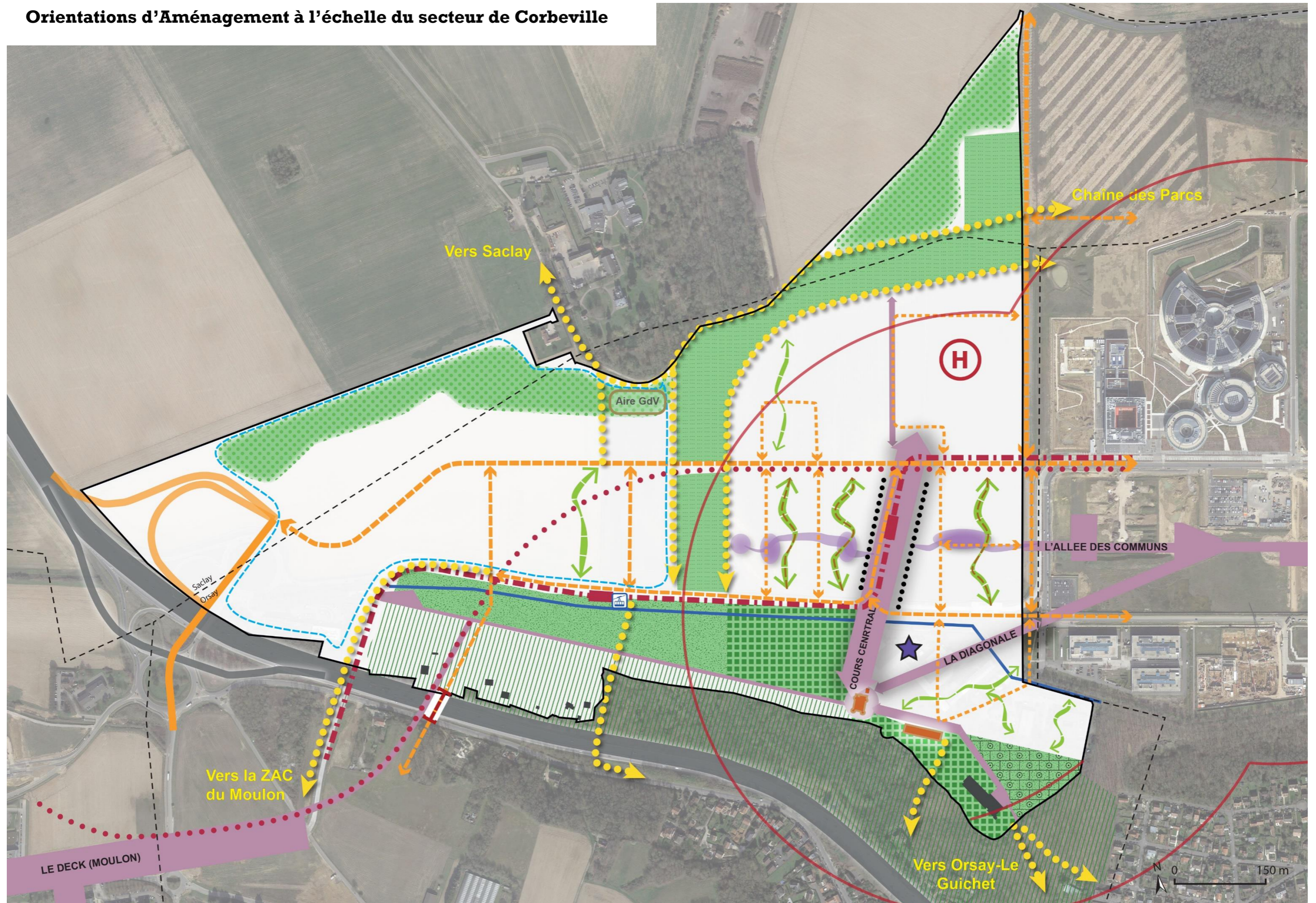
Contexte et enjeux

Le secteur de Corbeville se situe à mi-distance entre le quartier de Moulon et celui de l'École polytechnique, et s'inscrit, à ce titre, au cœur du campus urbain souhaité comme un pôle d'enseignement supérieur et de recherche d'envergure internationale. Il se situe à l'articulation entre les espaces agricoles « sanctuarisés » du plateau au Nord et le coteau boisé au Sud qui rejoint la vallée de l'Yvette et la ville d'Orsay.




Les objectifs du projet d'aménagement du quartier mixte de Corbeville sont les suivants :

- Créer un quartier de logements éco-innovant connecté au Grand Paris et ouvert sur le grand paysage en convertissant un ancien site industriel au cœur du campus urbain ;
- Créer un cadre de vie animé grâce à une compacité des aménagements, à une mixité de programmes (logements, activités économiques, établissement d'enseignement supérieur et de recherche...) et au développement d'espaces publics qualitatifs. Par la diversité de programmes, il s'agit de favoriser les proximités d'usages et d'ouvrir l'accès des équipements à tous ;
- Accompagner l'implantation urbaine d'équipements d'envergure (centre d'incendie et de secours et centre hospitalier par exemple) ;
- À proximité des gares du Grand Paris Express et desservi par un Transport en Commun en Site Propre, développer le maillage du quartier permettant des circulations partagées pour créer des lieux de rencontre et assurer le lien avec le reste du campus, le secteur de la Martinière et la vallée ;
- Intégrer les infrastructures de transports dans l'aménagement du quartier (ligne 18 du Grand Paris Express, le TCSP et l'échangeur de Corbeville) tout en maintenant le lien entre les espaces agricoles, la lisière, les coteaux boisés et la vallée ;
- Réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à l'énergie, à la biodiversité et à la gestion de l'eau, tout en mettant en valeur le patrimoine (château, rigole...).






Orientations d'Aménagement à l'échelle du secteur de Corbeville












Légende

-  Périmètre de l'OAP / ZAC
-  Voie majeure : autoroute et ses accès
-  Limite communale



VOCATION

-  Implantation d'un hôpital
-  Localisation privilégiée pour des équipements de proximité
-  Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée
-  Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion
-  Aire GdV
Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Voyage











MAILLAGE

-  Voies d'accès principales
-  Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes
-  Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs
-  Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle
-  Nouveau franchissement routier
-  Ligne de métro 18
-  Transport en Commun en Site Propre TCSP
-  Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble
-  Périmètre de 500 m autour des arrêts TCSP existants pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme

ESPACES PUBLICS

-  Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site
-  Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

-  Chataigneraie à préserver
-  Corridor écologique Nord-Sud
-  Parc forestier à aménager
-  Parc urbain à aménager
-  Emergence d'une lisière
-  Coteaux boisés à préserver
-  Principes de trames vertes locales
-  Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée
-  Rigole de Corbeville à préserver
-  Secteur de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides (environ 1 ha)

Des vocations diversifiées

La programmation attendue sur le secteur de Corbeville vis à y développer **une mixité fonctionnelle forte** mêlant enseignement supérieur et recherche, des espaces résidentiels (logements familiaux et étudiants), des espaces de développement économique, des équipements de quartier et exceptionnels, et des commerces.

- **Enseignement supérieur et recherche** : inscrit dans le campus urbain qui vise à créer un pôle d'enseignement supérieur et de recherche d'envergure internationale, le secteur intégrera des établissements contribuant à son renforcement, notamment à l'Ouest.
- **A l'Est du corridor écologique, une dominante résidentielle** sera recherchée et l'implantation de logements familiaux sera privilégiée, tout en intégrant des équipements notamment scolaires, des commerces et services ainsi que des activités tertiaires compatibles avec le tissu résidentiel.
Une trame parcellaire en lanières orientées Nord-Sud et permettant des percées vertes et visuelles lointaines sera favorisée. L'organisation des ilots devra permettre des interactions fortes entre les espaces ouverts privés et publics. Le tissu accueillera des constructions aux typologies, aux gabarits, aux densités et aux épannelages variés offrant une juxtaposition d'échelles de la maison en bande à l'immeuble collectif.
- A l'Ouest du corridor écologique, le secteur sera notamment consacré à **l'implantation de logements étudiants et d'activités économiques et de recherches** cohérentes avec l'émergence du Campus Urbain.
- La création **d'un axe d'intensité** « Le cours central » constituant le cœur de quartier devra s'accompagner de la construction de rez-de-chaussée actifs pouvant accueillir des commerces, des équipements publics et des services nécessaires à l'émergence d'une vie de quartier.
- Des équipements structurants et de proximité sont à réaliser :
 - Au Nord-Est un vaste espace accueillera un groupe hospitalier, équipement exceptionnel structurant. Des équipements, en particulier sportifs et universitaires pourront également s'implanter à proximité ;
 - Le quartier devant accueillir des logements et donc d'habitants, des équipements de proximité notamment scolaires et de petite enfance devront être réalisés. Ils s'implanteront de façon privilégiée à proximité des espaces publics majeurs, « Le cours central » et « la Diagonale » ;
 - Le château et ses annexes pourront accueillir des équipements d'intérêt collectif ou toute activité permettant une valorisation des lieux et le développement de l'attractivité ;
 - Sur l'ensemble du quartier, des équipements et des aménagements permettant d'accueillir des usages de sports et de loisirs diversifiés (parc du château, complexe sportif, lisière, espaces publics...) pourront être implantés afin de favoriser les interactions entre différents publics.
- L'implantation d'une aire d'accueil des gens du voyage d'environ 1,5 hectares doit être envisagée sur la partie ouest, répondant aux objectifs du Programme Local de l'Habitat (PLH)

Au global il est attendu la répartition suivante des éléments de programme :

- Environ 45.000 m² de programmes d'enseignement supérieur et de recherche ;
- Environ 140.000 m² de logements familiaux ;
- Environ 54.000 m² de logements étudiants ;
- Environ 113.000 m² de programmes d'activités économiques ;
- Environ 77.000 m² d'équipements publics, techniques et exceptionnels, commerces et services.

A l'échelle du secteur :

- Au moins 25% des logements familiaux seront des logements sociaux ;
- Au moins 50 % des logements ou hébergements étudiants seront de type « aidé conventionné par l'Etat ».

A l'échelle du secteur, la répartition des hauteurs (à plus ou moins 15%) se fera comme suit :

- 30 % des bâtiments auront une hauteur supérieure ou égale à 22 m,
- 50 % des bâtiments auront une hauteur comprise entre 16 et 22 m,
- 20 % des bâtiments auront une hauteur inférieure ou égale à 15 m.

Des modes de déplacements différenciés

L'implantation de la **future ligne de métro n°18** du Grand Paris Express sera intégrée dans l'aménagement du secteur, y compris en respectant des reculs suffisants entre les futures constructions et le viaduc.

Le **tracé du TCSP** existant pourra être adapté sur le secteur pour favoriser la cohérence des espaces publics et l'intensité urbaine en positionnant de façon stratégique les points d'arrêts.

Un **nouveau franchissement de la RN118** permettra de créer une connexion routière et modes actifs (piétons/vélos) entre le Moulon et le secteur de Corbeville. Ce nouvel aménagement, permettra de décharger l'échangeur et de fluidifier la circulation automobile.

Depuis les voies principales d'accès, **un système viaire maillé doit être créé et hiérarchisé** de la façon suivante :

- Deux voies de desserte principales Est-Ouest complétées par des barreaux Nord-Sud structurants ;
- Des voies de desserte secondaires.

Ces voies comprendront des aménagements cyclables (pistes, bandes, espaces partagés...)

Un soin particulier sera apporté à la création d'un **réseau de circulations pour les modes actifs** (piétons/vélos). Ce réseau sera maillé, lisible, sécurisé, afin de faciliter les déplacements de proximité et les rabattements vers les stations de transport en commun.

Les espaces publics seront aménagés pour être des supports aux cheminements actifs. Ils devront être traités de façon adaptée à leur contexte et à leur localisation.

Les connexions physiques qui existent sur le coteau boisé et le plateau doivent être requalifiées et confortées pour faciliter les cheminements entre le plateau et la vallée et avec les quartiers voisins et le campus.

De manière générale les modes de déplacement actifs seront privilégiés et l'on cherchera à limiter la place de la voiture au sein de l'espace public. Le développement des nouvelles mobilités sera également recherché avec par exemple le déploiement de services (réseau de bornes de recharges électriques, autopartage, information voyageur...) et la mise en œuvre de solutions de stationnement innovantes (création d'un parc de véhicules partagés, mutualisation des places de parking...).

Des espaces publics structurants

L'aménagement du quartier s'organisera autour d'espaces publics structurants en continuité avec les autres espaces publics du Campus Urbain. Couplés aux infrastructures et aux services, ces espaces publics déterminent des pôles de centralité. Ils seront aménagés et traités de manière qualitative (matériaux, mobilier, éclairage, végétalisation...)

- Un **cours central Nord-Sud structurant** entre le château et l'hôpital doit être réalisée. Cet axe devra être aménagé pour permettre l'animation et l'accueil de fonctions et usages dynamiques (commerces, restaurants, cafés, activités, équipements, transports en commun et stations...).
- Une **diagonale** reliant la terrasse du château au quartier de l'Ecole polytechnique et à sa station de métro devra être aménagée en facilitant les vues sur le patrimoine bâti et les espaces boisés.
- Un **vaste parc public, le parc du château**, voué à devenir un espace de destination à l'échelle de l'agglomération est attendu en bordure des coteaux. Cet espace public majeur à l'échelle du quartier et de la vallée s'appuiera autant que possible sur :
 - les boisements et les plantations préexistants ;
 - un programme de renaturation pour les parties aujourd'hui artificialisées et bâties, précédé d'une dépollution des sols, le cas échéant ;
 - un aménagement en séquences avec un parc urbain en partie Est et un parc Forestier en partie Ouest ;
 - Une valorisation des cheminements et connexions piétonnes.La programmation et les équipements du parc seront étudiés ultérieurement.

Les espaces publics structurants seront complétés au sein du projet par :

- Un espace public longitudinal Est-Ouest au cœur du quartier. Il permettra de parcourir le quartier à pied ou à vélo et accueillera divers usages. Il pourra être séquencé et accueillir des cours, placettes, ou équipements publics. La végétalisation et la perméabilité du sol y seront recherchées.
- Du Nord au Sud, des espaces publics ou collectifs transversaux doivent assurer la perméabilité du quartier tant en termes de mobilité que de continuités vertes et écologiques. Ils pourront prendre la forme de venelles ou de voies de dessertes apaisées et largement végétalisées.

Une trame verte déclinée à différentes échelles

La **trame verte** doit être déclinée à toutes les échelles du secteur aménagé afin de créer un **cadre de vie agréable**, de **réduire et de compenser les impacts du développement urbain sur les réseaux écologiques**. Ils contribueront de fait à **l'identité du quartier habité** dans lequel les espaces construits seront équilibrés par des espaces verts généreux (pleine terre notamment), permettant des respirations au sein du tissu urbain.

Le **corridor écologique** situé au cœur du secteur de projet est une mesure de compensation à grande échelle, qui relie la lisière et le parc du château. Fermé au public, il doit permettre de reconstituer un milieu naturel. Par son accompagnement boisé sur chaque frange, accueillant des cheminements pour les modes actifs, il reliera le boisement de la Martinière aux coteaux boisés de la vallée de l'Yvette.

Au Nord, **une frange s'inscrivant pleinement dans la lisière globale du Campus Urbain** sera aménagée en transition avec les espaces agricoles. Ouverte aux modes de déplacement actifs, elle pourra accueillir divers usages y compris agricoles et récréatifs.

Au Sud, **les coteaux boisés seront préservés**. Les cheminements pour les modes actifs devront y être renforcés afin de conforter les connexions plateau-vallée.

La **châtaigneraie sera conservée** dans son intégralité.

Le **parc forestier et urbain** permettra de prolonger les coteaux et participera à l'émergence d'une trame verte confortée par le biais de la **conservation des boisements existants** et d'une **renaturation des espaces en friche industrielle**. L'alternance de milieux ouverts et d'un couvert boisé sera recherchée afin de développer des milieux favorables au renforcement de la biodiversité.

Le projet urbain s'inscrivant entre la lisière et le parc du château, **une trame verte locale** devra être constituée afin d'assurer des continuités écologiques nord-sud. Celle-ci pourra s'appuyer sur les espaces publics et privés.

Un **espace de compensation** aux impacts établis sur la zone humide sera recherché sur la partie ouest du projet. Il aura une surface d'environ un hectare.

Une gestion responsable de l'eau

La ville d'Orsay est soumise à des risques d'inondation importants et récurrents dans la vallée. Dans ce contexte, les aménagements urbains du secteur de Corbeville devront intégrer **une gestion responsable et durable des eaux**, organisée et gérée à **différentes échelles**, celle de la parcelle, de l'îlot et du quartier.

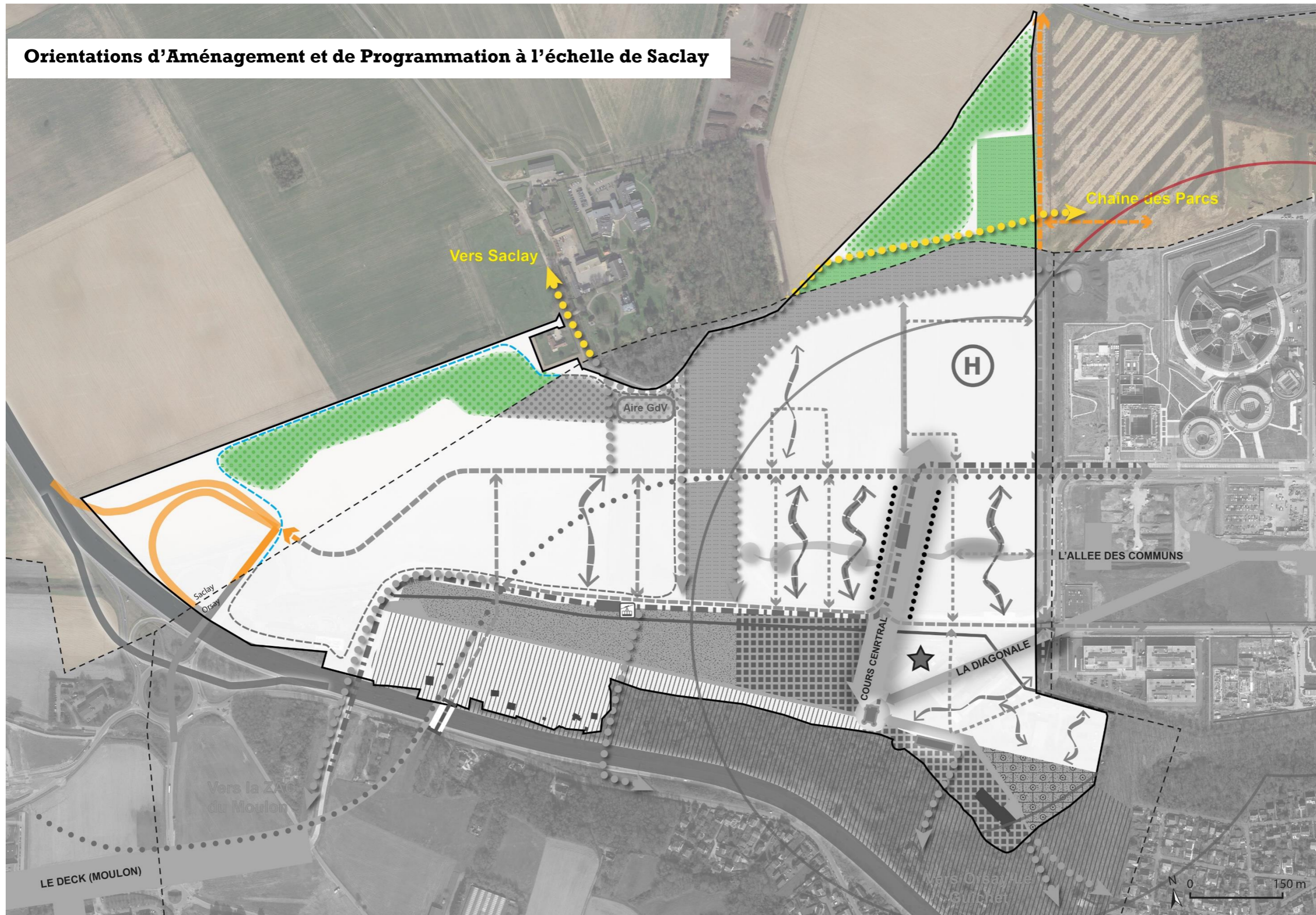
En frange du parc urbain et forestier, **la rigole de Corbeville** sera préservée et mise en valeur.

Les espaces publics à aménager devront intégrer des systèmes de **gestion alternative** des eaux pluviales (stockage, noues, milieux humides, jardins de pluie, infiltration...).

Au sein des **îlots**, une **gestion cohérente des eaux pluviales** sera recherchée à la parcelle ou mutualisée. Différents procédés visant à limiter les débits sortants et les impacts en matière de résurgence pourront être utilisés et combinés :

- réalisation de jardin de pluie ;
- rétention et stockage ;
- infiltration ;
- réutilisation des eaux pluviales.

C.2.3. Les orientations à l'échelle de Saclay



Légende



Périmètre de l'OAP / ZAC



Limite communale

MAILLAGE



Voies d'accès principales



Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes



Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs



Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle



Périmètre de 500 m autour des arrêts TCSP existants pour l'application des articles L151-35 et L151-36, en dérogation au périmètre porté sur le plan de zonage selon l'article L151-7 6° du code de l'urbanisme

TRAME VERTE ET BLEUE



Corridor écologique Nord-Sud



Emergence d'une lisière



Secteur de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides (environ 1 ha)

C.3. Extrait du plan de zonage modifié

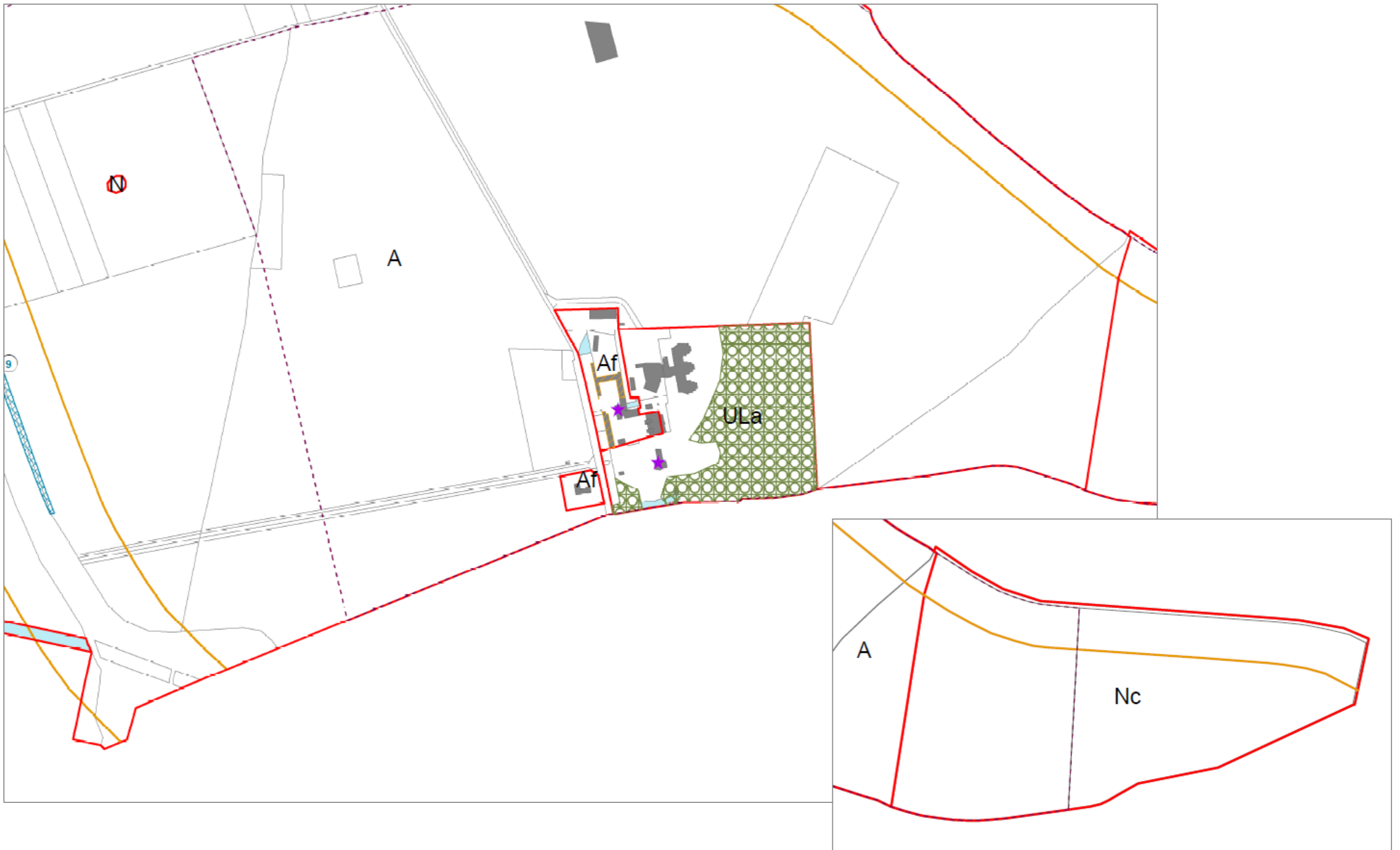
C.3.1. Document graphique initial

Dans le PLU en vigueur, le périmètre du projet fait l'objet d'un classement en zone agricole (A). Cette zone qui s'étend sur la majeure partie du territoire correspond aux espaces cultivés de Saclay

La zone A 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.

Cette zone ne permet pas la réalisation du projet.

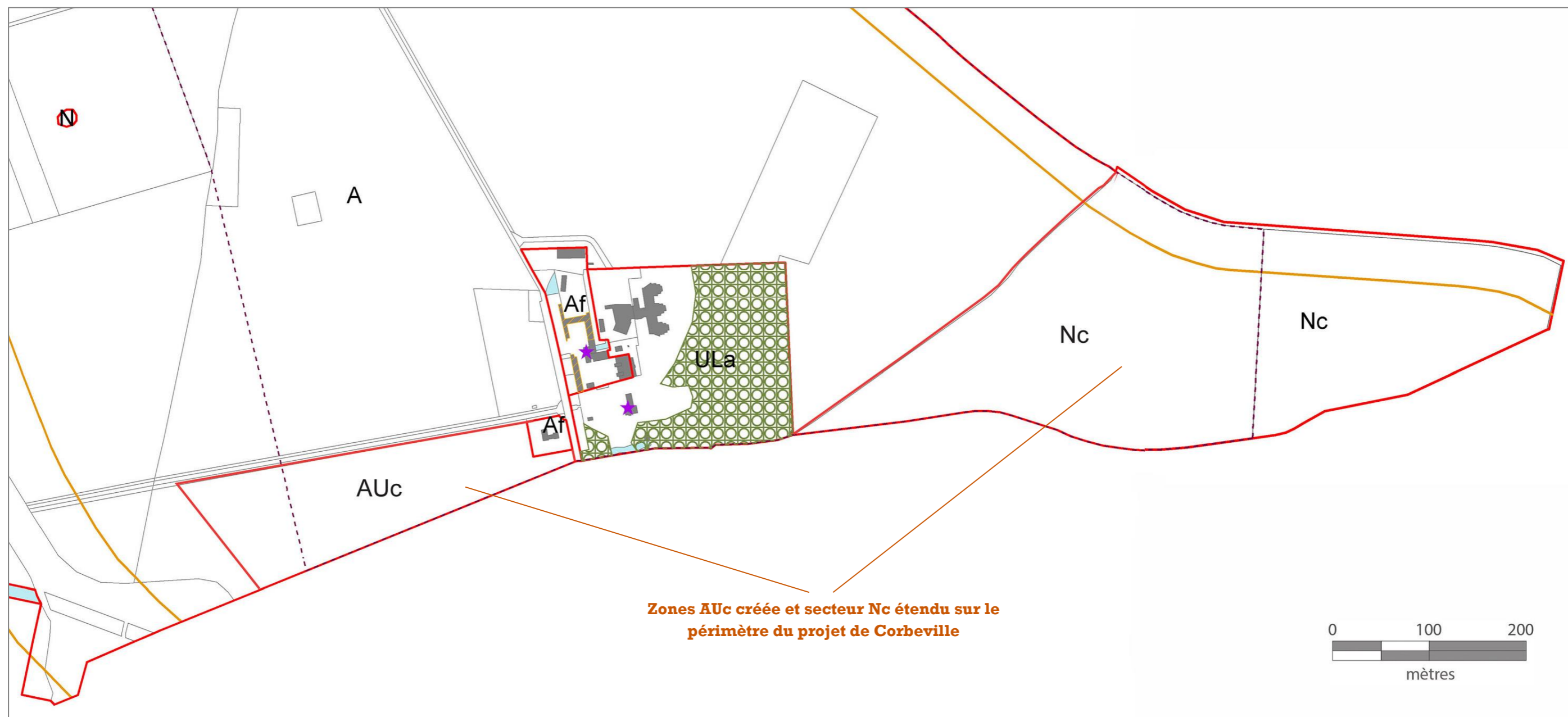
Extrait du plan de zonage initial (1/5000)

















C. 3.2. Document graphique modifié – exposé des motifs et justifications

Extrait du plan de zonage mis en compatibilité

Le document de zonage initial est modifié afin de permettre la réalisation du projet.



Légende

	Zonage
	Emplacements réservés au titre de l'article L.123-1-5 8° du Code de l'Urbanisme
	Secteurs de mixité sociale au titre de l'article L.123-1-5 16° du Code de l'Urbanisme (30% de logements sociaux)
	Emplacement réservé pour mixité sociale au titre de l'article L.123-2b du Code de l'Urbanisme (30% de logements sociaux)
	Espaces boisés classés au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme
	Espaces paysagers remarquables au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme (cf. article 13 du règlement)
	Secteur paysager remarquable au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme (cf. article 13 du règlement)
	Zone de danger liée au CEA
	Zone non aedificandi liée au CEA
	Secteurs archéologiques
	Bâtiments agricoles patrimoniaux identifiés au titre de l'article R.123-12 2 du Code de l'Urbanisme
	Secteurs patrimoniaux identifiés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme
	Elements de patrimoine identifiés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme
	Zone non aedificandi en application des dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme

Les zones N, les EBC, les espaces et secteurs paysagers remarquables sont identifiés comme espaces et secteurs contribuant aux continuités écologiques et à la trame verte et bleue au titre de l'article R.123-11 I du Code de l'Urbanisme

Création d'une zone à urbaniser AUc

La zone à urbaniser « ouverte à l'urbanisation » AUc a été créée pour les besoins du projet en remplacement de la zone agricole (A) qui est supprimée sur le périmètre concerné. Le périmètre de cette nouvelle zone s'établit à environ 7,1 hectares. Sa vocation est d'accueillir une partie du programme de construction du projet du secteur de Corbeville.

Extension du secteur Nc de la zone naturelle (N) existant

Le secteur Nc à constructibilité limitée initialement délimité sur la frange nord du périmètre de la ZAC du quartier de l'École polytechnique est étendu à une partie de la frange nord du périmètre du projet du secteur de Corbeville. Ce secteur doit permettre la réalisation de la lisière et d'y accueillir les usages prévus par le projet. Le périmètre de secteur Nc s'élève à environ 7,2 hectares en remplacement de la zone agricole supprimée sur le périmètre concerné.

Suppression de zone agricole (A)

Au global, la zone agricole (A) est réduite de 12,3 hectares.

C.4. Modifications apportées au règlement écrit

C.4.1. Exposé des motifs des modifications et justifications

Règlement de la zone AUc

La zone AUc étant créée pour le projet du secteur de Corbeville, elle encadre exclusivement le projet en cohérence avec l'OAP qui cadre les grands principes d'aménagement et d'organisation de l'espace. Le règlement de cette zone est harmonisé avec celui du PLU d'Orsay correspondant à l'autre partie du projet (cf. chapitre B4).

Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

S'agissant des constructions, des aménagements, des usages et des activités autorisés implicitement dans la zone AUc, le projet de règlement apparaît ouvert et peu contraignant afin de favoriser la mixité des fonctions souhaitées dans le projet.

Ainsi, seules les constructions à destination d'industrie et d'entrepôt sont interdites dans la mesure où ces types de construction ne sont pas prévus par le projet urbain.

Les seules constructions à destination d'habitation autorisées sont limitées à la réalisation de logements pour étudiants en cohérence avec la programmation du projet urbain et des orientations prises par l'OAP sur ce secteur.

Par ailleurs, l'interdiction de certaines occupations des sols par des activités ou usages générant des nuisances ou incompatibles avec les objectifs du projet a été retenue, s'agissant des dépôts de matériaux divers, de flottes de véhicules et l'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.

Le règlement soumet à conditions particulières certaines installations et activités s'agissant des ICPE et des antennes relais susceptibles d'être incompatibles avec les objectifs du projet et le cadre de vie du futur quartier. L'objectif est de favoriser leur parfaite intégration et d'éviter les implantations génératrices de nuisances.

L'installation permanente de caravanes, de résidences mobiles ou démontables est possible mais conditionnée à la réalisation d'une aire prévue à cet effet.

Volumétrie et implantation des constructions

Le projet de règlement traduit la volonté du projet urbain de permettre une diversité et une mixité des programmes et donc des formes urbaines associées.

Deux articles sont réglementés s'agissant de la volumétrie et des possibilités d'implantation des constructions. Il s'agit de l'implantation par rapport aux limites séparatives et de la hauteur des constructions. Ces deux points apparaissent essentiels en ce sens qu'ils fixent des limites à ne pas dépasser et garantissent ainsi une partie de la qualité du futur cadre de vie et du paysage du quartier.

La réglementation de l'implantation vis-à-vis des limites séparatives apparaît souple mais très opérante en ce sens qu'elle apporte une double garantie :

- la possibilité de s'implanter en limite, favoriser la compacité et l'optimisation foncière ;
- pour toute implantation en retrait : une distance minimale de retrait de 3 mètres, distance portée à 5 mètres en cas de baie, ce qui, en termes de réciprocité, garantit une distance de 10 mètres entre deux vues sur des bâtiments voisins.

La hauteur des constructions est globalement limitée à 25 mètres et permettra donc d'accueillir les épannelages variés voulus pour le projet. Un régime d'exception pour les éléments techniques de faibles emprise et dimension est possible.

L'absence de recours à la réglementation de l'implantation de plusieurs constructions sur une même unité foncière et à l'emprise au sol permet d'éviter les freins directs à la compacité des programmes. Cette compacité étant l'un des objectifs phares du projet. Par ailleurs, la volonté du projet de réaliser des logements traversants et les implantations voulues en lanières impliquent de limiter les contraintes réglementaires pouvant être pénalisantes pour leur réalisation. Les futures unités foncières au sein des îlots n'étant pas fixées à ce stade projet, il s'avérerait trop hasardeux de réglementer ces articles. Les intentions du projet montrent aussi une grande diversité des situations futures s'agissant du pourcentage d'emprise au sol de l'unité foncière.

Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

L'aspect extérieur des constructions est réglementé s'agissant de l'aspect des matériaux, des façades, des toitures, des éléments techniques ainsi que des clôtures et des portails.

L'article propose un cadre garantissant une qualité esthétique des futures constructions tout en laissant une liberté d'expression architecturale permettant une ouverture du quartier à l'innovation. Cette intention constitue l'un des piliers du projet urbain. Les dispositions retenues transcrivent réglementairement la volonté d'harmonie et de cohérence interne des projets, d'intégration des éléments techniques ainsi que la qualité et la pérennité des parements et des revêtements.

En réponse à la volonté du projet d'inscrire Corbeville dans la transition énergétique, des obligations de performances énergétiques et environnementales des futurs logements sont imposées. Il est ainsi demandé à chaque porteur de projet d'aller au-delà des objectifs de la réglementation thermique en vigueur en réalisant des projets dont les besoins en énergie seront inférieurs à 40% de la norme actuelle (RT 2012).

Traitement environnemental et paysagers des espaces non bâtis et abords de construction

Plusieurs dispositifs réglementaires ont été retenus afin de garantir la transcription des intentions du projet urbain. Il s'agit de la réglementation d'un coefficient de biotope et de l'exigence de plantations et d'aménagements paysagers ainsi que des impératifs liés à l'écoulement des eaux pluviales.

Le coefficient de biotope n'étant pas existant dans le PLU de Saclay en vigueur, il a été spécifiquement déterminé pour la zone AUC en réponse aux objectifs du projet s'inscrivant dans l'éco-innovation, la transition énergétique, la volonté de concilier ville et nature, d'assurer une insertion harmonieuse du projet dans son environnement et de créer un paysage composite. L'objectif de l'instauration d'un tel dispositif permet aussi de compenser avec souplesse l'absence d'exigence s'agissant de l'emprise au sol des constructions en laissant plus de liberté aux concepteurs dans le choix des dispositifs à employer pour satisfaire aux obligations environnementales. Ainsi certains privilégieront l'espace vert de pleine-terre apportant un fort coefficient et d'autres pourront opter pour des jardins de toitures ou murs végétaux, voire combiner plusieurs dispositifs afin d'atteindre le coefficient de biotope exigé. D'autre part, le coefficient de biotope varie en fonction de la destination des constructions afin de tenir compte des contraintes afférentes à l'édification de certaines constructions. A titre d'exemple, s'agissant des équipements d'intérêt collectif, le coefficient est moins élevé afin de ne pas entraver la bonne réalisation des équipements. C'est par exemple le cas pour le futur hôpital qui ne peut pas répondre aux mêmes

exigences que les habitations ou les activités tertiaires qui disposent elles de plus de marge de manœuvre dans les techniques de construction à mettre en œuvre.

L'exigence de plantation revêt aussi un intérêt particulier dans la traduction du projet urbain très favorable aux porosités entre la future lisière et les coteaux boisés. Ainsi les espaces libres devront être plantés. Par ailleurs, l'interdiction des espèces invasives et le recours aux espèces indigènes permet de s'assurer d'une bonne compatibilité des essences à venir avec la flore préexistante sur les coteaux.

La réglementation concernant la gestion des eaux pluviales est issue de la prise en compte du SAGE et des différentes études relatives à la gestion de l'eau menées à l'échelle du campus urbain et du projet. Le dispositif réglementaire retenu vise à garantir des objectifs qualitatifs et quantitatifs en exigeant la mise en place de filières vertueuses dans la gestion des eaux pluviales du projet. Cela s'inscrit dans l'objectif du projet de réaliser une opération exemplaire en termes de développement durable notamment en gérant de manière collective et innovante les enjeux liés à la gestion de l'eau.

Stationnement

L'exigence relative aux places de stationnement tous modes prend appui sur l'intention du projet de développer et d'encourager la mobilité à faible impact pour tous et à tout moment. Elle tient compte de la diversité des constructions et usages et des futures populations attendues (étudiants, résidents, travailleurs, visiteurs et livreurs). Elles sont compatibles avec les prescriptions réglementaires relatives au plan de déplacement urbain d'Ile-de-France, s'agissant notamment des bureaux et de la proximité des gares de transport en commun structurantes. Des objectifs ambitieux sont transcrits s'agissant du nombre de places exigées pour les bureaux. Ceux-ci vont au-delà des ambitions portées par le PDUIF et s'accordent avec les ambitions du projet.

Le règlement prévoit des possibilités de mutualisation des places à réaliser entre différentes opérations et entre différentes destinations au sein d'une même opération en fonction d'occupations alternatives en journée ou dans la semaine. Cette disposition s'inscrit plus particulièrement dans l'objectif de réaliser un quartier éco-innovant.

Réseaux

Le niveau d'exigence du règlement est établi sur la base des éléments déjà en vigueur au sein des zones urbaines et à urbaniser du PLU de Saclay et sur l'ensemble du Campus urbain.

Règlement du secteur Nc

L'ensemble de ce dispositif réglementaire s'inscrit dans l'ambition de créer une lisière à l'interface des espaces cultivés et des espaces urbanisés en cohérence avec les intentions du projet urbain de Corbeville et en continuité avec les intentions de la ZAC du quartier de l'Ecole polytechnique à l'est.

Le secteur Nc étant préexistant et adapté dans son règlement aux intentions du projet sur la frange nord de son périmètre, les modifications apportées demeurent essentiellement formelles. Elles visent à préciser l'extension du périmètre Nc dans le chapeau de la zone et à inscrire formellement les possibilités d'intervention en termes de renaturation.

C.4.2. Extrait du règlement écrit modifié

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE **AUc**

La zone AUc se situe au sud du territoire communal et correspond au projet du secteur de Corbeville s'inscrivant dans le cadre du Campus Urbain au sein de l'Opération d'Intérêt National de Paris-Saclay. Les objectifs de ce projet sont précisés dans une orientation d'aménagement et de programmation.

Plan de delimitation



ARTICLE AUC 1

Les occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'industrie et d'entrepôt ;
- Les constructions à destination d'habitation à l'exception des dispositions figurant à l'article 2 ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés

ARTICLE AUC 2

Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Les constructions non interdites, ne sont autorisées que dans le cadre d'une opération d'aménagement d'ensemble ou au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone prévus par les orientations d'aménagement et de programmation.

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ci-après ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites :

- Les constructions à destination d'habitation à condition d'être destinées à du logement étudiant.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement ne générant pas au-delà de leur unité foncière, un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans les paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- l'installation permanente de caravanes, de résidences mobiles ou démontables, au sein des espaces prévus à cet effet.

Article AUc 3

Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3-1 : Les accès

- Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur le terrain ou sur un terrain voisin.
- 16.2.1. L'emplacement des nouveaux accès* carrossables doit tenir compte :

- du risque éventuel pour la circulation et la sécurité des usagers de l'espace public ou des personnes utilisant ces accès*. La sécurité des usagers doit être appréciée compte tenu de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic ;
- des alignements d'arbres sur la voie publique et autres espaces paysagers ou d'intérêt écologique, afin d'assurer le maintien de leur bon état phytosanitaire ;
- des dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situé sur l'emprise de la voie ;
- des accès existants sur les parcelles limitrophes, afin de limiter l'impact sur l'espace public.

3-2 Les voies nouvelles

- Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.
- Les nouvelles voies en impasse de plus de 50 mètres de profondeur doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules de défense incendie puissent faire demi-tour.
- La largeur des voies ne peut être inférieure à 3,5 mètres pour une circulation à sens unique et à 5 mètres pour une circulation à double sens.
- Toute voie nouvelle doit être conçue pour faciliter les circulations douces (piétons, vélos...) dans des conditions optimales et s'intégrer à l'organisation du tissu urbain et au maillage général des voies.

ARTICLE AUC 4

Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement

Alimentation en eau potable

- Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.
- Les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense incendie conforme aux normes en vigueur.

Assainissement

- Eaux usées

- A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.
- Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de collecte des eaux usées.
- Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

- Eaux pluviales

- Le projet devra être conforme aux prescriptions du schéma directeur d'assainissement.
- Le nombre de points de raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales doit être aussi limité que possible.
- les eaux de voirie doivent être différenciées des eaux de toiture.
- Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total à l'échelle du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.
- En outre, les normes ci-dessous devront être respectées :
 - Qualitatives : à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Evaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ- Eau).
 - Quantitatives : et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).
- La collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent être en priorité effectués par noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.
- Tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un déboureur/déshuileur avec alarme installée en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales, ou d'un dispositif d'épuration naturelle par infiltration ou phytoremédiation de performance équivalente.
- Les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette. Le recours aux techniques dites « alternatives » pour la gestion de l'eau pluviale doit être systématique dès le stade de conception des aménagements, sauf impossibilité technique démontrée.
- La création de bassins enterrés dont la vidange nécessite le relèvement des eaux par pompage n'est pas autorisée, sauf impossibilité technique démontrée.

Réseaux divers

- Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie et de télécommunication doivent être conçus en souterrain sur le terrain jusqu'au point de raccordement avec le réseau public.
- Doivent être prévues dans les façades ou les clôtures, les réservations pour les coffrets d'alimentation en électricité et en gaz ainsi que pour les réseaux de télécommunication.

Article AUC 5

Les superficies minimales des terrains constructibles

Sans objet.

ARTICLE AUC 6

L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques

Non réglementé.

Article AUC 7

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

- Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives ou en retrait.
- En cas de retrait :
 - celui-ci doit être au moins égal à 3 mètres ;
 - en cas de vue réalisée sur la façade en retrait, le retrait doit être au moins égal à 5 mètres .

La hauteur de la construction est la hauteur de façade ou la hauteur du linteau de la vue la plus haute, si celle-ci est située au-dessus de la façade. Tous les façades, acrotères et linteaux doivent échapper au prospect défini.

ARTICLE AUC 8

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Non réglementé.

ARTICLE AUC 9

L'emprise au sol des constructions

Non réglementé.

ARTICLE AUC 10

La hauteur maximale des constructions

10-1 Définition

La hauteur de la construction est calculée à l'aplomb depuis la cote de la voirie projetée jusqu'en tout point de la construction, hors acrotère lorsque celui-ci est d'une hauteur inférieure ou égale à 1,20 mètre. Les ouvrages techniques sont compris dans la hauteur maximale autorisée, à l'exclusion de ceux ayant une emprise inférieure à 20 % de l'emprise au sol de la construction et de ceux ayant une hauteur inférieure à 2 mètres, tels que les souches de cheminée et de ventilation, les édicules techniques, les gardes corps, etc.

10-2 Règles générales

La hauteur maximale des constructions est fixée à 25 mètres.

10-3 Règles particulières

Lorsque la construction principale prévue sur l'unité foncière fait preuve d'exemplarité environnementale telle que définie dans le code de la construction et de l'habitation, la hauteur maximale de la construction peut être majorée de 3 mètres sur 20% de l'emprise du bâtiment existant ou à créer.

ARTICLE AUC 11

L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Dispositions générales :

- Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
- Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti. Cette intégration doit respecter la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du terrain.

Aspect des matériaux :

- Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.
- Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les façades extérieures des constructions et des clôtures.

Façades :

- Toutes les façades des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles.
- Les façades aveugles doivent être traitées avec le même soin que les façades principales. Leur ornementation ou leur végétalisation doit être recherchée.
- Afin d'animer les façades, les fenêtres doivent être équipées de volets battants ou coulissants et/ou marquées d'un encadrement.
- Les coffrets de volets roulants ne doivent pas être visibles en façade.

Toitures :

- Les couvertures d'aspect tôle ondulée, papier goudronné ou fibrociment sont interdites sur les constructions principales.
- Les édicules et ouvrages techniques tels que machineries d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être intégrés dans le gabarit de la construction. Cependant, lorsqu'ils dépassent la hauteur maximale autorisée à l'article 10, leur aspect doit faire l'objet d'une attention particulière afin de favoriser leur intégration paysagère.
- Les cheminées doivent être traitées avec des matériaux et couleurs en harmonie avec ceux de la construction.
- Les toitures peuvent être végétalisées. Dans ce cas, elles doivent comporter tous les composants techniques nécessaires à la création et au maintien d'un espace vert de qualité.
- Les éléments des dispositifs de production d'énergie solaire (panneaux, tuiles, ...), doivent s'inscrire dans la composition d'ensemble du projet et être parfaitement intégrés aux constructions :
 - ils seront préférentiellement installés sur les constructions annexes ;
 - ils devront respecter la pente de la toiture, à l'exception des toitures terrasses ;
 - ils devront être encastrés dans la couverture et positionnés de préférence au plus proche de la gouttière afin de limiter leur impact visuel, à l'exception des toitures terrasses ;

- ils devront s'inscrire dans le rythme des ouvertures existantes pour ne pas clairsemer le toit d'éléments isolés, à l'exception des toitures terrasses.

Eléments techniques :

- Les balcons et autres éléments en surplomb doivent canaliser leurs eaux. Les rejets d'eau pluviale des balcons, loggias et terrasses devront être canalisés de façon à éviter toutes salissures des façades. Les dispositifs de trop-plein visibles type « pissettes » sont interdits.
- Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.
- Les coffrets d'alimentation, pompes à chaleur, VMC, climatisations et autres éléments techniques doivent être intégrés dans la composition générale de la façade* des constructions à l'alignement et présenter une couleur identique à celle du ravalement.
- Les constructions doivent comporter des locaux pour les ordures ménagères, adaptés à leur importance et aux activités qui s'y exercent. Les locaux doivent être accessibles de plain-pied à partir de la voie de desserte ou du trottoir. Leur configuration doit éviter que les containers soient visibles depuis l'espace public.

Clôtures et portails :

- Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec la construction.
- A l'exception des poteaux dont la hauteur est limitée à 2,5 mètres, la hauteur totale moyenne est limitée à 2 mètres. Elle doit être constituée :
 - d'une grille ou d'un treillage qui ne peut être opacifié que par une haie vive ;
 - ou d'un dispositif à claire-voie ajouré sur au moins 50% de sa superficie.
 - Si la clôture comprend un mur plein, sa hauteur moyenne ne doit pas dépasser un mètre.
- La hauteur moyenne des autres clôtures ne peut excéder 2 mètres.
- La conception des clôtures doit prendre en compte la nécessité d'assurer une continuité biologique avec les espaces libres voisins et avec l'espace public. Sauf impossibilité technique, elles doivent permettre ponctuellement le passage de la petite faune, en présentant a minima une ouverture ponctuelle en bas de clôture* de format 15 cm x 15 cm, par tranche entamée de 20 m de linéaire de clôture.
- Les coffrets techniques doivent être intégrés à la clôture et tenir compte de l'emplacement du futur portail.

ARTICLE AUC 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Champ d'application

Les règles applicables aux constructions ou établissements non prévus dans le tableau et les dispositions ci-dessous sont celles qui s'appliquent aux établissements qui leur sont le plus directement assimilables.

Chaque fois qu'une construction comporte plusieurs destinations, le nombre total des places de stationnement exigibles sera déterminé en appliquant à chacune d'entre elles la norme qui lui est propre.

Le calcul des places de stationnement sera effectué dès la première tranche entamée de surface de plancher et en arrondissant le résultat obtenu par application de la norme.

Dispositions générales

Dimensions et réalisation des places de stationnement des automobiles

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après, ou, à défaut, l'ensemble des aires de stationnement et de leurs accès* doivent être conformes à la norme AFNOR NF P 91-120.

Les places créées ou réaménagées, ainsi que les boxes et garages, doivent respecter les dimensions minimales suivantes :

- En cas de stationnement en bataille / perpendiculaire :
 - Longueur : 5 mètres
 - Largeur : 2,50 mètres
 - Dégagement : 5 mètres

- En cas de stationnement en épi
 - Longueur : 5,15 mètres pris perpendiculairement à la voie ;
 - Largeur : 2,25 mètres
 - Dégagement : 4 mètres

- En cas de stationnement longitudinal :
 - Longueur : 5 mètres
 - Largeur : 2 mètres
 - Dégagement : 3,5 mètres

Obligations en matière de stationnement des véhicules électriques

Conformément au Code de la construction et de l'habitation, une part des places à réaliser doit être pré-équipée pour faciliter l'accueil d'une borne de recharge de véhicule électrique, dotée d'un système individuel de comptage des consommations.

Normes de stationnement des automobiles

Les places de stationnement doivent être réalisées en répondant aux normes ci-dessous, calculées au prorata de la surface de plancher* ou au prorata du nombre de logements* ou de chambres.

Dans certains cas, la norme est différente pour les projets inscrits à moins de 500 mètres d'une gare du réseau ferré d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre, secteurs repérés dans l'orientation d'aménagement et de programmation.

Destination de la construction	Norme Plancher (le minimum exigé)	Norme Plafond (maximum réalisable)
Logement étudiant	1 place pour 5 chambres	Pas de norme plafond.
Bureaux	1 place pour 100 m ² de surface de plancher	Pas de norme plafond Zone 1 : 1 place pour 60 m ² de surface de plancher*
Artisanat et commerce	1 place pour 80 m ² de surface de plancher	Pas de norme plafond
Hébergement hôtelier	1 place pour 4 chambres	Pas de norme plafond
Construction et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif (CINASPIC)	Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)	Pas de norme plafond

Normes de stationnement des deux-roues motorisés

2,5% des places de stationnement doivent être adaptés aux véhicules deux roues motorisés.

Normes de stationnement des vélos et poussettes

Des places de stationnement doivent être réalisées pour les deux-roues non motorisés et poussettes.

Elles doivent être :

- couvertes, exclusivement réservées aux vélos et poussettes, sécurisées et équipées de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivol ;
- facilement accessibles depuis l'espace public et les accès* aux constructions ;
- situées en rez-de-chaussée, ou à défaut en extérieur sur la parcelle.

Lorsqu'une surface de stationnement vélos et poussettes est exigible, les espaces dédiés seront d'au minimum 10 m² de surface unitaire.

Pour les destinations autre que l'habitation ainsi que les équipements d'intérêt collectif et services publics, 50% des places seront intégrées au bâti, couvertes et sécurisées.

Pour toute construction à partir de 3 logements* pour l'habitation ou d'une surface supérieure à 500 m² de surface de plancher* pour les autres destinations, il est exigé une surface minimale de locaux pour les vélos et poussettes, calculée au prorata de la surface créée suivante :

Destination de la construction	Norme Plancher (minimum)
Habitation	0,75 m ² par logement* jusqu'au T2 et 1,5 m ² par logement* à partir du T3.
Bureaux	1,5 m ² pour 100 m ² de surface de plancher
Etablissements d'enseignement	<ul style="list-style-type: none"> • Ecoles élémentaires • Collèges / lycées • Universités et autres
Autres destinations	<p>Le nombre de places à réaliser doit être suffisant au regard des besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs (employés, visiteurs, élèves, étudiants...) et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, desserte en transports en commun, existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité...)</p> <p>Pour les activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, industries et équipements d'intérêt collectif : a minima une place pour dix employés ainsi que des places pour les visiteurs.</p>

Modalités de réalisation des aires de stationnement et mutualisation

Pour les constructions à destination de bureau, activités artisanale, commerciale et industrielle ainsi que celles à destination d'habitation : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. 100 % des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction.

Pour les constructions ayant une autre destination : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. Les places non intégrées à la construction devront faire l'objet 'un traitement qualitatif.

La réalisation de parcs de stationnement communs à plusieurs opérations de construction peut être admise. Dans ce cas, le nombre de places de stationnement à réaliser issu de l'application des normes édictées, peut-être réduit dans l'hypothèse justifiée où des places de stationnement correspondent à des occupations alternatives dans la journée ou dans la semaine en fonction de la destination des constructions. Il en va de même pour lorsqu'une opération de construction comporte plusieurs destinations.

Au titre de l'article L.151-31 du code de l'urbanisme, lorsque le règlement impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage, dans des conditions définies par décret.

Les places de stationnement pour les vélos réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction et/ou réalisées en extérieur. Quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, leur aménagement doit faire l'objet d'un traitement paysager.

ARTICLE AUC 13 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations

Coefficient de biotope

Définition du coefficient de biotope : le coefficient de biotope (CBS) est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale de l'unité foncière. Il s'agit d'une valeur qui se calcule de la manière suivante : $CBS = \text{surface écoaménageable} / \text{surface de l'unité foncière}$.

La surface écoaménageable est calculée à partir des différents types de surfaces qui composent l'unité foncière : $\text{surface écoaménageable} = (\text{surface de type A} \times \text{coef. A}) + (\text{surface de type B} \times \text{coef. B}) + \dots + (\text{surface de type N} \times \text{coef. N})$

Chaque type de surface est multiplié par un coefficient compris entre 0 et 1, qui définit son potentiel :

Type de surface	Description	Valeur écologique
Surface imperméable	Revêtement imperméable à l'air et à l'eau, sans végétation	0
Surface semi-perméable	Revêtement perméable à l'air et à l'eau, sans végétation	0,2
Surface semi-ouverte	Revêtement perméable à l'air et à l'eau, avec végétation – ex des dalles gazon	0,3
Espace vert en pleine terre	Continuité avec la terre naturelle, disponible au développement de la faune et la flore	1
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation extensive, épaisseur de terre végétale comprise entre 3 et 15 cm	0,2 (+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation semi-intensive : épaisseur de terre végétale entre 15 et 30 cm, végétalisation par graminées et vivaces	0,4 (+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale de 30 à 50 cm, végétalisation par graminées, vivaces et arbustes	0,6 (+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale de 50 à 80 cm, végétalisation par arbustes, arbres et herbacée	0,65 (+0,1 si en RDC*)
Toiture végétalisée ou espace vert sur dalle	Plantation intensive : épaisseur de terre végétale supérieure à 80 cm, végétalisation par arbustes, arbres et herbacée	0,7 (+0,1 si en RDC*)
Verdissement vertical	Végétalisation des murs aveugles en hydroponie jusqu'à 10 m	0,2
Verdissement vertical	Végétalisation des murs aveugles à l'aide de plantes grimpantes jusqu'à 10 m	0,4

(*exemples : toitures végétalisées à RDC surplombées par d'autres bâtiments, toitures végétalisées en continuité écologique avec le sol permettant le déplacement de la faune du sol (micro-organismes, vers, insectes, etc.), etc.)

Le coefficient de biotope minimal est fixé à :

Destination	
Habitation	0,3
Commerce et activités de service	0,2
Equipement d'intérêt collectif et services publics	0,1
Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire	0,4

Plantations et aménagements paysagers

- Un arbre est imposé pour 100 m² d'espaces libres (arbre(s) existant(s) conservé(s) ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être répartis sur le terrain et plantés dans un espace de pleine terre au moins égal à 1,5 mètre de côté.
- La plantation arborée doit être composée d'espèces indigènes à la région Ile-de-France.
- La plantation d'espèces invasives est interdite. Il est recommandé de ne pas conserver les espèces invasives existantes sur le terrain.

ARTICLE AUC 14 : Le Coefficient d'Occupation du Sol

Sans objet.

ARTICLE AUC 15 : Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

Pour les constructions à destination de logement les exigences suivantes devront être respectées :

Critère d'Analyse	Prescriptions
Bbio : Besoin bioclimatique conventionnel en énergie d'un bâtiment pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage artificiel. Il traduit les efforts architecturaux réalisés pour réduire les consommations énergétiques.	$Bbio^* < Bbio^* \text{ max} - 40 \%$

*Référence RT 2012

ARTICLE AUC 16 :

Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Toute nouvelle construction doit être desservie par les réseaux de communication électronique à très haut débit ou disposer des fourreaux d'attente de connexion.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA 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 (article R. 123-8 du Code de l'Urbanisme)

Elle comprend les espaces suivants : les étangs de Saclay et leurs abords boisés, les rigoles du plateau, l'étang d'Orsigny, *la lisière de Corbeville* et la partie du bois de Chauveaux sur le territoire (Nord du Val d'Albian).

Des sous-secteurs spécifiques de constructibilité limitée ont été définis en zone N :

- Na : société SODEXTRA, stations-service dans l'espace agricole
- Nb : franges du bourg
- Nc : Nord de la ZAC du Quartier de l'école Polytechnique *et du projet du secteur de Corbeville*
- Nd : pavillons remarquables (pavillon du roi et pavillons du garde rigole)

Ng : partie du golf de Saint-Marc sur le territoire

Plan de délimitation



ARTICLE N 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.

Les affouillements et exhaussements de sol dans les secteurs N recouvrant des zones humides.

ARTICLE N 2 :

Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2-1 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ;

2-2 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, les bâtiments légers pour abriter, accueillir et informer le public, les postes d'observation. Leur emprise au sol ne peut excéder 20m²;

2-3 Les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés ;

2-4 A l'intérieur du secteur Na uniquement, sont autorisés les aménagements, ouvrages, installations et constructions à condition d'être nécessaires aux installations existantes dans la zone à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013);

2-5 A l'intérieur du secteur Nb uniquement, sont autorisés les ouvrages, installations à condition d'être nécessaires à l'aménagement d'aires de jeux et de loisirs pour enfants ;

2-6 A l'intérieur du secteur Nc uniquement, sont autorisés les ouvrages, aménagements et constructions nécessaires à la réalisation des installations techniques dans le cadre de la ZAC du quartier de l'Ecole polytechnique **et du projet du secteur de Corbeville**, y compris les pylônes d'antennes relais pour la téléphonie mobile, les ouvrages liés à la gestion des déchets, unités de production d'énergie, **affouillements et exhaussements des sols nécessaires à la mise en œuvre de procédé de renaturation, sans limitation de hauteur ou de profondeur...** Les édifices liés à l'exploitation des équipements précités seront autorisés. Des espaces plantés sur des surfaces équivalentes à celles existantes dans la zone à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) seront compensées sur le territoire de Saclay ou dans les environs proches de la zone Nc, en dehors des zones A ;

2-7 A l'intérieur du secteur Nd uniquement, sont autorisés les ouvrages, aménagements et constructions nécessaires à la préservation et la mise en valeur du pavillon du Roi et des pavillons du garde rigole ;

2-8 A l'intérieur du secteur Ng uniquement, sont autorisés les ouvrages et aménagements nécessaires au fonctionnement du golf de Saint-Marc.

2-9 Par ailleurs, une partie de la zone N 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.

Article N 3

Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3-1 : Les accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur celle de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum.

Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE N 4

Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement

Alimentation en eau potable

Le branchement sur le réseau public d'eau potable est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

Le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans). Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article N 5

Les superficies minimales des terrains constructibles

Non réglementé.

ARTICLE N 6

L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques

6-1 Règle générale

- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.
- Secteur Nb : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nc : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nd : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.

- Secteur Ng : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **6 mètres**.

6-2 Règles particulières

Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

Article N 7

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7-1 Règle générale

- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.
- Secteur Nb : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nc : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nd : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Ng : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

ARTICLE N 8

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 9

L'emprise au sol des constructions

L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante:

- Secteur Na : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **15%**
- Secteur Na* : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **2%**
- Secteur Nb : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **2%**

- Secteur Nc : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **10%** de la superficie totale du secteur Nc.
- Secteur Nd : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à l'emprise existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).
- Secteur Ng : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **1%**.

ARTICLE N 10

La hauteur maximale des constructions

10-1 Définition

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.
Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles générales

- A l'intérieur du secteur **Na** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **6 mètres** au point le plus haut.
- A l'intérieur du secteur **Nb** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **3,5 mètres** au point le plus haut.
- A l'intérieur du secteur **Nc** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **15 mètres** au point le plus haut, sauf les ouvrages techniques et autres superstructures liées au service public et à l'intérêt collectif.
La hauteur des antennes-relais est limitée à 35 m.
- A l'intérieur du secteur **Nd** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder celle existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).
- A l'intérieur du secteur **Ng** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **3,5 mètres** au point le plus haut.

10-3 Règles particulières

Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

ARTICLE N 11

L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Rappel : En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère

ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les constructions doivent être conformes aux prescriptions présentées ci-dessous. Toutefois, en cas d'extension modérée ou de projet d'architecture contemporaine, d'autres dispositions peuvent être retenues à condition de s'insérer qualitativement avec les constructions existantes avoisinantes.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions

▪ Les toitures

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception.

Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés. Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple.

L'installation sur les toitures terrasses accessibles ou non de matériaux ayant l'aspect de canisse en plastique, paille, brande ou bambou, de films PVC et de panneaux de bois est strictement interdit.

La mise en œuvre de toitures végétalisées est admise à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

▪ Les façades

Les différents murs des bâtiments doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions avoisinantes.

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques

▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les édicules et gaines techniques

Les édicules techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public, sauf dans le secteur Nc.

Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces naturels. Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement naturel; elles doivent être constituées de grillage doublé de haie vive ou d'une simple haie vive. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux. La végétation de ces clôtures sera réalisée avec des essences de l'écosystème local.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres**.

A l'intérieur du secteur Nc :

- Les clôtures constituées d'une grille en serrurerie ou d'un muret sont autorisées
- La hauteur totale de la clôture en limite de parcelle ne peut excéder 2 mètres, et celle des murets est limitée à 1 mètre.

Pour l'ensemble de la zone les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent. Toutefois la hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **3,20 mètres**.

Article N 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 13 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations

13-1 Analyse paysagère du site

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Espaces paysagers

Le secteur Nc doit conserver un caractère planté en assurant des continuités écologiques et boisées.

13-3 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE N 14 :
Le Coefficient d'Occupation du Sol

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE N 15 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

ARTICLE N 16 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Non réglementé.

C.5. Rapport de présentation modifié incluant l'évaluation environnementale

C.5.1. Descriptif de l'état initial du site

L'état initial du site est décrit dans l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact jointe au dossier. Il convient de s'y reporter.

Certains éléments nouveaux ou complémentaires apportés au diagnostic et à l'état initial du rapport de présentation du PLU de Saclay sont ajoutés. Il sont listés et décrits ci-après. Ces éléments viennent aussi étayer le dossier d'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU.

Compléments au diagnostic territorial et à l'état initial de l'environnement

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Adopté le 27 décembre 2013, le SDRIF révisé donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien à l'horizon 2030. Il constitue un document de planification stratégique et prospectif du développement du territoire francilien et de préservation des équilibres sociaux et environnementaux à l'horizon 2030. Il se substitue au SDRIF de 1994 en vigueur jusqu'alors.

Il est composé de six fascicules dont seul le troisième a une portée normative : Orientations réglementaires et carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT).

Ce document, qui s'inscrit dans un objectif de développement durable à l'horizon 2030, cherche à répondre aux grands défis suivants :




- promouvoir davantage de solidarité ;
- lutter contre l'étalement urbain ;
- faire face aux mutations environnementales ;
- préparer la transition économique, sociale et solidaire ;
- faire du défi alimentaire une préoccupation majeure des politiques d'aménagement et de développement.






Le projet spatial repose donc sur 3 grands principes :


- un rééquilibrage des fonctions et une diminution des inégalités notamment par un rapprochement des bassins d'habitat et d'emplois et l'amélioration de l'accessibilité globale aux équipements ;
- un renforcement de la compétitivité de la métropole et une diminution de la consommation foncière par le renforcement d'une structuration multipolaire, l'amélioration de l'articulation du maillage transports et la promotion de la densification urbaine ;
- un renforcement de la protection et la valorisation des espaces forestiers, agricoles et naturels.


Sur le territoire de Saclay, la carte de destination repère les dispositions suivantes :








































<p> Espace urbanisé à optimiser</p>	<p>A l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10% :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la densité humaine ; • de la densité moyenne des espaces d'habitat. <p>Il s'agit ici du Val d'Abian, du site du CEA et le centre d'essai des propulseurs.</p>
<p> Quartier à densifier à proximité d'une gare</p>	<p>Dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, ces objectifs passent à 15% au lieu de 10%.</p> <p>Sont concernés le bourg de Saclay et les espaces entourant le lieu-dit du Christ (projet de gare du Grand Paris), ainsi que le nord-est du Val d'Albian (gare RER C de Vauboyen).</p>
<p> Secteur d'urbanisation préférentielle</p>	<p>Des urbanisations nouvelles sont attendues à l'est du bourg, au sud du Christ et au sud-est du territoire (correspondant au secteur de Corbeville).</p> <p>Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 hectares, qui peuvent être ouverts en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets.</p>

	<p>L'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat au moins égale à 35 logements par hectare et au moins aussi élevée que celle des espaces d'habitats existants sur la commune ou le groupement de communes.</p>
 <p>Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares</p>	<p>À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 5% de la superficie de l'espace urbanisé communal est possible dans ces secteurs. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.</p> <p>Hormis une extrémité ouest, la quasi-totalité du territoire communal est compris dans ce périmètre.</p>
 <p>Les fronts urbains d'intérêt régional</p>	<p>Les fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles. Les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Il appartient toutefois aux collectivités territoriales d'en fixer les limites précises dans leurs documents d'urbanisme.</p> <p>Ainsi, le bourg de Saclay ne doit pas s'étendre davantage vers le sud ou l'est, et le secteur du centre d'essais est limité au nord et à l'est.</p>
 <p>Les espaces agricoles</p>	<p>Les espaces agricoles occupent la majeure partie du territoire. Le SDRIF prescrit leur préservation, notamment dans le cas des unités cohérentes, des espaces exploitables et nécessaires à la viabilité d'une exploitation, et hors secteurs où des capacités d'urbanisation sont prévues.</p>
 <p>Les espaces boisés et les espaces naturels</p>	<p>Il s'agit des berges des étangs, du bois de l'ancien fort, des espaces arborés en limite nord de la ZAC de Palaiseau, et des côteaux boisés qui bordant le nord de la commune.</p> <p>Ces espaces doivent être préservés.</p>
 <p>Les espaces verts et les espaces de loisirs</p>	<p>Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la</p>

	<p>ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.</p> <p>Sont notamment concernés ici les espaces verts et équipements sportifs du centre d'essais, le golf de St Marc, les espaces verts du CEA et le bois de la Martinière.</p>
<p> Les continuités Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)</p>	<p>Le territoire de Saclay est traversé ou bordé par 4 liaisons agricoles et forestières (A), qui désignent des liens stratégiques entre les entités agricoles ou boisées fonctionnant en réseau. Elles permettent d'assurer les circulations entre les sièges d'exploitation, les parcelles et les équipements d'amont et d'aval des filières. Elles constituent, dans la mesure du possible, des continuités spatiales concourant aux paysages et à l'identité des lieux.</p> <p>Les espaces cultivés de Saclay sont le support d'une continuité est-ouest, qui contourne le bourg par le sud. Ils sont aussi en lien avec les espaces agricoles des communes voisines : au nord vers la vallée de la Bièvre, au sud vers St Aubin.</p> <p>Une liaison verte, axe reliant des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural, est également présent au sud-est, reliant le nord de la ZAC de Palaiseau au bois de Vauhallan.</p> <p>Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement. En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer.</p>

 Le fleuve et les espaces en eau	Les étangs sont représentés. La préservation à long terme des ressources et des milieux en eau doit y être assurée.
--	---

Les réseaux de transports collectifs		Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international			
	Niveau de desserte métropolitain	 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <p>Réseau RER</p> <ul style="list-style-type: none">  RER A  RER B  RER C  RER D  RER E </div>	 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle; margin-left: 10px;"> <p>Nouveau Grand Paris</p> <ul style="list-style-type: none">                     <p>tracé de référence</p> </div>	
	Niveau de desserte territoriale			
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	 	 	

Sont représentés sur la carte du SDRIF :

- Le projet de métro du Grand Paris prévu au sud-ouest, avec une gare au niveau du Christ de Saclay ;
- Le projet de desserte territoriale (prolongement du Transport en Commune en Site Propre) devant relier Massy à St-Quentin-en-Yvelines, en passant par cette future gare et le CEA ;
- Un principe de desserte nationale ou internationale est également inscrit, passant par Massy et Versailles et traversant Saclay dans la direction nord-ouest / sud-est.

Les réseaux routiers et fluviaux		Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
	Autoroute et voie rapide			
	Réseau routier principal			
	Franchissement			
	Aménagement fluvial			

Une voie rapide traverse le territoire en direction du sud et de l'est : la RN 118.

La RD 36, qui longe le bourg et le CEA dans la direction est-ouest, est repérée comme itinéraire principal à requalifier.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine Normandie

Ces objectifs sont repris par le SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers Normands 2016-2021, arrêté en décembre 2015, qui définit les actions à mettre en œuvre au sein du bassin. Les orientations du SDAGE, déclinés selon 8 défis et 2 leviers d'action, traduisent la recherche du meilleur équilibre pour entraîner l'ensemble des acteurs de l'eau vers des objectifs ambitieux mais réalistes :

- la reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques et humides, avec l'objectif d'atteindre le bon état écologique en 2021 pour 62 % des masses d'eau de surface, le bon état en 2021 pour 28% des masses d'eau souterraines ;
- la réduction des rejets, émissions et pertes de substances dangereuses ;
- des actions volontaristes de protection et de reconquête des captages d'alimentation en eau potable les plus touchés ;
- la restauration de la continuité écologique des cours d'eau ;
- le développement des politiques de gestion locale autour des établissements publics territoriaux et des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

Le SDAGE décline son programme de mesures par sous-bassins hydrauliques. Les enjeux identifiés pour l'unité hydrographique de la Bièvre sont :

- Améliorer la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie ;
- Maîtriser les ruissellements urbains et la gestion des inondations ;
- Maintenir des écoulements satisfaisants dans la rivière ;
- Reconquérir les milieux naturels ;
- Mettre en valeur la rivière, et ses rives, pour l'intégrer dans la ville.

Pour l'unité hydrographique de l'Orge-Yvette, le SDAGE identifie les enjeux suivants :

- Cohérence et mise en œuvre du SAGE révisé ;
- Qualité des eaux ;
- Fonctionnalités des milieux aquatiques et zones humides ;
- Gestion quantitative ;
- Sécurisation de l'alimentation en eau potable ;

Le SDAGE fixe, pour la masse d'eau souterraine « Tertiaires du Mantois à l'Hurepoix », un objectif de bon état chimique à l'échéance 2027, en raison de dégradations par les nitrates, les pesticides et les organohalogénés volatils (OHV).

Le SDAGE est lui-même traduit à une échelle plus locale à travers les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). La Commission Locale de l'Eau (CLE) est l'organisme chargé d'élaborer et de faire appliquer ce programme. Saclay est concernée par le SAGE Orge-Yvette, révisé en 2013, puis modifié en 2014, et par le SAGE Bièvre, approuvé en avril 2017.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Bièvre

La structure porteuse du SAGE est le syndicat mixte du bassin versant de la Bièvre (SMBVB).

Les deux ambitions phares du SAGE de la Bièvre sont :

- La mise en valeur de l'amont (Bièvre « ouverte » de sa source à Antony) ;
- La réouverture sur certains tronçons de la Bièvre couverte, d'Antony à Paris.

Avec 68 % du territoire situé en espace urbain, dont 54 % sont construits, le bassin versant de la Bièvre est fortement urbanisé, ce qui contribue à la dégradation de la qualité des eaux et des

milieux naturels. Le SAGE signale des secteurs du territoire sont concernées par le busage, qui cause la disparition totale des milieux naturels associés.

Les cinq grandes orientations pour le SAGE définies à l'issue de la réflexion menée sur la définition du périmètre en 2007, approfondie dans le porté à connaissance des services de l'État puis confirmé par l'état des lieux approuvé en 2010 sont les suivantes :

1. L'amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie ;
2. La maîtrise des ruissellements urbains et la gestion des inondations ;
3. Le maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière ;
4. La reconquête des milieux naturels ;
5. La mise en valeur de la rivière et de ses rives pour l'intégrer dans la ville.

La Commission Locale de l'Eau (CLE) insiste sur la nécessité de favoriser la gestion des eaux pluviales à la source (au plus près de leur point de chute) afin de limiter au maximum les désordres à l'aval et d'atteindre les objectifs de la Directive Cadre européenne sur l'Eau (DCE), notamment sur les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et les métaux lourds, actuellement déclassant sur le territoire du SAGE.

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Orge Yvette

La structure porteuse du SAGE est le syndicat de l'Yvette (SIAHVY).

La stratégie du SAGE repose sur :

- La suppression des rejets directs d'effluents non traités au milieu depuis les réseaux, en fiabilisant la collecte des eaux usées et pluviales et en améliorant la maîtrise hydraulique lors de leur transport ;
- L'adaptation des rejets des stations d'épuration là où ils ont un impact ;
- La réduction des sources de contamination des eaux par les pesticides (notamment des produits phytosanitaires) ;
- La préservation des champs d'expansion des crues ;
- La valorisation du potentiel écologique du lit mineur des cours d'eau par un meilleur encadrement de la gestion de ce lit mineur ;
- La création de continuités écologiques des milieux aquatiques et des zones humides (Trame Verte et Bleue).

Le risque d'inondation est élevé sur l'aval et la gestion des ruissellements est un enjeu d'autant plus important que l'urbanisation et l'imperméabilisation de zones d'activités s'accélèrent. La gestion à la parcelle des eaux pluviales est la solution à privilégier.

Le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF)

Les objectifs du PDUIF, approuvé en juin 2014, visent à atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. Dans un contexte d'une augmentation du nombre de déplacements des Franciliens de 7 % en lien avec le développement urbain de la région, c'est une baisse de 2 % des déplacements individuels motorisés qu'il faut atteindre et un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs. Cette diminution de l'usage de la voiture, couplée aux

progrès technologiques des véhicules, permettra des réductions significatives des émissions d'oxydes d'azote et de particules dues aux transports.







Pour atteindre ces objectifs ambitieux de développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, le PDUIF fixe neuf défis à relever, déclinés en 34 actions. Saclay fait partie de l'agglomération centrale.











Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDUIF. Les prescriptions déclinées du PDUIF imposées aux PLU sont :

- Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public : dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux.
- Normes minimales de surface de stationnement vélo pour l'habitat, les bureaux, les activités et les établissements scolaires.
- Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plancher de stationnement pour les opérations de logement.
- Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux.
- Orienter l'urbanisation à proximité des axes de transport collectifs structurants.
- Aménager les quartiers de gare.
- Créer ou recréer des quartiers plus adaptés à l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France

Adopté le 21 octobre 2013, le SRCE est un document élaboré conjointement par la Région et l'État pour identifier les éléments qui constituent la trame verte et bleue et les actions nécessaires à sa préservation. La cartographie du SRCE fait apparaître sur le territoire de Saclay :

 Réservoirs de biodiversité	 Milieux humides
 Corridors et continuum de la sous-trame bleue	
Un réservoir de biodiversité pour les zones humides et aquatiques : l'Étang vieux et l'Étang de Saclay	
 Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes	
Un corridor herbacé au nord de la commune, passant d'est en ouest entre le centre d'essais et le Val d'Albian. Bien qu'il ne soit pas figuré sur la carte des objectifs du SRCE, sa préservation est importante et passe notamment par les orientations visant à maintenir les espaces agricoles.	
 Cours d'eau et canaux fonctionnels	 Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer
Un canal fonctionnel à préserver et/ou restaurer : la rigole domaniale rejoignant Palaiseau depuis l'Étang de Saclay.	

 Cours d'eau intermittents fonctionnels  Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite	Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer
Deux cours d'eau intermittent fonctionnels : le ruisseau de Vauhallan et la rigole reliant Toussus-le-Noble à l'Étang vieux. Ces continuités de la trame bleue sont aussi à préserver voire restaurer.	
 Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport	 Milieux humides alluviaux recoupés par des infrastructures de transport
Deux points où la N118 constitue un obstacle particulièrement prononcé, en ce qu'elle croise le ruisseau de Vauhallan et la rigole domaniale, contraignant les possibilités de passage des espèces susceptibles de circuler le long de ces cours d'eau.	
	 Secteurs de concentration de mares et mouillères
Des secteurs identifiés pour la concentration de mares et de mouillères qui s'y trouvent, au nord-ouest (lieux-dits le Grand Viltain, la Mare des Bois, en continuité avec Jouy-en-Josas) et au sud-est (lieu-dit les Trois Mares, en continuité avec le secteur de Corbeville à Orsay et la ZAC Polytechnique de Palaiseau).	
 Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport	 Secteurs riches en mares et mouillères recoupés par des infrastructures de transport
Ce dernier est traversé par un obstacle qui génère un point de fragilité pour les corridors de la sous-trame humide : la RD36.	
 Lisières urbanisées des boisements de plus de 100 hectares	
Un secteur urbanisé en contact avec un boisement de plus de 100 ha : le hameau du Val d'Albian et la forêt départementale des Bois Chauveaux. Un autre plus réduit semble correspondre à la Ferme de Viltain, bien que le golf la sépare du boisement à proprement parler.	
 Lisières agricoles des boisements de plus de 100 hectares	
Une lisière entre espaces agricoles et boisement de plus de 100 ha (Bois Chauveaux) au nord-ouest de la commune.	
	 Mosaïques agricoles
Un petit secteur dit de « mosaïque agricole » à l'extrémité est, se prolongeant sur les communes de Bièvres et Vauhallant. Ces espaces sont définis par le SRCE comme des territoires agricoles de plus de 200 ha d'un seul tenant, abritant au moins 10% de bosquets et 10% de milieux herbacés.	



SRCE IdF – Carte des composantes et carte des objectifs sur le territoire de Saclay

A noter que le territoire de Saclay est également encadré par des corridors écologiques majeurs au niveau régional : les vallées de la Bièvre et de l'Yvette au nord et au sud, ainsi que leurs coteaux boisés, et une continuité boisée nord-sud qui relie ces deux cours d'eau à l'est de Saclay.

Le SRCE formule par ailleurs des orientations écrites, de portée plus générale, à prendre en compte par les documents d'urbanisme locaux.

Complément chapitre 2.1.II.B.1. « Les équipements »

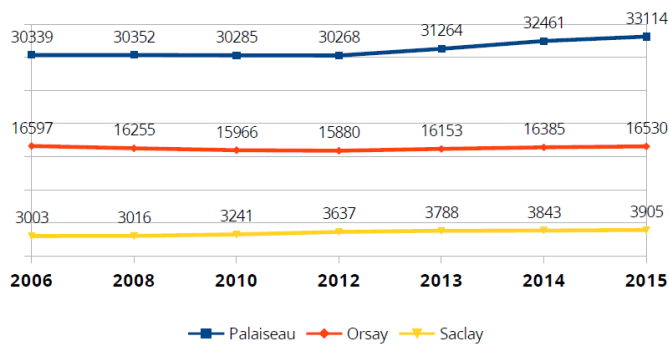
La commune de Saclay compte :

- 34 places berceaux en crèche et multi-accueil, qui sont prises en charge à 31% ;
- 62 places d'assistantes maternelles et autres, avec 57% des places prises en charge.

On note également la présence de services publics complémentaires qui permettent d'accompagner l'activité du secteur privé (relais assistantes maternelles) ou d'apporter un accompagnement à la parentalité.

MàJ chapitre 2.1.III.A.1. « L'évolution de la population »

La tendance à la croissance démographique se poursuit depuis, avec une population recensée atteignant 3 905 habitants en 2015 et un rythme moyen de +4,7% / an entre 2009 et 2014. Le rôle des nouveaux habitants est confirmé avec un solde migratoire moyen de +4,2 % / an sur cette période, le solde naturel comptant pour +0,5% / an.



MàJ chapitre 2.1.III.A.2. « La structure par âge de la population »

De fait, entre 2009 et 2014, la tranche d'âge la plus jeune a continué à progresser en proportion de la population communale, atteignant 25% de celle-ci. A l'inverse, la tranche 45-59 ans a considérablement diminué, suivie par les 15-29 ans.

	Palaiseau	Orsay	Saclay
0 à 14 ans	5 755	2 588	977
15 à 29	7 578	4 229	558
30 à 44	6 295	2 678	889
45 à 59	6 286	3 206	801
60 à 74	4 122	2 152	419
75 ou plus	2 426	1 532	199
Total	32 461	16 385	3 843

Population par grandes tranches d'âge (source INSEE, 2014)

	Palaiseau	Orsay	Saclay
	2009-2014	2009-2014	2009-2014
0 à 14 ans	-1,2	-0,8	2,9
15 à 29	-0,7	0,7	-1,3
30 à 44	-1,9	-1,2	0,8
45 à 59	0,5	0,3	-3,4
60 à 74	1,3	-0,3	-0,2
75 ou plus	0,4	0,9	1

Taux de variation par grandes tranches d'âge (source INSEE, 2014)

Avec une population des ménages en 2015 de 3 877 personnes pour 1 425 ménages, la taille moyenne de ces derniers continue de baisser légèrement, atteignant 2,72 personnes (INSEE 2018).

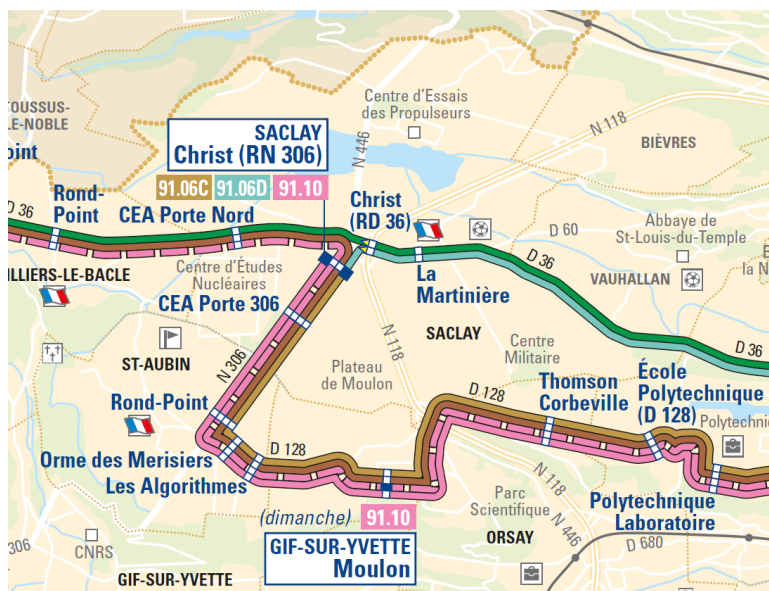
Complément chapitre 2.1.II.B.3.1. « Le réseau routier »

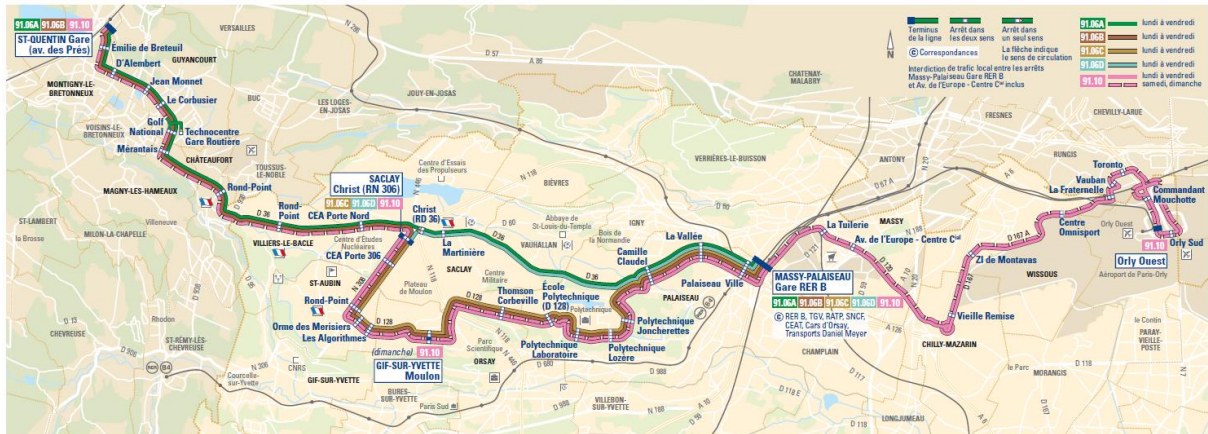
Sur les 1362 ménages recensés à Saclay pour l'année 2014, 82,6% disposaient d'au moins 1 emplacement réservé au stationnement. 37,1% possèdent une voiture et 59,3% en possèdent au moins deux, ce qui fait un total de 96,4% de ménages équipés, bien supérieur au taux moyen du département (84,1% en 2015, dont seulement 35,5% avec deux voitures ou plus).

77,5% des actifs de 15 ans ou plus utilisaient un véhicule motorisé personnel pour se rendre au travail. Seuls 9,9% de la population active de Saclay se rendaient au travail en transport en commun.

MàJ chapitre 2.1.II.B.3.2. « Les transports en commun »

Quatre lignes de TCSP sont en service depuis 2016 reliant la gare de Massy-Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines et desservant Saclay (arrêts Christ et CEA Porte Nord).





Plan des lignes du TCSP (source Albatrans, 2012)

[Correction] Le développement d'un métro automatique reliant Saclay à Versailles, via Saint Quentin, et à Orly, via Massy, à l'horizon 2025 2027 pour le tronçon Orly – CEA Saint-Aubin, et 2030 pour le reste de la ligne jusqu'à Versailles.

Complément chapitre 2.1.IV.A.3. « L'hydrologie »

La masse d'eau souterraine de la Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix

La commune est située au-dessus d'une unité hydrogéologique identifiée par le code FRHG102 et libellée « Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix ». Cette masse d'eau est du type dominante sédimentaire non alluviale, et d'écoulement libre. Elle est d'une surface totale de 2 423 km², et d'une sous couverture de 2 325 km². Elle est constituée des formations géologiques de l'Eocène et de l'Oligocène, et constitue un aquifère multicouches présentant des variations latérales de lithologie et d'épaisseur.

Localement le système aquifère est constitué de deux nappes superposées reposant sur un substratum constitué par les Marnes à Huîtres et les Marnes vertes :

- La nappe superficielle (Limons de plateaux et Argile à Meulière) ;
- La nappe des Sables de Fontainebleau.

La nappe superficielle temporaire formée de lentilles aquifères

La nappe superficielle est contenue dans les formations de surface qui regroupent les limons de plateau déposés sur un sable granitique localement argileux, lui-même reposant sur l'Argile à meulière de Montmorency. Il s'agit d'une série de lentilles aquifères perchées, d'extension et d'épaisseur variables. Ces lentilles ne sont pas en continuité hydraulique à l'inverse de ce qui définit une nappe aquifère.

Cette nappe superficielle ne constitue pas un réservoir exploitable pour des besoins en eau souterraine, les eaux de cette nappe sont susceptibles d'être contaminées. Les niveaux d'eau de ces petits réservoirs peuvent varier entre 2,5 et 11,5 mètres de profondeur et une variation saisonnière pouvant atteindre 5 mètres.

La nappe des Sables de Fontainebleau, irrégulière et d'une épaisseur d'entre 30 et 40 mètres

La nappe aquifère principale est celle qui est contenue dans le réservoir des Sables de Fontainebleau. Ce réservoir repose sur un substratum peu perméable constitué des Marnes à Huîtres et des Marnes vertes.

L'alimentation de la nappe des Sables de Fontainebleau se fait soit de manière directe par la pluie efficace dans les zones d'affleurement des sables, soit de manière indirecte par infiltration des eaux superficielles à travers les Argiles à Meulières. La cote du toit (sommet) des Sables de Fontainebleau est comprise entre 140 et 150 m NGF, à 40 mètres environ sous la surface topographique du plateau, et la cote du mur (base) entre 75 et 85 m NGF. Toit et mur ne constituent pas une surface plane et régulière. Sous le Plateau de Saclay, le niveau statique de la nappe se situe approximativement à la cote 116 m NGF ; l'épaisseur des sables aquifères est par conséquent comprise entre 30 et 40 mètres.

Une vulnérabilité des nappes moyenne dans les coteaux boisés et très faible sur le plateau

La vulnérabilité d'une nappe est l'ensemble des caractéristiques de l'aquifère et des formations qui le recouvrent, déterminant la plus ou moins grande facilité d'accès puis de propagation d'une substance, dans l'eau circulant dans les pores ou fissures du terrain. Cette vulnérabilité est liée à un certain nombre de paramètres. Les principaux sont :

- La profondeur du toit de la nappe ;
- La présence de zones particulières d'infiltration rapide (talwegs par exemple) ou de communication hydraulique rapide (faille par exemple) ;
- L'épaisseur et la nature du recouvrement au-dessus de la craie ;

La sensibilité de la nappe aux risques de pollution est fonction :

- De la nature des rejets provenant des aménagements réalisés en surface et du type d'occupation des sols (urbaine, industrielle ou agricole) ;
- De la position de ces aménagements par rapport au sens d'écoulement de la nappe ;
- De l'absence d'aptitude de la pollution à être naturellement éliminée par le milieu récepteur.

Au sud de la commune, où est notamment prévue l'urbanisation du secteur de Corbeville, la vulnérabilité aux pollutions est très faible au niveau du plateau.

Faible usage des eaux souterraines du fait de ses caractéristiques médiocres

Le SDAGE fixe, pour la masse d'eau souterraine « Tertiaires du Mantois à l'Hurepoix », un objectif de bon état chimique à l'échéance 2027, en raison de dégradation par les nitrates, les pesticides et les organohalogénés volatil (OHV). Un qualitomètre présent sur la commune de Saclay permet de bénéficier de relevés dans la nappe. Il se situe dans l'emprise du CEA, à 158 m d'altitude, d'une profondeur d'investigation de 66m. On peut considérer, au vu des relevés communaux, que l'eau souterraine du secteur reste peu polluée, hormis par des résidus de produits utilisés dans l'exploitation agricole (nitrates, pesticides).

Complément chapitre 2.1.IV.C.3. « Les autres espaces naturels »

[Amélioration du texte] Certains espaces naturels qui ne sont pas boisés ni agricoles (cultivés) dédiés aux grandes cultures existent sur le territoire : il s'agit d'espaces de prairies ou de friches et du Golf de Saint-Marc. Les prairies se retrouvent en grande partie autour du Grand Viltain et sont associées au paysage plus fermé, bocager. Une prairie accueillant des chevaux se situe également au domaine de la Martinière. Ces espaces participent à l'identité et à la diversité des paysages de la commune et il est important de les préserver. Ils accueillent souvent une faune et une flore plus développées que dans les grands espaces de culture de type openfields.

La Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF)

Dans le cadre de l'aménagement du Plateau de Saclay, la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris crée une zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay. Elle a pour effet de rendre non urbanisables les espaces naturels et agricoles qui y sont intégrés. Elle comprend 2469 hectares consacrés exclusivement aux activités agricoles et 1646 hectares composés de forêts, cours d'eau, espaces naturels et rigoles. Ce dispositif législatif unique en France a été conçu pour garantir aux agriculteurs la pérennité des parcelles concernées, tout en permettant en-dehors du périmètre les grands projets d'intérêt national prévus sur le plateau.

Un programme d'action accompagne la démarche, qui se fixe trois objectifs principaux :

- Dans le respect des choix entrepreneuriaux effectués par les agriculteurs, définir les conditions du maintien et du développement d'une agriculture productive viable et durable sur le territoire, support de la biodiversité dans la diversité de ses composantes : assurer la pérennité de l'agriculture au sein de la ZPNAF.
- Concilier l'agriculture et la préservation de l'environnement, en particulier en mettant en place une gestion optimisée des espaces boisés et des espaces naturels du territoire : assurer la pérennité des espaces naturels et forestiers.
- Créer les conditions d'une coexistence harmonieuse avec les milieux et les acteurs du monde urbain environnant, mais également permettre le développement d'échanges de biens et de services, par la création de nouveaux débouchés pour l'agriculture. Il s'agira de renforcer et de créer des liens sociaux plus denses entre le monde agricole et le monde urbain : développer les liens entre le plateau, les activités et les habitants.

Ce programme d'action est prévu pour une mise en œuvre sur un horizon de six ans, de 2017 à 2023.

Le Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF) du Plateau de Saclay

Les PRIF sont des périmètres de protection et de mise en valeur instaurés par la Région Ile-de-France, en partenariat avec les communes concernées, et gérés par l'Agence des Espaces Verts. Non opposables juridiquement, ils constituent un partenariat entre ces différents acteurs visant à préserver durablement les espaces soumis à de fortes pressions urbaines, constituant de grandes liaisons ou coulées vertes, et/ou reconnus d'intérêt régional, national ou européen.

Le territoire de Saclay est presque intégralement compris dans le PRIF du Plateau de Saclay, créé en 1972 et qui représente une surface totale de 2 034 ha répartis entre 16 communes.

Complément chapitre 2.1.IV.D. « Les risques et nuisances »

Le Plan Communal de Sauvegarde (PCS) de Saclay regroupe l'ensemble des documents de compétence communale contribuant à l'information préventive et à la protection de la population. Ce plan a été approuvé par arrêté municipal du 15 juin 2014 et ensuite transmis au préfet de l'Essonne.

Complément chapitre 2.1.IV.D.2. « La qualité de l'air et les pollutions atmosphériques »

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la Région Ile-de-France, approuvé le 31 janvier 2018, définit les objectifs de qualité de l'air à l'horizon 2025. Il se décline en 46 actions répondant à 25 défis, visant à ramener les taux de pollution de la région sous les seuils européens. Cela représente des objectifs de baisse de 40 à 70%, selon les polluants, du nombre de franciliens exposés à des pics de pollution.

Les défis qui peuvent s'adresser plus spécifiquement aux plans locaux d'urbanisme sont les suivants :

- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plans locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme ;
- Favoriser le covoiturage en Île-de-France ;
- Favoriser l'usage des modes actifs.

Compléments chapitre 2.1.IV.E.3. « La gestion des déchets »

Plan Régional de Réduction des Déchets de la région Île-de-France (PREDIF)

Le Plan régional de réduction des déchets d'Île-de-France (PREDIF) a été réalisé en 2009 en partenariat avec l'ADEME et approuvé par la région le 24 juin 2011. Le PREDIF est un accord cadre pour la prévention des déchets en Île-de-France et tend à faire changer les pratiques. Il a pour objectif l'élaboration et la mise en place d'un Plan Régional pour la Prévention et le Gestion des Déchets (PRPGD) « zéro déchet » pour la région Île-de-France. Le PRPGD devrait être finalisé courant 2018.

Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA)

Le PREDMA a défini la gestion des déchets pour la période de 2009 à 2019 et a pour objectifs de :

- Minimiser les impacts environnementaux et sanitaires.
- Préserver les ressources naturelles.
- Réduire le transport routier des déchets.
- Optimiser le fonctionnement des installations de traitement.
- Maîtriser et rendre prévisibles les coûts de gestion des déchets.
- Privilégier l'innovation.

Il encourage les producteurs à élaborer des produits nécessitant moins d'emballages et les consommateurs à adopter de bonnes pratiques, comme le tri et le recyclage de leurs déchets ou encore la réutilisation, la réparation et le réemploi des produits « durables », avec un objectif d'ouverture de 30 ressourceries-recycleries d'ici 2019.

Le PREDMA fixe des objectifs de capacité et de performance pour les centres de tri des déchets d'ici 2019 et encourage la collecte et la transformation des biodéchets.

Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets issus des Chantiers du bâtiment et des travaux publics (PREDEC)

Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets issus des Chantiers du BTP (PREDEC) a été approuvé par la région en juin 2015. Les déchets du BTP sont répartis en 3 catégories :

- Les déchets inertes, qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas, ni ne produisent aucune autre réaction dans l'environnement (terres excavées inertes, bétons, enrobés...).
- Les déchets dangereux, qui peuvent être organiques, minéraux ou gazeux et sont toxiques ou contiennent des produits dangereux pour la santé humaine ou l'environnement (solvants, hydrocarbures, acides...).
- Les déchets qui ne sont ni inertes, ni dangereux (bois, plâtre, PVC, vitrage...).

Le BTP en région Île-de-France produit 90 % de déchets inertes qui nécessitent des traitements spécifiques

B.1.4.c) Compléments aux justifications et impacts sur l'environnement (p191)

MàJ chapitre 2.2.A.1.1.c) « Réponses apportées par le PLU aux objectifs de construction de logements et d'évolution démographique identifiés dans le diagnostic »

Un nouveau PLHi va être élaboré pour la période 2014-2020.

Le Conseil communautaire de Paris-Saclay a voté le lancement de l'élaboration d'un nouveau PLH le 16 mars 2016.

C.5.2. Evaluation environnementale

Le dossier de PLU de Saclay n'ayant pas fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de sa révision approuvée en 2013, la présente évaluation se focalise sur les incidences probables significatives découlant de la mise en compatibilité.

Rappels réglementaires

Au titre de l'article R151-3 du code de l'urbanisme, lorsque le plan local d'urbanisme fait l'objet d'une évaluation environnementale le rapport de présentation :

- 1. « Décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou 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 ;*
- 2. Analyse les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;*
- 3. Expose les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;*
- 4. Explique les choix retenus mentionnés au premier alinéa de l'article L. 151-4 au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national, ainsi que 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 plan ;*
- 5. Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;*
- 6. Définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L. 153-27 et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L. 153-29. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;*
- 7. Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.*

Le rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale est proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. »

Selon le principe de proportionnalité inscrit dans le droit français, tous les thèmes environnementaux ne doivent pas faire l'objet du même niveau de traitement. Les thématiques présentant des enjeux plus importants font l'objet d'un traitement plus important.

L'article L.104-5 du code de l'urbanisme précise que :

« Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur »

Au titre de l'article R122-20 du code de l'environnement, l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée.

Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

1. « Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2. Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3. Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4. L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

5. L'exposé :

a. Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b. De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6. La présentation successive des mesures prises pour :

a. Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;

b. Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c. Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière.

7. La présentation des critères, indicateurs et modalités, y compris les échéances-retenus :

a. Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b. Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8. Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9. Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code. »

Méthodologie de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale vise à expliciter les enjeux environnementaux du PLU, définir les orientations stratégiques en matière d'environnement, apprécier la cohérence du projet au regard de l'environnement, faire de sa qualité une ressource pour le plan considéré, fixer les modalités nécessaires au suivi, à l'évaluation environnementale ex post.

L'évaluation environnementale a été formalisée au terme des travaux d'études liés à la procédure de mise en compatibilité du PLU de Saclay avec le niveau de définition du projet en date d'octobre 2018. Les différentes orientations prises dans la mise en compatibilité du PLU, que ce soit celles portant sur le zonage, le règlement ou les OAP, ont systématiquement été confrontées à leurs incidences potentielles générées sur l'environnement à partir de l'examen de l'état initial de l'environnement. Il s'agit non seulement d'évaluer les effets directs et souhaités mais également les effets indirects et non voulus.

La méthodologie mise en œuvre repose sur :

- Une revue de l'état initial de l'environnement du rapport de présentation du PLU en vigueur ainsi que celui de l'étude d'impact du projet d'aménagement du secteur Est RN118 réalisé par le bureau d'études TRANS-FAIRE ;
- Des visites de terrain (février 2018 et octobre 2018) ;
- De nombreux échanges techniques avec l'EPA Paris-Saclay ;
- Une analyse projective de la situation actuelle du PLU confrontée aux besoins d'évolution pour traduire le projet en termes réglementaires ;
- Des échanges internes à l'équipe CODRA permettant de confronter les points de vue.

Auteurs de l'évaluation environnementale

Le bureau d'études CODRA est l'auteur de l'évaluation environnementale. Il est signataire de la charte d'engagement des bureaux d'études en faveur d'évaluations environnementales de qualité.

L'évaluation environnementale a été conduite sous la direction de David LIZION, géographe-urbaniste, qualifié OPQU n°630-2011 – directeur d'études en urbanisme et environnement à CODRA.

Les différents intervenants ayant participé à sa rédaction sont :

- Robin CHALOT, ingénieur-écologue – chargé d'études à CODRA
- Paul d'EMMEREZ-de-CHARMOY, écologue-environnementaliste – chargé d'études à CODRA

- Héloïse BLANZAT, paysagiste-géographe, chargée d'études à CODRA
- Lucille LEDAY, architecte-urbaniste D.E., chargée d'études à CODRA.

Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte

Les documents de rang supérieur au PLU sont listés, pour le cas général, par les articles L.131-4 et L.131-5 du code de l'urbanisme et, en l'absence de SCoT, les articles L.131-1 et L131-2.

Certains ne s'appliquent pas au présent PLU, parce qu'ils ne sont pas encore en vigueur sur le territoire (SRADDET, SRC...) ou qu'ils concernent des contextes particuliers (littoral, montagne, territoires d'Outre-Mer...).

Documents cadres pour le PLU	
Compatibilité	Prise en compte
- Plan de Déplacement Urbain (PDU Ile-de-France 2014)	

Documents cadres pour le PLU, en l'absence de SCoT uniquement	
Compatibilité	Prise en compte
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF 2013)	- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE Ile-de-France 2013)
- Orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE du bassin Seine-Normandie 2016)	
- Objectifs de protection des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE de l'Orge et de l'Yvette 2011, SAGE de la Bièvre 2017)	

Pour mémoire : autres documents cadres pour le PLU ou le SCoT, absents ou non applicables sur le territoire	
Compatibilité	Prise en compte
- Schéma de Cohérence Territoriale	- Plan Climat-Air-Energie Territorial
- Schéma de mise en valeur de la mer	- Schéma départemental d'accès à la ressource forestière
- Programme Local de l'Habitat	- Objectifs du Schéma d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
- Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes	- Schéma Régional de Développement de l'Aquaculture Marine
- Dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne	- Schéma Régional des Carrières
- Règles générales du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires	

<ul style="list-style-type: none">- Schémas d'Aménagement Régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion- Plan d'Aménagement et de Développement Durable de Corse- Charte des Parcs Naturels Régionaux- Charte des Parcs Nationaux- Objectifs, orientations fondamentales et dispositions du Plan de Gestion des Risques d'Inondation- Directives de protection et de mise en valeur des paysages	
--	--

Justification, au regard de ces documents cadres, des choix effectués pour la mise en compatibilité du PLU

Les dispositions de ces plans et programmes sont détaillées aux chapitres suivants du rapport de présentation du PLU en vigueur :

- SDRIF 2013 : chapitre 1.1.1.
- SDAGE du bassin Seine-Normandie 2016 : chapitre 2.1.3.3.
- SAGE de l'Orge et de l'Yvette 2011 : chapitre 2.1.3.3.
- SAGE de la Bièvre 2017 : chapitre 2.1.3.3.
- SRCE Ile-de-France 2013 : chapitre 2.2.2.
- PDU Ile-de-France 2014 : chapitre 1.4.1.1.

Compatibilité avec le SDRIF 2013 :

Le SDRIF identifie le Plateau de Saclay comme étant un des territoires d'intérêt métropolitain (TIM), pour lesquels les principales orientations sont déclinées territorialement : « L'aménagement de ce territoire est favorisé par une accessibilité renforcée à court terme par le TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy et à plus long terme par une ligne du métro automatique du Grand Paris Express. Il s'organise autour de l'université Paris 11 et des grandes écoles existantes. Sa vocation scientifique doit être confortée dans le cadre d'un projet urbain global offrant une mixité sociale et fonctionnelle nécessaire à la qualité de vie locale. »

Le projet d'urbanisation permis par la mise en compatibilité du PLU de Saclay répond pleinement à ces objectifs et s'inscrit dans le « secteur d'urbanisation préférentielle » schématisé au sud de Saclay, sur la carte des destinations du SDRIF. La densité de logements et d'emplois permise par les règles du PLU atteint et dépasse les objectifs fixés par le SDRIF : un périmètre total constructible d'environ 50,8 ha, dont une partie accueillera près de 4 000 logements, soit une densité globale à l'échelle du secteur comprise entre 75 et 80 logements / ha contre un minimum imposé de 35 logements / ha dans les « nouveaux espaces d'habitat ».

Compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie 2016 :

La procédure de mise en compatibilité du PLU répond aux dispositions du SDAGE qui concernent les PLU, à savoir :

- **D 1.8 – Renforcer la prise en compte des eaux pluviales dans les documents d’urbanisme / D 8.142 – Ralentir l’écoulement des eaux pluviales dans la conception des projets / D 8.143 – Prévenir la genèse des inondations par une gestion des eaux pluviales adaptée / D 8.144 – Privilégier la gestion et la rétention des eaux à la parcelle** : le règlement et l’OAP imposent des mesures de gestion alternative des eaux pluviales et le projet d’aménagement du secteur anticipe les volumes à gérer par dispositifs de collecte, de rétention, de traitement et d’infiltration adaptés ;
- **D 2.16 – Protéger les milieux aquatiques des pollutions par le maintien de la ripisylve naturelle ou la mise en place de zones tampons / D 2.17 – Maîtriser le ruissellement et l’érosion en amont des masses d’eau altérées par ces phénomènes / D 2.18 – Conserver et développer les éléments fixes du paysage qui freinent les ruissellements** : en plus des mesures de gestion des eaux pluviales, le maintien ou la mise en place de plantations à l’échelle du site contribuent à éviter les écoulements en direction de la vallée et des futurs milieux humides ;
- **D 6.83 – Éviter, réduire, compenser l’impact des projets sur les zones humides / D 6.86 – Protéger les zones humides par les documents d’urbanisme** : la mise en compatibilité entérine et précise le projet de compensation des zones humides dégradées présentes sur le plateau, par la création du « corridor nord-sud » (concernant très partiellement Saclay) et la réservation d’un espace de compensation d’1ha en partie ouest du projet. Celui-ci passe en zone N inconstructible, garantissant sa pérennité, et son aménagement est détaillé par l’OAP.
- **D 6.93 – Éviter l’introduction et la propagation des espèces exotiques envahissantes par les activités humaines / D 6.94 – Intégrer la problématique des espèces exotiques envahissantes dans les SAGE, les contrats, les autres documents de programmation et de gestion** : comme sur le reste du territoire communal, le règlement interdit la plantation d’espèces invasives.

Compatibilité avec le SAGE de l’Orge et de l’Yvette et le SAGE de la Bièvre :

Conformément au SAGE Orge-Yvette, le rapport de présentation du PLU décrit et commente la situation de la commune en matière d’assainissement. La prise en compte du schéma directeur d’assainissement est exigée par le règlement du PLU.

La non altération de la qualité des masses d’eaux et de la non augmentation des vitesses de ruissellement des eaux pluviales, exigées par le SAGE Orge-Yvette, doivent être démontrées par le projet de ZAC dans le cadre de l’étude loi sur l’eau. Le PLU en pose les bases en exigeant la prise en charge alternative des eaux pluviales à l’échelle du quartier, prévue dès le stade de conception des aménagements, séparée des eaux usées, avec un débit de fuite maximal de 0,7 L/s/ha et une qualité minimale des rejets à respecter.

Le règlement impose également le prétraitement des eaux de ruissellement issues des stationnements regroupés de plus 5 véhicules, ou de certaines installations faisant l’objet d’une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire. Les eaux de chaussée et celles de toiture doivent être différenciées et le raccordement au réseau collectif limité autant que possible.

Les pièces réglementaires prévoient les mesures nécessaires à la protection des habitats naturels d’intérêt écologique (boisements principalement) ou, dans le cas des milieux humides, la compensation de leur destruction par l’aménagement d’un « corridor nord-sud » dédié, dans

l'emprise du secteur Corbeville. Ces mesures comprennent, entre autres, la limitation et l'encadrement des constructions et aménagements possibles en zone N, le classement des espaces boisés en EBC, l'inconstructibilité d'une bande de 10 mètres depuis les lisières forestières, la protection d'alignements d'arbres, la protection de la rigole de Corbeville, la réglementation des clôtures. La mise en compatibilité du PLU respecte le SAGE de Bièvre concernant la destruction des zones humides, en ce qu'elle concerne un projet déclaré d'utilité publique et que des mesures compensatoires sont intégrées au projet. Celles-ci respectent le principe de cohérence écologique et permettent des fonctions écologiques au moins équivalentes aux zones humides existantes.

Les nouvelles plantations arborées doivent être composées d'espèces indigènes, tandis que les espèces exotiques envahissantes sont interdites et la suppression de celles déjà présentes est recommandée par le règlement du PLU conformément à ce qui est préconisé par le SAGE de la Bièvre.

Compatibilité avec le PDUIF 2014 :

La mise en compatibilité du PLU de Saclay intègre les « actions prioritaires » définies par le PDUIF pour l'agglomération centrale, dont Saclay fait partie, dans la mesure où elles relèvent des documents d'urbanisme locaux :

- **Création de lignes structurantes à fort niveau de service** : TCSP, Grand Paris Express ;
- **Adaptation des formes urbaines à la desserte en transports collectifs, hiérarchisation du réseau viaire et aménagement de l'espace public permettant de faciliter et de sécuriser l'usage des modes actifs** : futur maillage symbolisé dans l'OAP et connexions prévues pour les modes actifs ;
- **Développement de stationnement pour les vélos, notamment à proximité des réseaux de transports collectifs, pour favoriser l'intermodalité / Mise en œuvre d'une politique de stationnement en parallèle de l'amélioration de l'offre de transports collectifs et des mesures en faveur des modes actifs** : les normes de stationnement inscrites au règlement respectent les orientations du PDUIF en matière de norme plancher pour les vélos (minimum imposé par le PDUIF) et les véhicules motorisés (maximum). Concernant les normes plafond de stationnement pour les véhicules motorisés dans le cadre d'opérations de bureaux, le PLU reprend celle s'appliquant aux secteurs situés à moins de 500 mètres d'un point de desserte TC structurante (soit la quasi-totalité du site Corbeville), mais n'impose pas de limite en-dehors de ce périmètre ;

Par ailleurs, l'urbanisation du secteur de Corbeville est prévue par le PDUIF, en lien avec la proximité du RER B, la desserte du site par le TCSP et le passage du Grand Paris Express, avec un accès facilité aux gares de la ZAC Polytechnique et de la ZAC du Moulon.

Toutefois, le PDUIF recommande lors de la création d'une opération d'aménagement de justifier d'une desserte en transports collectifs suffisante ou de montrer que son renforcement est prévu. Dans le cas de la mise en compatibilité du PLU, la desserte du secteur Corbeville est effective (ligne express 91-06 mais risque d'être insuffisante, tant que la ligne du Grand Paris Express (n°18) n'est pas en activité. A noter que l'OAP acte le principe d'un transport par câble entre la gare RER du Guichet et l'une des stations TCSP de Corbeville.

Prise en compte du SRCE francilien 2013 :

La mise en compatibilité du PLU respecte globalement l'objectif de protection du SRCE concernant la préservation d'éléments d'intérêt majeur correspondant à un secteur de concentration de mares et de mouillères. : si l'aménagement d'une partie du site risque de porter atteinte à ces éléments dans sa partie ouest, la création d'un corridor écologique contenant notamment des espaces de zones humides en renaturant des terres agricoles permettrait d'atteindre ces objectifs de préservation

La carte des objectifs du SRCE préconise également la préservation des espaces agricoles. La nature du projet à l'origine de la mise en compatibilité du PLU ne permet de pas de suivre cette orientation.

Le plan d'action du SRCE formule par ailleurs les orientations suivantes, pertinentes dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU :

- **Lutter contre l'enclavement total des massifs et des boisements en maintenant des espaces de transition et des percées garantissant la fonctionnalité de la sous-trame boisée et des interfaces avec les espaces cultivés et les corridors alluviaux :** l'urbanisation du secteur Corbeville tend au contraire à renforcer cet enclavement pondéré cependant par la présence du corridor et de la zone N associée qui relie les boisements à la future lisière qui sera aménagée côté Saclay ;
- **Réglementer la nature et le type de clôtures et recommander un traitement de ces dernières afin de garantir une certaine perméabilité vis-à-vis de la faune selon l'échelle du plan :** cette mesure est bien intégrée au règlement du PLU ;
- **Concevoir tout nouvel aménagement urbain afin de permettre l'infiltration des eaux pluviales, leur stockage via des bassins d'orage végétalisés multifonctionnels et leur transport éventuel via des noues :** les règles du PLU en la matière répondent aux attentes du SRCE.

Certaines mesures de la mise en compatibilité du PLU de Saclay seraient donc en inadéquation avec certaines orientations du SRCE francilien, mais le rapport de « prise en compte » vis-à-vis de ce schéma permet de procéder différemment lorsque cela est justifié. Les divergences exposées ci-avant se justifient par le caractère d'intérêt national du projet d'urbanisation du secteur Corbeville.

Scénario d'évolution probable en l'absence de mise en compatibilité

Dans la révision du PLU de Saclay approuvé en 2013, le secteur de Corbeville est concerné par la délimitation d'une zone agricole (A)

Zone A

Cette zone est destinée à rester agricole et est par conséquent inconstructible à l'exception des bâtiments nécessaires au fonctionnement de l'exploitation. Aucun changement n'est à prévoir en l'absence de mise en compatibilité. Les parcelles en question resteraient exploitées et cultivées.

Solutions de substitutions raisonnables et explication des options retenues

Principe d'urbanisation du secteur

Le projet découlant de l'OIN Paris-Saclay, les grandes options d'aménagement à l'échelle du Campus urbain ont été définies avant la procédure de mise en compatibilité. Rappelons qu'une

Zone de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ZPNAF) fut créée le 3 juin 2010. Cette zone qui s'étend sur plusieurs communes, a pour objectif de protéger 4 115 ha dont 2 469 pour les activités agricoles et 1 646 pour des espaces naturels. De ce fait, les solutions de substitution au principe d'urbanisation du secteur de Corbeville n'ont pas été étudiées à l'occasion de la procédure de mise en compatibilité.

Solutions et options réglementaires

L'objectif du dossier de mise en compatibilité est de permettre la réalisation du projet urbain acté sur le secteur. Les principes fondamentaux qui ont présidé à la définition de solutions réglementaires sont les suivants :

- Définir des zones constructibles strictement délimitées aux besoins du projet s'agissant des constructions (zone AUc) ;
- Délimiter des zones naturelles en fonction des espaces préservés, des espaces à investir à titre de compensation (corridor, zone de compensation des zones humides impactées, lisière).

Dès lors, différentes options réglementaires pour traduire le projet étaient envisageables :

- Une première option proposait la délimitation de différents secteurs à urbaniser en fonction de leur vocation dominante : vocation dominante équipement, vocation dominante logement, vocation dominante activité économique.
- Une seconde option délimitant un secteur unique a été retenue afin de favoriser la mixité fonctionnelle et de bénéficier d'une souplesse nécessaire pour réaliser des projets urbains de cette dimension.

S'agissant des orientations d'aménagement et de programmation et du règlement, deux options ont été étudiées :

- Une première option consistant à définir une zone sans règlement écrit mais dotée d'orientations d'aménagement renforcées comme le prévoit le code de l'urbanisme. Cette solution permet une gestion ultérieure de projet souple privilégiant le qualitatif et l'émergence de projets innovants voire peu conventionnels. Elle offre également des conditions favorables à l'évolutivité du projet urbain.
- Une seconde option consistant à privilégier l'articulation d'un règlement écrit et d'une orientation d'aménagement et de programmation cadrant les options d'aménagement du nouveau quartier. Cette dernière option a été retenue car permettant une traduction plus fine du projet urbain et garantissant, par le biais des dispositions du règlement, une conformité des futures installations et constructions avec les règles souhaitées.

Concernant plus spécifiquement le règlement écrit, le principe retenu est celui de définir un cadre réglementaire garantissant la tenue des impératifs attachés à la réalisation du projet (hauteur limitée à 25 mètres, mixité fonctionnelle, gestion des eaux pluviales, à titre d'exemple).

Incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU avec le projet de ZAC Corbeville et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation

Le secteur du projet urbain de Corbeville se situe majoritairement à Orsay. Une partie peu étendue au Nord-Ouest du projet concerne le territoire de Saclay.

Effets notables probables sur les sols et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

La mise en compatibilité du PLU de Saclay a pour objectif de permettre la réalisation du projet d'urbanisation du secteur Corbeville, prévu par la loi du Grand Paris 2010 et le SDRIF dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National du Plateau de Saclay. Elle conduit sur le territoire de Saclay à deux changements majeurs :

- Le premier est la consommation de 7,1 ha d'espaces agricoles pour permettre l'accueil de diverses destinations (notamment activités économiques et recherche, hébergement étudiant, lisière ...)
- Le deuxième changement est la conversion de 7,2 ha de zone agricole (A) en zone naturelle (Nc). En effet, la lisière prévue pour servir de zone tampon entre la partie qui sera urbanisée et les espaces agricoles se situe pour partie à Saclay.

Au global, 14,3 hectares sont soustraits à la zone agricole (A).

Du fait de l'ampleur du projet, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été appréhendées à l'échelle de l'OIN lors de la définition du programme d'ensemble, notamment :

- **Évitement** : Au sein du périmètre de l'OIN, les secteurs de projet ont été choisis de préférence à **proximité de zones urbaines** importantes (dans le cas présent en continuité de la ZAC Polytechnique à Palaiseau), sur des **sites pouvant être desservis par les infrastructures de transport** existantes ou futures (RN118, TCSP, RER B et à l'avenir métro Grand Paris Express), de façon à préserver des **espaces agricoles cohérents et fonctionnels**, et **en évitant au mieux l'interruption des grandes continuités écologiques régionales**.

Cette urbanisation étant nécessaire au vu des conjectures démographiques, économiques, sociétales, etc. le choix du secteur Corbeville permet d'**éviter la consommation d'autres espaces naturels, agricoles et forestiers** de la Région, où les conséquences environnementales auraient été potentiellement plus dommageables.

- **Réduction** : Par une recherche de **densité du bâti**, le projet limite, pour une même capacité d'accueil, la superficie au sol effectivement occupée par les constructions. Ainsi, la mise en compatibilité autorise en zone AUc des implantations en limite séparative ; en cas de retrait, la distance minimum imposée n'empêche pas une certaine densité des bâtiments ; les hauteurs maximales (25m) permettent de compenser en volume une emprise au sol potentiellement modérée par les règles de prospect et le respect d'un coefficient de biotope.

Une zone de « lisière » prévue au nord du site joue un **rôle tampon entre l'espace urbain et les grandes cultures**, protégeant ces dernières contre d'éventuels effets de voisinage (transferts de pollution ou ruissellement des eaux de pluie, par exemple). Elle a vocation à accueillir elle-même des usages agricoles, servant de transition entre ces deux occupations des sols.

- **Compensation** : La compensation prévue dans le cadre de l'OIN pour les espaces agricoles consommés s'est traduite sous la forme d'une **Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière** (ZPNAF) de plus de 4000 ha, dont 2469 ha agricoles. Si cette mesure ne permet pas de « rendre » à l'agriculture l'équivalent en surface des terres consommées – chose impossible dans le contexte actuel de croissance de la population urbaine et de ses besoins – elle permet en revanche de garantir sur le long terme la préservation des espaces visés, les soustrayant à la pression foncière qui peut s'appliquer par ailleurs sur le territoire francilien.

Du point de vue du zonage de la MEC PLU, la mise en compatibilité conduit à une **diminution de la superficie des zones A (-14,3 ha), au profit des zones AUc (+7,1 ha) et Nc (+7,2 ha)**. Toutefois, il est à noter que l'ouverture effective de la zone AUc conduit à une urbanisation maximale théorique inférieure à 7,1 ha car bien qu'il n'est pas imposé d'emprise au sol ni de surface non imperméable, un coefficient de biotope, variable selon les différentes destinations, et une hauteur maximale de 25 m limitent le projet. Les OAP en inscrivant un principe d'aménagement de lisière et en fixant des seuils de surface de plancher apportent également un cadre plus restreint à l'urbanisation.

Effets notables probables sur la santé humaine, la population, les risques, les nuisances / mesures

Risques naturels

Le secteur de Corbeville est peu exposé aux risques naturels puisqu'il n'y a que le risque de retrait-gonflement d'argiles qui est présent sur la partie de Saclay. Il s'agit d'un aléa moyen à faible qui est localisé de manière discontinu. D'ailleurs la partie urbanisable en AUc est seulement concernée par l'aléa faible. La vulnérabilité des constructions et des populations peut être réduite en suivant quelques prescriptions architecturales et constructives.

Il n'y a pas de risque sismique, d'inondation ou de glissement de terrain, le secteur étant localisé sur un plateau. De plus, la présence importante d'espaces naturels à venir sur les zones N aurait plutôt tendance à diminuer tous ces risques.

On pourrait éventuellement supposer que la végétation et les boisements créés impliquent un risque d'incendie accru, mais cela reste peu probable.

Risques industriels et technologiques

Concernant les risques industriels, le règlement de la zone AUc précise que les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ne sont autorisées que sous réserve de ne pas générer un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique, au-delà de leur unité foncière. **La mise en compatibilité du PLU ne devrait donc pas générer de risque supplémentaire ni aggraver un risque existant pour la population.**

En revanche, l'ouverture à l'urbanisation du plateau est susceptible d'**augmenter la population exposée au risque nucléaire** généré par les équipements du CEA, bien que le projet se situe en dehors du périmètre de danger immédiat. La concentration de logements et les nouvelles voies de desserte peuvent aussi **accroître le nombre de personnes exposées aux risques de transport de matières dangereuses**, d'autant que certains besoins transits nouveaux pourraient découler de l'installation d'établissements de recherche.

L'urbanisation nouvelle suppose des risques de pollution des sols (liés aux chantiers, aux matériaux de construction, aux activités nouvelles...), de l'eau (ruissellement des eaux de pluie sur la chaussée, notamment) et de l'air (circulation routière). Les mesures prises à leur sujet dans le cadre

de la mise en compatibilité du PLU sont détaillées respectivement dans les parties traitant des effets sur les sols, la gestion de l'eau et la qualité de l'air.

Nuisances sonores

La zone de bruit maximale générée par la RN 118, de catégorie 2, est estimée à 250 mètres depuis la route. Cela concerne l'extrémité ouest du site, plutôt dédiée aux activités économiques donc a priori sans incidence sur la population résidente. A noter que des hébergements étudiants pourraient éventuellement être concernés. Toutefois, des **solutions architecturales** et des aménagements pourront, si besoin, résoudre les nuisances résiduelles.

Risques électromagnétiques

Certains équipements nécessaires au fonctionnement du futur quartier (télécommunication, métro...) seront à l'origine de **nuisances électromagnétiques**, dont l'ampleur dépendra de la nature des aménagements et de la proximité des logements et équipements sensibles. **Le règlement réduit cet effet en conditionnant les antennes relais à la recherche d'une mutualisation entre opérateurs**, pour éviter une multiplication superflue.

Effets notables probables sur la diversité biologique, la faune, la flore / mesures

Dans cette sous-partie des incidences de la mise en compatibilité du PLU, les effets s'avèrent globalement positifs, notamment pour l'aspect quantitatif du site. Cela s'explique par la création de zones naturelles (Nc) en lieu et place d'une zone agricole (A). On constate donc une nette augmentation surfacique des zones à vocation naturelle, y compris en zone AUC avec la matérialisation de lisière reportée sur l'OAP ?

En terme qualitatif, la zone naturelle à l'est viendra compléter un corridor. Elle permettra de relier des espaces boisés à d'autres espaces naturels en créant un corridor linéaire. On peut donc envisager une augmentation sur cet espace, de la diversité biologique, ainsi qu'une meilleure circulation de la faune, et donc un milieu plus favorable à la flore, du fait d'une dispersion facilitée.

On peut cependant noter que la disparition d'espaces agricoles, qui étaient principalement à vocation céréalière, diminueront la présence d'espèces liées aux grandes cultures, comme les plantes messicoles par exemple. Cela est à nuancer étant donné la faiblesse écologique de ces milieux. La biomasse des sols devrait augmenter également sur le secteur Nc tout comme sur les zones A en limite proche.

Enfin, il est à noter que la bande de lisière située en zone AUC et matérialisée dans les OAP, future zone tampon entre agriculture et lieu de vie, pourrait ne pas être assez conséquente et ne pas avoir les effets écologiques escomptés. Si l'urbanisation sur la zone AUC était d'une densité conséquente, la faune et la flore serait fortement perturbée et on pourrait assister au phénomène de l'effet lisière qui correspond à une rupture trop brutale d'un milieu naturel, induisant non seulement une mortalité accrue de la faune et de la flore sur l'espace de lisière et à terme un appauvrissement du milieu en général. Cette problématique a cependant été prise en compte dans le règlement du PLU, en inscrivant notamment la pose de clôtures perméables à la petite faune pour ne pas entraver leur circulation.

Deux autres problèmes pourraient venir impacter négativement la diversité biologique. La présence d'infrastructures de transport et d'habitations, sources d'éclairage quasi permanent, peuvent également augmenter la pollution lumineuse du secteur de Corbeville sur Saclay. On parle désormais de trame noire. Le cycle biologique de certaines espèces pourrait alors être perturbé. Enfin la pollution sonore pourrait également impacter la faune et la flore du site.

Par ailleurs, les OAP fixent des principes de compensations écologiques quantitatives et qualitatives pour les zones humides qui seraient impactées par le projet. Ces compensations écologiques seraient potentiellement situées sur le secteur Saclaysien, à proximité de leur emplacement originel.

Effets notables probables sur la gestion de l'eau/ mesures

Les effets sont partagés en fonction du devenir du site. Sur les espaces urbanisables (en AUC), l'artificialisation des sols perturbera le cycle hydrique, principalement en réduisant l'infiltration de l'eau dû à l'imperméabilisation des sols et au ruissellement. La création d'un nouveau quartier suppose un **accroissement de la consommation locale en eau potable et des rejets d'eaux usées**. Ces phénomènes dépendent avant tout des comportements individuels et collectifs, et des dispositifs d'approvisionnement, de transport et de traitement des eaux, **les éventuelles mesures d'évitement, de réduction ou de compensation ne relèvent pas du PLU**, si ce n'est à travers l'obligation de respecter le règlement communal d'assainissement (articles AUC-4). Les ressources en eau potable (prélèvement dans la Seine) et les équipements de traitement des eaux prévus dans le cadre de l'aménagement du quartier sont suffisants pour absorber la nouvelle demande.

En revanche **la récréation d'espaces naturels dans le secteur Nc ou au sein de la lisière en zone AUC est très positive**. Si l'infiltration à la parcelle était déjà possible sur les espaces agricoles, c'est le risque de ruissellement et d'érosion qui sera diminué, voir réduit à néant étant donné la végétalisation permanente des sols qui avait tendance à être à nu à certaines périodes de l'année. De même le couvert végétal présent pourrait jouer un rôle filtrant et limiter la présence de polluants dans les nappes phréatiques, notamment ceux provenant des espaces agricoles voisins proches.

Effets notables probables sur la qualité de l'air, les énergies, le climat / mesures

Comme pour le chapitre précédent, les effets sont contrastés et dépendent du devenir des zones.

La présence accrue de zones N, support d'espaces naturels qui seront majoritairement de type boisé, aura un impact positif sur ces trois thématiques. En effet, la végétation, en particulier les espaces boisés, ont une fonction de purificateur d'air en piégeant les divers polluants atmosphériques. Ils servent aussi de puits de carbone, ce qui limite le réchauffement climatique. En effet plus de végétation est synonyme d'un potentiel de séquestration du CO₂ accru. De même plus de végétation permet de refroidir l'air et apporterait donc une certaine fraîcheur aux habitants de Corbeville, notamment ceux à proximité des espaces boisés.

Sur les espaces à vocation d'urbanisation, situés sur la zone AUC, une augmentation des polluants atmosphériques et des gaz à effets de serre est à prévoir mais elle est à relativiser. En effet l'espace est actuellement à usage agricole, et s'il est exploité de manière intensive ou raisonné, il libère de nombreux polluants atmosphériques qui sont simplement d'une autre nature. Enfin, une augmentation de la consommation d'énergie est à prévoir. On peut dire que le PLU a bien pris en compte ces problématiques, puisqu'il encourage fortement le recours aux matériaux performants

ou aux énergies renouvelables dans son règlement ainsi que l'usage des modes actifs qui sont non polluants. Cela est également transcrit dans les OAP, avec des flèches symbolisant les cheminements à créer.

En terme quantitatif, à l'échelle de Saclay, environ 75 % de l'espace est végétalisé pour environ 20 % d'urbanisé.

Enfin une exigence minimale de Besoin bioclimatique inférieur de 40% vis-à-vis de la norme actuelle est inscrite dans le règlement pour les logements. Cela implique un principe d'efficacité énergétique plutôt ambitieux.

Effets notables probables sur le patrimoine culturel architectural et archéologique, les paysages / mesures

Il n'existe pas de patrimoine architectural directement impacté par le projet le site Saclaysien du projet de Corbeville est vierge de toute construction. Le seul patrimoine architectural présent est localisé sur les zones ULa et Af à proximité, mais il ne sera pas impacté puisque ces zones ne sont pas concernées par la mise en compatibilité et qu'elles seront bordées par des espaces naturels (secteur Nc) ou lisière de la zone AUC.

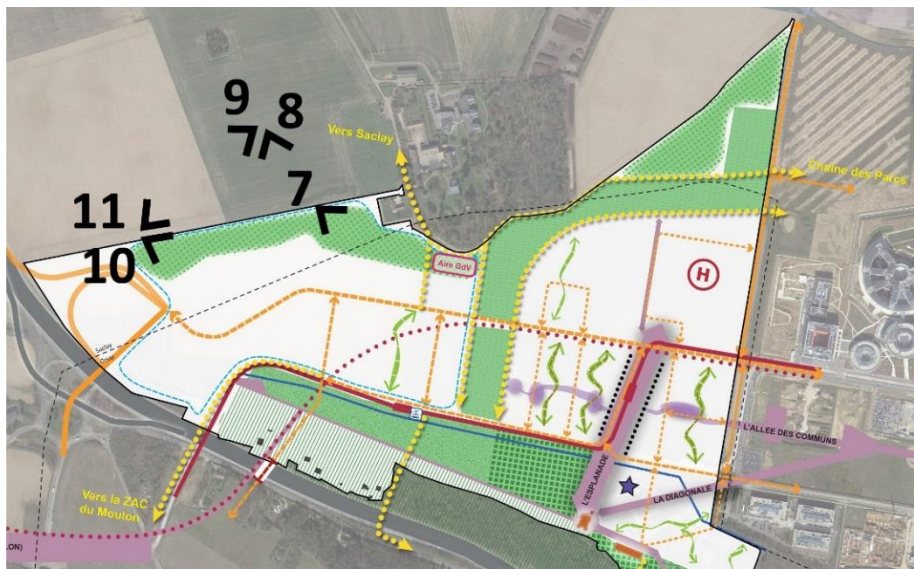
L'effet majeur à noter est la transformation permise d'espaces agricoles en espaces urbanisés et naturels. Le site va donc complètement changer de physionomie passant d'un paysage d'openfield à un paysage urbain et plus naturalisé. On ne peut donc pas affirmer que les effets seront positifs ou négatifs, la sensibilité paysagère étant une notion subjective. Il faut cependant noter que si la tâche urbaine du site sur Saclay se réalisera rapidement, (horizon 10 ans) pour les 7,1 ha concernés, la lisière mettra plus de temps à se créer. Elle sera en constante mutation et ne diminuera l'impact visuel qu'auront les constructions du site qu'après une décennie voire une quinzaine d'années.

Par ailleurs le règlement vise d'une part à garantir une qualité architecturale pour les nouveaux quartiers D'autre part, il fixe un certain nombre d'exigences environnementales et architecturales, entre autres *via* la prescription d'un coefficient de biotope, les obligations de plantation d'arbres, les prescriptions concernant les matériaux, façades, toitures, etc.

Sur le territoire de la commune de Saclay, les effets probables sur le paysage du projet de Corbeville sont la **fermeture du paysage** actuellement vaste et marqué par de **grands champs ouverts**, des **nœuds routiers** très impactants, et de **rare boisements qui ponctuent l'horizon**.

La lisière boisée projetée en limite nord-ouest de la zone aura pour avantage de **camoufler à long terme les immeubles** de hauteur maximal de 25 mètres qui pourraient s'implanter dans la partie ouest du secteur de projet de Corbeville.

Quoi qu'il en soit, ces aménagements acteront la **disparition des vues sur les coteaux boisés qui signalent le commencement de la vallée et la limite du plateau**.



Périmètre de l'OAP / ZAC

Voie majeure : autoroute et ses accès

Limite communale

VOCATION

Implantation d'un hôpital

Localisation privilégiée pour des équipements de proximité

Linéaires de commerces/services en rez-de-chaussée

Patrimoine bâti à conserver et à faire évoluer en vue d'une reconversion

Aire GdV
Emplacement privilégié pour une Aire d'Accueil des Gens du Vivant

MAILLAGE

Voies d'accès principales

Principes de voies de desserte principales intégrant des pistes cyclables structurantes

Principes de voies de desserte secondaires intégrant les modes actifs

Principes de connexions pour les modes actifs à grande échelle

Nouveau franchissement routier

Ligne de métro 18

Transport en Commun en Site Propre TCSP

Accueil potentiel d'un arrêt de transport par câble

ESPACES PUBLICS

Espaces publics principaux, complétant la chaîne des lieux majeurs au-delà du site

Espace public transversal et longitudinal pouvant intégrer des cours, placettes, plateformes...

TRAME VERTE ET BLEUE

Chataigneraie à préserver

Corridor écologique Nord-Sud

Parc forestier à aménager

Parc urbain à aménager

Emergence d'une lisière

Coteaux boisés à préserver

Principes de trames vertes locales

Principes de trames vertes locales et supports de mobilité apaisée

Rigole de Corbeville à préserver

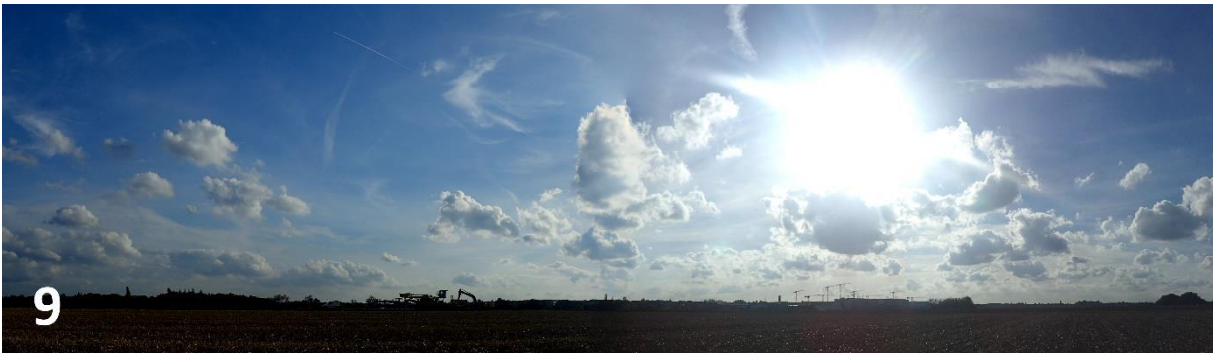
Secteur de localisation de la zone de compensation liée à l'impact sur les zones humides (environ 1 ha)



Panorama Martinière – ZAC Polytechnique



Panorama limite sud-est



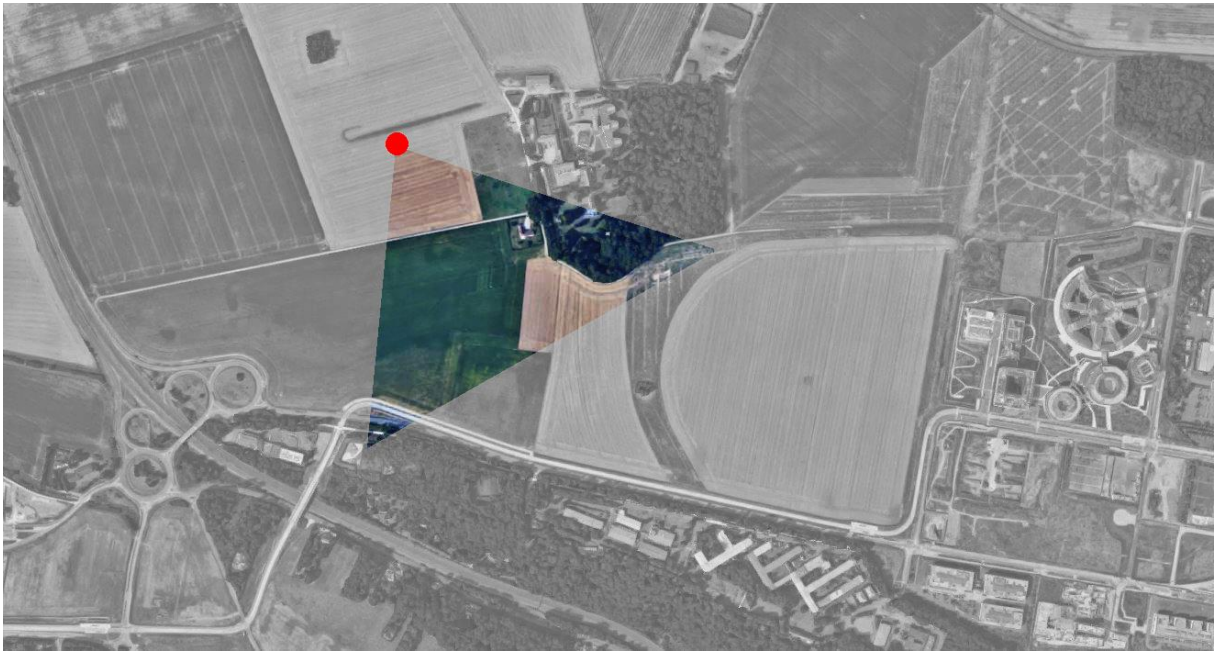
Panorama vers la zone de l'IUT d'Orsay



Panorama plein est depuis le chemin agricole de la Martinière



Panorama de la limite Nord depuis le chemin agricole de la Martinière



Point de vue sur la partie Nord de la ZAC Corbeville



Projection à N + 15 ans : la lisière plantée crée une continuité végétale avec les boisements ceinturant le domaine de la Martinière et ferme le paysage, faisant totalement disparaître le coteau boisé. Les constructions les plus hautes apparaissent au-dessus des cimes.

Incidences probables sur les zones Natura 2000

Aucune zone Natura 2000 n'est recensée sur le territoire de Saclay ni à proximité immédiate. Dans un rayon de 15 km autour du secteur Corbeville se trouvent deux sites Natura 2000 :

- Le Massif de Rambouillet et zones humides proches (référence FR1112011), désigné en tant que Zone de Protection Spéciale au titre de la directive « Oiseaux ». Ce massif forestier de 22 000 ha se caractérise par la présence de vastes landes humides et/ou sableuses qui sont à l'origine de sa richesse biologique.
- Les Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yvelines (référence FR1100803), désignées en tant que Zone Spéciale de Conservation au titre de la directive « Habitat Faune Flore ».

Ces deux sites comprennent des habitats très patrimoniaux qui ne sont probablement pas présents sur le secteur de Corbeville ou à proximité. Du fait de leur éloignement, la mise en compatibilité du PLU est considérée comme sans effet sur les zones Natura 2000.

Critères, indicateurs et modalité de suivi des effets du PLU sur l'environnement

Les indicateurs ont vocation à permettre de suivre sur le court, moyen et le long termes les différents effets du PLU sur l'environnement. Dans cette partie on retrouvera donc différents indicateurs appropriés aux effets énoncés précédemment. Si les indicateurs sont similaires à ceux de la commune voisine d'Orsay, également concernée par le projet de Corbeville, les attendus en termes d'objectifs seront complètement différents étant donné que la partie saclaysienne est principalement concernée par la lisière naturelle.

Indicateur	Détail	Sources	Objectif attendus	Suivi
Evolution de l'occupation des sols	Surfaces urbanisées, agricoles, naturelles...	MOS	Pas d'objectifs	Mise à jour du MOS
Emprise au sol des bâtiments	En m ²	Service instructeur et EPA Paris-Saclay	Pas d'objectifs car non réglementé	Annuel
Ratio surfaces perméables/imperméables		Service instructeur et EPA Paris-Saclay	Un ratio compris entre 0.5 et 1	Annuel
Diversité spécifique	Contribution des espèces à la biomasse	INPN, NaturParif	Moyenne régionale	En fonction de la disponibilité des données
Richesse spécifique	Nb d'espèces différentes	INPN, NaturParif	Moyenne régionale	Annuel
Coefficient de biotope moyen sur la zone AUc		Service instructeur et EPA Paris-Saclay	Un coefficient conforme au règlement	Annuel
Mesure des débits	Débit entrant/débit sortant			Mensuel
Qualité des eaux	Qualité écologique des cours d'eau		Bon état écologique	Annuel
Qualité de l'air	Nombre de jours	ARS, Prev'air, Airparif	Bonne qualité permanente	Mensuel
Indice de bruit		Harmonica	Bruit acceptable sur le plateau de Saclay	Détail par heure
Noirceur du ciel	Mesure de la visibilité du ciel la nuit (Indice de John Bortle)		Niveau 4 maximum (transition entre zone rurale et banlieue)	Trimestriel
Production de déchets par habitants		SIOM Vallée de Chevreuse		Annuel
Kilométrage de voies douces		EPA Paris-Saclay		Annuel

C.5.3. Résumé non technique de l'évaluation environnementale

Le résumé non technique propose une synthèse des différents éléments présentés dans l'évaluation environnementale. Il n'a pas pour but de reprendre dans le détail l'ensemble des éléments de la mise en compatibilité du PLU de Saclay, mais bien de les présenter succinctement en ne reprenant que les conclusions essentielles.

Présentation générale

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Saclay est une procédure nécessaire à la réalisation du projet de Corbeville s'inscrivant dans les objectifs de l'OIN Paris-Saclay sur la commune. Ainsi le règlement écrit, le règlement graphique (zonage) et les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ont été modifiées tout en restant compatibles avec les documents cadres présentés dans la partie « *Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte* ».

De manière générale, le projet de mise en compatibilité du PLU de Saclay implique des évolutions s'agissant :

Du règlement graphique et écrit :

- Création d'un secteur de zone naturelle Nc de **7,1 ha** et d'une zone à urbaniser ouverte à l'urbanisation AUC de **7,2 ha** en lieu et place de **14,2 ha** de zone agricole (A).
- La création d'un règlement adapté au projet du secteur de Corbeville (AUC) permettant sa réalisation ainsi qu'une adaptation du règlement du secteur Nc intégrant les besoins spécifiques du projet.

Des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) :

La création d'une OAP encadrant l'organisation générale de l'espace, les vocations, l'articulation des espaces publics, la création du système viaire et l'organisation des déplacements ainsi que la définition de la trame verte et la gestion de l'eau.

Méthodologie

L'évaluation environnementale a été formalisée au terme des travaux d'études liés à la procédure de mise en compatibilité du PLU de Saclay avec le niveau de définition du projet en date d'octobre 2018. Les différentes orientations prises dans la mise en compatibilité du PLU, que ce soit celles portant sur le zonage, le règlement ou les OAP, ont systématiquement été confrontées à leurs incidences potentielles générées sur l'environnement à partir de l'examen de l'état initial de l'environnement. Il s'agit non seulement d'évaluer les effets directs et souhaités mais également les effets indirects et non voulus.

Le bureau d'études CODRA est l'auteur de l'évaluation environnementale. Il est signataire de la charte d'engagement des bureaux d'études en faveur d'évaluations environnementales de qualité.

Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte

La mise en compatibilité du PLU de Saclay est compatible avec :

- **Le SDRIF 2013** : un projet d'urbanisation s'inscrivant dans le « secteur d'urbanisation préférentiel » schématisé au sud de Saclay avec une densité de logement supérieure aux objectifs du SDRIF.
- **Le SDAGE du bassin Seine-Normandie 2016** : prise en compte des eaux pluviales ; protection des milieux aquatiques des pollutions ; maîtrise et contrôle du ruissellement ;

protection, évitement, réduction, compensation pour les zones humides ; protection contre les espèces invasives.

- **Le SAGE de l'Orge et de l'Yvette 2011** : prise en compte du Schéma directeur d'assainissement ; prise en charge des eaux pluviales à l'échelle du quartier ; prétraitement des eaux de ruissellement.
- **Le SAGE de la Bièvre 2017** : protection des habitats naturels d'intérêt écologique ; mesures compensatoires pour les zones humides ; lutte contre les espèces exotiques envahissantes et les espèces indigènes.
- **Le PDU Ile-de-France 2014** : intégration des actions prioritaires telles que l'adaptation des formes urbaines à la desserte en transport collectifs ou le développement de stationnement pour les vélos, la favorisation de l'intermodalité.

La mise en compatibilité du PLU de Saclay prend en compte :

- **Le SRCE d'Ile de France 2013** : identification des éléments de la Trame Verte et Bleue et protection du corridor boisé ; identification des éléments isolés ; lutte contre l'enclavement des massifs ; réglementation des clôtures ; infiltration des eaux pluviales.

Scénario d'évolution probable en l'absence de mise en compatibilité

En l'absence de mise en compatibilité du PLU de Saclay, le secteur serait amené à rester en zone agricole A, zone sur laquelle seule l'activité agricole est autorisée et où toute construction non nécessaire au bon fonctionnement de l'activité agricole est interdite.

Solutions de substitution et explication des options retenues

Le projet de Corbeville est situé au sein de de l'OIN Paris-Saclay qui a défini les grandes options d'aménagement à l'échelle du Campus urbain bien avant la procédure de mise en compatibilité du PLU. De même, une Zone de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ZPNAF), créée le 3 juin 2010 avec pour objectif de protéger 2469 ha de terres agricoles et 1646 ha d'espaces naturels, s'étend en partie sur la commune de Saclay. De ce fait, les solutions de substitutions au principe d'urbanisation n'ont pas été étudiées à l'occasion de la procédure de mise en compatibilité.

L'objectif du dossier de mise en compatibilité est de permettre la réalisation d'une petit partie du projet urbain acté sur le secteur saclaysien. Les différentes options du zonage, du règlement, des orientations d'aménagement et de programmation ont été établies dans le but de définir un cadre garantissant la tenue des impératifs liés à la réalisation du projet.

Incidences sur l'environnement de la mise en compatibilité du PLU avec le projet de ZAC Corbeville et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation

Incidences positives	Incidences négatives	Mesures prévues
Sols, consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers		
<ul style="list-style-type: none"> - Création de nouvelles zones N (secteur Nc) à hauteur de 7,2 ha. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution des zones agricoles A (- 14,3 ha) - Création de la zone AUc (+7,1ha) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures ERC définies à l'échelle de l'OIN : → Eviter : Secteurs de projet préférentiellement choisis à proximité de zones urbaines, sur des sites pouvant être desservis par des infrastructures de transport.

		<ul style="list-style-type: none"> → Réduire : Recherche de densité et compacité pour le bâti (implantations en limite séparative, hauteur maximale de 25m) → Création d'une zone de lisière comme zone tampon entre espaces urbains et agricoles. → Compenser : création de la ZPNAF. - Coefficient de biotope et hauteurs maximales inscrits dans le règlement. - Les OAP fixent des seuils de surface de plancher.
Santé humaine, population, risques, nuisances		
<ul style="list-style-type: none"> - Exposition quasi nulle de population aux risques naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> - Exposition accrue d'habitants aux nuisances sonores des infrastructures routières - Exposition accrue de personnes aux risques de transport de matières dangereuses. - Augmentation des nuisances électromagnétiques. 	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction des ICPE génératrices de nuisances trop importantes - Le règlement conditionne les antennes relais à la mutualisation entre opérateurs. - Transcription dans l'OAP d'un réseau de circulations actives favorables à la santé
Diversité biologique, faune, flore		

<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement des continuités entre les différents milieux naturels et boisés par la création de zones naturelles Nc - Diversification des habitats par rapport à ceux actuellement présents. - Diversification possible des habitats naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> - Concentration importante de population au voisinage de zones naturelles. - Changement d'occupation des sols - Augmentation des d'habitats artificiels et anthropisés - Création potentielle de coupures et de zones d'effets lisières. 	<ul style="list-style-type: none"> - Compensations écologiques quantitatives prévues dans les OAP, notamment pour les milieux humides. - L'OAP matérialise une lisière. - Perméabilité des clôtures à la petite faune inscrite dans le règlement.
Gestion de l'eau		
<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du drainage agricole et du risque d'érosion/ruissellement. - Augmentation des surfaces en zone Nc, plus favorables à une bonne qualité écologique des eaux. - Prise en compte du SDAGE Seine-Normandie et du SAGE 	<ul style="list-style-type: none"> - Perturbation de la circulation naturelle des eaux de pluie. - Augmentation du ruissellement de surface lié à l'imperméabilisation des sols. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien d'espaces de pleine terre et autres formes de végétalisation notamment dans la matérialisation de la trame verte (OAP) et coefficient de biotope avec fort coefficient sur les espaces de pleine-terre - Limitation du débit de fuite des EP à l'échelle du quartier. - Obligation de prévoir des dispositifs d'épuration de l'eau pour les stationnements de plus de 5 véhicules. - Gestion alternative des eaux de pluie dans l'OAP et le règlement
Qualité de l'air, énergie, climat		
<ul style="list-style-type: none"> - Diminution de la pollution d'origine agricole. - Création d'ilots de fraîcheur. - Augmentation du potentiel de séquestration du CO₂ sur les zones Nc 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation locale du rejet de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre. - Diminution possible du potentiel de séquestration du CO₂ sur les zones AUc. - Développement du phénomène d'ilots de chaleur urbain sur les zones AUc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Promotion d'une trame végétale au sein des espaces urbanisés par l'OAP. - Le règlement encourage fortement le recours aux matériaux performants et aux énergies renouvelables. - Exigence minimale de Besoin bioclimatique des logements inférieure de 40 % à la norme actuelle
Patrimoine culturel architectural et archéologique, paysages		

	<ul style="list-style-type: none">- Transformation du paysage par sa fermeture- Disparition des vues sur les côteaux boisés signalant la vallée depuis Saclay.	<ul style="list-style-type: none">- Aménagement qualitatif du site prévu dans les OAP.- Exigences environnementales et architecturales dans le règlement.- Coefficient de biotope, obligations de plantations d'arbres.
--	---	---

On retrouve deux sites Natura 2000, le « Massif de Rambouillet et zones humides proches » et les « Tourbières et prairies tourbeuse de la forêt d'Yvelines », aux environs de Saclay. Néanmoins, du fait de leur éloignement, compris entre 12 et 15 km, la mise en compatibilité du PLU est considérée comme sans effet sur ces sites Natura 2000.

Critères, indicateurs et modalité de suivi

Afin de suivre les incidences de la mise en compatibilité du PLU de Saclay, des indicateurs ont été définis. Ils sont listés ci-dessous :

- Evolution de l'occupation des sols,
- Emprise au sol des bâtiments,
- Ratio surfaces perméables/imperméables,
- Diversité spécifique (contribution des espèces à la biomasse),
- Richesse spécifique (nombre d'espèces différentes),
- Coefficient de biotope moyen sur la zone AUc,
- Mesure des débits d'eau,
- Qualité des eaux,
- Qualité de l'air,
- Indice de bruit,
- Noirceur du ciel,
- Production de déchets par habitants,
- Linéaire de voies douces.

C.6. Annexes modifiées ou complétées

Les annexes n'ont pas été modifiées.

C.7. Procès-verbal de l'examen conjoint et avis émis

(A compléter ultérieurement)

Annexe n°1 : Références législatives et réglementaires

Recueil des articles du Code de l'urbanisme

(dans leur ordre d'apparition dans l'exposé)

Article L300-6

Modifié par la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 19 (V)

Modifié par Ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 - art. 32

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

Lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat, elle peut procéder aux adaptations nécessaires du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, d'un schéma d'aménagement régional des régions d'outre-mer, du plan d'aménagement et de développement durables de Corse schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, d'une charte de parc naturel régional ou de parc national, du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux, de la zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, du schéma régional de cohérence écologique ou du plan climat-air-énergie territorial. Ces adaptations sont effectuées dans le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables au contenu de ces règlements ou de ces servitudes.

Les adaptations proposées sont présentées dans le cadre des procédures prévues par les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59, auxquelles les autorités ou services compétents pour élaborer les documents mentionnés à l'alinéa précédent sont invités à participer.

Lorsque les adaptations proposées portent sur le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, un schéma d'aménagement régional des régions d'outre-mer ou le plan d'aménagement et de développement durables de Corse, elles sont soumises pour avis, avant l'enquête publique, au conseil régional ou à l'Assemblée de Corse. Leur avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de trois mois. Cet avis est joint au dossier soumis à enquête publique. En cas d'avis défavorable, la déclaration de projet ne peut être prise que par décret en Conseil d'Etat.

Une déclaration de projet peut être prise par décision conjointe d'une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales et de l'Etat.

Lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application du présent article

Article L300-1

Modifié par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 2 (V)

Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des

locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité et l'habitat indigne ou dangereux, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels.

L'aménagement, au sens du présent livre, désigne l'ensemble des actes des collectivités locales ou des établissements publics de coopération intercommunale qui visent, dans le cadre de leurs compétences, d'une part, à conduire ou à autoriser des actions ou des opérations définies dans l'alinéa précédent et, d'autre part, à assurer l'harmonisation de ces actions ou de ces opérations.

Toute action ou opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération.

Article L153-54

Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, 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 L153-55

Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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 ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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 L153-56

Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 L153-57

Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

Article L153-58

Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015.

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 ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

Article L153-59

Créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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 R153-13

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.

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 R153-16

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme et ne requiert pas une déclaration d'utilité publique :

1° Soit lorsque cette opération est réalisée par un établissement public dépendant de l'Etat, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, et nécessite une déclaration de projet en application de l'article L. 126-1 du code de l'environnement ;

2° Soit lorsqu'un établissement public dépendant de l'Etat, une collectivité territoriale, un groupement de collectivités ou un établissement public dépendant d'une collectivité, autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune, a décidé, en application de l'article L. 300-6, de se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement ou de la réalisation d'un programme de construction.

La procédure de mise en compatibilité est menée par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement de collectivités responsable du projet ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités, par le président de l'organe délibérant de cette collectivité ou de ce groupement, ou lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'Etat, par le président du conseil d'administration ou, lorsque le projet émane d'un établissement public dépendant de l'Etat, par le président du conseil d'administration.

L'enquête publique est organisée par le préfet.

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 par l'autorité chargée de la procédure à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal, qui dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête pour approuver la mise en compatibilité du plan.

En l'absence de délibération dans ce délai ou en cas de désaccord, le préfet approuve la mise en compatibilité du plan et notifie sa décision au président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au maire dans les deux mois suivant la réception en préfecture de l'ensemble du dossier.

Le préfet notifie à la personne publique qui réalise l'opération la délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune ou la décision qu'il a prise.

Article R104-34

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 3

Créé par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 12

Les documents soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 104-1 peuvent faire l'objet des procédures communes et coordonnées prévues aux articles R. 122-25 et R. 122-27 du code de l'environnement.

Pour l'application de la procédure commune prévue à l'article R. 122-27 du code de l'environnement, l'étude d'impact du projet comprend l'ensemble des éléments constitutifs du rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale ou du rapport environnemental prévu à l'article R. 104-18 lorsque le document ne comporte pas de rapport de présentation.

Recueil des articles du Code de l'environnement

(dans leur ordre d'apparition dans l'exposé)

Article R122-27

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 3

I.- En application de l'article L. 122-14, une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R. 122-20.

L'autorité environnementale unique est celle compétente pour le projet. Toutefois, lorsque l'autorité environnementale compétente au titre du plan ou du programme est la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable, cette dernière est l'autorité environnementale unique.

L'autorité environnementale unique est consultée sur l'étude d'impact du projet tenant lieu du rapport sur les incidences environnementales de la mise en compatibilité du document d'urbanisme ou de la modification du plan ou du programme. Elle rend un avis dans le délai fixé à l'article R. 122-7 ou à l'article R. 122-21. L'autorité environnementale vérifie que le rapport d'évaluation contient l'ensemble des éléments exigés au titre de l'article R. 122-5.

L'autorité environnementale réalise les consultations prévues au III de l'article R. 122-7 et au II de l'article R. 122-21.

Une procédure commune de participation du public est réalisée. Lorsqu'une enquête publique est requise au titre du projet ou de la mise en compatibilité ou de la modification du plan ou du programme, c'est cette procédure qui s'applique.

Article L122-14

Créé par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 1

Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique.

Article L123-1

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions parvenues pendant le délai de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.

Article L123-2

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

Modifié par la loi n°2016-1087 du 8 août 2016 - art. 94 (V)

I. - Font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption :

1° Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 à l'exception :

- des projets de création d'une zone d'aménagement concerté ;

- des projets de caractère temporaire ou de faible importance dont la liste est établie par décret en Conseil d'Etat ;

- des demandes de permis de construire et de permis d'aménager portant sur des projets de travaux, de construction ou d'aménagement donnant lieu à la réalisation d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas effectué par l'autorité environnementale. Les dossiers de demande pour ces permis font l'objet d'une procédure de participation du public par voie électronique selon les modalités prévues à l'article L. 123-19 ;

- des projets d'îles artificielles, d'installations, d'ouvrages et d'installations connexes sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive ;

2° Les plans, schémas, programmes et autres documents de planification faisant l'objet d'une évaluation environnementale en application des articles L. 122-4 à L. 122-11 du présent code, ou L. 104-1 à L. 104-3 du code de l'urbanisme, pour lesquels une enquête publique est requise en application des législations en vigueur ;

3° Les projets de création d'un parc national, d'un parc naturel marin, les projets de charte d'un parc national ou d'un parc naturel régional, les projets d'inscription ou de classement de sites et les projets de classement en réserve naturelle et de détermination de leur périmètre de protection mentionnés au livre III du présent code ;

4° Les autres documents d'urbanisme et les décisions portant sur des travaux, ouvrages, aménagements, plans, schémas et programmes soumises par les dispositions particulières qui leur sont applicables à une enquête publique dans les conditions du présent chapitre.

II. - Lorsqu'un projet, plan ou programme mentionné au I est subordonné à une autorisation administrative, cette autorisation ne peut résulter que d'une décision explicite.

III. - Les travaux ou ouvrages exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application du présent chapitre.

III bis. - Sont exclus du champ d'application du présent chapitre afin de tenir compte des impératifs de la défense nationale :

1° Les installations réalisées dans le cadre d'opérations secrètes intéressant la défense nationale ainsi que, le cas échéant, les plans de prévention des risques technologiques relatifs à ces installations ;

2° Les installations et activités nucléaires intéressant la défense mentionnées à l'article L. 1333-15 du code de la défense, sauf lorsqu'il en est disposé autrement par décret en Conseil d'Etat s'agissant des autorisations de rejets d'effluents ;

3° Les aménagements, ouvrages ou travaux protégés par le secret de la défense nationale ;

4° Les aménagements, ouvrages ou travaux intéressant la défense nationale déterminés par décret en Conseil d'Etat, ainsi que l'approbation, la modification ou la révision d'un document d'urbanisme portant exclusivement sur l'un d'eux.

IV. - La décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent chapitre n'est pas illégale du seul fait qu'elle aurait dû l'être dans les conditions définies par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

V. - L'enquête publique s'effectue dans le respect du secret de la défense nationale, du secret industriel et de tout secret protégé par la loi. Son déroulement ainsi que les modalités de sa conduite peuvent être adaptés en conséquence.

Procédure et déroulement de l'enquête publique

Article L123-3

L'enquête publique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour prendre la décision en vue de laquelle l'enquête est requise.

Lorsque l'enquête publique porte sur le projet, plan, programme ou autre document de planification d'une collectivité territoriale, d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un des établissements publics qui leur sont rattachés, elle est ouverte par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision d'ouverture est prise par l'autorité de l'Etat compétente pour déclarer l'utilité publique.

Article L123-4

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

Dans chaque département, une commission présidée par le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue établit une liste d'aptitude des commissaires enquêteurs. Cette liste est rendue publique et fait l'objet d'au moins une révision annuelle. Peut être radié de cette liste tout commissaire enquêteur ayant manqué aux obligations définies à l'article L. 123-15.

L'enquête est conduite, selon la nature et l'importance des opérations, par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête choisi par le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui à cette fin parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude. Son choix n'est pas limité aux listes des départements faisant partie du ressort du tribunal. Dans le cas où une concertation préalable s'est tenue sous l'égide d'un garant conformément aux articles L. 121-16 à L. 121-21, le président du tribunal administratif peut désigner ce garant en qualité de commissaire enquêteur si ce dernier est inscrit sur l'une des listes d'aptitude de commissaire enquêteur. En cas d'empêchement d'un commissaire enquêteur, le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué par lui ordonne l'interruption de l'enquête, désigne un commissaire enquêteur remplaçant et fixe la date de reprise de l'enquête. Le public est informé de ces décisions.

Article L123-5

Ne peuvent être désignées commissaire enquêteur ou membre de la commission d'enquête les personnes intéressées au projet à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête.

Les dispositions du premier alinéa peuvent être étendues, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, à des personnes qui ont occupé ces fonctions.

Article L123-6

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

I. - Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L. 123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'Etat, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique.

Dans les mêmes conditions, il peut également être procédé à une enquête unique lorsque les enquêtes de plusieurs projets, plans ou programmes peuvent être organisées simultanément et que l'organisation d'une telle enquête contribue à améliorer l'information et la participation du public.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à la durée minimale de la plus longue prévue par l'une des législations concernées.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du ou des projets, plans ou programmes.

Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

II. - En cas de contestation d'une décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent article, la régularité du dossier est appréciée au regard des règles spécifiques applicables à la décision contestée.

Article L123-7

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

Lorsqu'un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, membre de la Communauté européenne ou partie à la convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo, les renseignements permettant l'information et la participation du public sont transmis aux autorités de cet Etat, à la demande de celles-ci ou à l'initiative des autorités françaises. Les autorités de l'Etat intéressé sont invitées à participer à l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 ou à la procédure de participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Article L123-8

Lorsqu'un projet de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements susceptible d'avoir en France des incidences notables sur l'environnement est transmis pour avis aux autorités françaises par un Etat, le public est consulté par une enquête publique réalisée conformément au présent chapitre. L'enquête publique est ouverte et organisée par arrêté du préfet du département concerné. Après la clôture de l'enquête, le préfet transmet son avis aux autorités de l'Etat sur le territoire duquel est situé le projet. Cet avis est accompagné du rapport et de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête. La décision prise par l'autorité compétente de l'Etat sur le territoire duquel le projet est situé est mise à disposition du public à la préfecture du ou des départements dans lesquels l'enquête a été organisée.

Article L123-9

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

La durée de l'enquête peut être réduite à quinze jours pour un projet, plan ou programme ne faisant pas l'objet d'une évaluation environnementale.

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

Article L123-10

Modifié par Ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 - art. 2

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

Cet avis précise :

-l'objet de l'enquête ;

- la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer ;
- le nom et les qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête ;
- la date d'ouverture de l'enquête, sa durée et ses modalités ;
- l'adresse du ou des sites internet sur lequel le dossier d'enquête peut être consulté ;
- le (ou les) lieu (x) ainsi que les horaires où le dossier de l'enquête peut être consulté sur support papier et le registre d'enquête accessible au public ;
- le ou les points et les horaires d'accès où le dossier de l'enquête publique peut être consulté sur un poste informatique ;
- la ou les adresses auxquelles le public peut transmettre ses observations et propositions pendant le délai de l'enquête. S'il existe un registre dématérialisé, cet avis précise l'adresse du site internet à laquelle il est accessible.

L'avis indique en outre l'existence d'un rapport sur les incidences environnementales, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et l'adresse du site internet ainsi que du ou des lieux où ces documents peuvent être consultés s'ils diffèrent de l'adresse et des lieux où le dossier peut être consulté. Il fait état, lorsqu'ils ont été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité environnementale mentionné au V de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, et des avis des collectivités territoriales et de leurs groupements mentionnés au V de l'article L. 122-1 du présent code, ainsi que du lieu ou des lieux où ils peuvent être consultés et de l'adresse des sites internet où ils peuvent être consultés si elle diffère de celle mentionnée ci-dessus.

II.-

La personne responsable du projet assume les frais afférents à ces différentes mesures de publicité de l'enquête publique.

NOTA :

Conformément à l'article 15 de l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017, ces dispositions entrent en vigueur le 1er mars 2017 sous réserves des dispositions citées audit article.

Article L123-11

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

Nonobstant les dispositions du titre Ier du livre III du code des relations entre le public et l'administration, le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci.

Article L123-12

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

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

Si le projet, plan ou programme a fait l'objet d'une procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, ou d'une concertation préalable organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1, ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision, le dossier comporte le bilan de cette procédure ainsi que la synthèse des observations et propositions formulées par le public. Lorsqu'aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne.

Article L123-13

Modifié par LOI n°2018-148 du 2 mars 2018 - art. 2 (V)

I. - Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme, et de participer

effectivement au processus de décision. Il ou elle permet au public de faire parvenir ses observations et propositions pendant la durée de l'enquête par courrier électronique de façon systématique ainsi que par toute autre modalité précisée dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. Les observations et propositions transmises par voie électronique sont accessibles sur un site internet désigné par voie réglementaire.

II. - Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;

- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;

- entendre toutes les personnes concernées par le projet, plan ou programme qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;

- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise complémentaire est à la charge du responsable du projet.

Article L123-14

Modifié par LOI n°2018-727 du 10 août 2018 - art. 62

I. - Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L. 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci, à l'étude d'impact ou au rapport sur les incidences environnementales afférent, des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

Pendant ce délai, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport sur les incidences environnementales intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale prévue, selon les cas, aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code et à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ainsi que, le cas échéant, aux collectivités territoriales et à leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1. À l'issue de ce délai et après que le public a été informé des modifications apportées dans les conditions définies à l'article L. 123-10 du présent code, l'enquête est prolongée d'une durée d'au moins trente jours.

II. - Au vu des conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la personne responsable du projet, plan ou programme visé au I de l'article L. 123-2 peut, si elle estime souhaitable d'apporter à celui-ci des changements qui en modifient l'économie générale, demander à l'autorité organisatrice d'ouvrir une enquête complémentaire portant sur les avantages et inconvénients de ces modifications pour le projet et pour l'environnement. Dans le cas des projets d'infrastructures linéaires, l'enquête complémentaire peut n'être organisée que sur les territoires concernés par la modification.

Dans le cas d'enquête complémentaire, le point de départ du délai pour prendre la décision après clôture de l'enquête est reporté à la date de clôture de la seconde enquête.

Avant l'ouverture de l'enquête publique complémentaire, le nouveau projet, plan ou programme, accompagné de l'étude d'impact ou du rapport sur les incidences environnementales intégrant ces modifications, est transmis pour avis à l'autorité environnementale conformément, selon les cas, aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code et à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme et aux collectivités territoriales et à leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1.

Article L123-15

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

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

supplémentaire peut être accordé à la demande du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par l'autorité compétente pour organiser l'enquête, après avis du responsable du projet.

Le rapport doit faire état des observations et propositions qui ont été produites pendant la durée de l'enquête ainsi que des réponses éventuelles du maître d'ouvrage.

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

Si, à l'expiration du délai prévu au premier alinéa, le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête n'a pas remis son rapport et ses conclusions motivées, ni justifié d'un motif pour le dépassement du délai, l'autorité compétente pour organiser l'enquête peut, avec l'accord du maître d'ouvrage et après une mise en demeure du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête restée infructueuse, demander au président du tribunal administratif ou au conseiller qu'il délègue de dessaisir le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête et de lui substituer un nouveau commissaire enquêteur ou une nouvelle commission d'enquête ; celui-ci doit, à partir des résultats de l'enquête, remettre le rapport et les conclusions motivées dans un maximum de trente jours à partir de sa nomination.

Le nouveau commissaire enquêteur ou la nouvelle commission d'enquête peut faire usage des prérogatives prévues par l'article L. 123-13.

L'autorité compétente pour prendre la décision peut organiser, en présence du maître d'ouvrage, une réunion publique afin de répondre aux éventuelles réserves, recommandations ou conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête. Elle est organisée dans un délai de deux mois après la clôture de l'enquête. Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête sont informés de la tenue d'une telle réunion.

Article L123-16

Modifié par LOI n°2018-148 du 2 mars 2018 - art. 2 (V)

Le juge administratif des référés, saisi d'une demande de suspension d'une décision prise après des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer, en l'état de l'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de celle-ci.

Il fait également droit à toute demande de suspension d'une décision prise sans que l'enquête publique requise par le présent chapitre ou que la participation du public prévue à l'article L. 123-19 ait eu lieu.

Tout projet d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale ayant donné lieu à des conclusions défavorables du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête doit faire l'objet d'une délibération motivée réitérant la demande d'autorisation ou de déclaration d'utilité publique de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement de coopération concerné.

Article L123-17

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

Article L123-18

Modifié par Ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016 - art. 3

Le responsable du projet, plan ou programme prend en charge les frais de l'enquête, notamment l'indemnisation du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Sur demande motivée du ou des commissaires enquêteurs, le président du tribunal administratif ou le conseiller délégué à cet effet peut demander au responsable du projet de verser une provision. Le président ou le conseiller en fixe le montant et le délai de versement.

Révision du Plan Local d'Urbanisme

7.17.b. Déclaration de Projet avec Mise en Compatibilité du PLU – Aménagement de l'échangeur de Corbeville



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 d'Orsay



SOMMAIRE

Partie 1 : Rapport de Présentation.....	20	6.3.2 Milieu naturel	36
1. Avant-propos	20	6.3.3 Environnement physique.....	37
2. Note de présentation	20	6.3.4 Patrimoine et paysage	37
2.1 Présentation du projet	20	6.4 Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux, et mesures associées.....	38
2.1.1 Localisation du projet.....	20	6.4.1 Au regard des zones d’urbanisme	38
2.1.2 Objectifs du projet	21	6.4.2 Au regard des éléments patrimoniaux à protéger	38
2.1.3 Caractéristiques générales du projet	21	6.4.3 Au regard du réseau Natura 2000	39
3. Objet et modalités de la procédure	27	6.4.4 Au regard des zones humides.....	39
3.1 Objet de la mise en compatibilité	27	6.5 Présentation des mesures d’évitement, de réduction ou de compensation.....	39
3.2 La procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme	27	6.6 Solutions de substitutions envisagées et raisons du choix effectué	39
3.3 L’examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA)	27	6.6.1 Configuration de l’échangeur de Corbeville	39
3.4 Le rapport de la commission d’enquête.....	27	6.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l’environnement.....	48
3.5 Avis des communes / EPCI concernés	27	6.8 Résumé non technique	49
3.6 Rappel des textes réglementaires.....	28	7. Analyse de la compatibilité avec le document d’urbanisme	50
4. Communes concernées par la mise en compatibilité du document d’urbanisme.....	29	7.1 Le règlement	50
5. Présentation du contexte	29	7.1.1 Dispositions Générales	50
5.1 Les travaux projetés sur la commune	29	7.1.2 Zone UA	50
5.2 Documents d’urbanisme existants	31	7.1.3 Zone UH	50
6. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	32	7.1.4 Zone UM	50
6.1 Articulation du projet avec les documents supra-communaux	32	7.1.5 Zone AU	51
6.2 Contenu de l’évaluation environnementale	34	7.1.6 Zone N	51
6.3 Analyse de l’état initial de l’environnement	35	7.2 Les Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP).....	52
6.3.1 Milieu humain	35	7.3 Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD)	53
		7.4 Emplacements réservés.....	53
		7.5 Espaces Boisés Classés (EBC).....	54

7.6	Eléments du patrimoine naturel à protéger (Art. L.123-1-5 7° du code de l'Urbanisme).....	54
7.7	Autres éléments figurant sur le plan de zonage.....	54
Partie 2 : Mise en compatibilité du Document d'urbanisme		55
1.	Règlement	56
1.1	Zone UA après mise en compatibilité (extrait).....	56
1.2	Zone UH après mise en compatibilité (extrait)	57
1.3	Zone UM après mise en compatibilité (extrait).....	59
1.4	Zone AU après mise en compatibilité (extrait).....	60
1.5	Zone N après mise en compatibilité (extrait)	61
2.	Plan de zonage.....	62
3.	Plan d'aménagement et de développement durable (PADD)	63
PADD après mise en compatibilité (extrait)		63
4.	Annexes du règlement.....	64
Liste des emplacements réservés après mise en compatibilité		64

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 :

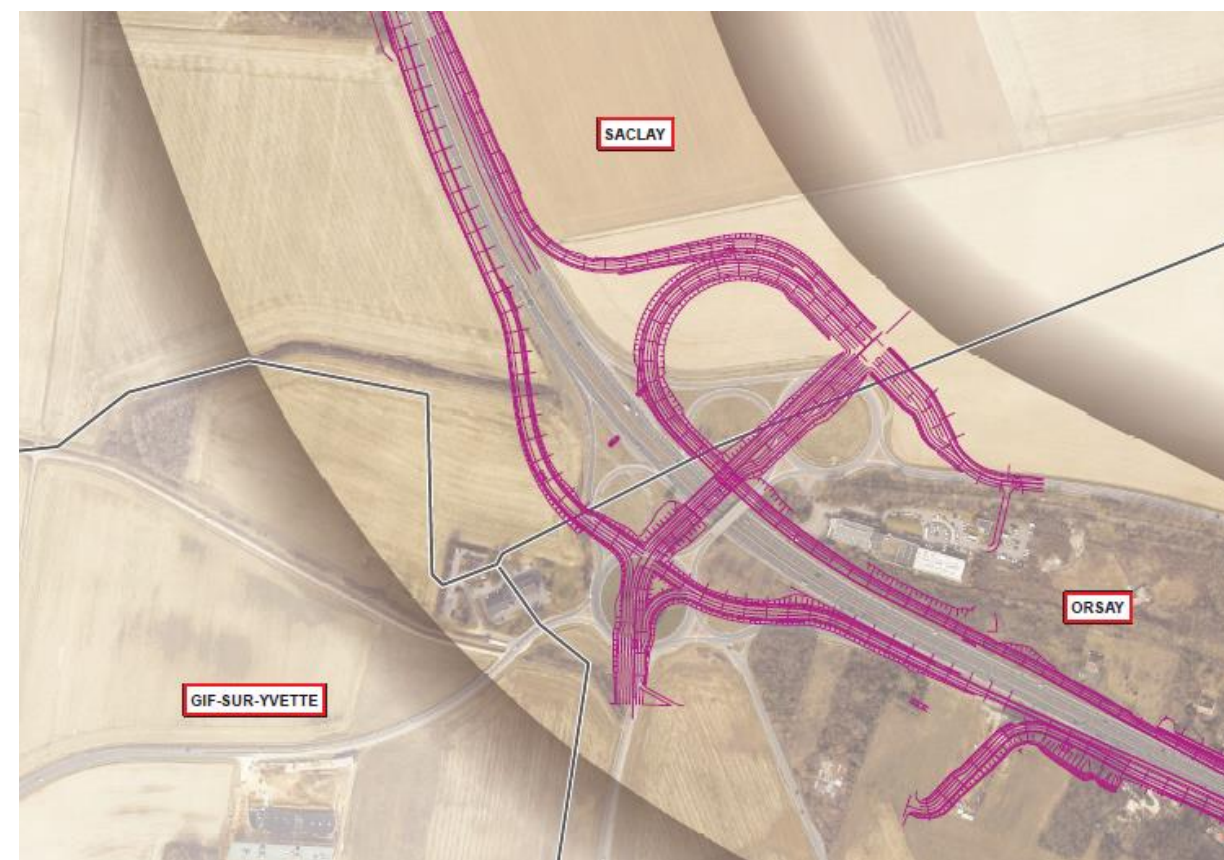
- ✓ l'échangeur n°8, vers Paris : échangeur complet avec la RD36, partiellement à réaménager par le CG91 dans le cadre du réaménagement du carrefour du Christ de Saclay ;
- ✓ l'échangeur n°10, vers A10 : ¾ d'échangeur avec la rue du Guichet et la rue de Versailles, sans sortie dans le sens Paris – A10.

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.

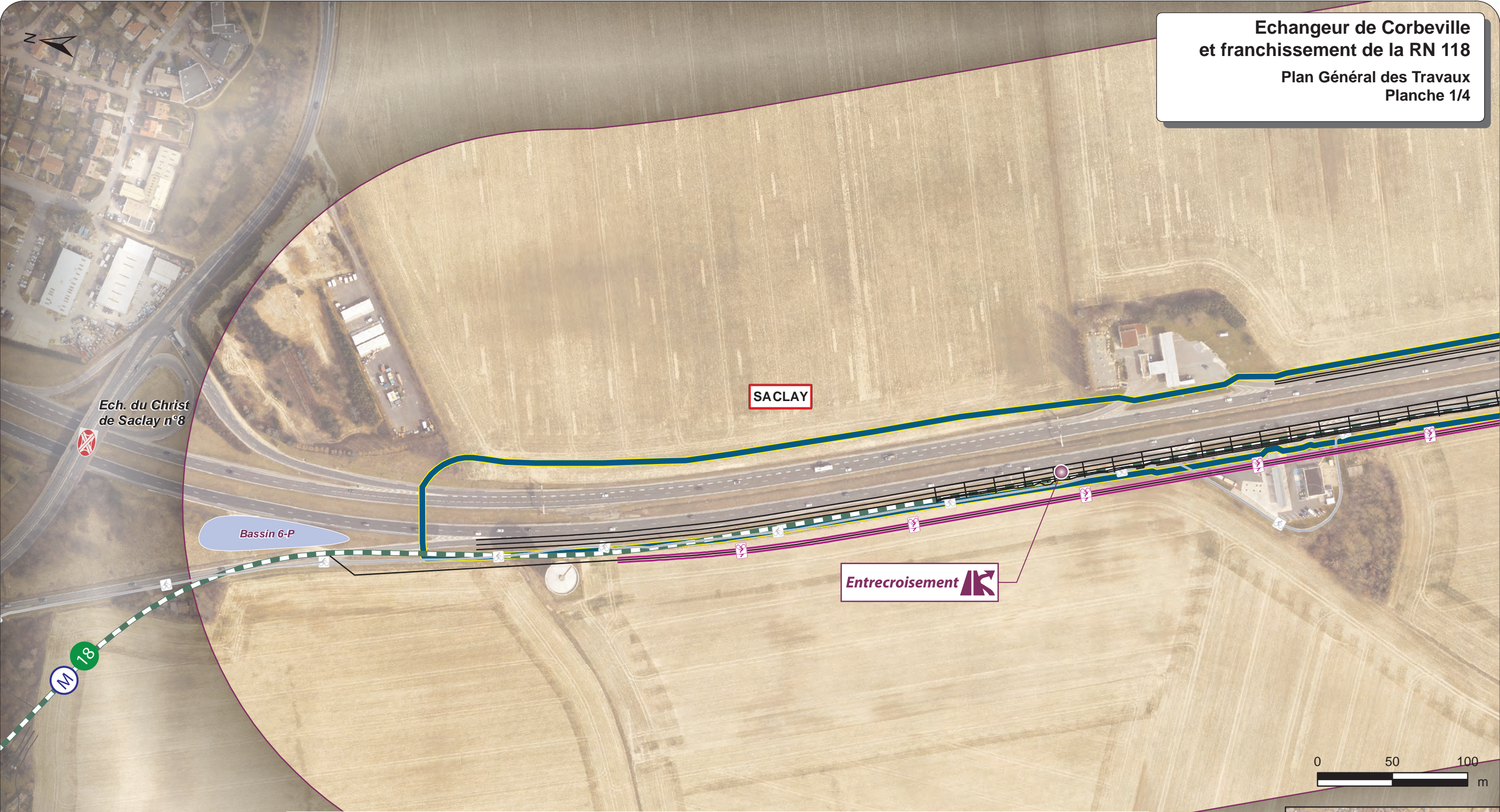
En termes d'assainissement, le projet prévoit le rétablissement des écoulements naturels :

- ✓ 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.

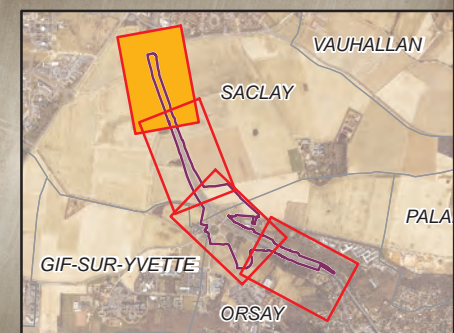


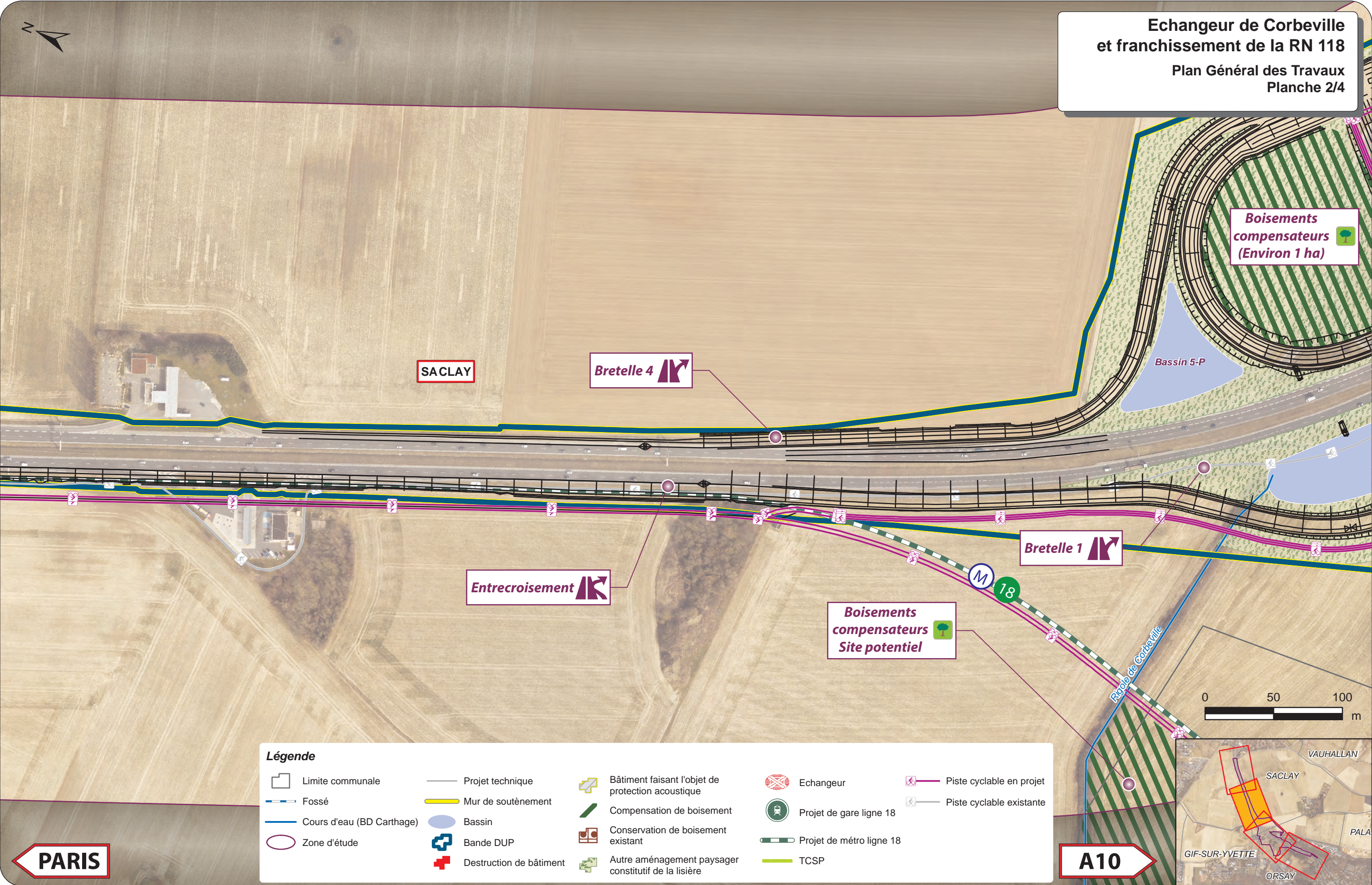
Légende

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			

PARIS

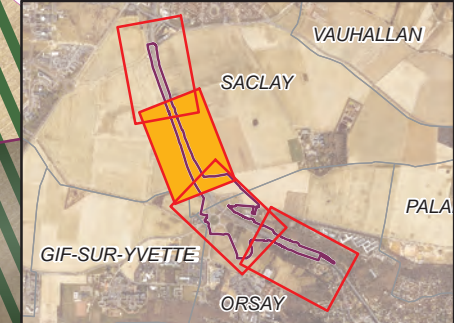
A10





Légende

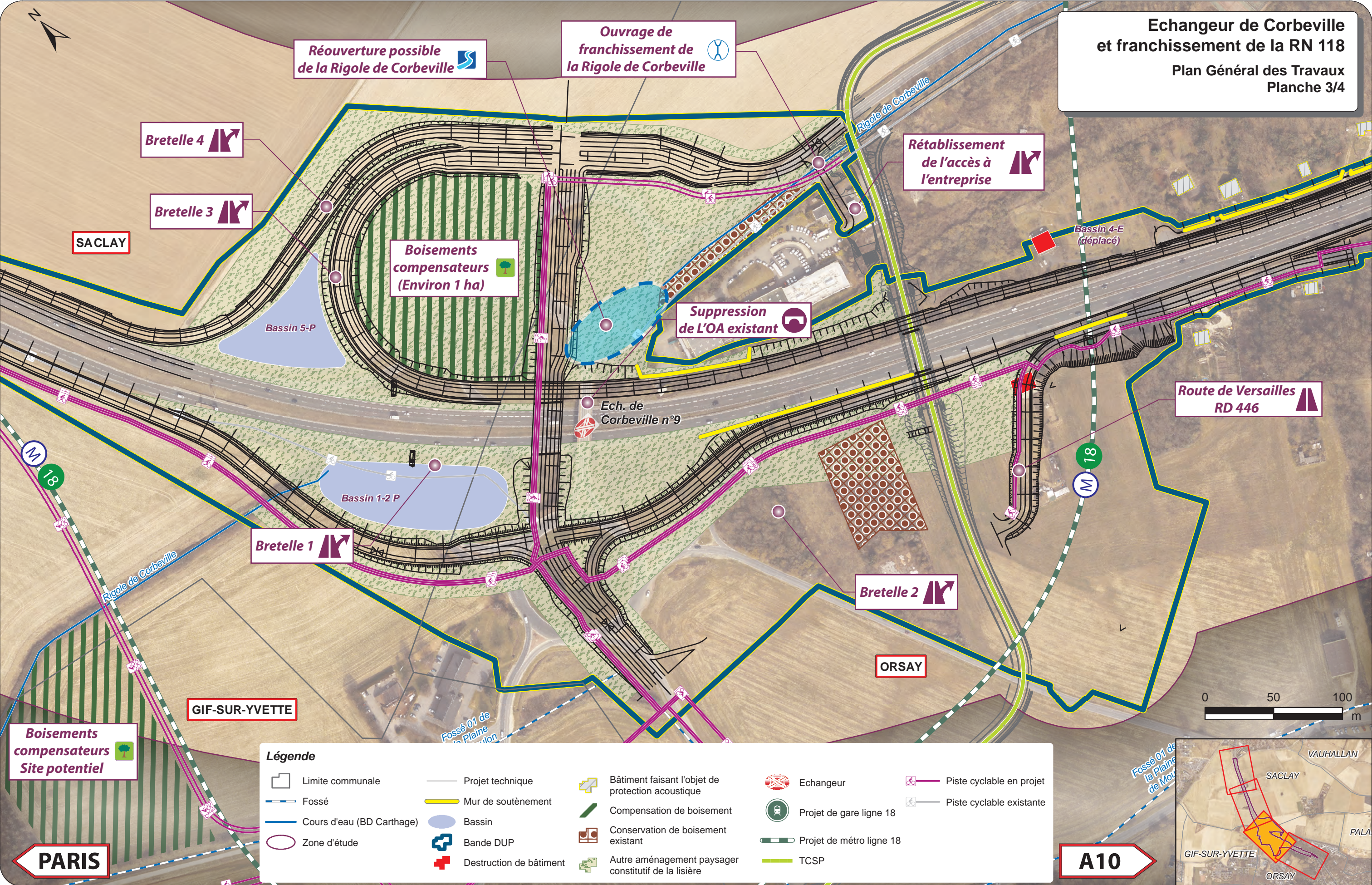
Limite communale	Projet technique	Bâtiment faisant l'objet de protection acoustique	Echangeur	Piste cyclable en projet
Fossé	Mur de soutènement	Compensation de boisement	Projet de gare ligne 18	Piste cyclable existante
Cours d'eau (BD Carthage)	Bassin	Conservation de boisement existant	Projet de métro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



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

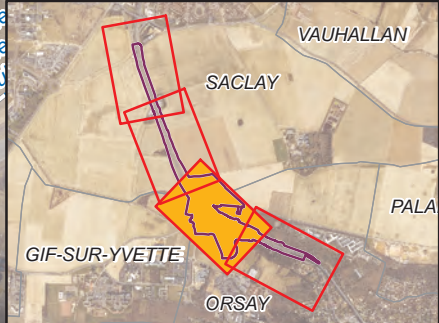
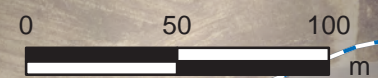
Bretelle 1

Bretelle 2

Boisements compensateurs Site potentiel

Légende

- | | | | | |
|---------------------------|-------------------------|--|--------------------------|--------------------------|
| Limite communale | Projet technique | Bâtiment faisant l'objet de protection acoustique | 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 | | | |



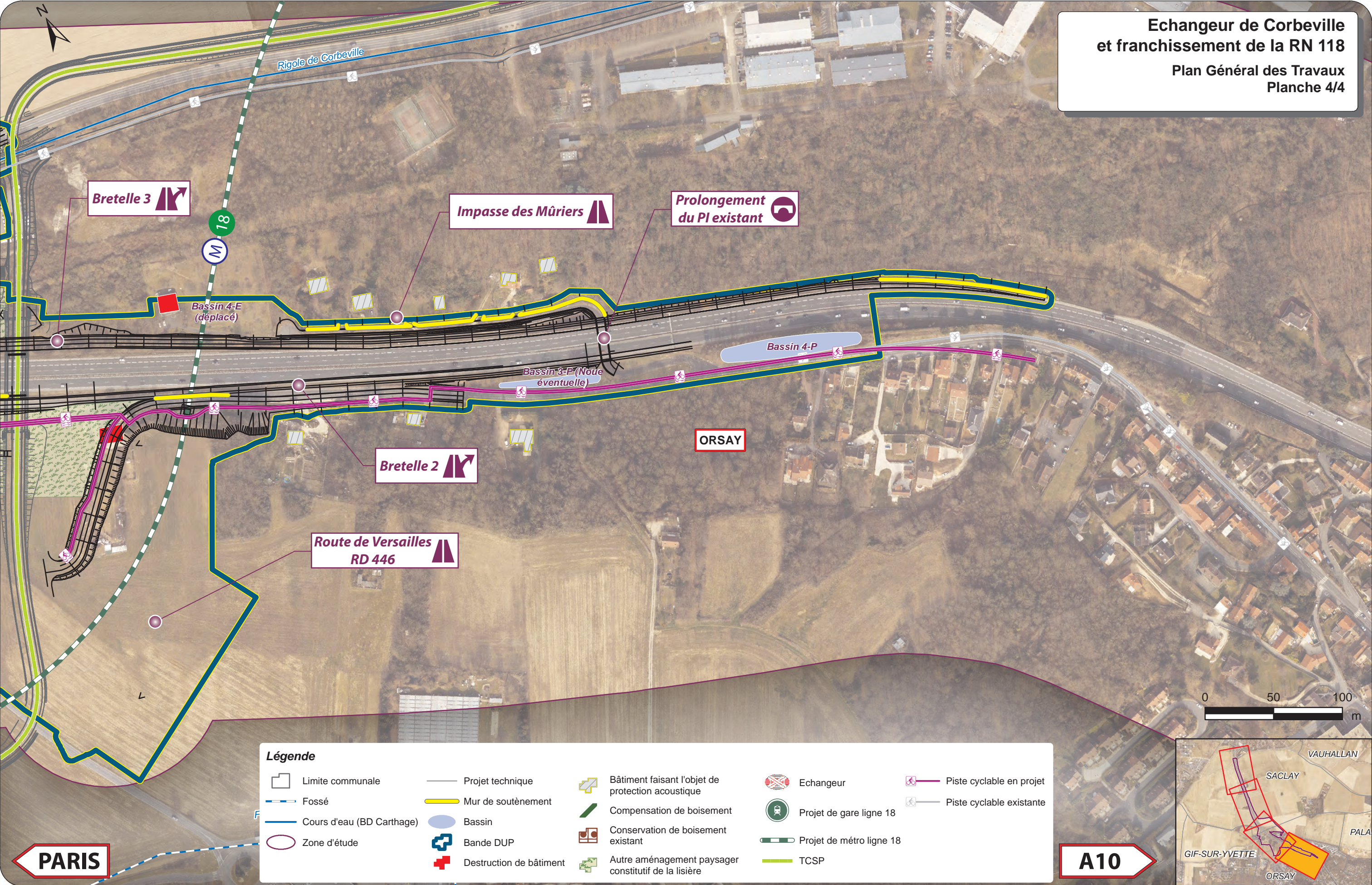
PARIS

A10

Echangeur de Corbeville et franchissement de la RN 118

Plan Général des Travaux

Planche 4/4

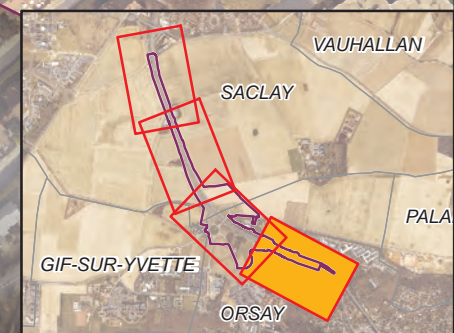


Légende

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, établit 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

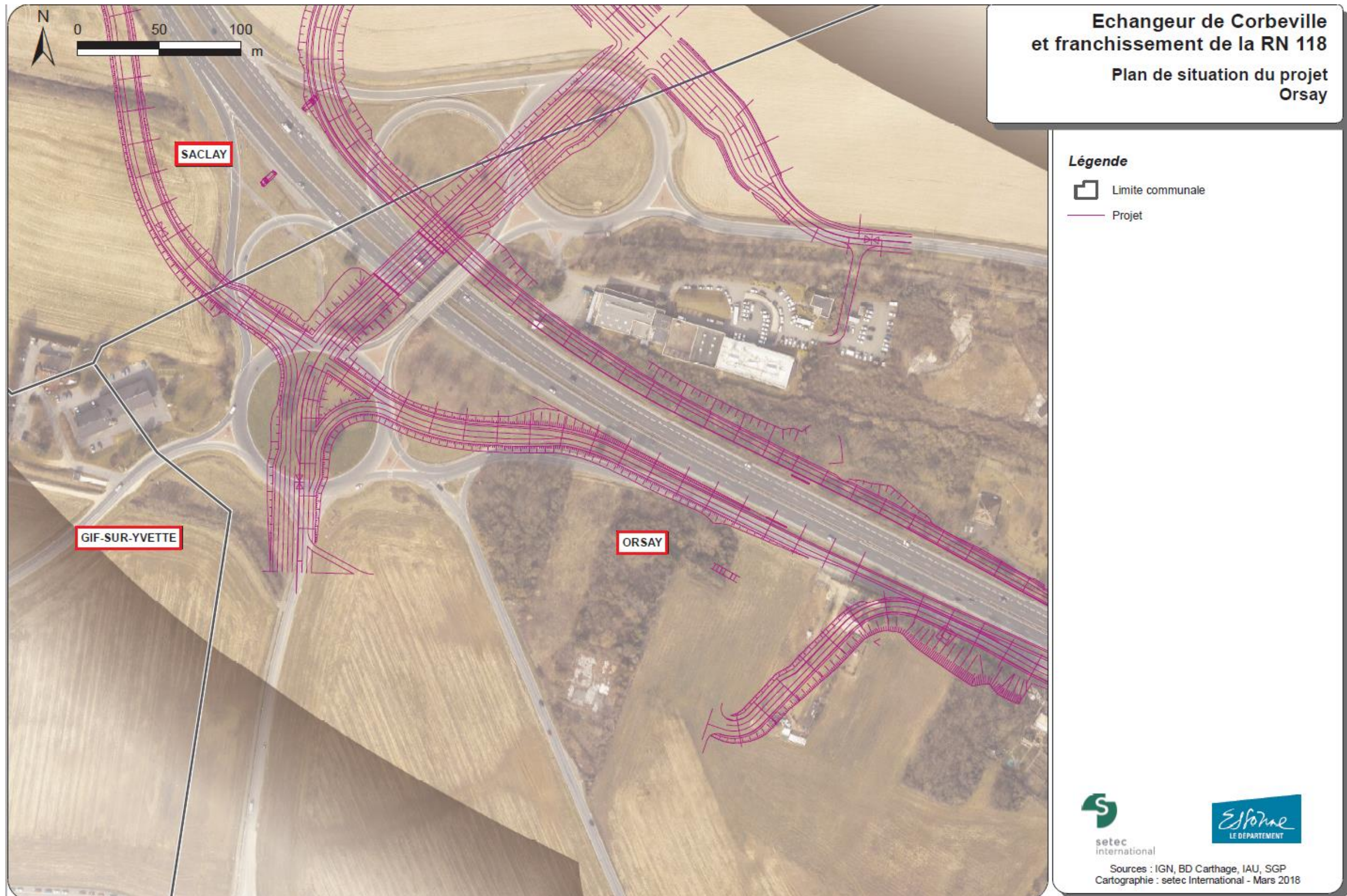
5.1 LES TRAVAUX PROJETES SUR LA COMMUNE

La commune d'Orsay se situe dans le département de l'Essonne (91). Son territoire s'étend sur 7,97 km².

Toute la partie sud du projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville concerne Orsay.

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

- La création d'un nouvel ouvrage d'art rétablissant la RD 128 à 2x2 voies ;
- Le réaménagement des bretelles n°2 ;
- La modification de la route de Versailles ;
- La modification de l'impasse des Mûriers ;
- Le prolongement du passage inférieur dans le prolongement de l'impasse des Mûriers ;
- La création d'un nouvel accès aux entreprises Protecote et SGS Qualitest Industrie ;
- L'aménagement d'une piste cyclable intégrée à l'aménagement de la route de Versailles.



5.2 DOCUMENTS D'URBANISME EXISTANTS

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Orsay a été approuvé le 6 novembre 2010 et modifié le 28 septembre 2011.

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

Le PLU a fait l'objet d'une révision qui a été approuvée par le Conseil Municipal du 27 mars 2017.

Le PLU a de nouveau fait l'objet d'une révision approuvée par le conseil municipal le 26 septembre 2017.

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 d'Orsay 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° Plan de Zonage
- 6° Annexes du règlement

Les annexes du règlement sont :

- la liste des emplacements réservés,
- une note concernant le risque de construction sur terrain argileux,
- la charte relative aux antennes relais de téléphonie mobile,
- la liste du patrimoine bâti repéré,
- les fiches descriptives du patrimoine bâti repéré.

7° Annexes du PLU

Les annexes du PLU comprennent :

- la liste des servitudes d'utilité publique,
- le plan des servitudes d'utilité publique,
- le classement des infrastructures de transport terrestre,
- le périmètre du droit de préemption urbain

- le périmètre de la ZAC du Moulon

A noter que le projet, dans sa partie située dans la commune d'Orsay est concerné par le site inscrit de la Vallée de Chevreuse.

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 d'Orsay 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 vu de l'évolution générale prévisible du plateau de Saclay, l'EPAPS a souhaité réaliser une évaluation environnementale systématique.

6.1 ARTICULATION DU PROJET 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 d'Orsay.

Ainsi, tel que détaillé ci-après, la procédure de mise en compatibilité du PLU d'Orsay 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 suivants :

- ✓ 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.

- **Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Vallée de l'Yvette.** Ce document met en place les dispositions nécessaires en termes d'aménagement de manière à limiter le risque d'inondation. Le Plan de Prévention du Risque Inondation vaut servitude d'Utilité Publique opposable à toute personne publique ou privée et doit à ce titre être annexé au Plan Local d'Urbanisme. La commune d'Orsay comprend un risque d'inondation par débordement de l'Yvette. Cependant, situé en dehors des zones réglementaires du PPRI, le projet n'est pas contraint par le règlement de ce document.

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 :

Concernant le contenu requis par l'article R.151-3 du code de l'urbanisme...	... se reporter vers :
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 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 : <ul style="list-style-type: none"> • Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ; • 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 [...] 	Une synthèse est faite dans le chapitre 6.4 du présent document
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	La mise en compatibilité consistant spécifiquement à permettre le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118

Concernant le contenu requis par l'article R.151-3 du code de l'urbanisme...	... se reporter vers :
regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;	(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 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 agricole. 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 d'Orsay concerne principalement des zones urbanisées ou à urbaniser (UA, UHc, UMb, AU) ainsi que des zones d'espaces naturels (N).

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 actuels de la RN118 sur cette section 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

Le projet s'inscrit en partie dans une enveloppe d'alerte de zone humide. La présence de zones humides a été vérifiée par le critère de végétation et le critère pédologique.

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/m³), 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 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 des zones N du PLU, s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les éléments des trames vertes au droit du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

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) intercepte plusieurs alignements d'arbres.

Trois alignement d'arbres sont interrompus à l'est de l'échangeur, uniquement pour permettre l'implantation du nouvel accès aux sociétés ProtecCore et SGS Qualitest Industrie sur environ 22 mètres chacun. La majeure partie du linéaire de ces alignements sera conservée et des mesures de protections seront prises pendant la phase travaux pour garantir la préservation de ces linéaires.

Au niveau de la route de Versailles, un alignement d'arbre est supprimé et un deuxième alignement d'arbre est réduit sur environ 166 mètres.

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.

6.4.4 Au regard des zones humides

L'incidence du projet sur les zones humides est limitée mais nécessaires pour le raccordement du carrefour de l'échangeur à la ZAC de Moulon et la bretelle de sortie de la RN 118 depuis Paris. Les impact sur les zones humides sur les zones humides ne pouvant être évités seront cependant compensés par la création de noues, la réouverture de la Rigole de Corbeville et l'aménagement écologique des bassins d'assainissement.

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.

Le projet impacte 1,8 ha d'EBC sur la commune d'Orsay. Cela représente environ 1% de la surface totale des EBC de la commune (181,2 ha). L'impact du projet sur les EBC n'est donc pas significatif.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) prévoit dans ses aménagement paysagers, sur Orsay, la réalisation de plantations arbustives et arborées dans les délaissés et les espaces d'accompagnement de l'échangeur. Ces aménagements, qui représentent environ une surface de 8 ha, ont notamment pour vocation de créer une lisière développée à

l'échelle du plateau de Saclay et renforcer la trame boisée existante. En outre, une partie des aménagements paysagers, a minima une surface équivalente à celle impactée, pourrait être classée en Espaces Boisés Classés.

Ces aménagements permettront donc de compenser l'impact du projet sur les EBC et les alignements d'arbres interrompus ou supprimés.

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 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	Interface avec SGP à traiter pour la voie auxiliaire

	d'entrecroisement de la RN 118 entre les échangeurs n°8 et n°9. Interface avec la DIRIF pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement doublé.	d'entrecroisement de la RN 118 entre les échangeurs n°8 et n°9 et pour la route de Versailles. 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. Doublement de l'OA existant : nouvel OA routier supplémentaire à gérer par le CD	Création de deux carrefours à feux propres à l'échangeur et d'un troisième pour l'arrivée sur la ZAC Moulon. Démolition de l'OA existant 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 Temps perdu aux carrefours plus important que pour le scénario n°5. Presque deux fois plus en HPM.	Trois carrefours à feux 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 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 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. 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 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 ² , 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-Province 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 d'Orsay 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, et plus précisément les affouillements et exhaussements nécessaires au projet. Cela ne remet pas en cause la destination des zones concernées et 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, l'analyse des incidences sur l'environnement et l'impact limité sur les EBC de la commune (1 % de la surface totale des EBC) 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 LE DOCUMENT D'URBANISME

7.1 LE REGLEMENT

Sur la commune d'Orsay, le projet traverse les zones suivantes :

- Zone UA
- Secteur UHc de la zone UH
- Secteur UMb de la zone UM
- Zone AU
- Zone N

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 Dispositions Générales

Les dispositions générales du règlement des zones du PLU d'Orsay présentent le champ d'application et le contenu générale du règlement. Elles ne nécessitent pas d'être modifiées.

Le projet est compatible avec les dispositions générales. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

7.1.2 Zone UA

La zone UA regroupe les différents secteurs d'activités économiques de la commune à l'exclusion de ceux compris dans la ZAC du Moulon.

L'article UA1 ne présente aucune disposition susceptible d'interdire l'implantation du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

L'article UA2 autorise les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de profondeur ou de hauteur. Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

De plus, l'article UA 2 impose des contraintes au sein des enveloppes d'alertes de zones humides. Il y est indiqué que, dans le cas de projets présentant une emprise au sol au sein d'une telle zone humide, l'implantation des aménagements devra être étudiée de manière à limiter leur impact sur la zone humide.

Il est à ce titre prévu dans le cadre du projet de mettre en œuvre les moyens nécessaires afin de limiter l'emprise sur les zones humides identifiées.

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

7.1.3 Zone UH

La zone UH regroupe les quartiers qui accueillent principalement des constructions à usage d'habitation. Elle comprend un secteur en pente UHc concerné par le projet.

L'article UH1 ne présente aucune disposition susceptible d'interdire l'implantation du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

L'article UH2 autorise les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de profondeur ou de hauteur. Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

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

7.1.4 Zone UM

La zone UM correspond aux secteurs urbanisés ou destinés à l'être au sein de la ZAC du Moulon. Elle est destinée à accueillir des programmes mixtes comprenant notamment des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des constructions à destination d'habitation. Elle est composée des secteurs UMA, UMb concerné par le projet et UMc.

L'article UM1 ne présente aucune disposition susceptible d'interdire l'implantation du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

Toutefois, l'article UM2, autorise les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de profondeur ou de hauteur. Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

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

7.1.5 Zone AU

La zone AU correspond à la zone d'urbanisation future dite « de Corbeville » qui fait notamment l'objet d'une Zone d'Aménagement Différée et s'insère dans le projet Paris-Saclay.

L'article AU1 interdit tout type de destination, usage, affectation des sols et type d'activité hormis ceux autorisés à l'article AU2.

L'article AU2 autorise les travaux, installations et les aménagements lorsqu'ils sont liés à la réalisation ou à l'exploitation d'infrastructure de déplacement.

Toutefois cet article indique également que les affouillements et exhaussements sont autorisés s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de hauteur ou de profondeur.

Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

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

7.1.6 Zone N

La zone N correspond aux espaces naturels de la commune : coteaux boisés, bois et forêts, secteurs proche de l'Yvette y compris les zones humides.

L'article N1 interdit tout type de destination, usage, affectation des sols et type d'activité hormis ceux autorisés à l'article N2.

L'article N2 autorise les constructions, installations et les aménagements à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics liés et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et paysagers.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les espaces naturels. De plus, les aménagements paysagers intégrés au projet prévoient la mise en place de surfaces boisées.

Toutefois, il est préférable de modifier cette disposition pour permettre l'implantation du projet en zone N.

De plus, cet article indique également que les affouillements et exhaussements sont autorisés s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de hauteur ou de profondeur.

Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

L'article N-13 interdit l'abattage, l'élagage et toute autre atteinte à l'intégrité des arbres d'alignements. Hors, des arbres d'alignements sont susceptibles d'être impactés par le projet. Une compensation de ces impacts est prévu par la plantation d'arbre le long de la section de la rigole de Corbeville en projet de réouverture.

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

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

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) se superpose à l'une des orientations d'aménagement et de programmation du PLU d'Orsay par secteur, l'OAP ZAC du Moulon.

Cette OAP présente des orientations générales selon trois approches thématiques :

- 1-La création de quartiers aux morphologies et aux fonctions diversifiées
- 2-Une qualité urbaine favorisée par une mobilité optimisée
- 3-Une composition paysagère et environnementale

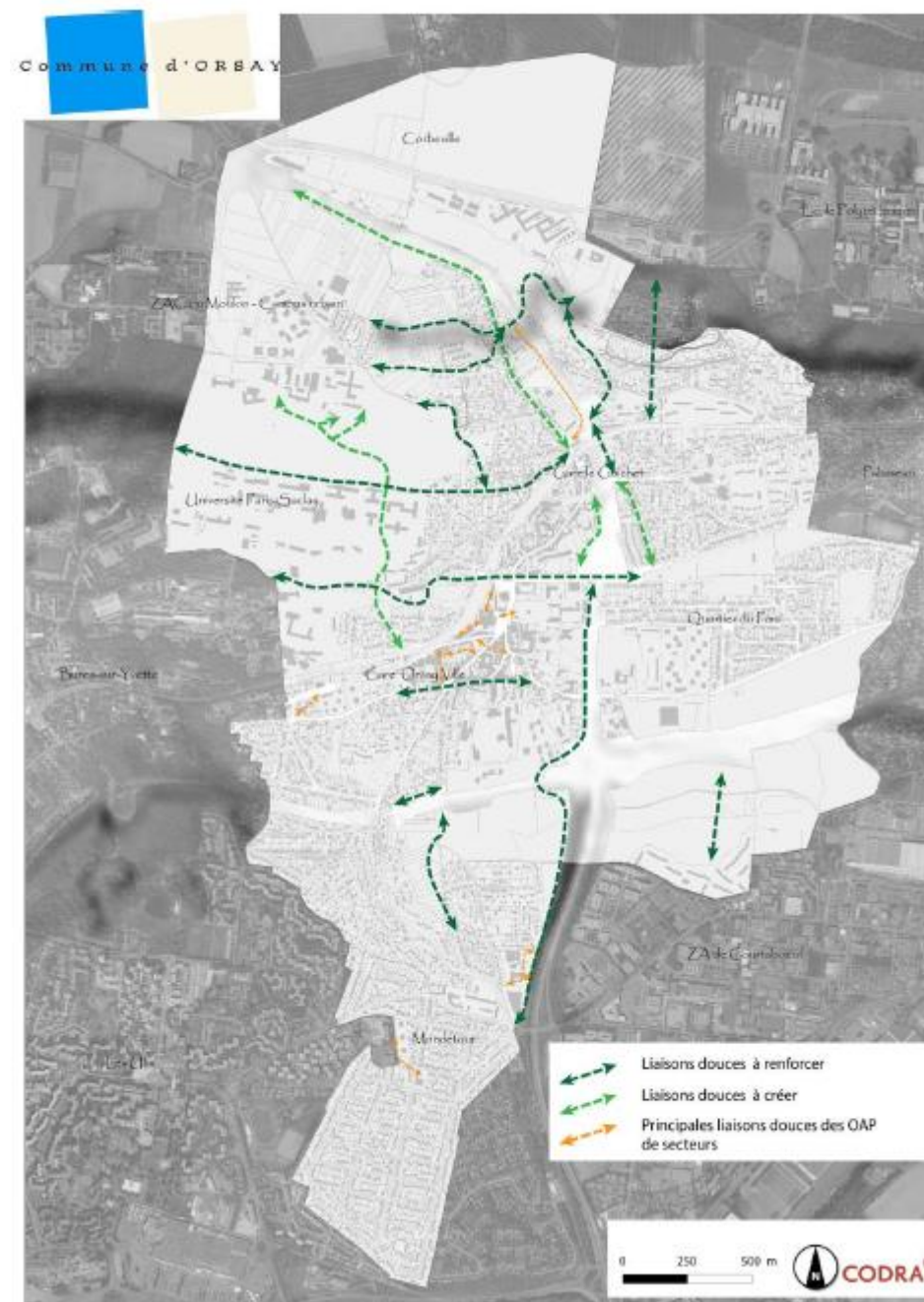
Le projet est mentionné p.30 dans la partie traitant de la mobilité optimisée.

L'organisation viaire

La conception du schéma viaire du projet d'aménagement de Moulon doit intégrer les infrastructures actuelles et anticiper la réalisation future de projets en cours d'étude et plus particulièrement la reconfiguration de l'échangeur de Corbeville et la création de deux nouveaux franchissements, plus au sud, de la RN118.

Parmi les OAP thématiques également présentées dans ce document, celle concernant les circulations douces indique une volonté de développement de ce type de circulation.

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 cohérence avec l'OAP « Circulations douces » et le schéma présenté p. 40.



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

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

Le PADD du PLU d'Orsay présente 3 parties exposant les axes majeurs de développement du territoire :

- Partie 1 – Orsay, une identité paysagère et environnementale préservée dans toutes ses composantes essentielles
- Partie 2 – Orsay, un territoire pour tous, une ville dynamique
- Partie 3 – Orsay, un territoire au centre de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay

Le PADD ne mentionne pas explicitement le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville).

Dans la partie 2 du PADD, un des objectifs présentés est la protection des espaces naturels.

De même, la partie 3 du PADD, évoque la volonté de maintenir et développer les continuités écologiques à l'échelle locale pour restaurer et renforcer les continuités d'importance régionale.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les éléments des trames vertes au droit du projet. La réalisation de plantations arbustives et arborées dans les délaissés et les espaces d'accompagnement de l'échangeur prévue dans les aménagements paysagers du projet ont pour vocation de créer une lisière développée à l'échelle du plateau de Saclay et renforcer la trame boisée existante

Une partie de ces aménagements paysagers pourrait être classée en EBC à l'issue de la réalisation du projet.

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.

Cependant une modification sera apportée à la carte présentée p.9 du PADD présentant notamment les EBC à préserver, car une partie est impactée par le projet. Néanmoins, une partie des plantations réalisées dans le cadre du projet pourrait être classée en EBC par la commune.

7.4 EMBLEMES RESERVES

Aucun emplacement réservé inhérent au projet n'est créé.

Le projet se superpose à trois emplacements réservés :

- L'emplacement réservé n°1, concernant la création d'une aire d'accueil des gens du voyage, dont le bénéficiaire est la commune, et qui représente une surface totale de 52 578 m².
- L'emplacement réservé n°2, concernant la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles, dont le bénéficiaire est la commune, et qui représente une surface totale de 1 008m²
- L'emplacement réservé n°18, à destination du Réseau de Transport du Grand Paris (L18) dont le bénéficiaire est la Société du Grand Paris, et qui représente une surface totale de 26 460 m².

Le projet n'est pas compatible avec l'emplacement réservé n°1. Il est donc nécessaire de réduire cet emplacement réservé d'environ 5 550 m².

Le projet est compatible avec l'emplacement réservé n°2, puisqu'il intègre dans ses aménagements la réalisation d'une piste cyclable le long de la route de Versailles.

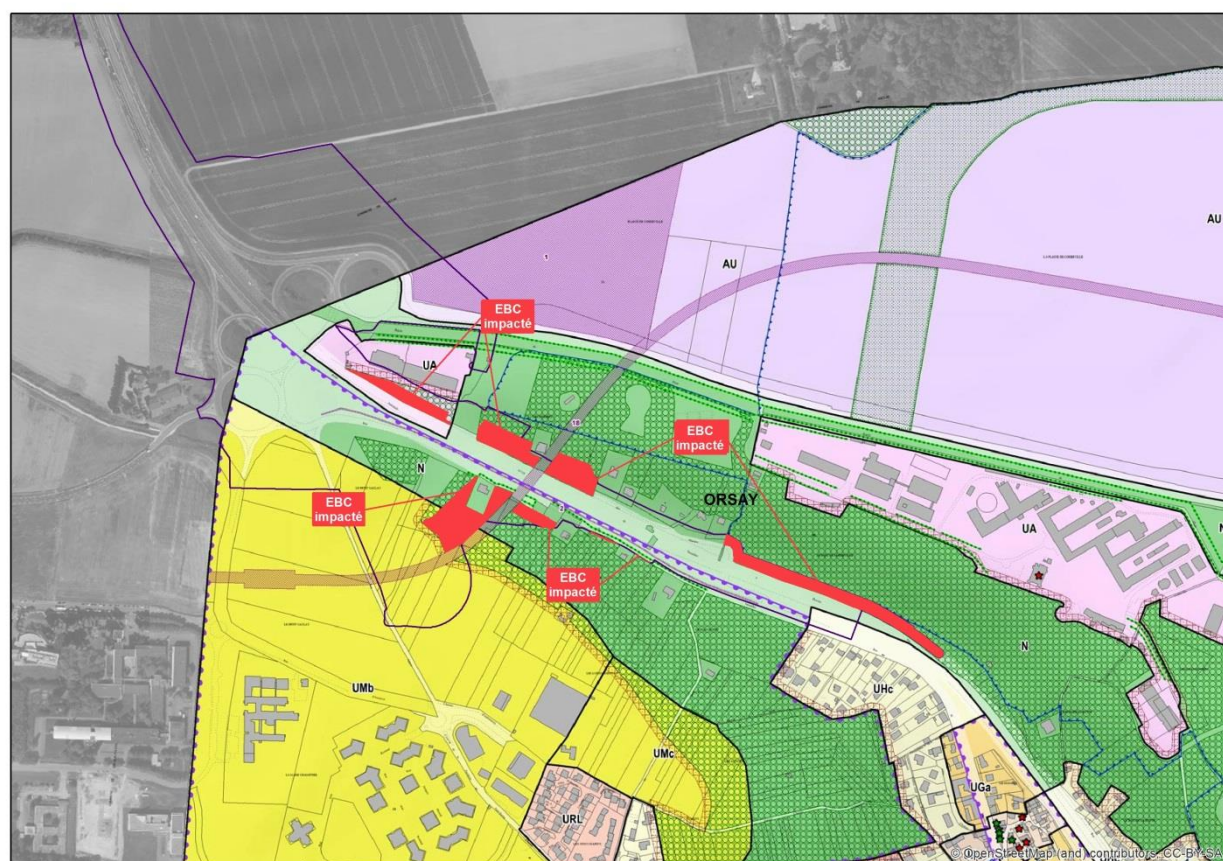
De même, le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) ne remet pas en cause l'emplacement réservé n°18. En effet, il s'adaptera au projet de L18 du Réseau de Transport du Grand Paris et passera sous l'emprise de ce projet.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) n'est pas compatible avec l'emplacement réservé n°1 du PLU de la commune d'Orsay. Il est nécessaire de le réduire. Cela induit une modification du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés.

7.5 ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

La commune d'Orsay compte 181,2 ha d'Espaces Boisés Classés. Plusieurs EBC situés aux abords de la RN 118 sont impactés.

La surface totale impactée représente environ 18 000 m².



Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) n'est pas compatible avec les EBC du PLU d'Orsay. Le plan de zonage figurant les EBC doit être modifié.

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

Plusieurs alignements d'arbres à protéger sont interceptés par le projet.

Trois alignements d'arbres sont interrompus à l'est de l'échangeur, au droit du nouvel accès aux sociétés Protecure et SGS Qualitest Industrie sur environ 22 mètres chacun.

Au niveau de la route de Versailles, un alignement d'arbre est supprimé et un deuxième alignement d'arbre est réduit sur environ 166 mètres.

Le plan de zonage doit être modifié pour prendre en compte les modifications apportées sur les alignements d'arbres par le projet.

7.7 AUTRES ELEMENTS FIGURANT SUR LE PLAN DE ZONAGE

Le projet intercepte les éléments suivants qui figurent sur le plan de zonage :

- Marge de 10m le long des lisières forestières;
- Périmètre des orientations d'aménagement et de programmation ;
- Périmètre de 500m autour d'une gare du réseau ferré ou d'une station de transport collectif en site propre.

Le projet est compatible avec les périmètres des OAP, mais les marges de 10m le long des lisières forestières interceptées par le projet doivent être modifiées sur le plan de zonage.

PARTIE 2 : MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

Les modifications apportées par la présente mise en compatibilité figurent en rouge dans les documents modifiés

1. REGLEMENT

1.1 ZONE UA APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UA

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UA-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination d'hébergement ;
- Les constructions à destination d'artisanat et de commerce de détail, d'hébergement hôtelier et touristique, et de cinéma ;
- Les constructions à destination d'établissement de santé et d'action sociale, de salles d'art et de spectacles, et d'équipements sportifs ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement générant un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- Toutes constructions, installations, aménagements ou activités susceptibles de générer des nuisances notamment sonores, visuelles, ou olfactives pour le voisinage.

Article UA-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les constructions à destination d'habitation, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière*.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement sous conditions et dans les limites suivantes :
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.

32

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UA

- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Article UA-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

33

1.2 ZONE UH APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UH

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UH-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination de commerce de gros, de cinéma, d'industrie et de centre de congrès et d'exposition ;
- Les constructions à destination d'établissement d'enseignement, d'établissement de santé et d'action sociale, de salles d'art et de spectacles, d'équipements sportifs et d'autres équipements recevant du public ;
- Les constructions à destination d'habitation mono-orientées* vers la RN118, dans une bande de 200 mètres depuis l'axe de la voie ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement ou à autorisation, et celles soumises à déclaration lorsqu'elles constituent un atelier de réparation et d'entretien de véhicules à moteur y compris les activités de carrosserie et de tôlerie ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés ;
- Toutes constructions, installations, aménagements ou activités susceptibles de générer des nuisances notamment sonores, visuelles, ou olfactives pour le voisinage.

Article UH-2 : Destinations, usages, affectations et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les constructions à destination d'habitation sous conditions et dans les limites suivantes :
 - comporter moins de 20% de logements* ou d'hébergements mono-orientés* vers le Nord, pour les constructions comportant plusieurs logements* ou hébergements.
- Les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être intégrées au volume d'une construction à usage d'habitation ou réalisées en extension* de celle-ci ;
 - ne pas provoquer de gêne ou de nuisance manifeste pour le voisinage ;
 - de créer un maximum de 20 m² de surface de plancher* par bâtiment.

136

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UH

- Les constructions à destination de bureau et d'activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle et de restauration, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être intégrées au volume d'une construction à usage d'habitation ou réalisées en extension* de celle-ci ;
 - ne pas provoquer de gêne ou de nuisance manifeste pour le voisinage ;
 - 45 m² maximum de surface de plancher* par bâtiment ;
 - la surface de plancher* à usage d'habitation doit rester majoritaire.
- Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être nécessaires à une construction à destination d'artisanat et commerce de détail autorisée dans la zone ;
 - créer une surface de plancher* inférieure à celle à destination d'artisanat et commerce de détail.
- La transformation d'une construction annexe* en habitation n'est autorisée que si après transformation le bâtiment concerné respecte toutes les dispositions du présent règlement.
- Les installations classées soumises à déclaration, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - correspondre à des activités nécessaires aux besoins des habitants ou usagers de la zone ;
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - être nécessaire à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**
- Certains secteurs de la zone sont concernés par le PPRI approuvé le 26 septembre 2006. Ils sont identifiés sur les plans de zonage. A l'intérieur de ces secteurs les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du présent règlement, respecter les dispositions du PPRI qui sont annexées au PLU. Ces dispositions sont de nature à limiter les possibilités d'utilisation du sol au regard de la prise en compte des risques d'inondation.

137

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UH

- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Article UH-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

- 3.1. Les programmes de logements* réalisés sur une même unité foncière* ou sur plusieurs unités foncières* contiguës, en un seul ou en plusieurs bâtiments, et qui portent, après projet, sur une surface de plancher* totale supérieure à 400 m² à usage d'habitation (y compris les surfaces affectées aux circulations : hall, couloirs, paliers) ou qui se composent de 6 logements* au moins ne sont autorisés que s'ils comportent au minimum 30% de surface de plancher* destinée à des logements* locatifs sociaux*.
- 3.2. Les constructions à destination de logement* comportant plus de trois logements* devront comporter au moins 75% de logements* d'une taille supérieure à 40 m² de surface de plancher* (équivalent T2). Dans le cas d'un projet portant sur une unité foncière* comprenant des logements* préexistants dont la surface de plancher* est inférieure ou égale à 40 m², seule la construction de logements* d'une taille supérieure à 40 m² de surface de plancher* (équivalent T2) est autorisée, tant que le taux de 75% n'est pas atteint.

1.3 ZONE UM APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UM

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UM-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination d'entrepôt ;
- Les constructions à destination d'habitation mono-orientées* vers la RN118, dans une bande de 200 mètres depuis l'axe de la voie ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.

En secteur UMc, en compléments des destinations, usages et affectations des sols et types d'activités précités, sont aussi interdits :

- Les constructions à destination de commerce de gros, d'activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle, d'hébergement hôtelier et touristique, et de cinéma ;
- Les constructions à destination de bureaux, d'industrie et de centre de congrès et d'exposition.

Article UM-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

Tous secteurs :

- Les constructions à destination d'habitation sous conditions et dans les limites suivantes :
 - comporter moins de 20% de logements* ou d'hébergements mono-orientés* vers le Nord, pour les constructions comportant plusieurs logements* ou hébergements.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement ne générant pas au-delà de leur unité foncière*, un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).

166

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UM

- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**
- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Secteur UMc :

- Les constructions à destination d'hébergement, d'artisanat et commerce de détail, dès lors qu'elles sont directement liées à l'activité sportive.
- les constructions à destination d'habitation, à condition qu'elles soient directement liées et nécessaires au gardiennage, à la gestion ou à l'entretien d'une construction ou d'une installation dont la destination autorisée dans la zone.

Article UM-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Non réglementé.

167

1.4 ZONE AU APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE AU

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article AU-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Tout usage, destination, affectation et type d'activité non cité à l'article AU-2.

Article AU-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les travaux, les installations et les aménagements et constructions lorsqu'elles sont nécessaires à l'aménagement d'une aire d'accueil destinée à l'habitat des gens du voyage ;
- Les travaux, les installations et les aménagements lorsqu'ils sont liés à la réalisation ou à l'exploitation d'infrastructures de déplacement, de télécommunication ou d'assainissement ;
- Les installations classées soumises à déclaration, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**

Article AU-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

1.5 ZONE N APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE N

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article N-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Tout usage, destination, affectation et type d'activité non cité à l'article N-2.

Article N-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

Sous réserve de leur bonne intégration paysagère et environnementale et de l'absence d'impact sur les zones humides (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement) :

- Les constructions et installations techniques nécessaires à l'activité agricole ou forestière ;
- Les constructions, installations et aménagements à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics liés et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre, aux réseaux publics ainsi qu'aux loisirs de plein-air, dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;
- Les extensions* des habitations existantes au 06/11/2010 et des constructions annexes* à ces habitations, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être réalisées en surélévation* ou dans le volume d'une construction existante* à destination d'habitation,
 - sans créer de logement* supplémentaire.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement sous réserve que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**

304

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE N

- Les aménagements légers suivants, lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion des espaces naturels ou à leur ouverture au public et sous réserve que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité écologique et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux et plus particulièrement des zones humides :
 - les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune,
 - la réfection des bâtiments existants.
- Certains secteurs de la zone sont concernés par le PPRi approuvé le 26 septembre 2006. Ils sont identifiés sur les plans de zonage. A l'intérieur de ces secteurs les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du présent règlement, respecter les dispositions du PPRi qui sont annexées au PLU. Ces dispositions sont de nature à limiter les possibilités d'utilisation du sol au regard de la prise en compte des risques d'inondation.

Article N-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Sous-section 2.1. : Volumétrie et implantation des constructions

Article N-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent en référence aux :

- voies existantes ou projetées, y compris les places, les venelles, les sentes et les chemins incluant celles et ceux réservés à la circulation piétonne et cycliste ;
- emprises publiques circulables : voies ferrées, cours d'eau domaniaux, jardins et parcs publics ainsi que les parcs de stationnement publics.

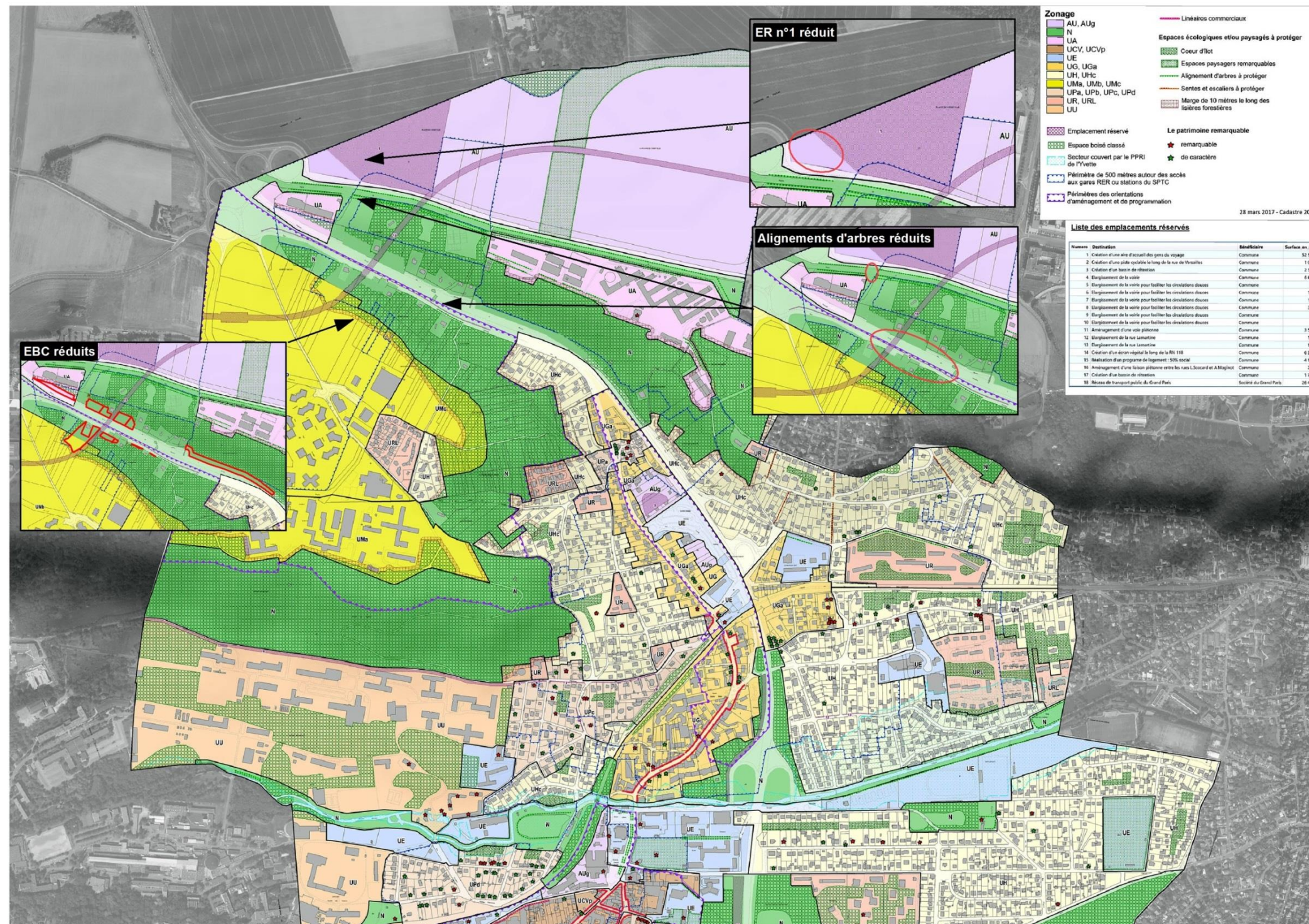
Au titre du présent règlement, les emprises publiques non librement circulables (écoles, terrains de sport, bâtiments administratifs divers, ...) sont exclues du champ d'application de l'article. Elles relèvent donc de l'article 5.

Par ailleurs, ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle, sous réserve du respect des normes relatives à la circulation routière et à la sécurité :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- les loggia*s, les balcons et les perrons non clos ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010 et régulièrement édifiés implantés en recul*, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions.

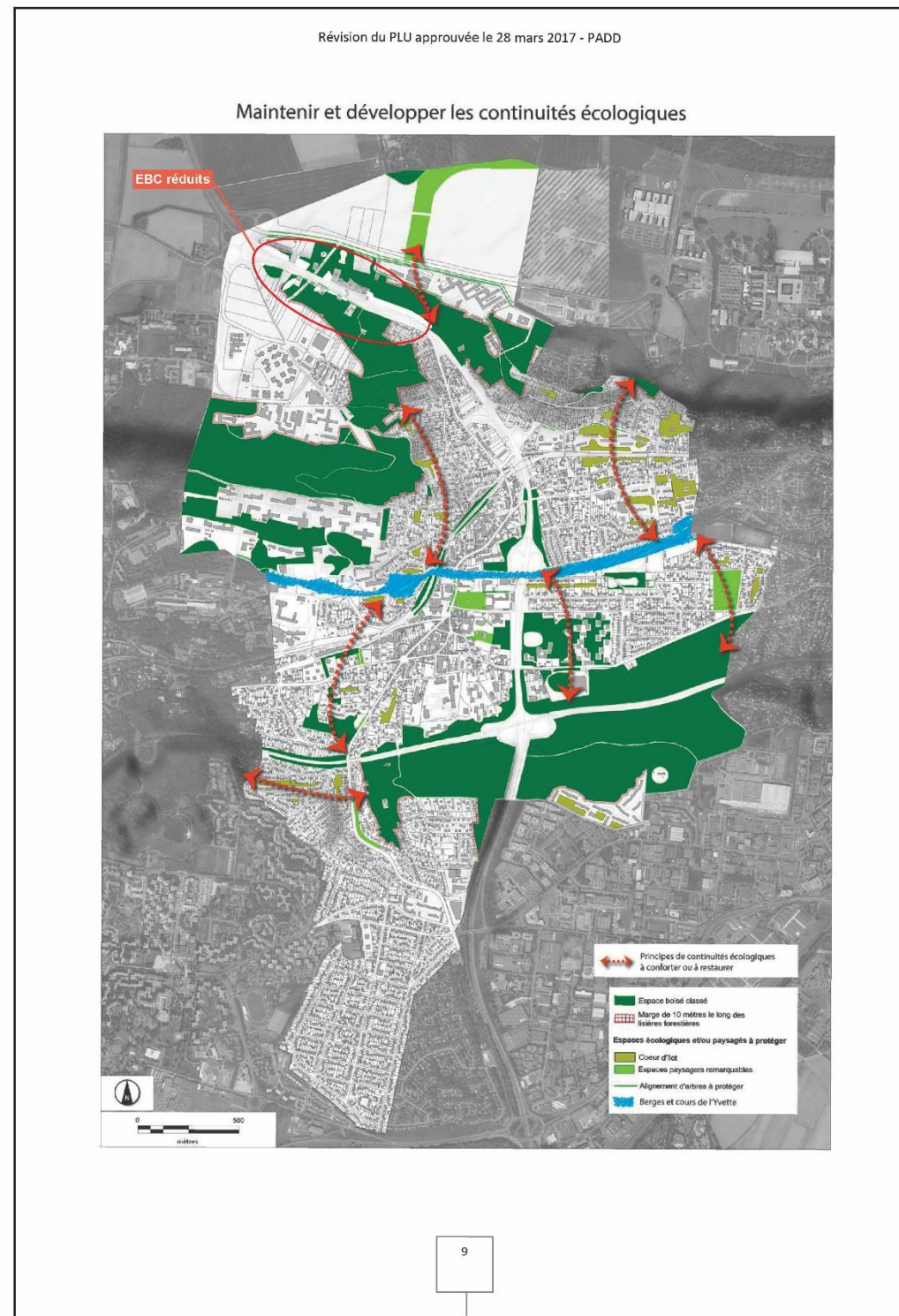
305

2. PLAN DE ZONAGE MIS EN COMPATIBILITE



3. PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

PADD APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)



4. ANNEXES DU REGLEMENT

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 – Annexes du règlement - 1/ Liste des emplacements réservés

1/ LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface
1	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	52 400 m² 46 850 m ²
2	Création d'une piste cyclable le long de la route de Versailles	Commune	1 008 m ²
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585 m ²
4	Elargissement de la voirie – rue de Chevreuse	Commune	6 615 m ²
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60 m ²
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100 m ²
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194 m ²
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38 m ²
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527 m ²
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105 m ²
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	164 m ²
14	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 323 m ²
15	Réalisation d'un programme de logement : 50% social	Commune	4170 m ²
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L. Scoccard et A. Maginot	Commune	251 m ²
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771 m ²
18	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 465 m ²

Révision du Plan Local d'Urbanisme

7.17.b. Déclaration de Projet avec Mise en Compatibilité du PLU – Aménagement de l'échangeur de Corbeville



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 d'Orsay



SOMMAIRE

Partie 1 : Rapport de Présentation.....	20	6.3.2 Milieu naturel	36
1. Avant-propos	20	6.3.3 Environnement physique.....	37
2. Note de présentation	20	6.3.4 Patrimoine et paysage	37
2.1 Présentation du projet	20	6.4 Incidences notables probables de la mise en compatibilité sur les enjeux environnementaux, et mesures associées.....	38
2.1.1 Localisation du projet.....	20	6.4.1 Au regard des zones d’urbanisme	38
2.1.2 Objectifs du projet	21	6.4.2 Au regard des éléments patrimoniaux à protéger	38
2.1.3 Caractéristiques générales du projet	21	6.4.3 Au regard du réseau Natura 2000	39
3. Objet et modalités de la procédure	27	6.4.4 Au regard des zones humides.....	39
3.1 Objet de la mise en compatibilité	27	6.5 Présentation des mesures d’évitement, de réduction ou de compensation.....	39
3.2 La procédure de mise en compatibilité des documents d’urbanisme	27	6.6 Solutions de substitutions envisagées et raisons du choix effectué	39
3.3 L’examen conjoint des « personnes publiques associées » (PPA)	27	6.6.1 Configuration de l’échangeur de Corbeville	39
3.4 Le rapport de la commission d’enquête.....	27	6.7 Critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l’environnement.....	48
3.5 Avis des communes / EPCI concernés	27	6.8 Résumé non technique	49
3.6 Rappel des textes réglementaires.....	28	7. Analyse de la compatibilité avec le document d’urbanisme	50
4. Communes concernées par la mise en compatibilité du document d’urbanisme.....	29	7.1 Le règlement	50
5. Présentation du contexte	29	7.1.1 Dispositions Générales	50
5.1 Les travaux projetés sur la commune	29	7.1.2 Zone UA	50
5.2 Documents d’urbanisme existants	31	7.1.3 Zone UH	50
6. Evaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	32	7.1.4 Zone UM	50
6.1 Articulation du projet avec les documents supra-communaux	32	7.1.5 Zone AU	51
6.2 Contenu de l’évaluation environnementale	34	7.1.6 Zone N	51
6.3 Analyse de l’état initial de l’environnement	35	7.2 Les Orientations d’Aménagement et de Programmation (OAP).....	52
6.3.1 Milieu humain	35	7.3 Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD)	53
		7.4 Emplacements réservés.....	53
		7.5 Espaces Boisés Classés (EBC).....	54

7.6	Eléments du patrimoine naturel à protéger (Art. L.123-1-5 7° du code de l’Urbanisme).....	54
7.7	Autres éléments figurant sur le plan de zonage.....	54
Partie 2 : Mise en compatibilité du Document d’urbanisme		55
1.	Règlement	56
1.1	Zone UA après mise en compatibilité (extrait).....	56
1.2	Zone UH après mise en compatibilité (extrait)	57
1.3	Zone UM après mise en compatibilité (extrait).....	59
1.4	Zone AU après mise en compatibilité (extrait).....	60
1.5	Zone N après mise en compatibilité (extrait)	61
2.	Plan de zonage.....	62
3.	Plan d’aménagement et de développement durable (PADD)	63
PADD après mise en compatibilité (extrait)		63
4.	Annexes du règlement.....	64
Liste des emplacements réservés après mise en compatibilité		64

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 :

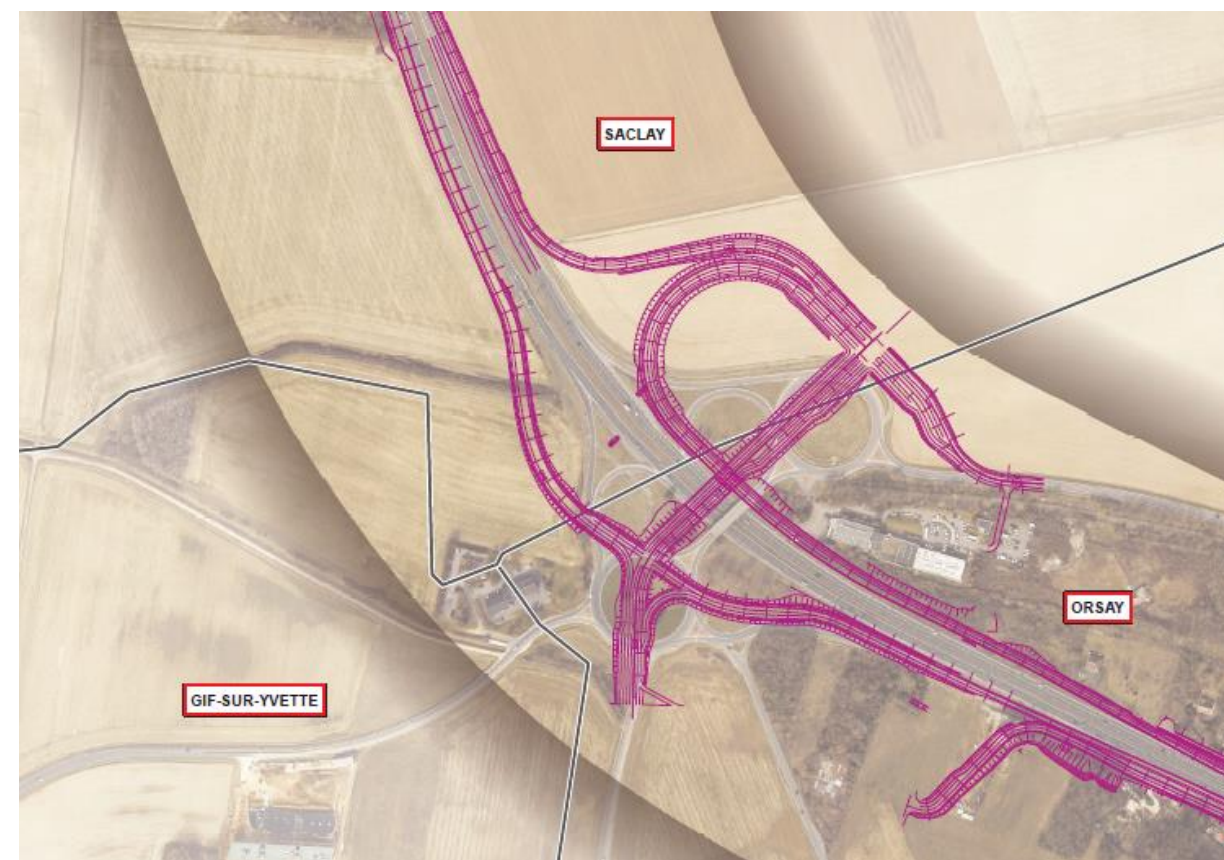
- ✓ l'échangeur n°8, vers Paris : échangeur complet avec la RD36, partiellement à réaménager par le CG91 dans le cadre du réaménagement du carrefour du Christ de Saclay ;
- ✓ l'échangeur n°10, vers A10 : ¾ d'échangeur avec la rue du Guichet et la rue de Versailles, sans sortie dans le sens Paris – A10.

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.

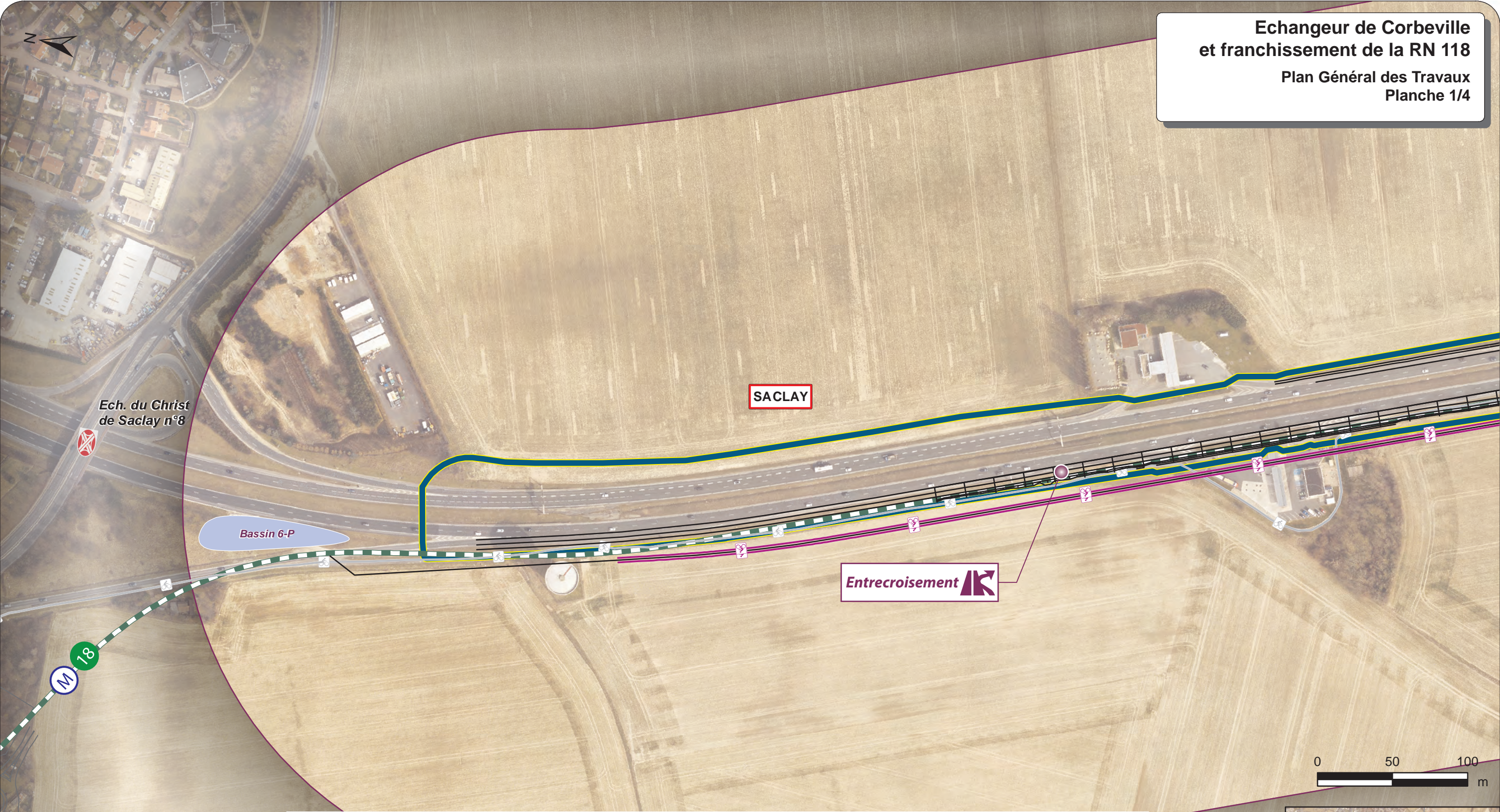
En termes d'assainissement, le projet prévoit le rétablissement des écoulements naturels :

- ✓ 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.

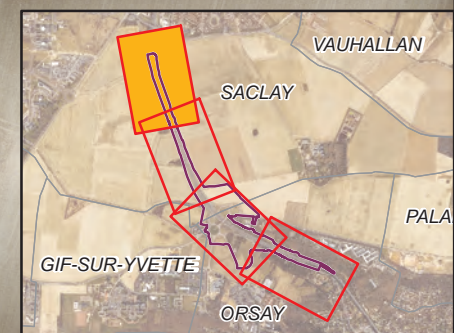


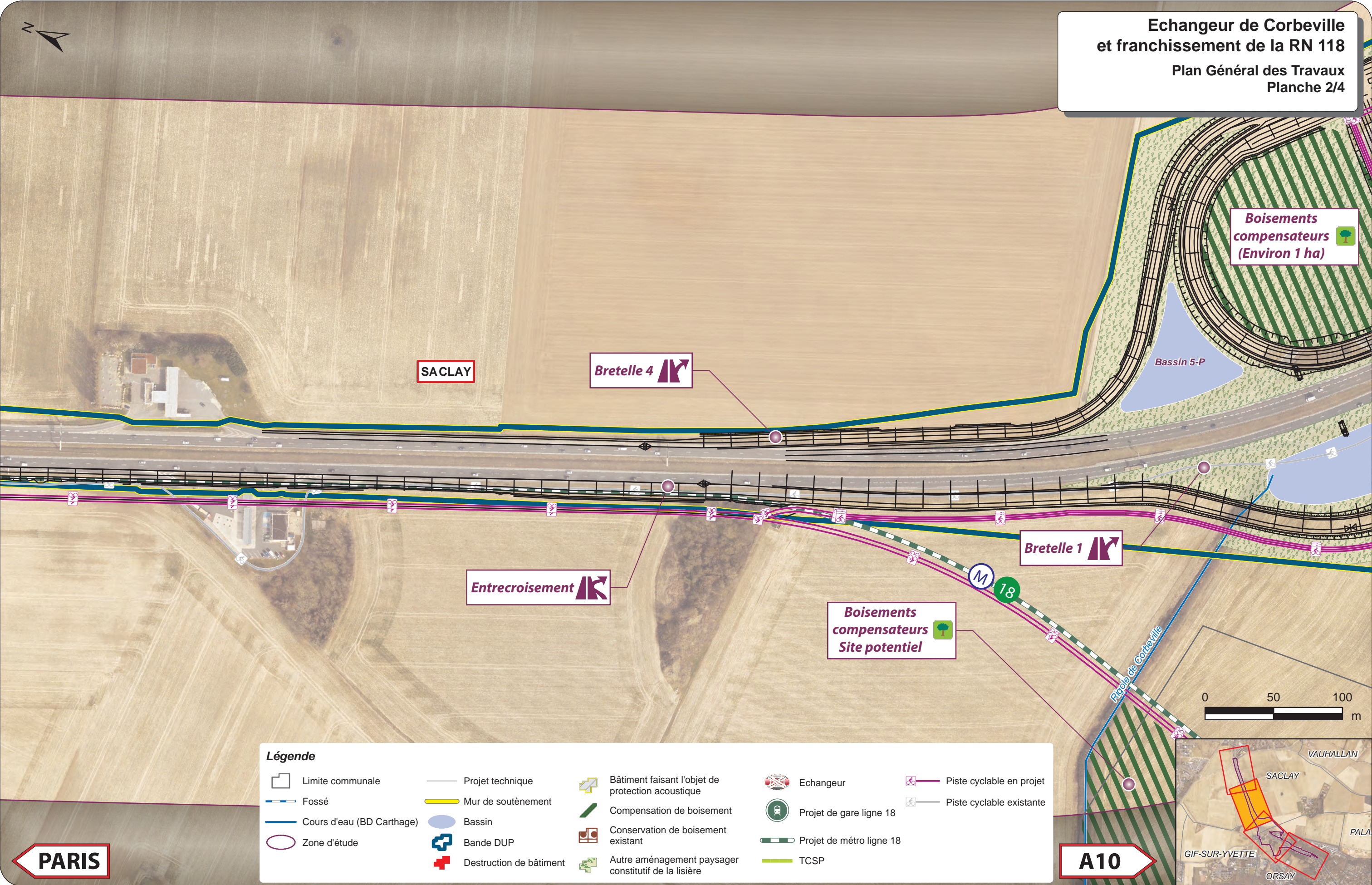
Légende

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			

PARIS

A10





**Boisements compensateurs
(Environ 1 ha)**

SACLAY

Bretelle 4

Bassin 5-P

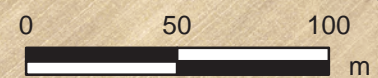
Bretelle 1

Entrecroisement

**Boisements compensateurs
Site potentiel**

M 18

Rive de Corbeville

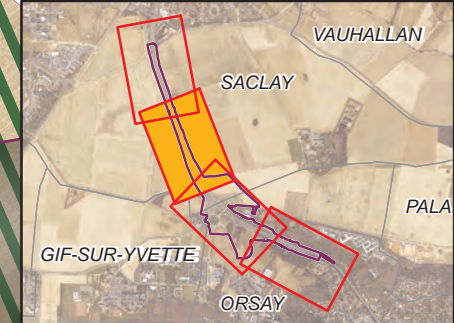


Légende

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

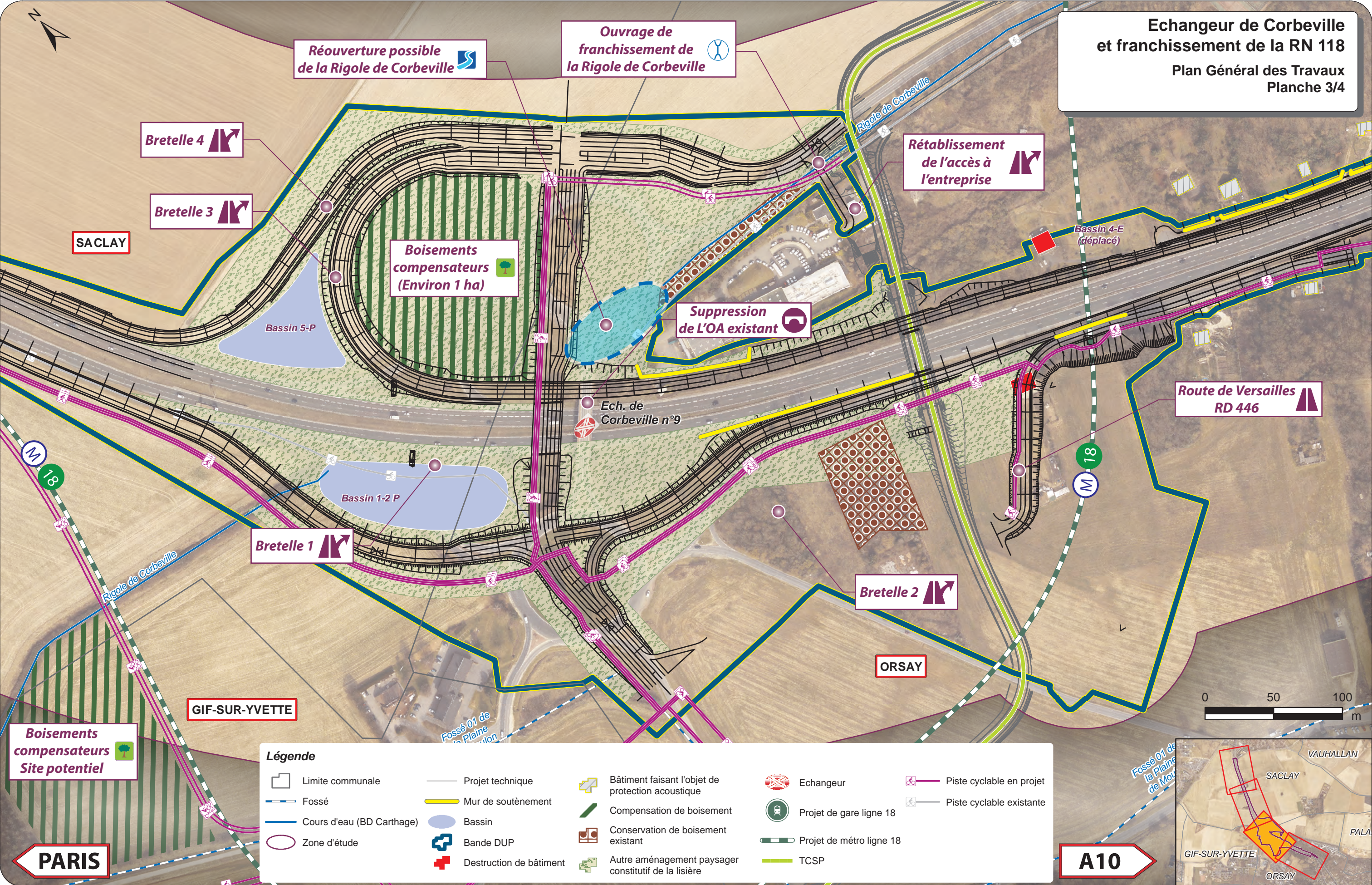
A10



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

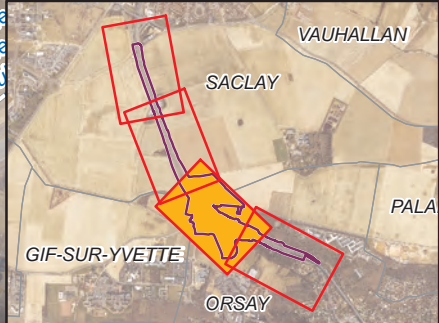
Route de Versailles RD 446

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
					Projet de métro ligne 18
					TCSP
					Piste cyclable en projet
					Piste cyclable existante



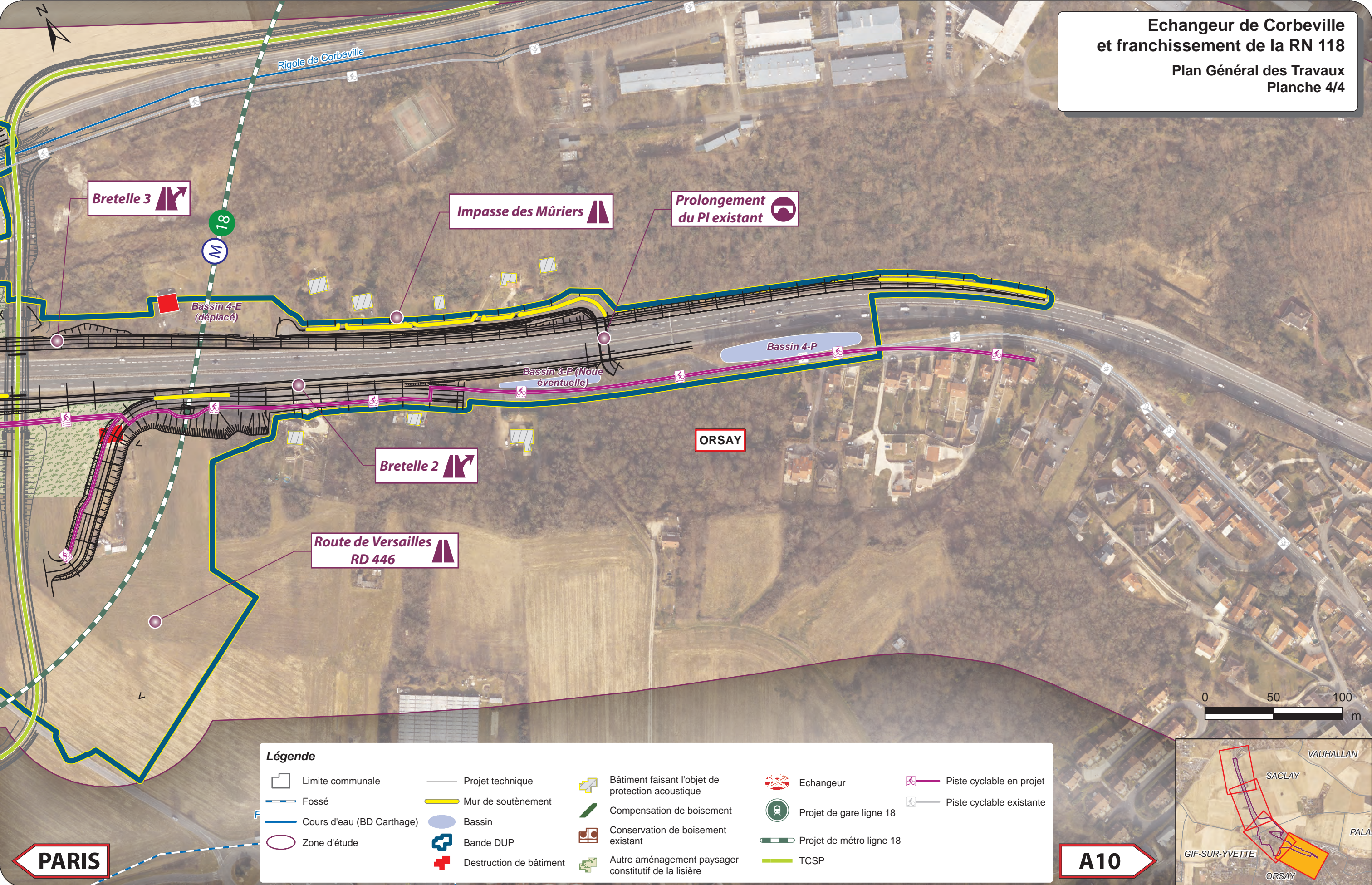
PARIS

A10

Echangeur de Corbeville et franchissement de la RN 118

Plan Général des Travaux

Planche 4/4

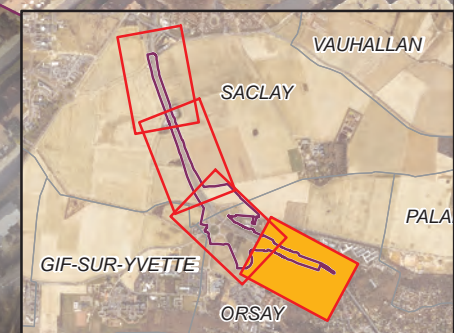


Légende

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, établit 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

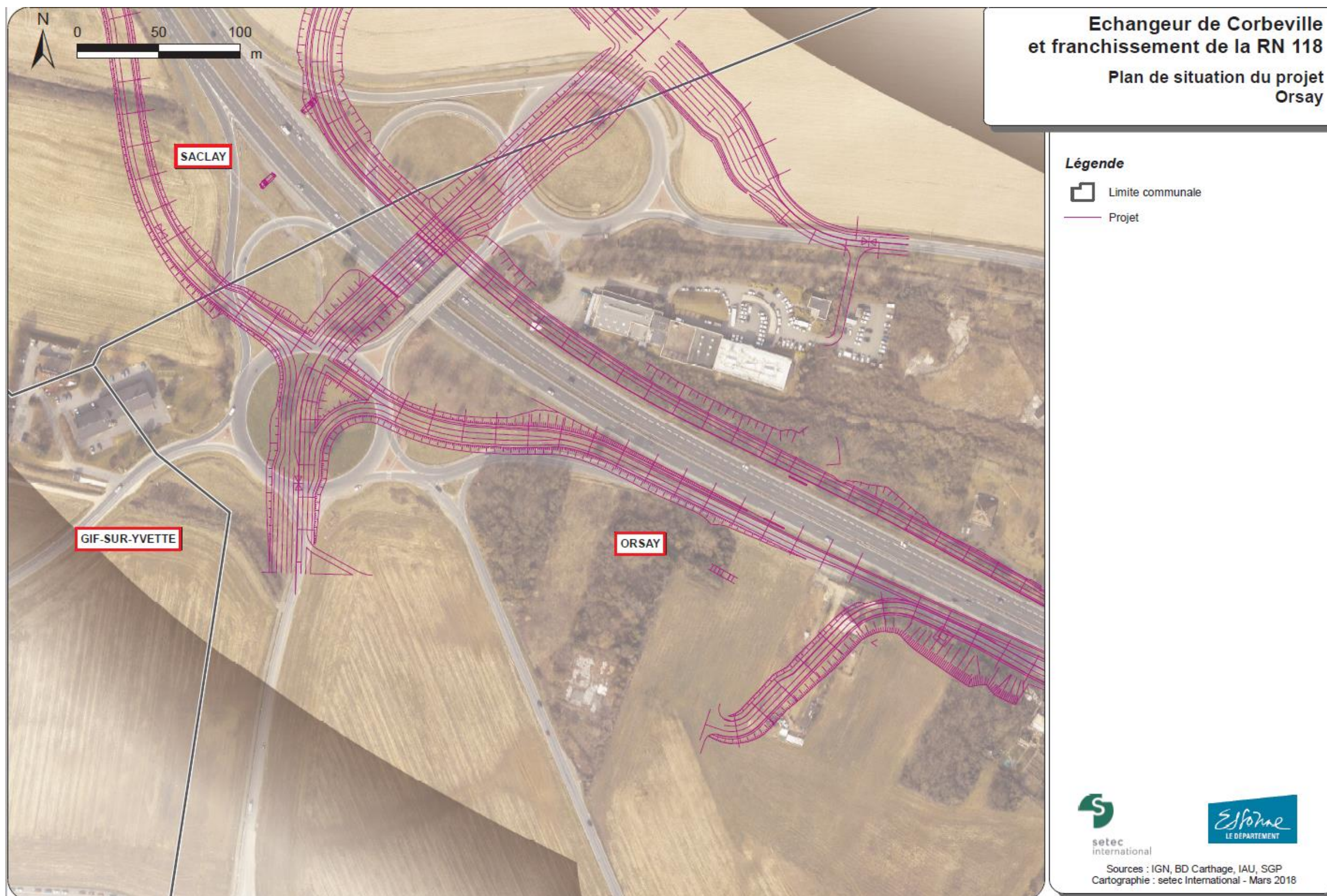
5.1 LES TRAVAUX PROJETES SUR LA COMMUNE

La commune d'Orsay se situe dans le département de l'Essonne (91). Son territoire s'étend sur 7,97 km².

Toute la partie sud du projet d'aménagement de l'échangeur de Corbeville concerne Orsay.

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

- La création d'un nouvel ouvrage d'art rétablissant la RD 128 à 2x2 voies ;
- Le réaménagement des bretelles n°2 ;
- La modification de la route de Versailles ;
- La modification de l'impasse des Mûriers ;
- Le prolongement du passage inférieur dans le prolongement de l'impasse des Mûriers ;
- La création d'un nouvel accès aux entreprises Protecure et SGS Qualitest Industrie ;
- L'aménagement d'une piste cyclable intégrée à l'aménagement de la route de Versailles.



5.2 DOCUMENTS D'URBANISME EXISTANTS

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune d'Orsay a été approuvé le 6 novembre 2010 et modifié le 28 septembre 2011.

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

Le PLU a fait l'objet d'une révision qui a été approuvée par le Conseil Municipal du 27 mars 2017.

Le PLU a de nouveau fait l'objet d'une révision approuvée par le conseil municipal le 26 septembre 2017.

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 d'Orsay 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° Plan de Zonage
- 6° Annexes du règlement

Les annexes du règlement sont :

- la liste des emplacements réservés,
- une note concernant le risque de construction sur terrain argileux,
- la charte relative aux antennes relais de téléphonie mobile,
- la liste du patrimoine bâti repéré,
- les fiches descriptives du patrimoine bâti repéré.

7° Annexes du PLU

Les annexes du PLU comprennent :

- la liste des servitudes d'utilité publique,
- le plan des servitudes d'utilité publique,
- le classement des infrastructures de transport terrestre,
- le périmètre du droit de préemption urbain

- le périmètre de la ZAC du Moulon

A noter que le projet, dans sa partie située dans la commune d'Orsay est concerné par le site inscrit de la Vallée de Chevreuse.

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 d'Orsay 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 vu de l'évolution générale prévisible du plateau de Saclay, l'EPAPS a souhaité réaliser une évaluation environnementale systématique.

6.1 ARTICULATION DU PROJET 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 d'Orsay.

Ainsi, tel que détaillé ci-après, la procédure de mise en compatibilité du PLU d'Orsay 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 métro 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 suivants :

- ✓ 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.

- **Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) de la Vallée de l'Yvette.** Ce document met en place les dispositions nécessaires en termes d'aménagement de manière à limiter le risque d'inondation. Le Plan de Prévention du Risque Inondation vaut servitude d'Utilité Publique opposable à toute personne publique ou privée et doit à ce titre être annexé au Plan Local d'Urbanisme.
La commune d'Orsay comprend un risque d'inondation par débordement de l'Yvette. Cependant, situé en dehors des zones réglementaires du PPRI, le projet n'est pas contraint par le règlement de ce document.

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 :

Concernant le contenu requis par l'article R.151-3 du code de l'urbanisme...	... se reporter vers :
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 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 : <ul style="list-style-type: none"> • Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ; • 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 [...] 	Une synthèse est faite dans le chapitre 6.4 du présent document
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	La mise en compatibilité consistant spécifiquement à permettre le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118

Concernant le contenu requis par l'article R.151-3 du code de l'urbanisme...	... se reporter vers :
regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document ;	(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 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 d'Orsay concerne principalement des zones urbanisées ou à urbaniser (UA, UHc, UMb, AU) ainsi que des zones d'espaces naturels (N).

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 forts 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 moyens 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 actuels de la RN118 sur cette section 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

Le projet s'inscrit en partie dans une enveloppe d'alerte de zone humide. La présence de zones humides a été vérifiée par le critère de végétation et le critère pédologique.

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/m³), 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 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 inexistants. 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 des zones N du PLU, s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les éléments des trames vertes au droit du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

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) intercepte plusieurs alignements d'arbres.

Trois alignement d'arbres sont interrompus à l'est de l'échangeur, uniquement pour permettre l'implantation du nouvel accès aux sociétés Protecote et SGS Qualitest Industrie sur environ 22 mètres chacun. La majeure partie du linéaire de ces alignements sera conservée et des mesures de protections seront prises pendant la phase travaux pour garantir la préservation de ces linéaires.

Au niveau de la route de Versailles, un alignement d'arbre est supprimé et un deuxième alignement d'arbre est réduit sur environ 166 mètres.

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.

6.4.4 Au regard des zones humides

L'incidence du projet sur les zones humides est limitée mais nécessaires pour le raccordement du carrefour de l'échangeur à la ZAC de Moulon et la bretelle de sortie de la RN 118 depuis Paris. Les impact sur les zones humides sur les zones humides ne pouvant être évités seront cependant compensés par la création de noues, la réouverture de la Rigole de Corbeville et l'aménagement écologique des bassins d'assainissement.

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.

Le projet impacte 1,8 ha d'EBC sur la commune d'Orsay. Cela représente environ 1% de la surface totale des EBC de la commune (181,2 ha). L'impact du projet sur les EBC n'est donc pas significatif.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) prévoit dans ses aménagement paysagers, sur Orsay, la réalisation de plantations arbustives et arborées dans les délaissés et les espaces d'accompagnement de l'échangeur. Ces aménagements, qui représentent environ une surface de 8 ha, ont notamment pour vocation de créer une lisière développée à

l'échelle du plateau de Saclay et renforcer la trame boisée existante. En outre, une partie des aménagements paysagers, a minima une surface équivalente à celle impactée, pourrait être classée en Espaces Boisés Classés.

Ces aménagements permettront donc de compenser l'impact du projet sur les EBC et les alignements d'arbres interrompus ou supprimés.

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 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	Interface avec SGP à traiter pour la voie auxiliaire

	d'entrecroisement de la RN 118 entre les échangeurs n°8 et n°9. Interface avec la DIRIF pour la réalisation de l'ouvrage de franchissement doublé.	d'entrecroisement de la RN 118 entre les échangeurs n°8 et n°9 et pour la route de Versailles. 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. Doublement de l'OA existant : nouvel OA routier supplémentaire à gérer par le CD	Création de deux carrefours à feux propres à l'échangeur et d'un troisième pour l'arrivée sur la ZAC Moulon. Démolition de l'OA existant 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 Temps perdu aux carrefours plus important que pour le scénario n°5. Presque deux fois plus en HPM.	Trois carrefours à feux 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 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 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. 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 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 ² , 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-Province 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 d'Orsay 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, et plus précisément les affouillements et exhaussements nécessaires au projet. Cela ne remet pas en cause la destination des zones concernées et 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, l'analyse des incidences sur l'environnement et l'impact limité sur les EBC de la commune (1 % de la surface totale des EBC) 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 LE DOCUMENT D'URBANISME

7.1 LE REGLEMENT

Sur la commune d'Orsay, le projet traverse les zones suivantes :

- Zone UA
- Secteur UHc de la zone UH
- Secteur UMb de la zone UM
- Zone AU
- Zone N

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 Dispositions Générales

Les dispositions générales du règlement des zones du PLU d'Orsay présentent le champ d'application et le contenu générale du règlement. Elles ne nécessitent pas d'être modifiées.

Le projet est compatible avec les dispositions générales. Aucune mise en compatibilité n'est nécessaire.

7.1.2 Zone UA

La zone UA regroupe les différents secteurs d'activités économiques de la commune à l'exclusion de ceux compris dans la ZAC du Moulon.

L'article UA1 ne présente aucune disposition susceptible d'interdire l'implantation du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

L'article UA2 autorise les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de profondeur ou de hauteur. Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

De plus, l'article UA 2 impose des contraintes au sein des enveloppes d'alertes de zones humides. Il y est indiqué que, dans le cas de projets présentant une emprise au sol au sein d'une telle zone humide, l'implantation des aménagements devra être étudiée de manière à limiter leur impact sur la zone humide.

Il est à ce titre prévu dans le cadre du projet de mettre en œuvre les moyens nécessaires afin de limiter l'emprise sur les zones humides identifiées.

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

7.1.3 Zone UH

La zone UH regroupe les quartiers qui accueillent principalement des constructions à usage d'habitation. Elle comprend un secteur en pente UHc concerné par le projet.

L'article UH1 ne présente aucune disposition susceptible d'interdire l'implantation du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

L'article UH2 autorise les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de profondeur ou de hauteur. Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

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

7.1.4 Zone UM

La zone UM correspond aux secteurs urbanisés ou destinés à l'être au sein de la ZAC du Moulon. Elle est destinée à accueillir des programmes mixtes comprenant notamment des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des constructions à destination d'habitation. Elle est composée des secteurs UMA, UMb concerné par le projet et UMc.

L'article UM1 ne présente aucune disposition susceptible d'interdire l'implantation du projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville).

Toutefois, l'article UM2, autorise les affouillements et exhaussements du sol s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de profondeur ou de hauteur. Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

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

7.1.5 Zone AU

La zone AU correspond à la zone d'urbanisation future dite « de Corbeville » qui fait notamment l'objet d'une Zone d'Aménagement Différée et s'insère dans le projet Paris-Saclay.

L'article AU1 interdit tout type de destination, usage, affectation des sols et type d'activité hormis ceux autorisés à l'article AU2.

L'article AU2 autorise les travaux, installations et les aménagements lorsqu'ils sont liés à la réalisation ou à l'exploitation d'infrastructure de déplacement.

Toutefois cet article indique également que les affouillements et exhaussements sont autorisés s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de hauteur ou de profondeur.

Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

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

7.1.6 Zone N

La zone N correspond aux espaces naturels de la commune : coteaux boisés, bois et forêts, secteurs proche de l'Yvette y compris les zones humides.

L'article N1 interdit tout type de destination, usage, affectation des sols et type d'activité hormis ceux autorisés à l'article N2.

L'article N2 autorise les constructions, installations et les aménagements à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics liés et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et paysagers.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les espaces naturels. De plus, les aménagements paysagers intégrés au projet prévoient la mise en place de surfaces boisées.

Toutefois, il est préférable de modifier cette disposition pour permettre l'implantation du projet en zone N.

De plus, cet article indique également que les affouillements et exhaussements sont autorisés s'ils sont inférieurs à 1,2 mètre de hauteur ou de profondeur.

Les affouillements et exhaussements du sol nécessaires au projet seront supérieurs à cette limite. Il est nécessaire de modifier le présent article.

L'article N-13 interdit l'abattage, l'élagage et toute autre atteinte à l'intégrité des arbres d'alignements. Hors, des arbres d'alignements sont susceptibles d'être impactés par le projet. Une compensation de ces impacts est prévu par la plantation d'arbre le long de la section de la rigole de Corbeville en projet de réouverture.

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

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

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) se superpose à l'une des orientations d'aménagement et de programmation du PLU d'Orsay par secteur, l'OAP ZAC du Moulon.

Cette OAP présente des orientations générales selon trois approches thématiques :

- 1-La création de quartiers aux morphologies et aux fonctions diversifiées
- 2-Une qualité urbaine favorisée par une mobilité optimisée
- 3-Une composition paysagère et environnementale

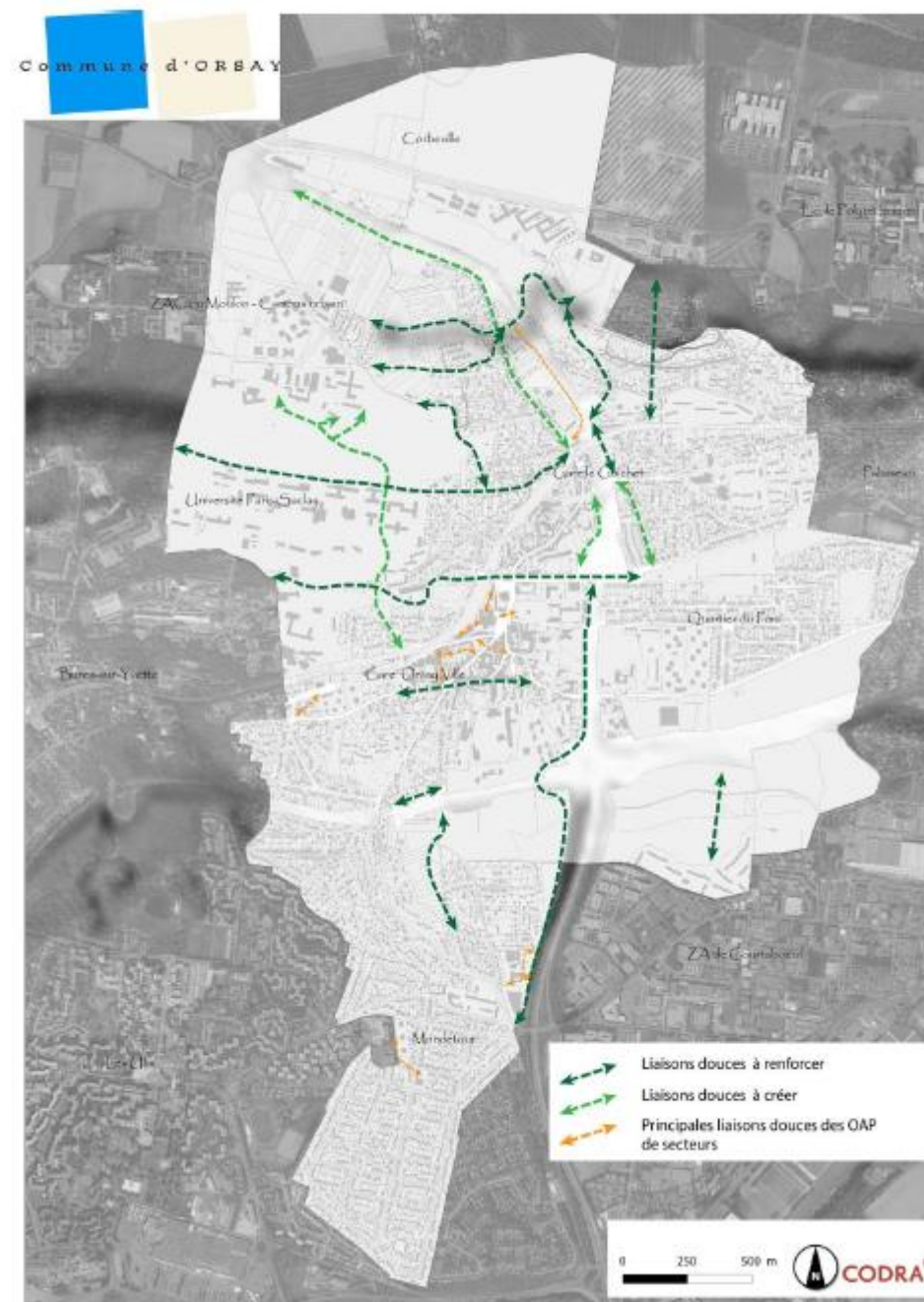
Le projet est mentionné p.30 dans la partie traitant de la mobilité optimisée.

L'organisation viaire

La conception du schéma viaire du projet d'aménagement de Moulon doit intégrer les infrastructures actuelles et anticiper la réalisation future de projets en cours d'étude et plus particulièrement la reconfiguration de l'échangeur de Corbeville et la création de deux nouveaux franchissements, plus au sud, de la RN118.

Parmi les OAP thématiques également présentées dans ce document, celle concernant les circulations douces indique une volonté de développement de ce type de circulation.

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 cohérence avec l'OAP « Circulations douces » et le schéma présenté p. 40.



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

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

Le PADD du PLU d'Orsay présente 3 parties exposant les axes majeurs de développement du territoire :

- Partie 1 – Orsay, une identité paysagère et environnementale préservée dans toutes ses composantes essentielles
- Partie 2 – Orsay, un territoire pour tous, une ville dynamique
- Partie 3 – Orsay, un territoire au centre de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay

Le PADD ne mentionne pas explicitement le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville).

Dans la partie 2 du PADD, un des objectifs présentés est la protection des espaces naturels.

De même, la partie 3 du PADD, évoque la volonté de maintenir et développer les continuités écologiques à l'échelle locale pour restaurer et renforcer les continuités d'importance régionale.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) s'est attaché à limiter autant que possible les incidences sur les éléments des trames vertes au droit du projet. La réalisation de plantations arbustives et arborées dans les délaissés et les espaces d'accompagnement de l'échangeur prévue dans les aménagements paysagers du projet ont pour vocation de créer une lisière développée à l'échelle du plateau de Saclay et renforcer la trame boisée existante

Une partie de ces aménagements paysagers pourrait être classée en EBC à l'issue de la réalisation du projet.

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.

Cependant une modification sera apportée à la carte présentée p.9 du PADD présentant notamment les EBC à préserver, car une partie est impactée par le projet. Néanmoins, une partie des plantations réalisées dans le cadre du projet pourrait être classée en EBC par la commune.

7.4 EMBLEMES RESERVES

Aucun emplacement réservé inhérent au projet n'est créé.

Le projet se superpose à trois emplacements réservés :

- L'emplacement réservé n°1, concernant la création d'une aire d'accueil des gens du voyage, dont le bénéficiaire est la commune, et qui représente une surface totale de 52 578 m².
- L'emplacement réservé n°2, concernant la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles, dont le bénéficiaire est la commune, et qui représente une surface totale de 1 008m²
- L'emplacement réservé n°18, à destination du Réseau de Transport du Grand Paris (L18) dont le bénéficiaire est la Société du Grand Paris, et qui représente une surface totale de 26 460 m².

Le projet n'est pas compatible avec l'emplacement réservé n°1. Il est donc nécessaire de réduire cet emplacement réservé d'environ 5 550 m².

Le projet est compatible avec l'emplacement réservé n°2, puisqu'il intègre dans ses aménagements la réalisation d'une piste cyclable le long de la route de Versailles.

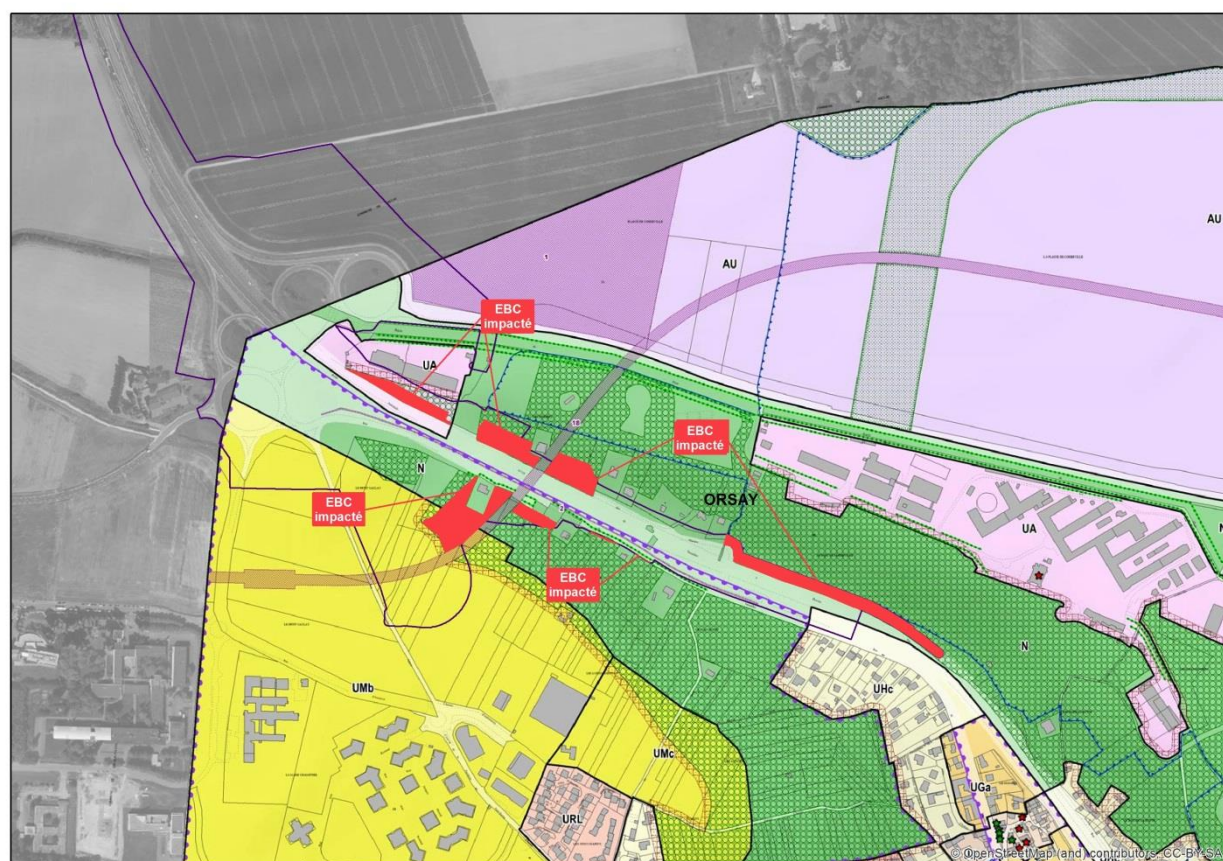
De même, le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN118 (Corbeville) ne remet pas en cause l'emplacement réservé n°18. En effet, il s'adaptera au projet de L18 du Réseau de Transport du Grand Paris et passera sous l'emprise de ce projet.

Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) n'est pas compatible avec l'emplacement réservé n°1 du PLU de la commune d'Orsay. Il est nécessaire de le réduire. Cela induit une modification du plan de zonage et de la liste des emplacements réservés.

7.5 ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

La commune d'Orsay compte 181,2 ha d'Espaces Boisés Classés. Plusieurs EBC situés aux abords de la RN 118 sont impactés.

La surface totale impactée représente environ 18 000 m².



Le projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) n'est pas compatible avec les EBC du PLU d'Orsay. Le plan de zonage figurant les EBC doit être modifié.

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

Plusieurs alignements d'arbres à protéger sont interceptés par le projet.

Trois alignements d'arbres sont interrompus à l'est de l'échangeur, au droit du nouvel accès aux sociétés Protecure et SGS Qualitest Industrie sur environ 22 mètres chacun.

Au niveau de la route de Versailles, un alignement d'arbre est supprimé et un deuxième alignement d'arbre est réduit sur environ 166 mètres.

Le plan de zonage doit être modifié pour prendre en compte les modifications apportées sur les alignements d'arbres par le projet.

7.7 AUTRES ELEMENTS FIGURANT SUR LE PLAN DE ZONAGE

Le projet intercepte les éléments suivants qui figurent sur le plan de zonage :

- Marge de 10m le long des lisières forestières;
- Périmètre des orientations d'aménagement et de programmation ;
- Périmètre de 500m autour d'une gare du réseau ferré ou d'une station de transport collectif en site propre.

Le projet est compatible avec les périmètres des OAP, mais les marges de 10m le long des lisières forestières interceptées par le projet doivent être modifiées sur le plan de zonage.

PARTIE 2 : MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME

Les modifications apportées par la présente mise en compatibilité figurent en rouge dans les documents modifiés

1. REGLEMENT

1.1 ZONE UA APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UA

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UA-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination d'hébergement ;
- Les constructions à destination d'artisanat et de commerce de détail, d'hébergement hôtelier et touristique, et de cinéma ;
- Les constructions à destination d'établissement de santé et d'action sociale, de salles d'art et de spectacles, et d'équipements sportifs ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement générant un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- Toutes constructions, installations, aménagements ou activités susceptibles de générer des nuisances notamment sonores, visuelles, ou olfactives pour le voisinage.

Article UA-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les constructions à destination d'habitation, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière*.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement sous conditions et dans les limites suivantes :
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.

32

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UA

- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Article UA-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

33

1.2 ZONE UH APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UH

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UH-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination de commerce de gros, de cinéma, d'industrie et de centre de congrès et d'exposition ;
- Les constructions à destination d'établissement d'enseignement, d'établissement de santé et d'action sociale, de salles d'art et de spectacles, d'équipements sportifs et d'autres équipements recevant du public ;
- Les constructions à destination d'habitation mono-orientées* vers la RN118, dans une bande de 200 mètres depuis l'axe de la voie ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à enregistrement ou à autorisation, et celles soumises à déclaration lorsqu'elles constituent un atelier de réparation et d'entretien de véhicules à moteur y compris les activités de carrosserie et de tôlerie ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés ;
- Toutes constructions, installations, aménagements ou activités susceptibles de générer des nuisances notamment sonores, visuelles, ou olfactives pour le voisinage.

Article UH-2 : Destinations, usages, affectations et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les constructions à destination d'habitation sous conditions et dans les limites suivantes :
 - comporter moins de 20% de logements* ou d'hébergements mono-orientés* vers le Nord, pour les constructions comportant plusieurs logements* ou hébergements.
- Les constructions à destination d'artisanat et commerce de détail, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être intégrées au volume d'une construction à usage d'habitation ou réalisées en extension* de celle-ci ;
 - ne pas provoquer de gêne ou de nuisance manifeste pour le voisinage ;
 - de créer un maximum de 20 m² de surface de plancher* par bâtiment.

136

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UH

- Les constructions à destination de bureau et d'activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle et de restauration, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être intégrées au volume d'une construction à usage d'habitation ou réalisées en extension* de celle-ci ;
 - ne pas provoquer de gêne ou de nuisance manifeste pour le voisinage ;
 - 45 m² maximum de surface de plancher* par bâtiment ;
 - la surface de plancher* à usage d'habitation doit rester majoritaire.
- Les constructions à destination d'entrepôt, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être nécessaires à une construction à destination d'artisanat et commerce de détail autorisée dans la zone ;
 - créer une surface de plancher* inférieure à celle à destination d'artisanat et commerce de détail.
- La transformation d'une construction annexe* en habitation n'est autorisée que si après transformation le bâtiment concerné respecte toutes les dispositions du présent règlement.
- Les installations classées soumises à déclaration, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - correspondre à des activités nécessaires aux besoins des habitants ou usagers de la zone ;
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - être nécessaire à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**
- Certains secteurs de la zone sont concernés par le PPRI approuvé le 26 septembre 2006. Ils sont identifiés sur les plans de zonage. A l'intérieur de ces secteurs les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du présent règlement, respecter les dispositions du PPRI qui sont annexées au PLU. Ces dispositions sont de nature à limiter les possibilités d'utilisation du sol au regard de la prise en compte des risques d'inondation.

137

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UH

- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Article UH-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

- 3.1. Les programmes de logements* réalisés sur une même unité foncière* ou sur plusieurs unités foncières* contiguës, en un seul ou en plusieurs bâtiments, et qui portent, après projet, sur une surface de plancher* totale supérieure à 400 m² à usage d'habitation (y compris les surfaces affectées aux circulations : hall, couloirs, paliers) ou qui se composent de 6 logements* au moins ne sont autorisés que s'ils comportent au minimum 30% de surface de plancher* destinée à des logements* locatifs sociaux*.
- 3.2. Les constructions à destination de logement* comportant plus de trois logements* devront comporter au moins 75% de logements* d'une taille supérieure à 40 m² de surface de plancher* (équivalent T2). Dans le cas d'un projet portant sur une unité foncière* comprenant des logements* préexistants dont la surface de plancher* est inférieure ou égale à 40 m², seule la construction de logements* d'une taille supérieure à 40 m² de surface de plancher* (équivalent T2) est autorisée, tant que le taux de 75% n'est pas atteint.

1.3 ZONE UM APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UM

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article UM-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Les constructions à destination d'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions à destination d'entrepôt ;
- Les constructions à destination d'habitation mono-orientées* vers la RN118, dans une bande de 200 mètres depuis l'axe de la voie ;
- La création de terrain de camping et de parc résidentiel de loisirs ainsi que l'aménagement de terrain destiné à l'hivernage des caravanes et des résidences mobiles ou démontables ;
- Les dépôts couverts ou non couverts de matériaux divers et de flottes de véhicules non liés à une autre destination autorisée dans la zone ou non liés à l'exploitation d'un service public ;
- L'aménagement de terrain pour la pratique des sports ou loisirs motorisés.

En secteur UMc, en compléments des destinations, usages et affectations des sols et types d'activités précités, sont aussi interdits :

- Les constructions à destination de commerce de gros, d'activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle, d'hébergement hôtelier et touristique, et de cinéma ;
- Les constructions à destination de bureaux, d'industrie et de centre de congrès et d'exposition.

Article UM-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

Tous secteurs :

- Les constructions à destination d'habitation sous conditions et dans les limites suivantes :
 - comporter moins de 20% de logements* ou d'hébergements mono-orientés* vers le Nord, pour les constructions comportant plusieurs logements* ou hébergements.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement ne générant pas au-delà de leur unité foncière*, un périmètre de protection, d'inconstructibilité partielle ou totale, ou une servitude d'utilité publique.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).

166

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE UM

- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**
- Au sein des enveloppes d'alertes de zone humide (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement), les pétitionnaires de projets présentant une emprise au sol et/ou un aménagement des espaces libres devront vérifier la présence d'une telle zone humide. Si cette dernière devait être avérée, les projets devront s'implanter de manière à limiter leur impact sur la zone humide. Par ailleurs, les déblais et remblais seront strictement limités à l'emprise des constructions autorisées et à leurs accès depuis la voie de desserte sans excéder 1,2 m de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant avant travaux et dans la limite de 10% de l'unité foncière.

Secteur UMc :

- Les constructions à destination d'hébergement, d'artisanat et commerce de détail, dès lors qu'elles sont directement liées à l'activité sportive.
- les constructions à destination d'habitation, à condition qu'elles soient directement liées et nécessaires au gardiennage, à la gestion ou à l'entretien d'une construction ou d'une installation dont la destination autorisée dans la zone.

Article UM-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Non réglementé.

167

1.4 ZONE AU APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE AU

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article AU-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Tout usage, destination, affectation et type d'activité non cité à l'article AU-2.

Article AU-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

- Les travaux, les installations et les aménagements et constructions lorsqu'elles sont nécessaires à l'aménagement d'une aire d'accueil destinée à l'habitat des gens du voyage ;
- Les travaux, les installations et les aménagements lorsqu'ils sont liés à la réalisation ou à l'exploitation d'infrastructures de déplacement, de télécommunication ou d'assainissement ;
- Les installations classées soumises à déclaration, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
 - qu'il n'en résulte pas de danger ou de nuisance pour le voisinage ;
 - d'une bonne compatibilité avec les réseaux d'infrastructures et d'assainissement.
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**

Article AU-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

1.5 ZONE N APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE N

Section 1 : Destination des constructions, usages des sols et natures d'activité

Article N-1 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités interdits

Sont interdits :

- Tout usage, destination, affectation et type d'activité non cité à l'article N-2.

Article N-2 : Destinations, usages et affectations des sols et types d'activités limités ou soumis à conditions

Les constructions, les aménagements, les installations et les travaux énumérés ne sont autorisés que dans le cadre du respect des conditions et des limitations décrites.

Sous réserve de leur bonne intégration paysagère et environnementale et de l'absence d'impact sur les zones humides (voir inventaire au sein du rapport de présentation et cartographie en annexe du présent règlement) :

- Les constructions et installations techniques nécessaires à l'activité agricole ou forestière ;
- Les constructions, installations et aménagements à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics liés et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre, aux réseaux publics ainsi qu'aux loisirs de plein-air, dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole ou forestière du terrain sur lequel ils sont implantés et qu'ils ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages ;
- Les extensions* des habitations existantes au 06/11/2010 et des constructions annexes* à ces habitations, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être réalisées en surélévation* ou dans le volume d'une construction existante* à destination d'habitation,
 - sans créer de logement* supplémentaire.
- Les installations classées pour la protection de l'environnement sous réserve que soient mises en œuvre toutes les dispositions utiles pour les rendre compatibles avec les milieux environnants ;
- Les antennes relais sous conditions et dans les limites suivantes :
 - s'intégrer dans paysages et l'environnement et respecter les dispositions de la charte relative aux antennes relais figurant en annexe* du règlement ;
 - être située en dehors du périmètre d'une construction classée ou inventoriée au titre de la législation sur les monuments historiques et hors sites inscrits et classés ;
 - limiter la multiplication des supports en se servant des installations existantes le cas échéant (mutualisation entre opérateurs).
- Les affouillements* et exhaussements* des sols, sous conditions et dans les limites suivantes :
 - être situés dans l'emprise des constructions autorisées ;
 - ou être nécessaires à l'accès* aux places de stationnement en sous-sol ;
 - dans les autres cas, être inférieurs à 1,2 mètre de hauteur et de profondeur par rapport au terrain existant* avant travaux et concerner au maximum 10% de l'unité foncière*, **hormis pour les constructions et installations nécessaires au projet d'aménagement de l'échangeur n°9 de la RN 118 (Corbeville) pour lesquelles les affouillements et exhaussement sont autorisés sans limite de hauteur ou profondeur, ni de surface maximale d'unité foncière impactée.**

304

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 - Règlement - ZONE N

- Les aménagements légers suivants, lorsqu'ils sont nécessaires à la gestion des espaces naturels ou à leur ouverture au public et sous réserve que leur localisation et leur aspect ne dénaturent pas le caractère des sites, ne compromettent pas leur qualité écologique et paysagère et ne portent pas atteinte à la préservation des milieux et plus particulièrement des zones humides :
 - les cheminements piétonniers et cyclables et les sentes équestres, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou à l'information du public, les postes d'observation de la faune,
 - la réfection des bâtiments existants.
- Certains secteurs de la zone sont concernés par le PPRi approuvé le 26 septembre 2006. Ils sont identifiés sur les plans de zonage. A l'intérieur de ces secteurs les constructions et installations de toute nature doivent, en complément du présent règlement, respecter les dispositions du PPRi qui sont annexées au PLU. Ces dispositions sont de nature à limiter les possibilités d'utilisation du sol au regard de la prise en compte des risques d'inondation.

Article N-3 : Conditions particulières en faveur de la mixité sociale et fonctionnelle

Sans objet.

Section 2 : Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère des constructions

Sous-section 2.1. : Volumétrie et implantation des constructions

Article N-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent en référence aux :

- voies existantes ou projetées, y compris les places, les venelles, les sentes et les chemins incluant celles et ceux réservés à la circulation piétonne et cycliste ;
- emprises publiques circulables : voies ferrées, cours d'eau domaniaux, jardins et parcs publics ainsi que les parcs de stationnement publics.

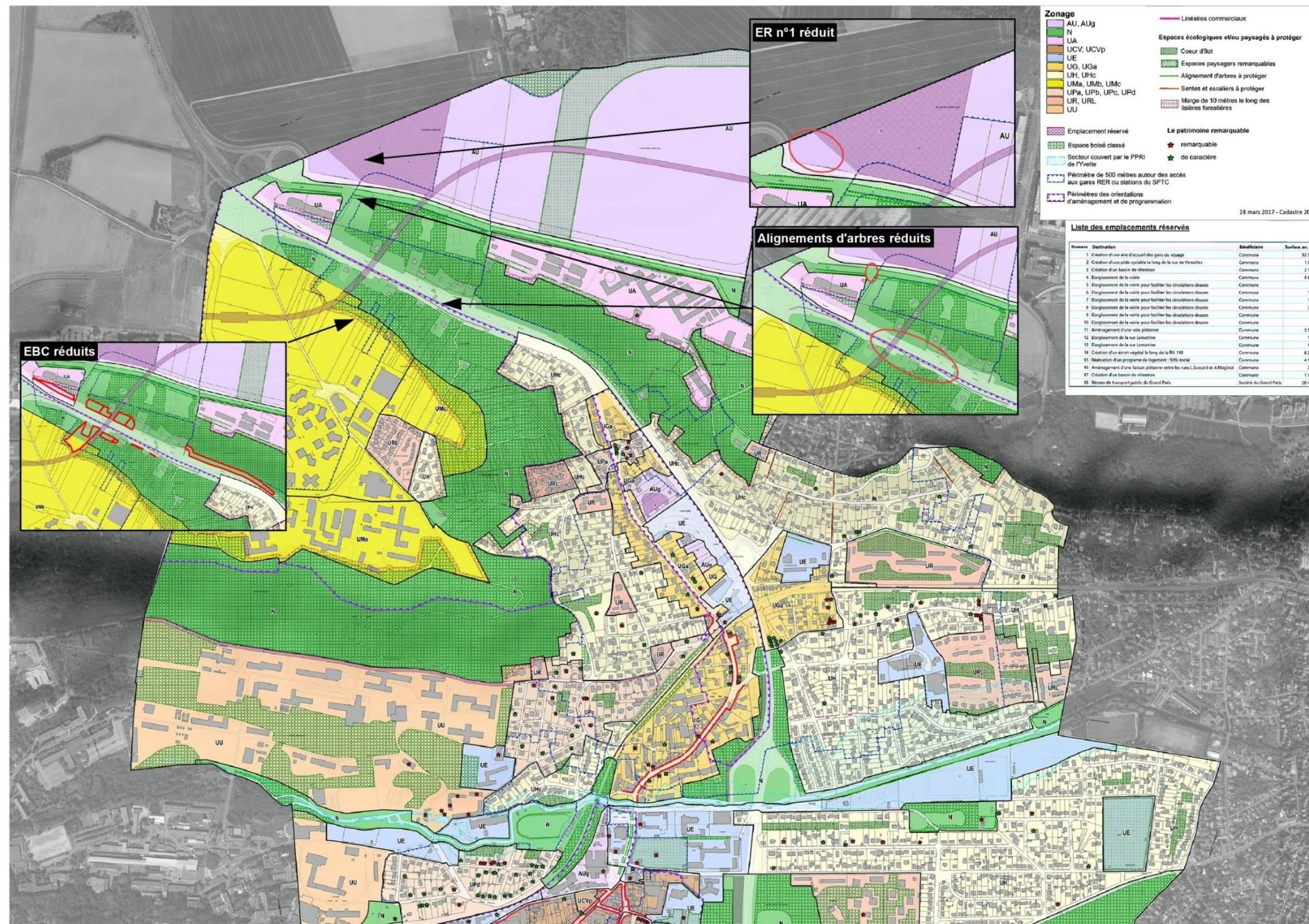
Au titre du présent règlement, les emprises publiques non librement circulables (écoles, terrains de sport, bâtiments administratifs divers, ...) sont exclues du champ d'application de l'article. Elles relèvent donc de l'article 5.

Par ailleurs, ne sont pas pris en compte pour l'application de la règle, sous réserve du respect des normes relatives à la circulation routière et à la sécurité :

- les éléments de modénature*, marquises, auvents, débords de toiture ;
- les loggia*s, les balcons et les perrons non clos ;
- en cas de travaux sur des bâtiments existants au 06/11/2010 et régulièrement édifiés implantés en recul*, les dispositifs techniques nécessaires à l'isolation thermique par l'extérieur de moins de 30 cm d'épaisseur ;
- les parties enterrées des constructions.

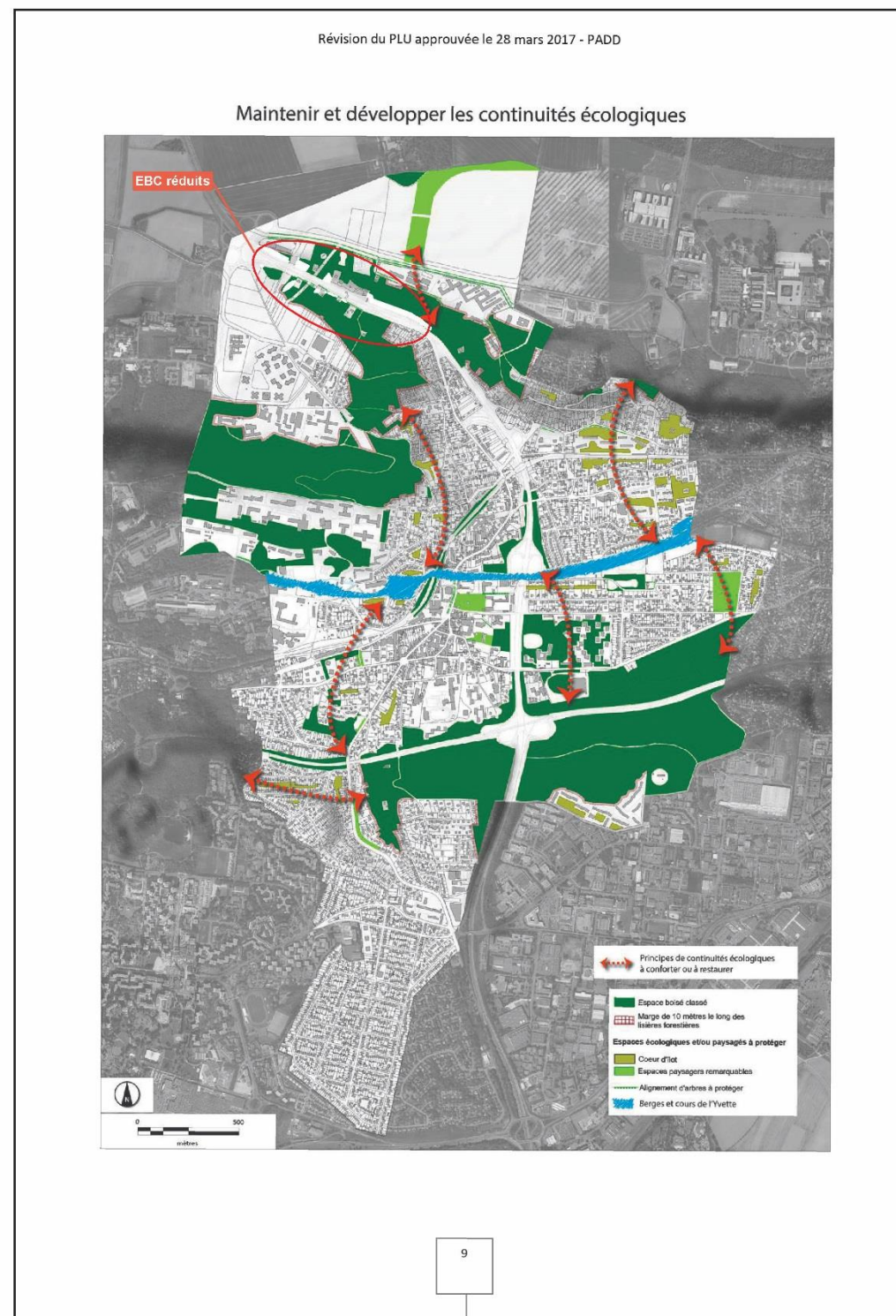
305

2. PLAN DE ZONAGE MIS EN COMPATIBILITE



3. PLAN D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE (PADD)

PADD APRES MISE EN COMPATIBILITE (EXTRAIT)



4. ANNEXES DU REGLEMENT

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE

Révision du PLU approuvée le 28 mars 2017 – Annexes du règlement - 1/ Liste des emplacements réservés

1/ LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface
1	Création d'une aire d'accueil des gens du voyage	Commune	52 400 m² 46 850 m ²
2	Création d'une piste cyclable le long de la route de Versailles	Commune	1 008 m ²
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585 m ²
4	Elargissement de la voirie – rue de Chevreuse	Commune	6 615 m ²
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60 m ²
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100 m ²
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194 m ²
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38 m ²
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527 m ²
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105 m ²
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	164 m ²
14	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 323 m ²
15	Réalisation d'un programme de logement : 50% social	Commune	4170 m ²
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L. Scoccard et A. Maginot	Commune	251 m ²
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771 m ²
18	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 465 m ²

Orsay

Révision du Plan Local d'Urbanisme

7.17.c. Déclaration de Projet avec Mise en

Compatibilité du PLU – Construction du tronçon Aéroport d'Orly

– Versailles-Chantier de la ligne 18 du Grand Paris Express



Révision approuvée par délibération du 11 mars 2024

4 0 1 5 2 9

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État
16 DEC. 2020

Le Rapporteur,



GRAND PARIS EXPRESS
LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

**Société
du Grand
Paris**



Octobre 2020

**DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE MODIFICATIVE**

AEROPORT D'ORLY (EXCLUE) < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

PIÈCE

1.3.1

**Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
de la commune de Orsay**

Sommaire

Préambule	5
I. Généralités : mise en compatibilité des documents d’urbanisme	9
1 La mise en compatibilité	11
1.1 Définition	11
1.2 Champ d’application	11
1.3 Objet	11
2 Le déroulement de la procédure	11
2.1 L’examen du dossier par le préfet	11
2.2 L’examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l’ouverture de l’enquête publique	11
2.3 L’enquête publique	11
2.4 L’avis du Conseil Municipal	11
2.5 La Déclaration d’Utilité Publique	11
3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12
4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12
4.1 Article L.153-54 du Code de l’urbanisme	12
4.2 Article L.153-55 du Code de l’urbanisme	12
4.3 Article L.153-56 du Code de l’urbanisme	13
4.4 Article L.153-57 du Code de l’urbanisme	13
4.5 Article L.153-58 du Code de l’urbanisme	13
4.6 Article L.153-59 du Code de l’urbanisme	13
4.7 Article R.153-13 du Code de l’urbanisme	13
4.8 Article R.153-14 du Code de l’urbanisme	13
II. Présentation générale du projet et de son contexte	15
1 Le contexte administratif du projet	17
2 Présentation du projet	17
2.1 Le programme d’ensemble	17
2.2 Le projet : « liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d’Orly » et « Versailles Chantier »	18

2.3 Présentation du technique du projet déclaré d’utilité publique	18
2.3.1 Le tunnel	18
2.3.2 Insertion en aérien	19
2.3.3 Les gares	19
2.3.4 Les ouvrages techniques annexes	19
2.3.5 Les sites industriels	20
2.3.6 Présentation du projet déclaré d’utilité publique sur la ville d’Orsay	20
2.4 L’optimisation du projet de la Ligne 18 soumis à enquête publique	20
2.4.1 L’optimisation générale du projet de la Ligne 18	20
2.4.2 Les évolutions du projet de la Ligne 18 sur la commune d’Orsay	21
III. Incidences du projet sur les documents d’urbanisme s’appliquant sur la commune	23
1 Les documents supra-communaux	25
1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25
1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	25
2 Rappel sur la mise en compatibilité du PLU par décret n°2017-425 du 28 mars 2017	25
3 Le PLU en vigueur	26
3.1 Le plan de zonage : les zones traversées	26
3.1.1 Le secteur UMb de la zone UM	26
3.1.2 La zone AU	26
3.1.3 La zone N	26
3.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage	26
3.3 Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable	27
3.4 Les Orientations d’Aménagement et de Programmation	27
3.5 Les servitudes et autres contraintes	27
4 Mise en compatibilité du document d’urbanisme concerné	28
4.1 Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28
4.2 Evolutions du plan de zonage induites par le projet	29
4.3 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet	29
IV. Extraits des documents d’urbanisme de la commune	31
1 Complément au rapport de présentation	33
2 Extrait du zonage	34
2.1 En vigueur	34

2.2	Illustration de la mise en compatibilité	35
2.3	Mis en compatibilité	36
3	Extrait des emplacements réservés.....	37
3.1	En vigueur.....	37
3.2	Mis en compatibilité	37

Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'ORSAY, en Essonne, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers du réseau de transport public du Grand Paris dont une section traverse le territoire communal.

Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'Etat, à caractère industriel et commercial, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1er octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

La ville d'ORSAY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 28 mars 2017. Le plan local d'urbanisme de la commune (PLU) de la commune d'Orsay a fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Ligne 18 actée par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017. Il a également fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la déclaration de projet (DP) du projet de la ZAC de Corbeville et de la déclaration d'utilité publique du projet de réaménagement de l'échangeur n°9 dit « de Corbeville » (arrêté n°2020/SP2/BCIIT/055 du 26 mars 2020).

Le présent dossier modifie le projet déclaré d'utilité publique sur la commune d'Orsay en ce qu'il porte sur des besoins d'emprises supplémentaires pour le projet au niveau de l'emplacement réservé destiné au passage de la Ligne 18 et d'emprises travaux impliquant des déclassements d'espaces boisés supplémentaires.

Une mise en compatibilité du PLU d'Orsay est nécessaire pour permettre la réalisation du projet ainsi optimisé.

Le document d'urbanisme actuellement en vigueur d'Orsay est régi par les dispositions des articles L.151-1 à L. 151-48 du Code de l'Urbanisme.

La ville d'ORSAY ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Conformément aux textes applicables, la procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint le 21 janvier 2020. Le procès-verbal issu de cette réunion est la pièce I.4 du présent dossier.

Les réunions d'ouverture et de clôture de la commission inter-administrative préalable à la déclaration d'utilité publique modificative se sont tenues les 6 novembre 2019 et 15 janvier 2020.

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Orsay tient compte des remarques issues de ces réunions.

La présente pièce a été modifiée pour tenir compte des recommandations de la commission d'enquête dans son rapport du 15 septembre 2020, suite à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique modificative et aux mises en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), qui s'est tenue du 15 juin 2020 au 17 juillet 2020. Ces modifications sont identifiées par une barre verticale de couleur orange. Sur le règlement écrit, elles se sont traduites par :

- l'insertion de compléments dans le chapitre II.2.4.2 (page 21), en précisant les contraintes de sécurité et de sûreté justifiant l'élargissement des emprises de l'emplacement réservé n° 18, et les besoins en emprise chantier pour le franchissement de la RN118 à Orsay motivant la demande de déclassement de l'espace boisé classé ;

Sur le règlement graphique, elles se sont traduites par :

- l'intégration de la réduction de l'emplacement réservé n° 2 également complétée dans le tableau des emplacements réservés (page 37) ;
- la prise en compte de la suppression de l'emplacement réservé n° 1 par la mise en compatibilité de la déclaration de projet de la ZAC de Corbeville, en mettant à jour le tableau des emplacements réservés dans son document (page 37).

Les compléments relatifs à ces modifications sont insérés aux chapitres III.4 (page 28) et IV.1 (page 33).

I. Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

1 La mise en compatibilité

1.1 Définition

Conformément aux articles L. 153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvées d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être modifiées pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

1.2 Champ d'application

L'obligation d'inscrire la faisabilité réglementaire d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique dans leur document d'urbanisme s'impose à toutes les communes ou EPCI concernés dès lors qu'ils sont dotés d'un tel document et qu'une procédure de mise en compatibilité a été menée.

Au vu des textes, compte tenu de la nature du projet, la procédure de mise en compatibilité est organisée par le préfet de la Région d'Ile-de-France¹.

1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville d'Orsay. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'optimisation des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

2 Le déroulement de la procédure

Cinq grandes étapes jalonnent cette procédure.

2.1 L'examen du dossier par le préfet

Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la ville d'Orsay. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L.153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

¹ Article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de la loi relative au Grand Paris disposant que « les enquêtes publiques portant sur les projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris sont ouvertes et organisées par arrêté du préfet de la région d'Ile-de-France

2.2 L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville d'Orsay avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique modificative doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme, d'un examen conjoint de :

- L'Etat.
- La Commune.
- L'EPCI chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- L'EPCI compétent en matière de Programme Local de l'Habitat.
- L'Autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les Périmètres de Transports Urbains.
- La Région.
- Le Département.
- Les Chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultées pour avis à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

Cet examen conjoint se traduira par **l'organisation d'une réunion ad hoc à l'initiative de l'État.**

2.3 L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville d'ORSAY.

2.4 L'avis du Conseil Municipal

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville d'ORSAY est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

2.5 La Déclaration d'Utilité Publique

La déclaration d'utilité publique modificative sera prise par décret en Conseil d'Etat. Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- **Une notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
 - o La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l’infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
 - o Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
 - o L’examen au cas par cas de la mise en compatibilité des documents d’urbanisme.
- Un complément au **rapport de présentation** afin d’y ajouter un exposé des motifs des changements apportés.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.
- **Deux listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

Les autres pièces de ce document d’urbanisme ne nécessitent pas d’évolution.

4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

4.1 Article L.153-54 du Code de l’urbanisme

L’article L.153-54 du Code de l’urbanisme créé par l’ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 dispose :

« Une opération faisant l’objet d’une déclaration d’utilité publique, d’une procédure intégrée en application de l’article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d’utilité publique n’est pas requise, d’une déclaration de projet, 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 ».

4.2 Article L.153-55 du Code de l’urbanisme

L’article L.153-55 du Code de l’urbanisme créé par l’ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 dispose :

« 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 ;

b) Lorsqu’une déclaration de projet est adoptée par l’Etat ou une personne publique autre que l’établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

c) Lorsqu’une procédure intégrée mentionnée à l’article L. 300-6-1 est engagée par l’Etat ou une personne publique autre que l’établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l’établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas ».

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

L'article L.153-56 du Code de l'urbanisme crée par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 prévoit :

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 »

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

L'article L.153-57 du Code de l'urbanisme crée par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 dispose :

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

1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas ».

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

L'article L.153-58 du Code de l'urbanisme crée par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 prévoit :

« 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 ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral ».

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

L'article L.153-59 du Code de l'urbanisme crée par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 dispose :

« 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 ».

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

L'article R.153-13 du Code de l'urbanisme crée par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 prévoit :

« 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 ».

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

L'article R.153-14 du Code de l'urbanisme modifié par l'article 5 du décret n°2018-617 du 17 juillet 2018 prévoit :

« 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 ».

II. **Présentation générale du projet et de son contexte**

1 Le contexte administratif du projet

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers, traverse **3 départements, 13 communes** toutes dotées d'un PLU. Trois d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité.

Par ailleurs le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** de 2013 est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

Issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013, après enquête publique, puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, portant approbation du schéma directeur de la région d'Ile-de-France.

2 Présentation du projet

2.1 Le programme d'ensemble

Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- le réseau de transport public du Grand Paris, représenté par les lignes « rouge » (parties Ouest et Sud de la Ligne 15, Ligne 16, Ligne 17), « bleue » (Ligne 14) et « verte » (Ligne 18) pour environ 165 km de lignes ;
- le réseau complémentaire structurant (environ 40 km, dont partie Est de la Ligne 15).

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

Le réseau Grand Paris Express est organisé autour de liaisons de rocade desservant les territoires de proche et moyenne couronnes et d'une liaison diamétrale permettant de les relier au cœur de l'agglomération.

2.2 Le projet : « liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles Chantier » »

La Ligne 18 inclut également un tronçon Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030 dans le Schéma d'ensemble.

Le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18 comprend au total environ 35,9 km de voies, en incluant les voies de raccordement de la ligne au site de maintenance et les arrières-gares.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien, selon les territoires traversés. Elle compte un total de 13,4 km en aérien soit environ 39 % du linéaire du projet, avec trois gares aériennes.

Un dossier d'enquête d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers (ligne 18 du Grand Paris Express) a été soumis à enquête publique du 21 mars au 26 avril 2016. Un décret en Conseil d'Etat **déclarant d'utilité publique et urgents les travaux a été pris le 28 mars 2017.**

Le projet déclaré d'utilité publique par le décret du 28 mars 2017 comprend 8 gares sur les 10 prévues pour la ligne 18. En effet,

- La gare Aéroport d'Orly, commune aux lignes 14 et 18 a été présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon d'Olympiades à Aéroport d'Orly (prolongement de la ligne 14 au sud). Elle était présentée dans le dossier d'enquête publique de la ligne 18 à titre d'information uniquement.
- La gare CEA Saint-Aubin n'avait pas été incluse en raison des incertitudes qui subsistaient alors sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives).

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de PALAISEAU, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie de la Ligne 18.

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages annexes nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des gares et des équipements du tunnel, des zones de transition et du viaduc.

Trois gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers seront en correspondance avec les modes lourds de transport en commun : « Massy Palaiseau », « Versailles-Chantiers » et « Aéroport d'Orly ».

La Ligne 18 accueillera un métro automatique à capacité adaptée. Les trains circulant sur la future Ligne 18 pourront atteindre une vitesse maximale d'au moins 100 km/h et seront à roulement fer alimenté par troisième rail, d'une largeur de 2,50 m environ. Ce matériel répond de façon plus satisfaisante aux caractéristiques de la ligne (grandes inter-gares avec vitesses de pointe à 100 km/h, passage en aérien) et à la qualité de service attendue (davantage de places assises, meilleure circulation intérieure dans les voitures).

Dans la configuration de Ligne 18 assurant la liaison entre Orly et Versailles, chaque rame aura une longueur d'environ 45 m (soit un train composé de trois voitures d'environ 15 m) ; la capacité unitaire visée des rames s'établit alors autour de 350 personnes par train.

2.3 Présentation technique du projet déclaré d'utilité publique

2.3.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet l'installation de deux voies de circulation.

Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement des tunneliers ;
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant ;
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables : les quais des gares se situent ainsi entre 20 à 30 m de profondeur environ par rapport au terrain naturel hormis les gares aériennes « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin ».

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Ces puits sont creusés dans le sol ; leur profondeur peut varier selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'un futur ouvrage annexe et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage.

Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite déplacé par convoi spécial et peut être remonté dans un nouveau puits d'entrée si nécessaire.

2.3.2 Insertion en aérien

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine (en tunnel) ou aérienne (en viaduc) sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (pistes de l'Aéroport d'Orly, faisceaux ferrés, plans d'eau, traversée de la forêt de Versailles, etc.) ;
- la présence de contraintes techniques (pentes, etc.) ;
- la qualité de l'insertion urbaine ;
- les impacts environnementaux potentiels ;
- la qualité de l'insertion paysagère.

L'analyse de l'ensemble des contraintes a conduit à la proposition d'un linéaire en aérien d'un seul tenant entre l'École polytechnique et Magny-les-Hameaux d'une longueur totale de 13,4 km, soit environ 39 % du linéaire du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18, desservant les gares aériennes de « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin ».

2.3.3 Les gares

Les gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont constituées d'ouvrages souterrains ou aériens, avec des quais situés à des élévations variant d'environ -26 m (« Versailles-Chantiers ») à +10 m (« Orsay Gif ») par rapport au terrain naturel. Les quais permettront à terme d'accueillir des trains d'une longueur de 60 m.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants et programmés, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares souterraines du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser l'intégration urbaine des gares souterraines et la qualité de l'insertion paysagère des gares aériennes. Le traitement paysager se fera au cas par cas de manière à assurer la meilleure intégration possible des émergences dans leur environnement patrimonial.

Les gares « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » sont des gares aériennes, composées de deux entités:

- les volumes des « boîtes gare » de part et d'autre du viaduc, le niveau des quais correspond au niveau R+2, et intégrant des espaces de circulation et locaux techniques au niveau R+1 ;
- le viaduc qui traverse les gares aériennes sans s'interrompre en créant un espace couvert et fermé sous le viaduc : le hall du voyageur .

Dans un souci de favoriser les conditions liées au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats des gares feront l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacements : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels.

2.3.4 Les ouvrages techniques annexes

Il s'agit de tous les ouvrages techniques indispensables au fonctionnement du réseau : puits d'accès des secours (pompiers), puits de ventilation, ouvrages d'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m² en cas de circulation possible, 20 m² lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public. Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement. Des accès aux ouvrages d'épuisement devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m², sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 1 500 volts, utilisé par les trains de la Ligne 18.

Les postes de redressement seront réalisés tous les 2 km environ. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares. Lorsque les espaces en gare ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux d'environ 150 à 250 m² préférentiellement situés en surface au niveau rez-de-chaussée.

Comme pour les gares, et en fonction de leur environnement patrimonial, paysager et urbain, des dispositions en matière de traitement paysager seront prises pour favoriser l'intégration des ouvrages techniques annexes.

2.3.5 Les sites industriels

Un site dédié spécifiquement aux fonctions d'exploitation et de maintenance de la Ligne Verte (Ligne 18) sera implanté sur un site situé sur la commune de PALAISEAU, au Nord de l'Ecole polytechnique.

Le site regroupe plusieurs ensembles fonctionnels en un même lieu :

- le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) qui doit permettre la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains ;
- le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de la ligne ;
- le Poste de Commande Centralisé (PCC) chargé de la direction et de l'exploitation de la ligne.

Les principales raisons du regroupement de ces fonctionnalités sur un même site résident dans la mutualisation :

- du faisceau de voies les reliant à la ligne ;
- des fonctions liées au site (accès, contrôle d'accès, sûreté, etc.) ;
- des équipements sociaux (restaurant, équipements tertiaires, etc.) puisqu'il s'agit du seul point de la ligne où seront rassemblés des effectifs significatifs.

2.3.6 Présentation du projet déclaré d'utilité publique sur la ville d'Orsay

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ORSAY d'Est en Ouest sur sa partie Nord (plaines de Corbeville et de Moulon), et sur une longueur d'environ 1,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Orsay Gif ».

2.4 L'optimisation du projet de la Ligne 18 soumis à enquête publique

2.4.1 L'optimisation générale du projet de la Ligne 18

Le présent dossier modifie le projet déclaré d'utilité publique par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 (voir pièce J.13) en ce qu'il porte :

- o sur la gare CEA Saint-Aubin, qui n'était pas incluse dans le précédent décret en raison des incertitudes qui pesaient sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives) ;
- o sur les évolutions à la marge du tracé et du profil en long de la section entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, incluant notamment une optimisation à la transition souterrain/aérien, résultant de l'avancée des études techniques ;

Le dossier comprend également une mise à jour des coûts et de la rentabilité socio-économique du projet du Grand Paris Express et en particulier de la ligne 18.

Aucun nouveau site n'est donc concerné par la Ligne 18 et ses impacts du fait de ces évolutions, ce qui permet de maîtriser et contenir les nouveaux impacts éventuels générés par le projet. En effet, grâce aux études réalisées lors de la constitution des dossiers de DUP et de demande d'autorisation environnementale (DAE), la SGP dispose de l'ensemble des données d'état initial nécessaires à l'analyse des impacts du projet modifié.

Les différents types d'ouvrages prévus dans le cadre de la Ligne 18 ont fait l'objet d'une présentation dans le volet B2 du dossier de demande d'autorisation environnementale dont l'arrêté préfectoral a été obtenu le 21 décembre 2018. L'ensemble des principes généraux de conception et de réalisation détaillés dans ce dossier reste valable.

2.4.2 Les évolutions du projet de la Ligne 18 sur la commune d’Orsay

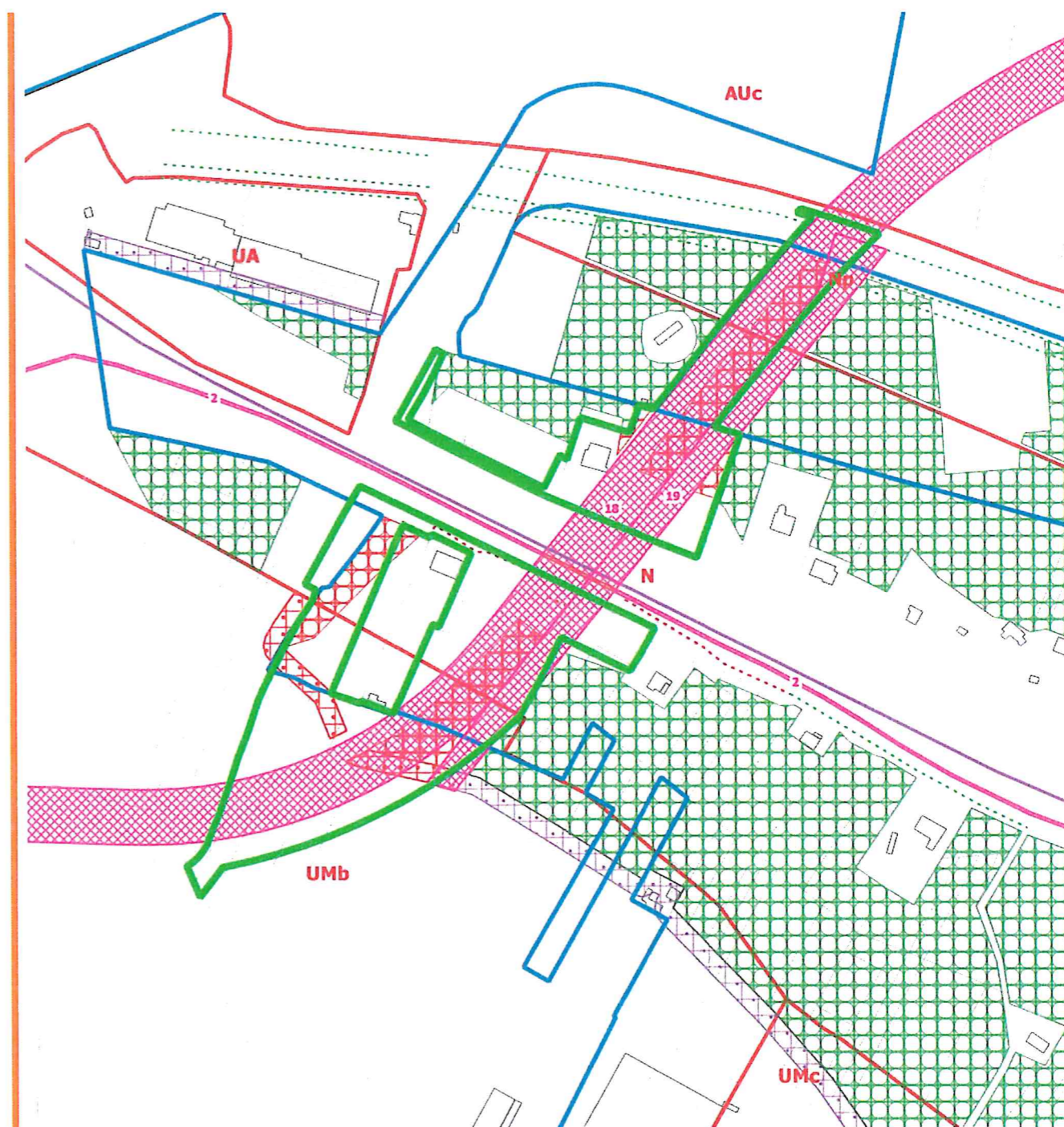
Le présent dossier modifie le projet déclaré d’utilité publique sur la commune d’Orsay en ce qu’il porte sur des besoins d’emprises supplémentaires définitives pour le projet au niveau de l’emplacement réservé n° 18 destiné au passage de la Ligne 18 et d’emprises travaux impliquant des déclassements d’espaces boisés supplémentaires.

En effet, l’avancement des études techniques a mis en avant des contraintes de sécurité et de sûreté vis-à-vis des emprises définitives du viaduc, imposant de garantir une distance minimale de 10 mètres entre les futures constructions de tiers qui seraient incompatibles avec les principes de sécurité ferroviaire et les bords de l’infrastructure aérienne de la ligne 18 en leur point le plus large (soit un fuseau de 30 mètres de large au total). A Orsay, les zones d’aménagement concertées (ZAC) concernées sont celles de Corbeville et du Moulon.

S’agissant des emprises travaux à Orsay, la ligne 18 croise la RN118 grâce à un ouvrage de franchissement dont la construction est contrainte par l’objectif de limiter au strict nécessaire les perturbations sur cet axe routier majeur.

L’avancement des études a permis de conforter la méthode de construction qui consiste à mettre en place le tablier par rotation : le tablier est construit parallèlement à la RN118, en deux moitiés ensuite tournées pendant une courte interruption de la circulation.

Cette construction nécessite des emprises chantier plus importantes que prévu initialement, s’insérant pour partie dans des parcelles cultivées qui seront à terme aménagées par la ZAC de Corbeville. Ces emprises ont été présentées dans le dossier d’enquête préalable à l’autorisation environnementale ; elles sont représentées pour information en vert clair sur le plan ci-joint.



Emprises travaux aux abords de la RN118 (en vert clair) – Société du Grand Paris, 2020

III. Incidences du projet sur les documents d’urbanisme s’appliquant sur la commune

1 Les documents supra-communaux

1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

Ce document intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris. En effet, la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris est incluse dans les fascicules « Vision régionale » et « Défis, projet spatial régional et objectifs », exposant la vision régionale et les ambitions d'aménagement portées par le SDRIF, comme dans le fascicule « propositions pour la mise en œuvre », présentant les dispositifs permettant la réalisation de la stratégie régionale. Enfin, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est également évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».

Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville d'ORSAY ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

2 Rappel sur la mise en compatibilité du PLU par décret n°2017-425 du 28 mars 2017

Dans le cadre de la précédente déclaration d'utilité publique portant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune d'Orsay les modifications suivantes avaient été effectuées :

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :
 - o De réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
 - o De réduire un espace boisé classé sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
 - o De réduire deux espaces paysagers inconstructibles identifiés au titre de l'article L. 123-1-5-III 2° (anciennement L. 123-1 7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
 - o De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Orsay Gif » ;
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.

3 Le PLU en vigueur

3.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ORSAY sur une longueur totale d'environ 1,7 km.

Rappelons que le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Orsay Gif ».

Le tracé est implanté sur trois zones distinctes du PLU de la ville d'ORSAY : une zone urbaine, une zone à urbaniser et une zone naturelle.

Rappelons qu'une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de « Moulon ».

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette zone, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement d'urbanisme du PLU.

Les zones du PLU traversées par le projet de la Ligne 18 sont les suivantes : UMb, AU et N.

3.1.1 Le secteur UMb de la zone UM

Le projet de la Ligne 18 recoupe la zone UMb au Sud de la RN118.

La zone UM correspond aux secteurs urbanisés ou destinés à l'être au sein de la ZAC du Moulon. Elle est destinée à accueillir des programmes mixtes comprenant notamment des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des constructions à destination d'habitation, au bénéfice des étudiants, des chercheurs, et des familles. Elle accueillera également des équipements, des commerces et des services, ainsi que des activités économiques. Elle est composée des secteurs suivants :

- UMa et UMb : secteurs où la règle de hauteur varie ;
- UMc : secteur dont la vocation est de créer des espaces de paysages intermédiaires entre les pôles d'urbanité et les espaces boisés des coteaux et les espaces agricoles. Il est destiné à accueillir essentiellement des constructions et installations nécessaires à des services publics ou d'intérêt collectif et plus particulièrement celles dédiées aux activités sportives et de loisirs.

Les règles sont issues de la mise en compatibilité du PLU d'Orsay en date du 24/07/2014 sollicitée par l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay.

Le secteur UMb est impacté par l'optimisation de la Ligne 18 avec l'agrandissement de l'emplacement réservé n°18 dédié au projet.

3.1.2 La zone AU

Le projet de la Ligne 18 recoupe la zone AU au Nord de la RN118 dans la plaine de Corbeville.

La zone AU correspond à la zone d'urbanisation future dite « de Corbeville » qui fait notamment l'objet d'un Zone d'Aménagement Différée et s'insère dans le projet Paris-Saclay. Cette zone sera ouverte à l'urbanisation ultérieurement dans le cadre d'une modification du PLU intégrant des orientations d'aménagement et de programmation.

Le secteur AU est également impacté en ce qu'il accueille également l'agrandissement de l'emplacement réservé n°18 dédié au projet.

3.1.3 La zone N

Le projet de la Ligne 18 intercepte la zone N de part et d'autre de la RN118.

La zone N correspond aux espaces naturels de la commune : coteaux boisés, bois et forêts, secteurs proches de l'Yvette y compris les zones humides.

La zone N est impactée par des déclassements supplémentaires d'EBC pour les emprises travaux mais également par la présence de l'emplacement réservé n°18 dédié au projet de la Ligne 18.

3.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure en section aérienne traverse plusieurs protections naturelles :

- un espace boisé classé (EBC) de part et d'autre de la RN118 ;
- un espace paysager remarquable au sein de la zone AU ;
- des alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé n° 18 ;

une marge de 10 mètres le long des lisières forestières.

Les mises en compatibilité des emplacements réservés n° 2 et 18 sont explicitées dans la partie 4.2.

Le projet modifié remet donc en en cause partiellement la destination de cet EBC et de cet espace paysager remarquable. Il convient de les réduire pour partie au droit des emprises de l'infrastructure en section aérienne afin de permettre la réalisation du projet optimisé.

3.3 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le projet de la Ligne 18 répond à plusieurs axes du PADD de la commune d'Orsay à savoir :

- G/ Prendre en compte les besoins en déplacement de l'ensemble des usagers qui prévoit notamment de « Réserver les espaces nécessaires à l'évolution des infrastructures de déplacement » ,
- K/ Prendre en compte les besoins en déplacement de l'ensemble des usagers et renforcer les liaisons plateaux-vallée qui prévoit notamment de « Prendre en compte l'arrivée de projets de transports en commun dans le développement de Corbeville à long terme ».

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville d'ORSAY qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

3.4 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Parmi les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives à certains secteurs du territoire communal, **il en existe une qui évoque le projet de réseau de transport public du Grand Paris** :

« **Les orientations à l'échelle du site de Moulon** » évoquent notamment dans la partie « orientations générales » :

« - valoriser la qualité urbaine du quartier par une mobilité optimisée, qui repose sur un nouveau maillage hiérarchisé et un accès facilité aux transports en commun avec l'intégration du TCSP et l'accueil d'une gare du transport en commun du Grand Paris Express ».

Plus loin, le texte précise :

« La valorisation des transports en commun

L'organisation du fonctionnement urbain du site de Moulon s'adosse à l'amélioration programmée de sa desserte par les transports en commun, avec la réalisation :

- dans un premier temps, du TCSP (transport en commun en site propre), accompagné par un réseau de bus offrant une desserte plus fine du quartier ;
- dans un second temps, du transport en commun du Grand Paris Express reliant Orly à Versailles, dont une gare est située au cœur des quartiers, entre Gif-sur-Yvette et Orsay. »

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère donc être au cœur du projet urbain décrit par cette orientation d'aménagement et de programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

3.5 Les servitudes et autres contraintes

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- Servitude relative à la protection du site inscrit de la Vallée de Chevreuse (AC2) ;

Les bois de la commune sont protégés au titre des espaces naturels sensibles (ENS). Ils bénéficient d'une politique de protection et de gestion régie selon les articles L. 142-1 à L. 142-13 du CU. Ces espaces relèvent de la compétence du Conseil Général de l'Essonne. La commune d'ORSAY bénéficie ainsi non seulement d'un recensement des ENS validé le 27 janvier 1994, mais également d'une zone de préemption des ENS dont la gestion lui a été déléguée le 26 janvier 1995.

- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques contre les obstacles (PT2) « Centre radioélectrique de Paris-Sud – Palaiseau ».

Pour l'émergence de gare « Orsay Gif » et toute la section courante en viaduc, ces servitudes de surface sont à prendre en compte.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par ces servitudes qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Cette même partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- L'arrêté préfectoral du 20 mai 2003 portant classement sonore du réseau routier national ;
- L'arrêté préfectoral du 28 février 2005 portant classement sonore du réseau routier départemental ;
- Une ZNIEFF de type I sur la carte des espaces naturels (rapport de présentation) ;
- La présence d'une zone de sensibilité archéologique dans la plaine de Corbeville ;
- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département de l'Essonne de juin 2008.

4 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur d'ORSAY au contenu du projet modifié de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet modifié, compte tenu du contexte décrit ci-avant, ces évolutions intégreront :

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- La modification du règlement graphique :
 - o l'augmentation des emprises de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'infrastructure aérienne de la ligne 18 ;
 - o la réduction de l'emplacement réservé n° 2 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles dans sa partie en superposition avec l'emplacement réservé n° 18 ;
 - o la réduction de l'emprise des EBC de part et d'autre de la RN118 pour une surface de 6 436 m² ;
 - o la réduction d'un espace paysager remarquable au sein de la zone AU de 1 254 m² ;
 - o la réduction d'alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé n°18, soit 234 m² impactés ;
 - o la réduction de la marge des 10 mètres le long des lisières forestières, soit 1416 m² impactés.
- La modification de la liste des emplacements réservés afin de répertorier l'évolution de l'emprise de l'ER n°18 au bénéfice du projet de la Ligne 18.

Les autres pièces, et notamment le règlement écrit n'appellent pas d'évolutions.

4.1 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est ajouté au **rapport de présentation** :

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de ligne 18 modifié.

L'optimisation du projet de la Ligne 18 sur la commune d'Orsay consiste en des besoins d'emprises supplémentaires définitives pour le projet au niveau de l'emplacement réservé n°18 destiné au passage de la ligne 18 et d'emprises travaux impliquant des déclassements d'espaces boisés supplémentaires. En effet, à Orsay, la ligne 18 croise la RN118 grâce à un ouvrage de franchissement dont la construction est contrainte par l'objectif de limiter au strict nécessaire les perturbations sur cet axe majeur.

L'avancement des études techniques a mis en avant des contraintes de sécurité et de sûreté vis-à-vis des emprises définitives du viaduc, imposant de garantir une distance minimale de 10 mètres entre les futures constructions de tiers qui seraient incompatibles avec les principes de sécurité ferroviaire et les bords de l'infrastructure aérienne de la ligne 18 en leur point le plus large (soit un fuseau de 30 mètres de large au total).

Pour rendre possible la réalisation du projet modifié, le PLU doit être mis en compatibilité sur les points suivants :

- La modification du règlement graphique :

- o *L'augmentation de l'emprise de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'infrastructure aérienne de la ligne 18, via un élargissement de cet emplacement réservé qui passe de 10 m à 30 m de large. Il convient de rappeler que cet emplacement réservé cessera de produire ses effets une fois le viaduc réalisé, et qu'après cette date le respect des principes de sécurité et de sûreté ferroviaire sera garanti par l'application des règles législatives et réglementaires en la matière, ainsi que par voie conventionnelle avec la mise en place de servitudes notamment ;*
- o *la réduction de l'emplacement réservé n° 2 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles afin d'éviter sa superposition avec l'emplacement réservé n° 18 ;*
- o *La réduction de l'emprise des EBC de part et d'autre de la RN118 pour une surface de 6 436 m² du fait du besoin d'emprises travaux supplémentaires ;*
- o *La réduction d'un espace paysager remarquable au sein de la zone AU de 1 254 m² ;*
- o *La réduction d'alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé n° 18, soit 234 m² impactés ;*
- o *La réduction de la marge des 10 mètres le long des lisières forestières, soit 1416 m² impactés.*

- La modification de la liste des emplacements réservés afin de répertorier l'évolution de l'emprise de l'ER n°18 au bénéfice du projet de la Ligne 18.

Les autres pièces, et notamment le règlement écrit n'appellent pas d'évolutions.

4.2 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- o l’augmentation de l’emprise de l’emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris : L’avancement des études techniques a mis en avant des contraintes de sécurité et de sûreté vis-à-vis des emprises définitives du viaduc, imposant de garantir une distance minimale de 10 mètres entre les futures constructions de tiers qui seraient incompatibles avec les principes de sécurité ferroviaire et les bords de l’infrastructure aérienne de la ligne 18 en leur point le plus large (soit un fuseau de 30 mètres de large au total). Ce besoin se traduit par l’augmentation des emprises de l’emplacement réservé n° 1 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris afin d’assurer la sécurité et la sûreté de l’infrastructure aérienne de la ligne 18. Il convient de rappeler que cet emplacement réservé cessera de produire ses effets une fois le viaduc réalisé, et qu’après cette date le respect des principes de sécurité et de sûreté ferroviaire sera garanti par l’application des règles législatives et réglementaires en la matière, ainsi que par voie conventionnelle avec la mise en place de servitudes notamment.;
- o la réduction de l’emplacement réservé n° 2 destiné à la création d’une piste cyclable le long de la rue de Versailles, afin d’éviter sa superposition avec l’emplacement réservé n° 18, et sans obérer la faisabilité de cette piste ;
- o la réduction de l’emprise des EBC de part et d’autre de la RN118 sur une surface de 6 436 m² du fait du besoin d’emprises travaux supplémentaires ;
- o la réduction d’un espace paysager remarquable au sein de la zone AU de 1 254 m² ;
- o la réduction des alignements d’arbres au sein de la zone N de part et d’autre de l’emplacement réservé n°18, soit 234 m impactés ;
- o la réduction de la marge de 10 mètres le long des lisières forestières, soit 1416 m² impactés.

4.3 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

Le tableau des emplacements réservés sera également adapté afin :

- d’augmenter la superficie de l’ER n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris ;
- de réduire la superficie de l’ER n° 2 « Création d’une piste cyclable le long de la rue de Versailles » au bénéfice de la commune d’Orsay.

IV. Extraits des documents d'urbanisme de la commune



1 Complément au rapport de présentation

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est ajouté au **rapport de présentation** :

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

Le **rapport de présentation** est complété pour expliquer les évolutions apportées au PLU afin d'autoriser l'implantation du projet de ligne 18 modifié.

L'optimisation du projet de la Ligne 18 sur la commune d'Orsay consiste en des besoins d'emprises supplémentaires définitives pour le projet au niveau de l'emplacement réservé n°18 destiné au passage de la ligne 18 et d'emprises travaux impliquant des déclassements d'espaces boisés supplémentaires.

En effet, à Orsay, la ligne 18 croise la RN118 grâce à un ouvrage de franchissement dont la construction est contrainte par l'objectif de limiter au strict nécessaire les perturbations sur cet axe majeur.

L'avancement des études techniques a mis en avant des contraintes de sécurité et de sûreté vis-à-vis des emprises définitives du viaduc, imposant de garantir une distance minimale de 10 mètres entre les futures constructions de tiers qui seraient incompatibles avec les principes de sécurité ferroviaire et les bords de l'infrastructure aérienne de la ligne 18 en leur point le plus large (soit un fuseau de 30 mètres de large au total).

Pour rendre possible la réalisation du projet modifié, le PLU doit être mis en compatibilité sur les points suivants :

- La modification du règlement graphique :

- o L'augmentation des emprises de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'infrastructure aérienne de la ligne 18, via un élargissement de cet emplacement réservé qui passe de 10 m à 30 m de large Il convient de rappeler que cet emplacement réservé cessera de produire ses effets une fois le viaduc réalisé, et qu'après cette date le respect des principes de sécurité et de sûreté ferroviaire sera garanti par l'application des règles législatives et réglementaires en la matière, ainsi que par voie conventionnelle avec la mise en place de servitudes notamment ;
- o la réduction de l'emplacement réservé n° 2 destiné à la création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles afin d'éviter sa superposition avec l'emplacement réservé n° 18;
- o La réduction de l'emprise des EBC de part et d'autre de la RN118 pour une surface de 6 436 m² du fait du besoin d'emprises travaux supplémentaires ;
- o La réduction d'un espace paysager remarquable au sein de la zone AU de 1 254 m² ;

o La réduction d'alignements d'arbres au sein de la zone N de part et d'autre de l'emplacement réservé n°18, soit 234 m impactés ;

o La réduction de la marge des 10 mètres le long des lisières forestières, soit 1416 m² impactés.

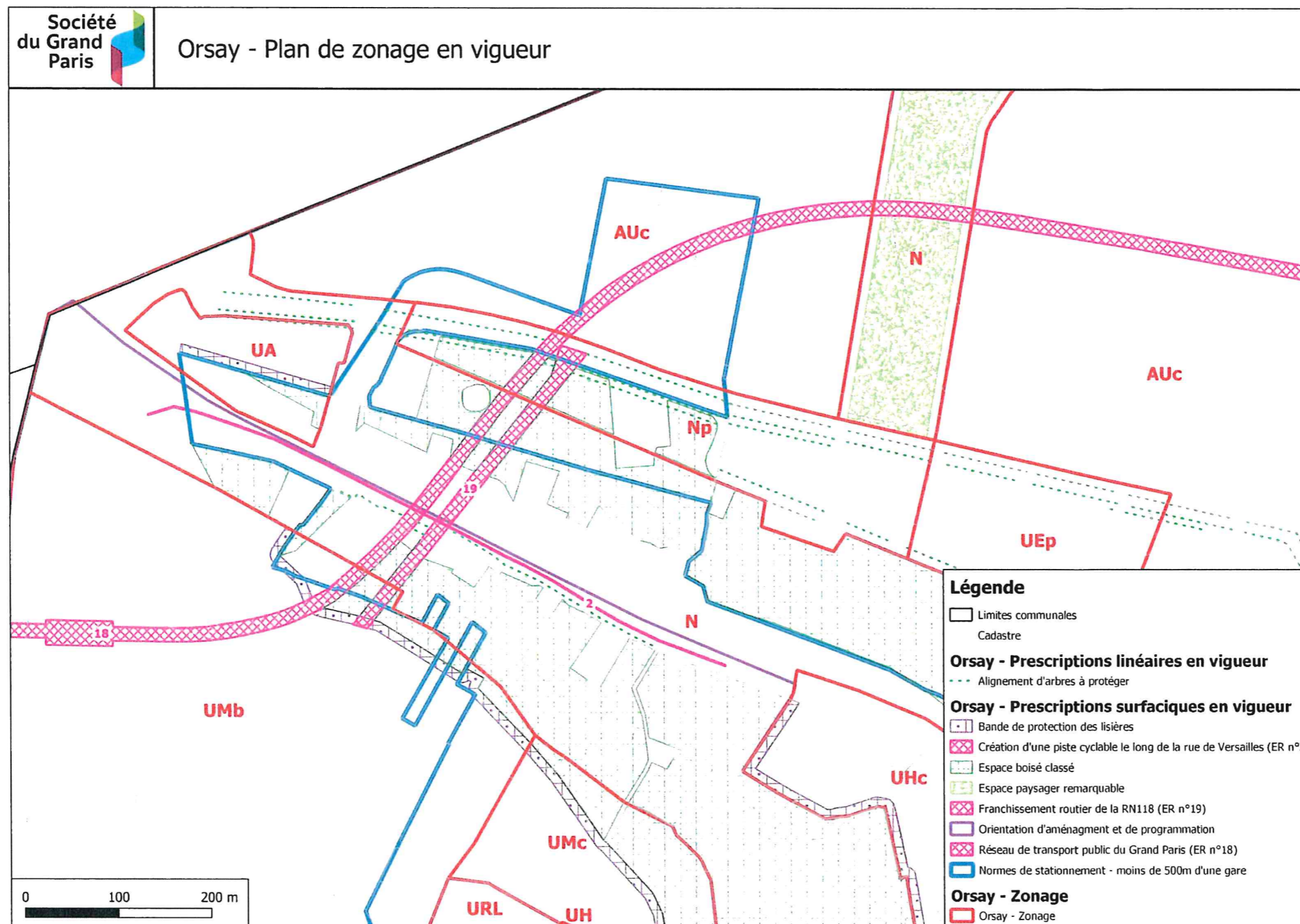
- La modification de la liste des emplacements réservés afin de répertorier l'évolution de l'emprise de l'ER n°18 au bénéfice du projet de la Ligne 18.

Les autres pièces, et notamment le règlement écrit n'appellent pas d'évolutions.

2 Extrait du zonage

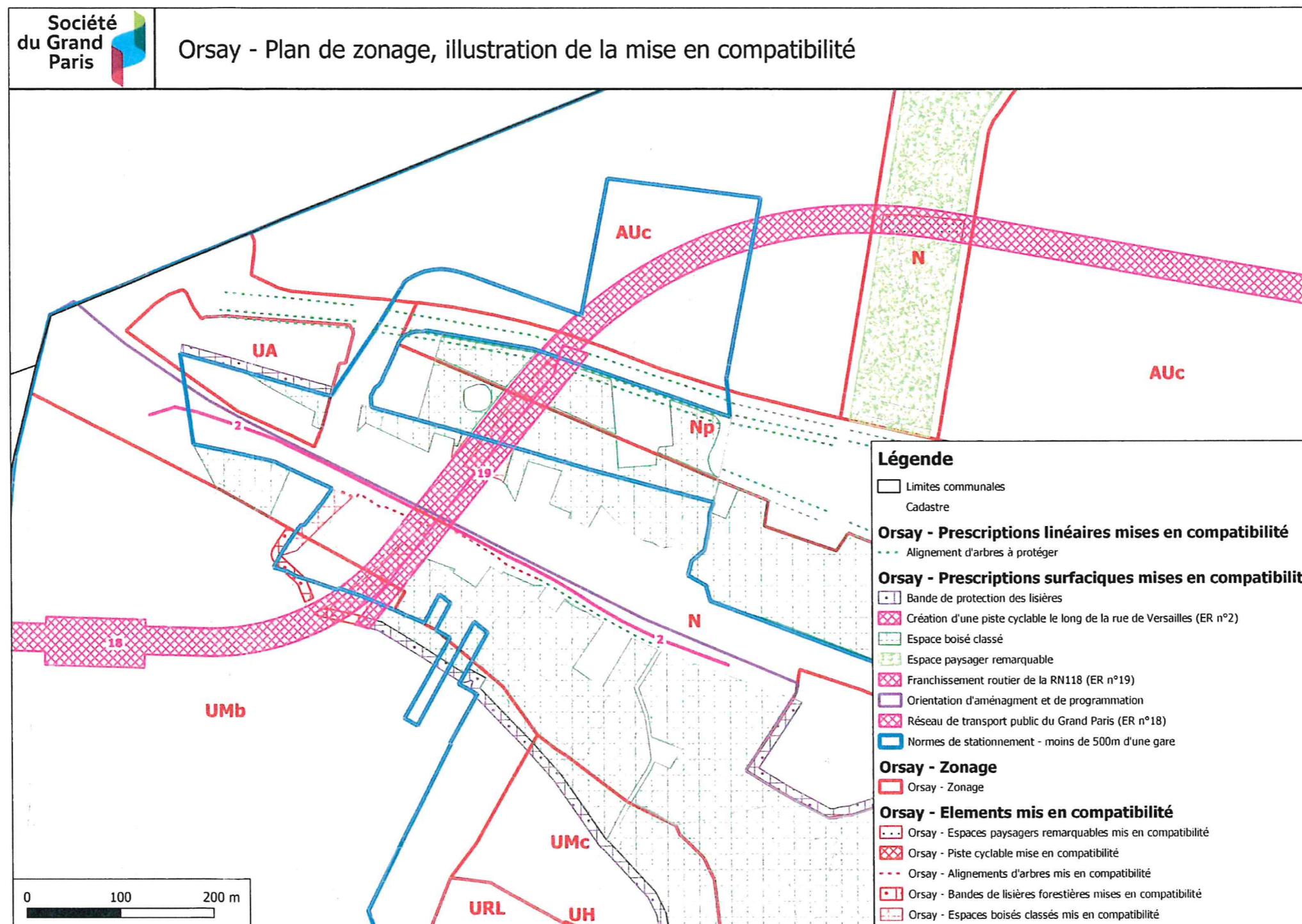
2.1 En vigueur

Le zonage suivant est celui figurant dans la dernière version en vigueur du PLU d’Orsay du 28 mars 2017. Celui-ci doit être modifié afin d’adapter l’emprise de l’ER n°18 au bénéfice de la Société du Grand Paris aux emprises définitives du projet de la Ligne 18, la superficie des EBC de part et d’autre de la RN118, les alignements d’arbres au sein de la zone N de part et d’autre de l’ER n°18, la marge de 10 mètres le long des lisières forestières et celle de l’espace paysager remarquable au sein de la zone AU.



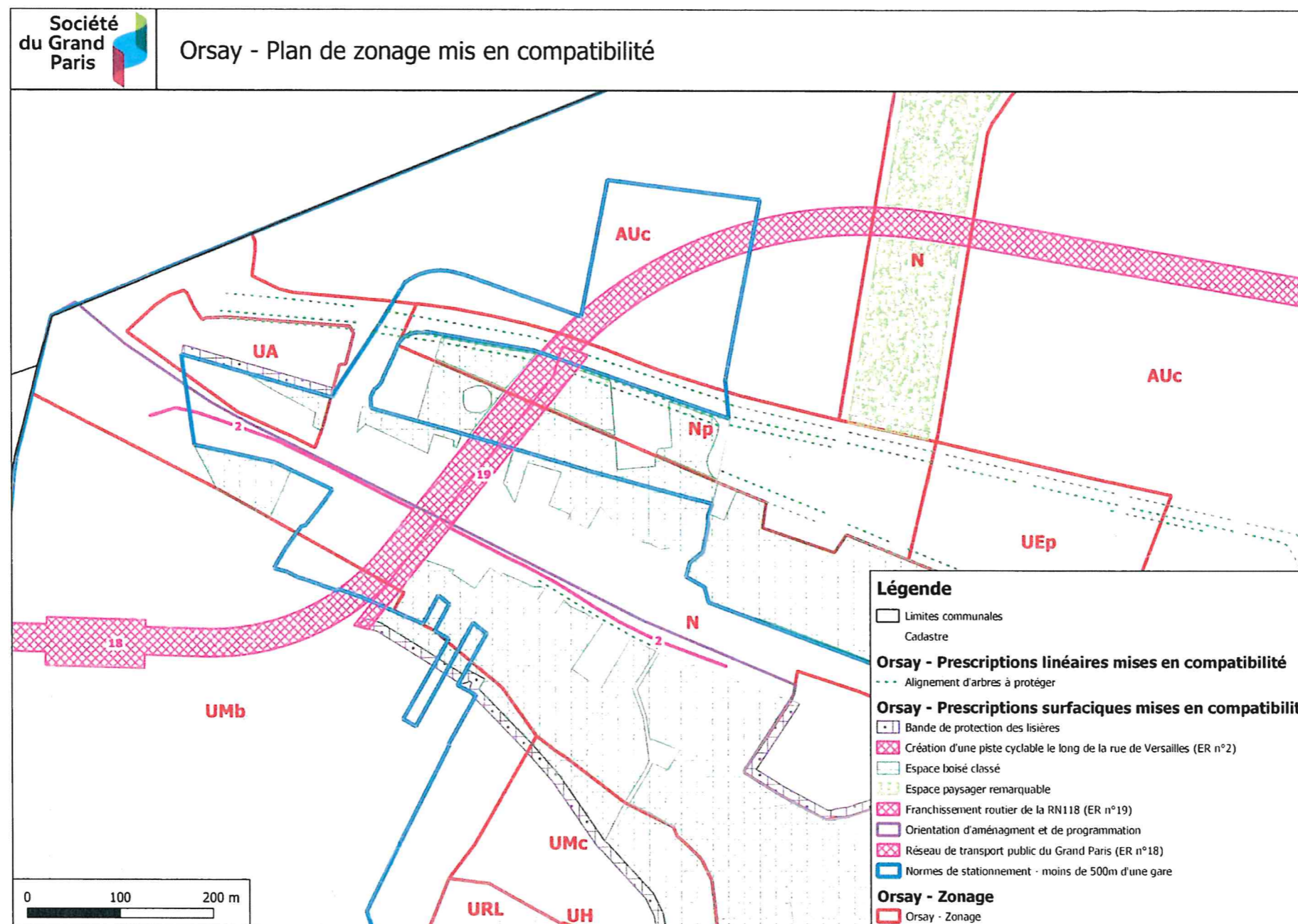
2.2 Illustration de la mise en compatibilité

Le plan de zonage suivant sert à illustrer la mise en compatibilité effectuée au niveau du zonage pour les besoins du projet de la Ligne 18 précités.



2.3 Mis en compatibilité

Le zonage suivant est celui qui figurera au sein du PLU d’Orsay une fois la mise en compatibilité effectuée.



3 Extrait des emplacements réservés

3.1 En vigueur

La liste des emplacements réservés suivante est celle issue de la version de la dernière version du PLU d’Orsay, à savoir celle du 28 mars 2017. Celle-ci doit être modifiée afin de tenir compte de l’évolution de la superficie de l’ER n°18 dédié au projet de la Ligne 18.

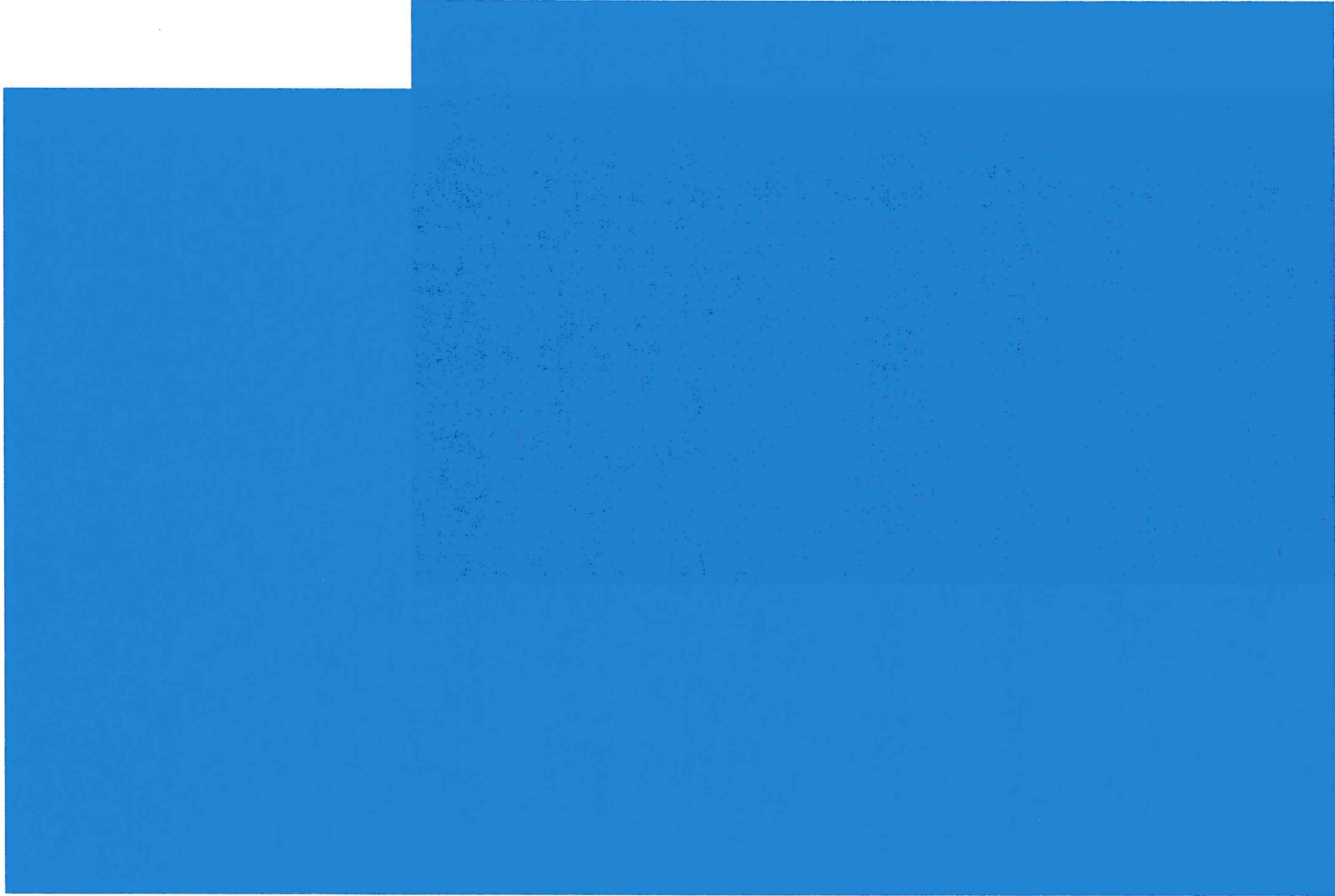
Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface
2	Création d'une piste cyclable le long de la route de Versailles	Commune	1 008 m ²
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585 m ²
4	Elargissement de la voirie – rue de Chevreuse	Commune	6 615 m ²
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60 m ²
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100 m ²
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194 m ²
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38 m ²
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527 m ²
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105 m ²
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	164 m ²
14	Création d'un écran végétal le long de la RN118	Commune	6 323 m ²
15	Réalisation d'un programme de logement : 50% social	Commune	4 170 m ²
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L. Scoccard et A. Maginot	Commune	251 m ²
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771 m ²
18	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 465 m ²
19	Franchissement routier de la RN118	EPA - PS	5 914 m ²

3.2 Mis en compatibilité

La liste suivante est celle après mise en compatibilité qui figurera au PLU d’Orsay avec la nouvelle emprise de l’ER n°18 au bénéfice de la Société du Grand Paris.

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Surface
2	Création d'une piste cyclable le long de la route de Versailles	Commune	943 m ²
3	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 585 m ²
4	Elargissement de la voirie – rue de Chevreuse	Commune	6 615 m ²
5	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	60 m ²
6	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	100 m ²
7	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	194 m ²
8	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
9	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	38 m ²
10	Elargissement de la voirie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
11	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 527 m ²
12	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	105 m ²
13	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	164 m ²
14	Création d'un écran végétal le long de la RN118	Commune	6 323 m ²
15	Réalisation d'un programme de logement : 50% social	Commune	4 170 m ²
16	Aménagement d'une liaison piétonne entre les rues L. Scoccard et A. Maginot	Commune	251 m ²
17	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 771 m ²
18	Réseau de transport public du Grand Paris et aménagements paysagers et de voirie en interface*	Société du Grand Paris	52 366 m ²
19	Franchissement routier de la RN118	EPA – PS	5 914 m ²

**Dans cet emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris, les voiries ou aménagements paysagers mentionnés pourront être réalisés par la Société du Grand Paris ou, dans une ZAC, directement par son aménageur ou un preneur de lot. Dans ce cas, la Société du Grand Paris ne pourra s'opposer à la réalisation de ces voiries ou aménagements que s'ils nuisent à la sécurité ou aux conditions d'entretien ou de maintenance du viaduc. Ainsi, l'ensemble de ces aménagements en interface avec le viaduc pourront tout à fait être réalisés dès lors qu'ils sont compatibles avec la sécurité, l'entretien et la maintenance du viaduc. Par ailleurs, il résulte également de ces principes d'aménagements concertés que lorsque le terrain d'assiette d'un projet n'est pas dans l'emprise au sol direct du viaduc, les droits associés pour l'application des règles du PLU resteront acquis à leur propriétaire.*



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Moods »
2 Mail de la Petite Espagne,
CS10011, 93212 La Plaine Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr