

Réunion d'information et d'échanges du mercredi 22 janvier 2020 entre les associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

REDACTEUR

Chloé Dutertre

DESTINATAIRES

Associations

DIFFUSION

Associations/EPA Paris-Saclay

OBJET

**Réunion d'information et d'échanges
entre les Associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay**

PARTICIPANTS

Associations

Martine APTEL-BRUNET, collectif Moulon2020
Astrid AUZOU, association ARPO
Zarouhie BEDUOGLU, association ASEOR
Jean-Paul BIZEAU, association APACH Buc
Ghislaine BLOT, association ASEOR
Marion BRUERE, association Terre et Cité
Patrick CABON, association ADPP
Jacques CADELEC, association GRAAL
Jean-Marc CALLOUD, association Vivre à Bures
Lionel CHAMPETIER, président de l'association ASEOR
Guy DESTENAVE, association EPAC
Claude DOUCET, président de l'association AME
Claude DUCAROUGE, association SAVE
Patrick DURET, associations ADEVE et AVB
Danielle FARRET, association VYF Bures sur Yvette
Marie GALLOIS, association Mieux se déplacer à bicyclette Vélo à Bures
Claude GEVREY, Comité des Usagers du RER B en Vallée de Chevreuse (COURB)
Cyril GIRARDIN, association Les jardins de Cérès
Sara KAROLAK, COURB
Catherine MACQUIN, association ADEVY
Martial MANCIP, association CVPS
Michel MORGENTHALER, association DeBage-Houdon
Paul SERGENT, associations VAB et UASPS
Harm SMIT, association COLOS
Marie-Hélène WITTERSHEIM, COURB

Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Simon BORLANT, chef de projet mobilités à l'EPA Paris-Saclay
Gaëlle COUTANT, directrice de la communication à l'EPA Paris-Saclay
Marianne DESSERRIERES, directrice de projet Quartier de l'École polytechnique / Corbeville à l'EPA Paris-Saclay
Chloé DUTERTRE, chargée de communication à l'EPA Paris-Saclay
Benoît LEBEAU, directeur de l'aménagement à l'EPA Paris-Saclay

Michael TORIEL, directeur du Pôle travaux à l'EPA Paris-Saclay

Intervenants

Jean-Marc MICHEL, garant de la concertation

Corine CHAUVEL, chef de projet en charge du Christ de Saclay / RD36 au Conseil départemental de l'Essonne

Didier FAUVAGE, chef de projet en charge du Ring des Ulis au Conseil départemental de l'Essonne

L'ordre du jour était le suivant

- Point d'avancée sur les liaisons plateau-vallée du Campus urbain
- Point synthétique sur les grands projets d'infrastructures routières
- Retour sur l'enquête publique unique préalable à la création de la Zone d'Aménagement Concerté du secteur dit de « Corbeville » et à la Déclaration de Projet valant mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des communes d'Orsay et de Saclay
- Questions-réponses

Jean-Marc MICHEL, garant de la concertation, ouvre la séance. Benoit LEBEAU excuse Philippe VAN DE MAELE, directeur de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay pour son absence exceptionnelle à cette réunion. Il remercie l'ensemble des participants et intervenants pour leur présence.

L'approbation des comptes-rendus des réunions du 15 octobre 2019 et du 19 novembre 2019 est reportée à la prochaine réunion pour permettre à l'ensemble des participants d'en prendre connaissance et de transmettre l'ensemble de leurs retours. Les participants ont tenu à souligner que si la réunion dédiée aux mobilités le 19 novembre 2019 avait permis de répondre à plusieurs de leurs interrogations, celle-ci est restée incomplète et les représentants de transporteurs n'ont pas répondu à l'ensemble des questions qui leur ont été posé.

L'ordre du jour de la réunion a été rappelé : un point d'avancement sur les liaisons plateau-vallée ; une présentation des grands projets d'infrastructures routières sur le territoire et leur avancement, avec la participation du Conseil départemental de l'Essonne ; et enfin un retour sur l'enquête publique préalable à la création de la ZAC de Corbeville et à la déclaration de projet valant mise en compatibilité des PLU.

✓ **POINT D'AVANCÉE SUR LES LIAISONS PLATEAU-VALLÉE DU CAMPUS URBAIN**

Michael TORIEL a présenté l'avancée des différentes liaisons plateau-vallée sur lesquelles travaille l'EPA Paris-Saclay : cela comprend les liaisons en cours de travaux et celles en cours d'études avec les collectivités.

La liaison la plus avancée est la liaison Gare de Lozère – Quartier de l'École polytechnique. Les travaux d'aménagement ont débuté au début de l'année 2020 et se poursuivent à un rythme soutenu. Le principal enjeu de la liaison est la réalisation d'un rampant qui accompagne l'élargissement des escaliers existants : cela redonnera un confort de circulation aux piétons et la pratique de la liaison par des usagers avec valises ou vélos qui pourront s'aider de la rampe. Cette liaison aura une largeur de 2m et un rampant de 80cm.

La première phase de travaux a été la mise en terre des réseaux, notamment de télécommunication, et le dévoiement du réseau électrique, et la seconde étape sera la remise en état des revêtements de sol. La rampe est aujourd'hui en cours de réalisation avec son coulage et ses deux extrémités à finaliser. La partie basse de la liaison n'est pas sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA mais de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay (CPS). L'objectif est de livrer la liaison au printemps 2020.

Un participant a souligné le retrait de nombreux obstacles dans la partie basse de la liaison qui favorise la circulation des usagers mais un poteau électrique, situé face à un lampadaire, continue de gêner. L'information sera transmise à la CPS en charge des travaux du secteur mentionné.

La deuxième liaison est la liaison dite du Guichet. Celle-ci relie la gare du Guichet au quartier de l'École polytechnique. Elle est aujourd'hui en phase projet, avec une interrogation sur le franchissement de l'ancienne carrière de grès : il est envisagé un ouvrage léger en métal dont le dessin se rapproche de la passerelle qui avait existé lors de l'exploitation de la carrière. Cette liaison se reconnectera au cheminement au sud d'Horiba, du C2N et de Nano-Innov. Le projet est en cours de relecture par les collectivités avec l'ambition de lancer la phase de travaux en juin 2020 et sa livraison en fin d'année.

Un participant a rappelé la forte présence d'escaliers sur cette liaison, ce qui ne peut la rendre cyclable. Michael TORIEL a souligné qu'il s'agissait ici de rendre praticable toute l'année un cheminement en forêt, avec un revêtement adapté et des éclairages intégrés à un garde-corps tout au long du chemin.

Un participant s'est interrogé sur l'acteur qui gèrera le nettoyage de ces liaisons, notamment pour les feuilles ou le salage lors de verglas. Cela sera à charge des collectivités : la ville deviendra propriétaire de la liaison et la gestion sera assurée par la CPS. Toutes les liaisons sont budgétées pour leur futur entretien.

Un deuxième participant a demandé si les voies seront à éclairage piloté. Pour la liaison Lozère, l'éclairage s'adaptera aux passages : la luminosité sera faible dans les temps de non-passage et augmentera dès le passage d'un usager. Pour la liaison du Guichet, la question est encore en cours d'étude pour voir s'il est possible de mettre de l'éclairage à détection dans le garde-corps.

Un troisième participant s'est inquiété de la proximité des pavillons en partie basse de la liaison du Guichet. Pour cette section, les travaux ne seront pas réalisés par l'EPA mais par la CPS ou la ville.

Un quatrième participant a demandé le temps de trajet estimé sur toute la longueur de ces deux liaisons. Selon la condition physique du pratiquant et de la montée ou la descente, le temps varie entre 10 et 20 minutes.

Michael TORIEL a présenté ensuite les liaisons du quartier de Moulon. Celles-ci sont au nombre de 2, à Orsay et Bures-sur-Yvette, et l'EPA a lancé des études de projet ainsi que les dossiers d'instruction auprès de la commission des sites pour les permis d'aménager, qui a donné un avis favorable. Les équipes attendent aujourd'hui la validation administrative pour débiter les travaux.

Les deux projets reprennent les cheminements existants en les sécurisant et en rendant confortable leurs pratiques avec, sur certaines parties, des ouvrages métalliques. Les appels d'offres seront lancés au printemps et à l'été pour démarrer les travaux à l'automne 2020. Ces deux liaisons seront difficilement praticables à vélo en raison de leur pente mais des liaisons dédiées à ce mode de transport sont à l'étude. Il est envisagé un projet sur la rue du Doyen Pérès, avec des contraintes techniques (murs de soutènement, abattage d'arbres en site classé), et l'étude d'un chemin parallèle. Un participant a rappelé l'existence d'anciennes voiries dans le secteur du Guichet qui pourraient être transformées en pistes cyclables, ce que l'EPA étudie également, tout comme la route de Versailles, dans sa section Nord, où la piste est existante mais encombrée par les voitures.

Une participante rappelle que plusieurs associations ont fait des demandes de pistes cyclables, notamment la montée du Guichet par la route de Versailles, la montée par la route du CNRS ou encore le chemin du bois des Rames. L'ensemble de ces pistes sont étudiés par l'établissement et ses équipes, qui ont connaissance de l'essor des déplacements vélos et de la demande croissante de nouveaux cheminements adaptés.

Une deuxième participante s'est interrogée sur la gestion des ruissellements et l'imperméabilisation des sols pour la réalisation de ces liaisons. Chaque cheminement aura un assainissement, avec de petits ouvrages, comme des caniveaux et leur imperméabilisation permettra de renaturer les cheminements pratiqués sauvagement à proximité, qui redeviendront perméables. Dans les phases plates, le sol sera stabilisé pour maintenir sa perméabilité mais en section raide, pour assurer le confort des pratiquants, le sol sera imperméabilisé.

Un troisième participant a demandé si les projets prenaient en compte l'étude générale de gestion des eaux qui a été réalisé sur le plateau, notamment sur la question des ruissellements. Celle-ci est bien prise en compte et si les ruissellements sont maîtrisés dans les quartiers, la question reste importante dans les côteaux. La liaison Lozère a mis en place plusieurs solutions qui seront reproduites sur les autres liaisons, comme la mise en place de drains.

L'EPA a rappelé les contraintes d'un territoire avec de nombreux chantiers qui bouleversent les cheminements et l'installation progressive des aménagements continus. Cela explique le souhait de l'établissement de réaliser des trottoirs provisoires en attendant la finalisation des bâtiments en chantier pour éviter de payer deux fois un même aménagement impacté, voire détruit, par le chantier proche. Cela peut concerner parfois des emprises sur des pistes cyclables ou trottoirs, rendant difficiles les déplacements des usagers, malgré la mise en place d'itinéraires alternatifs, ce dont l'EPA a conscience.

Le garant de la concertation Jean-Marc Michel a proposé d'organiser un atelier cartes sur table dédié au sujet des pistes cyclables, avec les associations spécialisées sur le sujet, pour échanger sur les projets envisagés et le calendrier des réalisations qui seront entreprises par l'EPA. Il a également pris note de la nécessité d'aborder de nouveau la question hydraulique dans les prochaines réunions.

✓ POINT SYNTHÉTIQUE SUR LES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

1. *Le réaménagement de la RD36 – quartier de l'École polytechnique*

Michael TORIEL a présenté les différents projets d'infrastructures routières, en commençant par le réaménagement de la Route départementale 36 entre le boulevard de la Vauve et le boulevard Ouest sur le quartier de l'École polytechnique, aujourd'hui appelée aussi Route départementale 128.

Ce réaménagement a pour objectif de dimensionner deux carrefours aux embranchements pour absorber l'augmentation du trafic et doubler la voie de la route départementale. Ces carrefours intégreront les chemins existants, comme le chemin de Limon dédié aux circulations douces en direction de Vauhallan, qui seront connectés aux cheminements piétons/cycles du boulevard Ouest. Concernant le boulevard de la Vauve, les connexions seront facilitées pour le chemin de Compostelle et le GR. Ces deux carrefours seront à feux de chaque côté pour absorber les flux entrants dans le quartier.

Les travaux ont débuté en mars 2019 pour une durée d'un an. Ceux-ci auront lieu en dehors de l'infrastructure existante, hormis sur les deux extrémités, lors du raccordement des nouvelles voies sur les carrefours. Une piste cyclable sera aménagée le long de la route, qui pourra être prolongée par la suite lors des réaménagements de la Croix du Bois par le département. Elle sera bidirectionnelle, partagée comme la piste réalisée le long du boulevard Ouest et isolée de la route par une noue d'assainissement qui la protège.

Un participant a demandé des précisions sur le lien de l'établissement avec le département de l'Essonne sur ce projet. L'EPA a rappelé qu'il ne réalise que la partie de la RD128 entrant dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National, à l'entrée du quartier de l'École polytechnique, où il est maître d'ouvrage des espaces publics. Une convention a été signée entre les deux parties pour coconstruire le projet et créer une continuité entre les espaces publics dont chacun a la charge. Le département apporte son regard et sa validation sur l'ensemble des étapes réalisées par l'établissement, tant en termes d'études que de travaux. Une fois la voirie achevée, celle-ci devient départementale et sera géré par le Conseil départemental de l'Essonne.

Un deuxième participant a souhaité confirmer que les travaux réalisés à la Croix de Villebon sont faits par la Société du Grand Paris. L'EPA a confirmé qu'il s'agissait de travaux de préfiguration et de libération d'emprise pour permettre ensuite la réalisation de travaux plus lourds, après les travaux de la SGP, par le département sur cet échangeur.

Une participante a demandé si des trottoirs seront présents pour les piétons. Ceux-ci seront situés de chaque côté du boulevard, avec des traversées piétonnes sécurisées.

Une deuxième participante a interrogé l'EPA sur le choix de carrefours à feux plutôt que des ronds-points. La réalisation de ronds-points entraînerait leur élargissement pour assumer les trafics et impacterait les boisements et les terres agricoles protégées. Ces deux raisons ont fait porter le choix sur des carrefours à feux, comme pour l'échangeur de Corbeville.

Un participant s'est interrogé sur l'aménagement non-complet de la piste cyclable tout au long de la RD36 en une seule étape. Corine CHAUVEL a expliqué que le département avait fait le choix de ne pas poursuivre de suite cette voie, en attendant la finalisation des travaux de la Croix de Villoy par la SGP. En effet, ces travaux vont modifier totalement le carrefour existant pour réaliser le futur centre d'exploitation. De fait, la configuration actuelle ne sera pas la configuration future et il serait précocement de réaliser une piste cyclable qui sera détruite ou déplacée, créant de nouveaux travaux supplémentaires.

2. Le réaménagement du Christ de Saclay

Corine CHAUVEL, chef de projet en charge du Christ de Saclay et de la RD36 au Conseil départemental de l'Essonne, a présenté le rond-point du Christ de Saclay, dont les travaux sont en cours.

Le nouvel ouvrage a été ouvert à la circulation peu avant les fêtes de fin d'année 2019 et quelques derniers travaux ont été finalisés au début de l'année 2020 pour permettre son ouverture à deux voies, soulageant la circulation. Les cheminements cycles et piétons ont été récréés et remaillés en prévision de la nouvelle gare routière et de la future gare de la ligne 18, notamment en connectant les pistes cyclables le long de la RN118 avec l'ouvrage. Le projet de réaménagement du Christ de Saclay aura un coût de 27 millions d'euros et la fin des travaux est prévue pour mars 2020, en attendant l'autorisation de la Direction des routes d'Île-de-France pour ouvrir la bretelle nouvellement créée pour accéder à la N118 direction Paris.

Les traversées ont été sécurisées en haut de l'ouvrage mais le franchissement de la N118 est encore un trottoir d'ouvrage : il est prévu de réaliser une passerelle pour les cheminements, qui sera indépendante et large de 4 mètres minimum pour être accessible aux personnes à mobilité réduite. Cette passerelle, dont l'avant-projet a été présenté à la mairie de Saclay, sera une passerelle dite bow-string et aura un coût de 1,2 millions d'euros hors taxes. Ce projet est dans la phase des études géologiques et hydrogéologiques, accompagnées de réunions avec les concessionnaires, avec une prévision des travaux pour 2021.

Un participant a alerté sur des feux éteints au niveau de la gare routière, sur la traversée de la piste cyclable. Ceux-ci ont été mis en route pour sécuriser le site et les traversées nocturnes.

Un deuxième participant a signalé un souci de signalement des cheminements pour les piétons pour accéder à la gare routière, qui traversent des zones de chantier dangereux. Le département a connaissance de cette difficulté, déjà préexistante au réaménagement du rond-point. Les équipes sont en attente de l'ouverture de la bretelle qui permettra de mettre en place le cheminement continu prévu pour les piétons.

Un troisième participant a questionné un tracé, présent sur le plan présenté du projet, correspondant au métro, et de premiers travaux qui impactent la piste cyclable. Ces travaux, liés aux dévoiements de réseaux, sont menés par la SGP, qui a travaillé auprès du département pour les emplacements des piles du futur viaduc et les impacts de son chantier sur les réalisations déjà faites. La piste cyclable impactée va disparaître pour devenir le chemin de maintenance du viaduc du métro. Néanmoins, le département n'a pas connaissance du calendrier des travaux de la SGP et a donc réalisé cette piste.

Un quatrième participant a demandé des précisions concernant les possibilités de circulation des véhicules agricoles. Les largeurs de voies seront de 4,5m pour les engins agricoles, avec un élargissement stabilisé adapté complémentaire des voies des voitures.

3. Le réaménagement de l'échangeur de Corbeville

Michael TORIEL a ensuite présenté les avancées du réaménagement de l'échangeur de Corbeville, qui doit absorber le trafic lié à l'arrivée des quartiers, tout en améliorant les traversées cycles et piétons au-dessus de la RN118.

C'est l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay qui aménage cet échangeur pour éviter la multiplication de maîtres d'ouvrages, la DIRIF ayant en charge l'exploitation de la RN118 et le département des routes départementales arrivant sur l'échangeur. Il a rappelé que la procédure de déclaration d'utilité publique était terminée et que l'établissement était en attente de la signature de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique. Les études d'œuvre doivent rendre leurs premiers éléments au printemps et une réunion sera organisée avec les habitants pour les présenter. Des évolutions seront présentées suite à la concertation, notamment concernant le franchissement de la RN118 qui permettra la reconnexion de la rigole de Corbeville.

La route de Versailles a également évolué : initialement, elle se reconnectait sur l'échangeur alors qu'il est prévu aujourd'hui de la connecter au quartier, au Deck, à proximité du Pôle Biologie – Pharmacie – Chimie, au niveau de la future gare de métro. Son réaménagement sera réalisé par la maîtrise d'œuvre en charge du quartier du Moulon et non par la maîtrise d'œuvre de l'échangeur. Cette modification sera réalisée après les travaux du viaduc du métro, qui nécessite une emprise forte qui sera sur le tracé envisagé. Les travaux pourront débuter après le franchissement de la RN118 en 2022-2023.

Concernant les cheminements doux, ceux-ci auront une connexion sur l'ouvrage, en complément de l'existant sur le pont du TCSP. Le mode doux longeant la RN118 sera connecté et plusieurs parcours seront possibles pour les piétons et cyclistes.

Plusieurs participants ont demandé des précisions sur le dessin final de l'échangeur. Une réunion sera organisée au printemps, avec la maîtrise d'œuvre, pour présenter le dessin fait à partir des hypothèses et des retours des associations lors des temps de concertation.

Un participant a souhaité avoir des précisions sur la prise en compte des circulations agricoles sur cet échangeur. Les hypothèses de travail prennent en compte cette particularité de l'ouvrage, en offrant des voies généreuses en termes d'espaces. Des discussions pourront être faites de nouveau à ce sujet lors de la présentation du dessin.

Un deuxième participant a demandé des détails sur le raccordement de la rigole de Corbeville. Jusqu'avant le déplacement du pont, la seule possibilité technique pour son raccordement était un siphon. L'EPA a proposé aux services de l'État une autre solution, impliquant le déplacement du tracé du pont plus au sud, pour permettre d'assurer la connexion hydraulique de manière gravitaire, sans siphon.

Un troisième participant a demandé si le pont actuellement existant serait rasé, ce qui sera le cas mais il sera maintenu pendant une partie des travaux pour assurer la continuité pour les automobilistes.

Une participante a émis le souhait de l'organisation d'une réunion avec les agriculteurs concernant le projet, ce qui sera fait avec le nouveau dessin proposé par la maîtrise d'œuvre.

Une deuxième participante a souhaité plus d'informations concernant les dates des travaux de l'échangeur, en lien avec ceux du Christ de Saclay et du Ring des Ulis. Le démarrage des travaux est prévu pour le premier semestre 2021 : les travaux du Christ de Saclay seront achevés depuis un an mais le Ring des Ulis sera toujours en chantier. La DIRIF n'a pas mis de contrainte en termes de calendrier avec le Ring.

4. *Le réaménagement du Ring des Ulis*

Didier FAUVAGE, chef de projet en charge du Ring des Ulis au Conseil départemental de l'Essonne, a présenté le projet de réaménagement du Ring des Ulis.

Il est composé en premier point de l'échangeur dit de Mondétour, à proximité de Grand Frais et du garage Citroën. Cet échangeur sera réaménagé mais en conservant l'ouvrage existant. Aujourd'hui, il ne permet que de sortir et d'accéder à la RN118 vers le Nord en direction de Paris. Deux bretelles seront ajoutées : la première permettra d'accéder au carrefour giratoire dit Citroën ; la deuxième bretelle sera une deuxième bretelle de sortie de la RN118 sud.

Il a ensuite présenté le ring des Ulis, rappelant sa particularité que sont ses bretelles d'accès par l'intérieur, dessin réalisé au début des années 70. Ce modèle, qui n'a pas pris en compte les giratoires existants à proximité, crée des problèmes de fluidité, d'accidentologie et d'insécurité des usagers automobilistes. Cet échangeur sera remplacé par deux giratoires : le premier, le plus au nord, sera situé au niveau du centre d'exploitation de la DIRIF ; tandis que celui au sud sera situé sur une zone boisée à proximité de l'ancienne aire d'accueil des gens du voyage. L'accès à la RN118 en entrée comme en sortie depuis le ring sera supprimé et remplacé par une nouvelle bretelle qui se raccordera sur la RD35 par un carrefour à feux.

De nouveaux bassins de retenue seront réalisés pour permettre la mise aux normes de l'ouvrage en termes d'assainissement pluvial. Le département a conscience des spécificités d'un ouvrage situé à proximité d'un plateau et des questions liées à la rétention d'eau. Des sondages sont réalisés pour évaluer l'épaisseur des déblais de la ville nouvelle qui ont été transférés dans cette zone, superposés sur 2,5 à 3m de limon relativement imperméable, ce qui protège la nappe phréatique, puis une dizaine de mètres d'argile à meulière et du sable. La présence de ces sols permet d'avoir une couverture complètement sécurisante pour la nappe phréatique et la réalisation d'ouvrages étanches.

Le projet prend en compte également le central de télécommunications présent à l'intersection entre l'avenue de l'Océanie et l'avenue du Canada. A cet emplacement convergent plusieurs lignes de bus du territoire, notamment la desserte de la zone d'activités de Courtaboeuf. Dans le cadre des travaux, en lien avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay, un pôle d'échanges sécurisé, avec des cheminements piétons sécurisés, sera réalisé à cet emplacement.

Le projet est aujourd'hui en phase opérationnelle sous maîtrise d'ouvrage intégrale du département. Sa déclaration d'utilité publique a été prononcée par l'Etat en 2008 et le projet a depuis évolué pour prendre en compte des insuffisances, comme la place des liaisons douces.

M. FAUVAGE a tenu à préciser que le trafic de la RN118 sera uniquement impacté lors de la réalisation du nouvel ouvrage, en septembre 2021, à raison de 8 à 10 nuits et d'un week-end prolongé. Aucune modification ou fermeture de circulation ne sera mise en place avant l'installation de l'ouvrage.

Un premier participant a demandé ce que deviendrait le bassin de rétention présent sur le site qui servira au nouveau dessin de l'échangeur de Mondétour. Celui-ci sera conservé mais cloisonné.

Plusieurs participants ont souligné des désaccords entre associations de cyclistes concernant le tracé des pistes cyclables sur les deux ouvrages. Le département a pris en compte les différences de pratiques pour la gestion de fortes pentes et l'essor des vélos électriques qui facilitent leur ascension. Il a également retenu le manque d'enthousiasme des cyclistes à circuler à proximité de la RN118, avec le bruit et la pollution produits. Son objectif principal reste la sécurité, d'où le choix de carrefours à feux avec le passage de pistes cyclables, mais des études sont en cours pour envisager des alternatives ou des solutions complémentaires afin de permettre le passage de tout cycliste en sécurité.

5. *Le réaménagement de l'échangeur de Satory*

L'échangeur de Satory est sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF, qui n'a pu être présente à la réunion et dont la présentation du projet a été faite par Michael TORIEL. L'objectif du réaménagement de cet échangeur en entrée de la ville de Versailles est de palier les questions de remontée de files de la RN12

sur l'échangeur actuel et d'améliorer l'ensemble des liaisons avec Versailles, notamment douces, associées à cet échangeur. L'EPA est partie prenante du projet puisque l'échangeur est la porte d'entrée du futur quartier de Satory Ouest.

Après de multiples réunions et discussions, un projet d'aménagement a fait consensus entre les acteurs et fera l'objet d'une enquête publique vers le premier semestre 2021, avec un dossier porté par la DIRIF et portant sur l'ensemble des dossiers réglementaires associés. Il s'agira d'un carrefour à feux avec une traversée nord-sud en souterrain sous l'ouvrage actuel et une traversée nord-sud depuis la RD91 pour remonter sur Versailles. Les circulations douces s'effectueront sous l'ouvrage actuel avec les perrés qui seront repris pour donner de la largeur et du confort aux circulations douces. Elles seront le long de la RD91 pour aller du quartier de Satory à Versailles. Les études pour approfondir le projet choisi sont en cours.

Un participant a indiqué que le plan présenté en réunion n'indiquait pas les prévisions des circulations douces, notamment une des alternatives étudiées portée par la mairie de Versailles, ni les incidences sur les circulations sur Versailles et sur l'autoroute. Ceux-ci sont possédés par la DIRIF qui sera le meilleur interlocuteur pour les obtenir.

✓ **RETOUR SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE PRÉALABLE A LA CRÉATION DE LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ DU SECTEUR DIT DE « CORBEVILLE » ET A LA DÉCLARATION DE PROJET VALANT MISE EN COMPATIBILITÉ DES PLANS LOCAUX D'URBANISME DES COMMUNES D'ORSAY ET DE SACLAY**

Le dernier sujet de l'ordre du jour a été présenté par Marianne DESSERRIERES, directrice de projets des quartiers de l'École polytechnique et de Corbeville, en reprenant le rapport du commissaire enquêteur et les évolutions du projet de Corbeville au regard des remarques reçues lors de l'enquête publique.

Celle-ci a eu lieu en 2019, de mai à mi-juillet. Elle a permis de consulter le public sur la création de la ZAC et sur la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme des villes d'Orsay et de Saclay en raison de la procédure de déclaration de projet. Un arrêté de mise en compatibilité des PLU a été publié à l'automne et les PLU sont désormais conformes au projet. Le commissaire enquêteur avait émis un avis favorable aux modifications des PLU, avec des observations sur plusieurs thèmes recueillies et répondues par l'EPA. Concernant la consultation du public sur la création de la ZAC, il a émis une recommandation sur le maintien dans le plan de la réalisation d'une étude sur le téléphérique, sujet étudié avec les autorités organisatrices des transports pour une mise en place hypothétique. Le rapport du commissaire enquêteur est consultable par le public dans les mairies d'Orsay et de Saclay.

L'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay a fait évoluer le dossier de la ZAC à partir des observations émises lors de l'enquête publique, entraînant la modification du dossier de mise en compatibilité sur plusieurs points. Pour rappel, dans le cadre de l'enquête, 152 contributions ont été faites à la fois sur les registres en mairie et sur le site Internet. Elles abordaient de nombreux thèmes :

- Les terres agricoles ;
- La programmation de la ZAC (logements, équipements publics, calendrier de phasage) ;
- Le traitement des eaux pluviales ;
- Le franchissement du corridor écologique ;
- Le fonctionnement et le raccordement de la rigole de Corbeville ;
- Les liens nord-sud et l'accessibilité au plateau avec le décalage de l'arrivée du métro ;
- La création du nouvel hôpital ;
- La hauteur des constructions et la densité du bâti dans la ZAC ;

- L'aménagement de la friche Thalès ;
- La réglementation sur le stationnement vélo ;
- La conception écologique des constructions.

Les équipes ont apporté des précisions dans leurs réponses à de nombreux sujets évoqués, de manière thématique.

Concernant l'agriculture, plusieurs demandes ont été faites de travail en étroite collaboration avec l'INRA et ses agriculteurs au sein de la Lisière et du quartier. L'EPA travaille sur deux axes pour ce sujet :

- Le maintien de l'agriculture existante le plus longtemps possible, en lien avec le phasage de la ZAC. Une convention a été signée entre l'EPA, l'INRA et les agriculteurs pour ce maintien. Sur certains espaces de la ZAC, l'idée est de maintenir pendant au moins 5 ans l'agriculture et de n'utiliser les espaces que lors des avancements du quartier ;
- Le développement d'agriculture urbaine au sein de la Lisière pérenne du quartier. Lien entre les différents quartiers du Campus urbain, qui fait la transition avec la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière, celle-ci pourrait accueillir des essais et expériences en matière d'agriculture urbaine. L'INRA mène une mission de concertation avec les agriculteurs et les collectivités à ce sujet. Les recherches porteraient sur des thématiques de compatibilité de recherche entre l'agriculture et l'urbanisation. Les conclusions et scénarios seront connus à l'été 2020, avec la mise en place d'ateliers avec les différents acteurs afin d'esquisser des actions et de définir la pérennité d'intégration paysagères et de fonctions agricoles dans la lisière.

Concernant l'évolution de la programmation, plusieurs questions ont interrogé l'équilibre entre les différents éléments du programme, le nombre de logements, le lien avec les autres ZAC et le phasage de la réalisation des logements. En concertation avec la ville d'Orsay, le nombre de mètres carrés et de logements a évolué, correspondant à une programmation jusqu'à 2030.

Initialement, le projet comprenait environ 2 000 logements pour 140 000 m² de surface de plancher. Aujourd'hui, il s'agit de 127 000 m² de surface pour environ 1590 logements à horizon 2030. Une évolution semblable a été faite concernant le nombre de lits étudiants : celui-ci est passé de 2 000 à 1 500 logements, en rééquilibrage avec le développement économique, et une baisse du nombre de mètres carrés dans la ZAC d'environ 12 000m².

Concernant la gestion des eaux pluviales, un atelier « cartes sur table » avait été dédié au sujet et une nouvelle enquête publique aura lieu à l'été 2020 dans le cadre des autorisations environnementales. Un dossier spécifique sera réalisé dans ce cadre, qui ira plus loin dans le détail que l'étude d'impact qui lui sera jointe, avec l'ensemble des solutions de traitement des eaux pluviales, de l'assainissement et de l'ensemble des sujets environnementaux.

Concernant la question des mobilités et de l'accessibilité du plateau, l'EPA a récrit son paragraphe à ce sujet suite aux remarques d'associations sur son incompréhension dans le règlement de la ville d'Orsay et sur un mélange de termes entre les stationnements vélo et poussettes et sur la localisation des locaux vélos dans les bâtiments. Les locaux vélos et les locaux poussettes seront séparés, chacun adaptés à leurs usages spécifiques. Ceux-ci seront facilement accessibles et visibles et leurs tailles ont été retravaillés pour correspondre aux besoins des logements et bureaux.

Concernant le téléphérique, le commissaire enquêteur a souhaité que soit maintenu la possibilité d'implanter une future gare de téléphérique dans le quartier si cette mobilité venait à être mise en place. L'EPA l'a conservé dans son orientation d'aménagement, maintenant la possibilité d'une station. Aucun emplacement définitif n'a été choisi puisque celui-ci variera selon le projet. L'établissement se fait

également le lien entre Île-de-France mobilités et POLVI, qui est engagé sur cette demande, pour que les études puissent avancer et être conduites.

Concernant la conception écologique des bâtiments, plusieurs remarques ont été collectées. L'EPA travaille sur le coefficient de besoin climatique des bâtiments, qui porte sur plusieurs sujets comme la consommation de chaleur, de froid et d'éclairage. Initialement, le projet s'est inscrit dans un objectif de moins 40% par rapport à l'objectif de besoin bioclimatique fixé par le RT 2012 uniquement pour la construction de logements. Après concertation avec la ville et les services de l'Etat, cette orientation sera appliquée à tous les bâtiments, tant pour les logements que bureaux, qui représentent une part importante de la programmation.

L'objectif de moins 40% a été revu à moins 30% pour les bâtiments d'habitats collectifs, par retour d'expérience et par crainte de ne pas concilier cet objectif avec des bâtiments agréables à vivre pour les futurs habitants. Il a été revu à moins 20% pour les bâtiments de bureaux et d'enseignement et ces deux objectifs restent très ambitieux par rapport à la RT 2012.

Un participant a demandé si les nouveaux bâtiments étaient équipés pour produire de l'énergie solaire et possédaient des chauffe-eau solaires, présents sur les résidences étudiantes de CentraleSupélec. L'EPA a connaissance de ce manque et rappelle que les bâtiments sont raccordés au réseau de chaleur et de froid qui, basé sur des énergies renouvelables dont la géothermie, fournira toute l'énergie nécessaire aux quartiers. Ce sera le réseau du quartier de l'École polytechnique qui alimentera Corbeville et il y aura un complément pour assurer tous les besoins du quartier.

Concernant le plan de zonage, il y a très peu d'évolutions, la principale concerne le zonage naturel du corridor écologique. Préalablement, le corridor était en zonage NP, ce qui est également le cas du parc du château. L'EPA a souhaité modifier ce zonage pour le rendre plus strict, en N strict, sans aucune construction et aucun équipement possible. Cela permet aussi de maintenir la cohérence entre les lisières de chaque quartier. C'est également le cas à Saclay où la partie du corridor humide écologique a aussi été classé en zonage N à cette occasion.

Une participante a demandé des précisions sur le zonage de la lisière pérenne à Saclay, qui est classé AU. Sur l'orientation d'aménagement, l'EPA n'a pas souhaité délimiter une zone N dans cet espace car le dessin précis n'est pas choisi. Or, un zonage doit être extrêmement précis et l'EPA a préféré maintenir en priorité sa vocation de lisière dans l'OAP, tout en poursuivant la garantie de non-construction sur cette zone. Cependant, il n'aurait pas été possible de dessiner avec précision la limite de la zone naturelle pour la classer ainsi. De plus, dans le cadre des travaux menés avec l'INRA, la lisière pourrait accueillir de petits bâtiments pour accompagner la vocation agricole, ce qui serait impossible dans une zone naturelle, d'où ce classement AU.

Une seconde participante a questionné l'établissement sur l'emplacement des futurs logements étudiants de Saclay, au nombre de 300. Ceux-ci sont toujours prévus dans le projet et seront situés à proximité de la lisière, entre sa limite et la limite communale de Saclay.

Un participant a interrogé l'établissement sur les compensations du projet, à savoir si elles étaient prévues dans le plan paysager ou si l'EPA allait faire appel à une banque d'actifs de compensation. Marianne DESSERRIERES a précisé que l'EPA avait deux natures de compensation à réaliser : l'impact de zones humides très récentes, créées artificiellement par les travaux du bus en site propre qui seront à compenser ; et une petite zone humide sur laquelle les équipes travaillent à une stratégie d'évitement pour ne compenser que la moitié de cette zone. Les compensations seront faites avec la création de deux zones humides pour accompagner le corridor et réaliser de meilleures zones humides pour le quartier. Les terrains projetés pour les accueillir étaient constructibles et ces deux bassins viendront épaissir le corridor. L'établissement n'aura pas recours à une banque d'actifs de compensation puisque les compensations se feront sur site : une zone humide au nord du futur hôpital et du complexe sportif, la seconde en continuité de la voie de la Martinière et du corridor jusqu'au chemin existant de la Martinière.

Pour les compensations forestières, avec quelques déboisements au sein de la friche Thalès que l'EPA a cherché à limiter, celles-ci seront faites hors site. Les plantations supplémentaires réalisées sur site

ne peuvent être considérées comme des compensations puisqu'elles enrichissent un boisement existant et ne créait pas un nouveau lieu de plantation.

Benoît LEBEAU a abordé le projet d'aménagement de la friche Thalès à Corbeville, qui présente un enjeu de terre agricole et de biodiversité. Une partie de la friche sera transformée en parc et l'EPA va tâcher de ne pas dégrader la totalité de la biodiversité présente sur le site.

✓ **QUESTIONS - REPONSES**

Un participant a émis le souhait d'avoir une synthèse des Plans de Déplacements Inter-Entreprises des établissements du Plateau, qui pourraient donner des éléments sur les flux routiers, les perspectives d'évolution des fréquentations, l'utilisation des voies routières et des parkings, etc. L'association POLVI, qui regroupe de nombreux établissements du Sud Plateau, est en train de réaliser son PDIE qui sera finalisé pour le printemps 2020.

Un participant a interrogé l'EPA sur l'enjeu de zéro artificialisation nette et sur sa position par rapport à ce nouveau dispositif. Benoît LEBEAU a expliqué que les réflexions à ce sujet étaient en cours au niveau de l'État. Aucune réglementation n'a été mise en place et il n'y a pas de définition claire sur le zéro artificialisation nette. Aucune prescription réglementaire ne s'applique à l'établissement mais c'est un objectif affiché par l'État. Néanmoins, un travail sera fait à ce sujet concernant la friche Thalès à Corbeville.

Jean-Marc Michel a clôt la séance en remerciant de nouveau l'ensemble des participants et en rappelant la date de la prochaine réunion choisie collectivement, le 24 mars 2020 (reportée pour cause de confinement).