

22 MARS 2025
25 MARS 2025

RECEPTION
RECEPTION



Direction départementale des territoires
Service territoires et prospective
Bureau planification territoriale nord

Évry-Courcouronnes, le 19 | 3 | 2025

Le Préfet

à

Monsieur le Maire de Saclay

Mairie de Saclay
12 Place de la mairie
91400 Saclay

Affaire suivie par : Tristan Deloulme
Chef du bureau planification territoriale nord

Objet : Avis du représentant de l'État sur le plan local d'urbanisme arrêté de la commune de Saclay.

- P.I.:**
- Contribution ARS
 - Contribution RTE
 - Contribution SGP
 - Contribution ASNR
 - Fiches des servitudes T5, T4, T7, PT1 et PT2

Par délibération du 17 décembre 2024, enregistrée complète sur la plateforme @ctes le 24 décembre 2024, le conseil municipal de la commune de Saclay a arrêté son projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU). Le débat sur les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) a eu lieu le 5 juillet 2023, soit plus de deux mois avant l'arrêt du projet, respectant ainsi les dispositions de l'article L.153-12 du code de l'urbanisme.

L'examen du projet de PLU me conduit à formuler les observations suivantes. En annexe, figurent des remarques additionnelles ayant trait au règlement et autres pièces constitutives du dossier.

De manière générale, le document propose une réflexion intéressante sur les projets en extension communaux mais gagnerait à mieux intégrer les projets en densification. Il doit aussi être ajusté pour assurer la bonne mise en place des projets en OIN.

1- Prospective et réponse aux besoins de la population

En 2021, la commune de Saclay accueillait 4 323 habitants (INSEE). Le projet de PLU prévoit une augmentation conséquente de sa population avec la réalisation de deux projets d'aménagement importants. Ainsi, l'objectif de la commune est de ne pas dépasser les 10 000 habitants à l'horizon 2036. La commune annonce au sein de son rapport de présentation une programmation de 915 nouveaux logements d'ici 2035, hors Opération d'Intérêt National (OIN), complétée par un maximum fixé à 1400 logements dans le secteur du Christ de Saclay, soit environ 2315 logements à horizon 2036.

Le PADD qui annonce la réalisation de 800 logements hors OIN, doit donc être mis en cohérence avec ce qui est écrit dans les autres pièces du PLU. Il doit aussi clarifier que la production de logement en OIN n'est pas comptabilisée dans les 915 logements prévus.

Compatibilité avec les documents supra-communaux

Catégorisée par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France environnemental (SDRIF-E) comme faisant partie de la couronne de l'agglomération parisienne, la commune doit poursuivre un objectif de +17 % du parc de logements à l'horizon 2040 soit un équivalent d'environ 290 logements à produire au sein du tissu urbanisé existant. 90 logements sont produits en densification du tissu d'habitat actuel et un maximum de 1400 logements sera produit en renouvellement sur la partie Christ de Saclay. **Ansï le document apparaît en cohérence avec les objectifs de densification du SDRIF-E.**

Par ailleurs, bien qu'il soit nécessaire d'anticiper la révision du SDRIF-E adopté le 11 septembre 2024, il est important que les documents d'urbanisme soient compatibles avec le SDRIF 2013- 2030 qui est exécutoire jusqu'à l'approbation de sa révision. **Le PLU mériterait donc de démontrer sa compatibilité avec le SDRIF 2013 -2030, particulièrement sur les objectifs de densification.**

La commune de Saclay est membre de la Communauté d'Agglomération Communauté Paris Saclay (CACPS) pour laquelle un Plan Local de l'Habitat (PLH) a été adopté le 18 décembre 2019. Ce PLH est applicable jusqu'à la fin d'année 2025, avec une prorogation possible à prévoir. La commune s'est vue prescrire un objectif de 158 logements entièrement en logements locatifs sociaux, soit 26 logements par an. Le projet de PLU évoque ce document mais ne démontre pas clairement l'atteinte de son objectif de logement. **Ainsi, je vous invite à justifier la compatibilité du projet de PLU avec le PLH.**

Le rapport de présentation évoque plusieurs documents supra-communaux tels que le SDRIF-E et le PLH. Toutefois, il n'évoque pas l'application et les enjeux du **Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH) 2024-2030** qui s'appliquerait en l'absence de PLH et qui définit un objectif communal de 43 logements par an pour Saclay (3400 pour la CACPS). Toujours en ce sens, le rapport de présentation ne mentionne pas l'application du schéma départemental d'accueil et de l'habitat des gens du voyage (2019-2025). Il serait donc pertinent de rappeler le schéma ainsi que les obligations de la CACPS en la matière, à savoir la réalisation d'une aire de moyen passage de 50 places, de 5 terrains familiaux de 24 places et d'une aire de grand passage de 150 places ouverte toute l'année. **Le PLU devra donc mentionner ces documents.**

Au 1er janvier 2023, le taux en logements locatifs sociaux de la commune de Saclay s'élevait à 15,70 %. Pour atteindre le taux réglementaire de 25 %, 155 logements manquants seraient nécessaires. La commune est carencée au titre de la période triennale 2020-2022. **La commune devra veiller dans le cadre de la programmation de ses futures opérations à garantir un niveau suffisant de production en logements sociaux pour atteindre ses objectifs.**

2- Mise en place des futurs projets d'aménagement sur le territoire saclaysien

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le PLU comporte 5 OAP sectorielles, et 3 OAP thématiques. Un échéancier prévisionnel vient expliciter un phasage théorique des opérations d'aménagement en OAP sur la commune. Cependant, comme le mentionne l'orientation réglementaire (OR) 78 du futur SDRIF-E, le développement urbain doit se faire prioritairement par l'intensification des espaces urbains existants. Bien que cette OR soit reprise dans le rapport de justification et que ce même rapport avance la nécessité de réaliser l'extension Est pour permettre de financer la réhabilitation des équipements du centre bourg, les explications données ne sont pas satisfaisantes au regard de ce principe de priorisation édicté par l'OR 78. **La réalisation des opérations en densification doit être réalisée avant, ou a minima en même temps que les opérations en extension.**

Il est d'ailleurs à noter que cette réflexion s'étend au futur projet en renouvellement urbain du Christ de Saclay, actuellement en PAPAG. Une fois le périmètre d'attente levé et les intentions d'aménagement précisées, il devra être réalisé en priorité par rapport aux projets en extension.

De manière générale, la qualité des OAP et de la réflexion apportée par le document à l'échelle de l'opération est à souligner. **En revanche, certains éléments doivent être retravaillés ou davantage explicités.**

Concernant l'OAP Domaine des Rigoles, sur une base de 770 logements produits, il s'agira d'ajouter a minima 6 logements sociaux pour atteindre 30 % de logements sociaux (231 logements sociaux au total, contre 225 dans l'OAP), voire plus pour contribuer à la trajectoire de rattrapage pour atteindre les 25 % de LLS.

Par ailleurs, cette OAP ne prend pas suffisamment en compte la présence potentielle de zones humides. En effet, si les zones humides avérées qui sont présentes au sein de cette OAP sont bien préservées dans le schéma d'aménagement, il n'est à aucun moment fait mention du fait qu'une grande majorité de cette OAP est située en zone humide probable, d'après la cartographie de la DRIEAT. Bien qu'il soit par ailleurs indiqué dans le règlement (p. 10) que les projets de constructions et d'aménagements doivent prendre en compte cette cartographie de la DRIEAT, il semble nécessaire de mentionner clairement, voire de représenter sur une cartographie, les zones humides probables identifiées sur l'OAP Domaines des Rigoles.

Toujours au sein de l'extension Est du bourg, une zone UE est prévue pour la réalisation d'un équipement public (emplacement réservé n°4). Actuellement, une maison des jeunes (bâti, skate park) est présente sur site. Cependant, le dimensionnement de cette zone UE interroge. Par ailleurs, aucun détail supplémentaire, hormis le tableau des emplacements réservés ne décrit le projet plus précisément sur cette zone UE. Il s'agira de justifier pourquoi cette zone est déjà en zone UE au sein d'une zone AU, et de justifier ses dimensions.

Concernant l'OAP de Villeras, il s'agira de retirer la partie en ZPNAF de la zone, cette dernière étant de fait réservée à un usage agricole.

Concernant l'OAP Trame Verte et Bleue, celle-ci ne reprend pas les corridors écologiques qui figurent au SDRIF pour la commune. C'est par exemple le cas du corridor situé au Nord, qui n'est pas matérialisé. De même, le corridor au niveau de l'étang de Saclay est représenté par une liaison agricole d'intérêt régionale alors qu'il correspond plutôt à la légende "corridor de la sous-trame arborée". L'OAP doit donc intégrer ces éléments.

Projet en Opération d'Intérêt National

La déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU concernant la ZAC de Corbeville a été approuvée le 4 décembre 2019. Le PLU intègre bien les modifications apportées à quelques éléments près qui doivent être repris notamment sur la partie règlement écrit, afin de permettre la mise en oeuvre du projet d'aménagement.

Le PADD identifie la zone AUc par un aplat rose "s'assurer de la qualité des projets immobiliers futurs et garantir une offre de logements diversifiée et attractive pour tous" et le contour de la zone est défini pour "assurer une transition paysagère entre les futurs secteurs d'urbanisation et les espaces agricoles et naturels". Sur la carte de l'Axe 4 "Promouvoir un territoire cultivé", cette zone AUc est identifiée en secteur "préservé les terres agricoles en termes de superficie et de diversité (ZAP, PEN, AMAP)". Cette double lecture pourrait amener à une mauvaise interprétation du document, et doit être harmonisée.

Toujours dans le PADD, le document page 43, inscrit dans son objectif « Prendre en compte les risques dans l'aménagement du territoire et anticiper les évolutions des aléas et vulnérabilités dues au changement climatique » que le dévoiement de la bretelle de la RN118 se fera en amont du secteur. Il convient de corriger cette inscription, le projet de dévoiement se fera dans le cadre de la ZAC du Christ de Saclay. Aujourd'hui aucun planning n'indique cette position.

Concernant le secteur du Christ de Saclay, il est affiché un maximum de 1400 logements. Or à travers le courrier du 30 septembre 2024, Monsieur le Maire affiche une programmation de 1436 logements parmi lesquels 690 logements jeunes, comprenant respectivement 446 LLS et 345 LLS. Les éléments doivent être mis en cohérence.

Concernant le secteur du Commissariat à l'énergie atomique (CEA), la zone non aedificandi du CEA a été supprimée par l'arrêté du maire de Saclay n°63/2020 du 9 avril 2020 pris suite au porter à connaissance du préfet de l'Essonne du 11 février 2020 ayant modifié le « Périmètre de la zone de danger » (zone de 250 m autour de l'emprise du CEA de Saclay) qui « se substitue à tous les périmètres de danger et non aedificandi ayant existé ou existant ». Il est donc demandé que le périmètre de la « zone non aedificandi liée au CEA » soit supprimé du plan de zonage et que la légende soit modifiée en conséquence.

Enfin, concernant l'arrivée de la ligne 18, la mise en compatibilité du PLU de Saclay avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 a institué un emplacement réservé destiné au « Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare » au bénéfice de la Société du Grand Paris, sur une superficie de 46 000 m². La réalisation de la ligne 18 et de la gare du Christ de Saclay étant toujours en cours, il est demandé que l'emplacement réservé dédié au « Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et gare du Christ de Saclay » soit maintenu au bénéfice de la Société des grands projets sur la même superficie. De plus, des compléments au tableau des emplacements réservés pourraient être apportés.

Il s'agira donc de venir ajuster ces éléments, afin d'assurer le bon déroulement des opérations d'aménagement en OIN.

3- Préservation de la qualité de vie et de l'environnement

Gestion économe de l'espace

Conformément à l'article L.141-10 du code de l'urbanisme, le PADD doit fixer un objectif chiffré de modération de la consommation d'espace et le justifier dans son ensemble.

Le projet de PLU estime la consommation à 13,4 hectares, dont 13 ha sur l'extension Est et 0,4 ha sur l'OAP Arthur Rimbaud. Le PADD ne fait mention que de la consommation de l'extension Est. Par ailleurs, le dossier des justifications indique la « réduction de la zone Nb d'environ 1 ha au niveau de l'atelier municipal au profit de la zone UG ».

De plus, bien que la commune n'ait pas la gouvernance des projets en OIN, il sera nécessaire d'inclure dans le chiffre de modération de la consommation d'espace du PADD les extensions liées aux différents projets d'aménagement en OIN : CEA, ZAC de Corbeville, nouvelle gare...

Le PLU devra donc faire mention d'un chiffre qui inclut clairement l'ensemble des secteurs consommateurs d'ENAF et ainsi mettre en cohérence cette donnée sur l'ensemble des documents.

Prise en compte des risques et nuisances

Le projet de règlement ne présente pas clairement les règles qui s'appliquent à l'intérieur de la zone de danger du CEA et notamment celles qui découlent du porter à connaissance existant. Il est nécessaire que le projet de règlement rappelle bien les dispositions qui s'appliquent à l'intérieur de la zone des 250 mètres afin que ne puissent être réalisés des constructions ou des aménagements induisant une concentration de population vulnérable. Des exemples sont fournis en annexe de la contribution de l'ASNR (cf pièce jointe).

Le règlement graphique indique la présence d'une zone non aedificandi liée (trait orange). Il faut préciser que cette zone est liée aux routes à grande circulation selon le décret n° 2009-615 du 3 juin 2019, en application du L111-6. De plus cette zone n'apparaît pas sur une partie de la N118 (à l'est des étang) et doit être complétée.

Préservation de l'environnement

Au sud de la commune, un secteur Na a été réduit de moitié au profit de la zone A. Cette zone correspond à une station essence à proximité d'un bois. La pertinence du maintien en Na des stations-services le long de la N118 est questionnée étant donné qu'environ 50 % de leur surface est artificialisée. Aussi, le fait que le bois ne figure plus en zone naturelle interroge. Des justifications pourraient être apportées à ce sujet, sans quoi il doit être remis en naturel.

A l'ouest de la commune, deux secteurs d'EBC ont été supprimés sans justifications (une partie sur le golf en zone Ng, une partie sur la zone Nd et au nord de l'étang d'Orsigny). Ces secteurs sont aussi situés en ZPNAF. Le PLU gagnerait à expliquer les raisons de ce changement ou à les repositionner.

Le PLU gagnerait à représenter graphiquement les zones humides probables et avérées pour que les dispositions du règlement écrit, les protégeant, puissent être identifiées. L'OAP Trame Verte et Bleue applique bien ce principe d'identification des zones humides probable. Il conviendrait donc de le reporter dans le règlement graphique. Par ailleurs, la zone Nc étant en grande partie concernée par des zones de compensation zone humide, il conviendrait d'identifier l'ensemble de

ces dernières en « Secteurs de concentration de mares et mouillères. Ces espaces manquants sont par ailleurs identifiés dans l'OAP ZAC de Corbeville comme « Corridor écologique Nord-Sud ».

En page 11 du règlement écrit, il est inscrit que « dans les secteurs où la profondeur de la nappe en situation de très hautes eaux est comprise entre 0 et 1 mètre, sont interdits et notamment l'infiltration des eaux pluviales dans le sol ». Cette disposition est contradictoire avec les dispositions du SDAGE et du règlement du SAGE qui imposent, quelles que soient les conditions, de gérer à minima les pluies courantes par infiltration/évapotranspiration. De plus, il semble incohérent de considérer que l'infiltration des eaux pluviales, qui sont des eaux par nature non polluées pour des projets d'aménagement classiques, soit interdite, mais que l'infiltration des eaux issues des dispositifs d'assainissement autonome puisse être autorisée sur avis du service d'assainissement.

Pour les prescriptions spécifiques à chaque zone, la plupart des prescriptions du règlement du SAGE sont reprises pour l'ensemble des zones. Cependant, s'il est bien indiqué qu'il est possible, dans certains cas, de déroger au principe de zéro rejet, la disposition de ce même règlement qui prévoit à minima l'infiltration/évapotranspiration d'une lame d'eau de 10 mm en 24 h n'est pas reprise. Ces éléments mériteraient d'être ajustés.

Annexes et servitude

Le dossier ne comporte pas de plan représentant les servitudes d'utilité publique. Dans l'objectif d'améliorer la lisibilité des servitudes qui s'applique sur la commune, je vous demande d'annexer ce plan au PLU. Il convient également de reporter le PEB de l'aérodrome de Paris-Saclay-Versailles en annexe du PLU.

Les références au code de l'aviation civile (CAC) sont caduques, ce code ayant été intégré au code des Transports (CT). Vous trouverez, en pièces jointes, les fiches actualisées des servitudes T5, T4, PT1, PT2, T7 pouvant être complétées et insérées en annexes du PLU.

De plus, le PLU devra prendre en compte la présence des ouvrages RTE sur les secteurs concernés (cf contribution RTE en pièce jointe).

4 - Conclusion

Au regard des éléments analysés, j'émet un avis favorable sur le PLU arrêté sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des demandes et observations formulées ci-dessus.


Le Sous-Préfet de Palaiseau

A. GRIGAUD

ANNEXE

Avis du représentant de l'État sur le PLU arrêté de la commune de Saclay

Remarques complémentaires

1 – Remarques générales

Conformément à l'ordonnance du 19 décembre 2013, les collectivités doivent dès à présent rendre leurs documents d'urbanisme accessibles en ligne.

De plus, toute élaboration ou révision d'un document d'urbanisme approuvée à partir du 1^{er} janvier 2016 doit être numérisée au format CNIG, afin d'en assurer d'ores et déjà le téléversement dans le Géoportail de l'urbanisme.

A compter du 1^{er} janvier 2023, l'ordonnance n°2021-1310 du 7 octobre 2021 prévoit que la publication sur le Géoportail de l'urbanisme des élaborations ou évolutions de ces documents devienne une des mesures de publicité obligatoire pour rendre exécutoire, et donc opposable, le document. Cette obligation porte sur les procédures principales et secondaires (révision allégée, modification simplifiée, etc.). Ainsi, toutes les procédures sont concernées.

2 – Pièces réglementaires

Rapport de présentation

- La carte relative au risque retrait gonflement des argiles, présentée dans le « diagnostic synthétique et stratégique », n'est pas à jour. En effet, une nouvelle cartographie est en vigueur depuis le 1er janvier 2020. Par conséquent, la carte est à mettre à jour.
- Le « diagnostic synthétique et stratégique » (p. 154) et l'évaluation environnementale (p. 34) indiquent que la commune a fait l'objet d'un arrêté mouvement de terrain. Or, d'après Géorisques, aucun arrêté mouvement de terrain n'a été pris sur la commune. Ce point est à corriger.
- Dans le diagnostic territorial, les nuisances sonores routières sont présentées sur la base des cartes de bruit stratégiques de 3^e échéance. Or, les cartes de 4^e échéance sont disponibles sur le site des services de l'État en Essonne.
- Les cartes du SDRIF-E utilisées dans l'état initial (p. 17) ne prennent pas en compte la pointe sud-est de la commune. Ce point est à corriger.
- L'état initial de l'environnement indique en page 37, que les prospections faunistiques et floristiques « ont été menées le 12 mai 2023 sur les secteurs sélectionnés ». Des inventaires faune/flore exhaustifs ne peuvent être menés sur une seule journée. Afin d'assurer l'identification fine des enjeux faune/flore sur les secteurs à aménager, il conviendrait que les OAP sectorielles précisent que des inventaires faune/flores sont nécessaires en amont de la définition des projets d'aménagement. A la page 54 de ce même document, il est indiqué qu'aucune espèce d'amphibien n'a été identifiée sur le secteur n°4. Toutefois, il est également indiqué qu'une grenouille commune y a été identifiée. Ce point est à corriger.
- Par ailleurs, le projet induit une augmentation du nombre de logements et d'habitants par rapport à la situation actuelle. Il convient d'évaluer l'impact en termes de circulation et de possibilité de stationnement. Par ailleurs, l'ARS est sensible quant à la l'accessibilité des logements aux personnes en situation de handicap, notamment dans les logements sociaux. Ainsi, le projet pourra développer cette problématique.

➤ La ligne 18 du métro devrait desservir la gare CEA Saint-Aubin sur la commune de Saclay. Le réseau de pistes cyclables et circulations douces reste toutefois à renforcer. Actuellement, d'après le dossier 77 % des actifs utilisent un véhicule individuel pour le trajet domicile-travail, 11% utilisent les transports en commun (diagnostic, p.81). L'état initial aurait pu apporter des éléments critiques d'analyse quant à l'offre actuelle et aux attentes des usagers pour faire des propositions notamment sur l'amélioration de la desserte en transports en commun, les modes doux étant principalement utilisés sur de courts trajets. Par ailleurs, l'accessibilité et la sécurisation des voiries pour les piétons et les personnes à mobilité réduite n'est pas évoquée. Des indicateurs de suivi du PLU dans ce cadre pourraient être proposés.

➤ Aussi, l'ARS recommande de sélectionner des espèces végétales présentant un potentiel allergisant faible. A cet effet, le guide du réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) pourrait être utilement intégré dans les documents du PLU (règlement, annexe). Par ailleurs, cet aspect est d'autant plus important à proximité des établissements accueillant des populations « sensibles » (écoles notamment). Par exemple, le chêne, outre son potentiel allergisant élevé, est également hôte des chenilles processionnaires, dont les poils sont fortement sensibilisants.

➤ Par ailleurs, l'ARS alerte sur la présence d'ambrosie, espèce végétale hautement allergisante pour l'homme et à fort potentiel d'invasion, signalée dans le département. Dans ce contexte, l'arrêté préfectoral ARS-91- 2021-VSS-SE n°30 du 7 juin 2021 prescrit la destruction obligatoire de l'ambrosie à feuilles d'armoise, de l'ambrosie à épis lisses et de l'ambrosie trifide. La présence d'ambrosie est indiquée dans le diagnostic (p.151). L'ARS note cependant que l'arrêté n'est pas mentionné dans le PLU de la commune.

➤ Plus de recommandations concernant la prise en compte de la pollution dans les projets d'aménagement, les risques sanitaires et les mesures de réduction de bruit sont présentes dans la contribution de l'ARS en pièce jointe.

➤ Concernant le Plan Particulier d'Intervention (PPI), le diagnostic territorial présente le risque nucléaire page 167. Le tableau présentant les installations nucléaires de base situées sur la commune de Saclay n'est pas complètement lisible, Par ailleurs, l'INB n°18 dénommée ULYSSE a été déclassé à l'issue des opérations de démantèlement. Enfin, l'INB n° 72 située au sein du site du CEA sur la commune voisine de Saint Aubin n'est pas indiquée.

Le paragraphe « Risque nucléaire » évoque le PPI et rappelle son objectif de protéger les populations et indique qu'il « n'entraîne aucune contrainte d'urbanisme ». Il convient cependant de veiller à ce que le développement des projets urbanistiques ne remette pas en cause l'efficacité des mesures prévus dans ce plan. Par ailleurs, il n'est mentionné aucune information sur la nature des mesures qui peuvent être prise et sur les actions de protection des populations, ainsi que sur les bons réflexes à adopter en cas de déclenchement d'une alerte. Ce paragraphe ne contient aucun renvoi vers une plaquette d'information (voir contribution ASNR).

Il convient que le PLU contribue à une information correcte des populations sur les risques nucléaires en rappelant notamment les réflexes à adopter en cas de déclenchement d'une alerte.

La contribution ASNR donne davantage de détails sur les mesures à prendre concernant aménagements à proximité du site et sur la surveillance des étangs de Saclay.

Orientation d'Aménagement et de Programmation et projets en OIN

➤ Les OAP n°1 « Domaine des rigoles » et n°3 « Arthur Rimbaud » sont situées en zone d'aléa fort du retrait-gonflement des sols argileux. Ces OAP intégrant de nouvelles constructions, le risque pourrait être rappelé dans le document relatif aux OAP avec un renvoi au guide du ministère.

➤ L'OAP « Arthur Rimbaud » prévoit la construction de 55 logements et commerces en rez-de-chaussée. Cette OAP est située en entrée de ville, le long de la RD446. Les futurs habitants seront

donc exposés aux nuisances sonores et atmosphériques générées par le trafic routier. En conséquence, un recul suffisant des bâtis par rapport aux voies est recommandé. De plus, il conviendra d'éviter l'implantation de commerces en rez-de-chaussée dont les activités seraient potentiellement sources de nuisances sonores pour le voisinage.

➤ L'OAP thématique Trame Verte et Bleue préconise la végétalisation du territoire mais cet aspect doit également être particulièrement étudié à l'échelle des projets d'aménagement (végétalisation, création d'îlot de fraîcheur, matériaux, disposition des bâtiments).

➤ Concernant l'OAP Domaine des Rigoles, le document laisse entendre que l'opération doit intégrer le projet du site de l'ancien garage ENFISSI. Cependant, la cartographie ne semble pas intégrer ce projet dans le périmètre de l'OAP. Une clarification à ce sujet pourrait être apportée.

➤ De plus, la Société du Grand Paris demande de préciser que certaines mentions de cette OAP ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris afin de permettre le projet, et ce dans l'ensemble des pièces du PLU. Vous trouverez l'ensemble des mentions à ajouter dans la contribution de la Société du Grand Paris en pièce jointe.

➤ Concernant la ZAC de Corbeville, le règlement ne reprend pas la rédaction issue de la Déclaration de Projet ci-dessus évoquée. A titre d'exemple, le présent règlement écrit arrêté prévoit page 88 : « Pour le secteur AUC : la hauteur maximale des constructions ne peut excéder 15 mètres au point le plus haut (ou faîtage) » alors que la MECDU de la ZAC Corbeville en 2019 fixe la hauteur maximale des constructions à 25 mètres.

➤ Il conviendrait que le règlement écrit reprenne les rédactions issues de la MECDU de la ZAC Corbeville en 2019, pour permettre la bonne réalisation de la ZAC et l'atteinte des objectifs fixés dans les documents réglementaires et arrêtés préfectoraux y afférents.

➤ Pour rappel, une évaluation de la compatibilité de l'état des sols avec les projets d'aménagement est nécessaire. Dans ce cadre, l'ARS aurait apprécié que la cartographie des risques sanitaires (bruit, air, pollution de sol) soit superposée à celle des secteurs d'aménagement (OAP) afin de faciliter l'analyse des incidences.

➤ Aussi, une cartographie croisée pour les enjeux bruit et air a été réalisée par Airparif et Bruitparif. Ainsi, la majeure partie de la commune est située en zone altérée pour l'environnement sonore et la qualité de l'air, sauf à proximité des axes routiers où l'environnement est très dégradé. Afin de faciliter l'analyse du dossier, il aurait été intéressant de superposer cette cartographie, et les éléments mentionnés dans l'évaluation environnementale (Chapitre II) avec les secteurs impactés par la révision du PLU et notamment les OAP. En effet, d'après le dossier, le projet de PLU prévoit le développement de logements à proximité des infrastructures inscrites au classement sonore et par conséquent d'exposer potentiellement des personnes à des nuisances sonores supplémentaires. Ainsi, des mesures d'évitement, réduction et compensation sont proposées sur certaines OAP (EE, p.118).

➤ Le projet de PLU vise à prendre en compte les nuisances sonores par le développement des mobilités douces (EE, p.105) et la végétalisation des aménagements urbains. Sur le premier point, l'ARS recommande d'adapter les cheminements et sentes piétonnes aux personnes à mobilité réduite. En outre, l'OAP thématique « Circulation douce » devrait contenir des dispositions relatives aux PMR. Sur le deuxième point, il est important de préciser que les effets du végétal dans l'atténuation des nuisances sonores ne sont sensibles que dans le cas de la mise en place d'écran végétal suffisamment dense et large. La collectivité pourrait par ailleurs identifier des zones calmes à préserver ou à créer.

En conséquence, les projets d'aménagements devraient faire l'objet d'étude et analyse préalables afin d'implanter les immeubles bâtis et pièces de vie au mieux et protéger les populations des sources de nuisances sonores. D'après le dossier, la qualité acoustique des bâtiments est une disposition applicable à toutes les OAP (EE, p.91). Il convient, dans tous les cas, d'évaluer l'efficacité

des mesures mises en œuvre et d'en tenir compte sur les options de densification. Des actions et études auprès de la population communale pourraient être menées afin de mieux connaître l'état de santé et le ressenti vis-à-vis des nuisances sonores afin de mettre en place les mesures adaptées notamment dans les secteurs les plus impactés. En effet, le bruit est un enjeu sanitaire majeur.

Règlement écrit et graphique

- Le risque remontée de nappes est bien rappelé dans le règlement, toutefois, un renvoi vers le site www.georisques.gouv.fr pourrait également être ajouté. Le risque est bien cité dans le règlement, cependant, un renvoi au décret n° 2019-495 du 22 mai 2019, relatif à la prévention de ce risque, devrait être fait.
- L'OAP TVB préconise la perméabilité des clôtures et des murs pour la faune mais ce principe mériterait d'être détaillé, dans les dispositions générales du règlement écrit et non seulement dans les différents zonages avec la mention « Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux ».
- Dans un souci de préserver les continuités écologiques et d'harmoniser les documents d'urbanisme avec la loi n° 2023-54 du 2 février 2023, qui vise à limiter l'enrillagement des espaces naturels, il est recommandé d'inscrire dans le règlement que, dans les zones N et sauf cas particuliers, les clôtures situées à plus de 150 mètres des habitations soient conçues pour permettre en tout temps la libre circulation des animaux sauvages. Elles doivent être posées à 30 centimètres au-dessus de la surface du sol, leur hauteur est limitée à 1,20 mètre et elles ne peuvent ni être vulnérantes ni constituer des pièges pour la faune. Ces clôtures sont en matériaux naturels ou traditionnels définis par le schéma directeur de la région d'Île-de-France.
- Le PLU évoque à plusieurs reprises sa volonté de créer et protéger les alignements d'arbres sur la commune. À ce titre, le règlement pourrait faire une mention à l'article L350-3 du Code de l'Environnement relatif à la protection des allées d'arbres et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation. Il pourrait également intégrer à ses dispositions générales des règles telles que : le volume minimal des fosses de plantation, le choix des essences, le panachage pour limiter les problèmes phytosanitaires.
- Depuis le 29 novembre 2018, le département de l'Essonne est inscrit sur la liste des départements où les moustiques constituent une menace pour la santé des populations. Il est classé au niveau albopicticus 1 du plan anti-dissémination du chikungunya et de la dengue en métropole. Un arrêté préfectoral a été pris explicitant les mesures et responsabilités de chacun dans cette lutte antivectorielle (Arrêté préfectoral ARS-SE n°012-2019 du 2 mai 2019). Le PLU devrait mentionner cet arrêté, et pourrait proposer des dispositions notamment constructives permettant de limiter les possibilités de propagation de ce vecteur.
- Une note d'information relative à la servitude I4 vous est communiquée par RTE. Elle vous précise notamment qu'il convient de contacter le Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire :
 - Pour toute demande de coupe et d'abattage d'arbres ou de taillis.
 - Pour toute demande de certificat d'urbanisme, d'autorisation de lotir et de permis de construire, situés dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de nos ouvrages précités.
- Il est indiqué que les règles de construction et d'implantation présentes au sein de votre document d'urbanisme ne sont pas applicables aux ouvrages exploités par RTE. C'est la raison pour laquelle il est demandé de bien vouloir indiquer les mentions présente dans la contribution RTE en pièce jointe dans les chapitres spécifiques de toutes les zones concernées par un ouvrage du réseau de transport public d'électricité.

➤ Il est précisé à cet égard qu'il est important que RTE puisse être consultés pour toute demande d'autorisation d'urbanisme, afin que la compatibilité des projets de construction avec la présence de nos ouvrages soit assuré, au regard des prescriptions fixées par l'arrêté interministériel fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique.

Il est rappelé en outre que toute personne qui envisage de réaliser une construction au voisinage de nos ouvrages doit, après consultation du guichet unique (www.reseaux-et-canalisation.gouv.fr), se conformer aux procédures de déclaration de projet de travaux (DT) et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) fixées par les articles R.554-1 et suivants du Code de l'Environnement.

➤ Un ouvrage du réseau public de transport d'électricité se situe à proximité d'emplacements réservés. Les travaux envisagés sur ces emplacements devront tenir compte de la présence des ouvrages électriques susvisés. En effet, tous les travaux situés à proximité d'un ouvrage de transport électrique nécessitent des précautions particulières.

Annexes

➤ La consommation annuelle d'eau potable n'est pas estimée. Le PLU vise une augmentation de la population de 10 000 habitants, il est donc important d'estimer si les capacités en eau potable seront suffisantes. Ce point devra être précisé par des données quantitatives. De plus, le rendement du réseau AEP aurait pu utilement être précisé. Dans un contexte de changement climatique et de gestion de la ressource optimum, le rendement doit être amélioré par la mise en place de mesures adéquates (inspection, recherche de fuite, informations aux abonnés...).

➤ Compte tenu de l'impérative nécessité d'informer exactement les tiers de la présence des ouvrages électriques (sécurité et opposabilité), et en particulier dans le cadre de l'instruction des demandes d'autorisation du sol, il convient de noter, au sein de la liste des servitudes, l'appellation complète et leur niveau de tension servitudes I4, ainsi que le nom et les coordonnées du Groupe Maintenance Réseaux chargé de la mise en œuvre des opérations de maintenance sur le territoire :

RTE

Groupe Maintenance Réseaux SUD OUEST

7, avenue Eugène Freyssinet

78286 GUYANCOURT CEDEX

Tél. : 01 30.96.30.80

Fax : 01.30.96.31.70

La note d'information relative au risque retrait-gonflement des argiles présentée dans les annexes informatives (annexe 5.3.9) n'est pas à jour. En effet, un nouveau guide « Construire en terrain argileux : la réglementation et les bonnes pratiques » a été publié en novembre 2021 par le Ministère de la Transition Écologique. Il convient de mettre à jour cette information et d'annexer le guide au règlement.

Evaluation environnementale

➤ Le dossier évalue les incidences notables probables du PLU (zonage, règlement, OAP) sur l'environnement et la santé et les mesures ERC (EE, p. 122). La collectivité aurait toutefois pu développer des mesures ERC et des indicateurs plus ambitieux sur les enjeux sanitaires (bruit, air, eau).

➤ Des indicateurs de suivi de l'évolution du territoire sont proposés, certains portant sur des enjeux sanitaires (eau, air, sol). Il conviendrait toutefois au préalable de réaliser un diagnostic initial

sur des données qualitatives quand cela est possible pour un suivi pertinent (ex : consommation d'eau annuelle, rendement du réseau AEP, nombre de personnes en zone affectée par le bruit...).

➤ Le PLU évoque la problématique des îlots de chaleur urbain (EE, p. 91). Une cartographie et une analyse des données auraient été intéressantes ainsi que les moyens mis en œuvre pour atténuer les effets des îlots de chaleur dans un contexte de changement climatique.

➤ Le résumé non technique de l'évaluation environnementale ne présente pas le risque nucléaire. Dans l'évaluation environnementale, le risque nucléaire est évoqué mais seul le CEA est mentionné et CIS bio international n'apparaît pas. Ces éléments pourraient être ajoutés.

MAIRIE DE SACLAY

25 MARS 2025

RECEPTION



Liberté
Égalité
Fraternité

Service Santé Environnement
Délégation Départementale de L'Essonne

Affaire suivie par : Agnès PRIEUR COURTIN
Courriel : agnes.courtin@ars.sante.fr
Téléphone: 01 69 36 72 26
Télécopie : 01 69 36 71 99
Réf : A-2024-0786



Monsieur le Maire

Hôtel de ville
Pôle développement urbain et durable
12, place de la Mairie
91400 SACLAY

Objet : avis sur la révision du PLU de la commune de Saclay

Evry-Courcouronnes, le

Monsieur le Maire,

Par courrier du 23 décembre 2024, vous avez sollicité mon avis sur la demande mentionnée en objet. Dans ce cadre, l'ARS est vigilante à la prise en compte des enjeux sanitaires sur les territoires concernés pour la réalisation des projets d'aménagement urbain. A cet effet, la collectivité pourra s'appuyer sur le guide ISadOrA (**Intégration de la Santé dans les Opérations d'Aménagement**) disponible sur le site internet de l'Ecole des Hautes Etudes de Santé Publiques (EHESP), sur le lien suivant : <https://www.ehesp.fr/wp-content/uploads/2020/06/001-Guide-entier-ISadOrA-version-web.pdf>

Le guide ISadOrA répond aux besoins des acteurs de l'aménagement opérationnel pour mieux prendre en compte les enjeux de santé et de bien-être dans les documents d'urbanisme et projets d'aménagement. Il comprend à la fois un volet conceptuel permettant d'appréhender les liens existants entre différentes thématiques de l'aménagement (ambiance urbaine, nature en ville, espaces publics, mobilités, etc.) et la santé ; et un volet opérationnel pour prendre en compte les enjeux de santé à chaque étape de l'élaboration du projet d'aménagement urbain.

De plus, afin de compléter l'état initial du PLU, j'invite la collectivité à prendre connaissance de la fiche commune de l'ORS sur le site internet : <https://www.ors-idf.org/profils-socio-sanitaires-des-communes.html>

1- Introduction

1.1 Présentation du projet

La commune de Saclay comprend 4 256 habitants en 2019 (source INSEE) (diagnostic, p.32). L'objectif de la commune est d'atteindre le seuil de 10 000 habitants à l'horizon 2036. Afin de pouvoir accueillir cette nouvelle population, il est estimé une production d'environ 800 logements supplémentaires. Ces logements sont prévus en extension et en densification de la commune.

Il convient de noter que le taux de logements vacants et de résidences secondaires est inférieur à 5% et reste constant depuis les années 2000 (diagnostic p.39). La commune souhaite notamment la remise sur le marché de logements et bâtiments d'activité vacants (justification, p.33).

Le PADD définit 4 axes « Promouvoir un développement harmonieux de la commune, respectueux de son identité », « préserver et renforcer l'offre économique et commerciale de la commune », « maintenir la résilience de la commune et promouvoir un développement respectueux de l'environnement et du paysage, et « promouvoir un territoire cultivé ».

Les axes 2 et 3 intègrent en particulier des problématiques permettant de prendre en compte notamment les enjeux sanitaires sur le territoire (mobilité, espaces verts, nuisances sonores...).

Le PLU prévoit 5 OAP sectorielles « Le Domaine des Rigoles » (770 logements), « Villeras » (zone d'activité économique), « Arthur Rimbaud » (55 logements et commerces), « Centre-bourg » (50 logements), « ZAC Corbeville » (réaménagement de l'échangeur de Corbeville), et trois OAP thématiques « Trame Verte et Bleue », « Patrimoine », « Circulations douces ». Certaines de ces OAP abordent notamment la prévention des risques et nuisances et l'amélioration de la santé humaine.

Le dossier évalue les incidences notables probables du PLU (zonage, règlement, OAP) sur l'environnement et la santé et les mesures ERC (EE, p. 122). La collectivité aurait toutefois pu développer des mesures ERC et des indicateurs plus ambitieux sur les enjeux sanitaires (bruit, air, eau).

Des indicateurs de suivi de l'évolution du territoire sont proposés, certains portant sur des enjeux sanitaires (eau, air, sol) (Evaluation environnementale EE, p.132). Il conviendrait toutefois au préalable de réaliser un diagnostic initial sur des données qualitatives quand cela est possible pour un suivi pertinent (ex : consommation d'eau annuelle, rendement du réseau AEP, nombre de personnes en zone affectée par le bruit...).

2- Identification des enjeux sanitaires

2-1 Eau destinée à la consommation humaine (EDCH)

L'alimentation en eau potable (AEP) de Saclay est décrite succinctement (Annexe sanitaire). Le territoire communal n'est pas concerné par des captages d'eau potable et des périmètres de protection de captage. Le plan du réseau AEP est joint au dossier.

La consommation annuelle d'eau potable n'est pas estimée. Le PLU vise une augmentation de la population de 10 000 habitants, il est donc important d'estimer si les capacités en eau potable seront suffisantes. Ce point devra être précisé par des données quantitatives.

De plus, le rendement du réseau AEP aurait pu utilement être précisé. Dans un contexte de changement climatique et de gestion de la ressource optimum, le rendement doit être amélioré par la mise en place de mesures adéquates (inspection, recherche de fuite, informations aux abonnés...).

2-2 Environnement industriel – Qualité et usage des sols et sous-sols

D'après le dossier, le territoire compte 16 sites recensés dans l'inventaire Basias des anciens sites industriels et activités de services (18 selon géorisque) et 4 sites sont recensés dans l'inventaire Basol des sols pollués sur la commune (1 selon géorisque) (diagnostic, p.171). De plus, 12 ICPE se situent sur le territoire communal (diagnostic, p.164).

Pour rappel, une évaluation de la compatibilité de l'état des sols avec les projets d'aménagement est nécessaire. Dans ce cadre, l'ARS aurait apprécié que la cartographie des risques sanitaires (bruit, air, pollution de sol) soit superposée à celle des secteurs d'aménagement (OAP) afin de faciliter l'analyse des incidences.

2-3 Qualité de l'air extérieur - Mobilité-transports et accès aux équipements/services

L'état initial de la qualité de l'air est caractérisé très succinctement et de façon qualitative. La qualité de l'air de la commune est qualifiée de satisfaisante sauf à proximité des axes routiers à fort trafic (RN118). La commune fait partie de la zone sensible pour la qualité de l'air (diagnostic, p.169). Les principaux secteurs contribuant à la pollution atmosphérique sont les transports routiers, le tertiaire et le résidentiel. Ainsi, les leviers d'action portent notamment sur les mobilités, le bâtiment, la végétalisation.

Concernant les mobilités, d'après l'état initial, la commune ne dispose pas de gare ferroviaire sur le territoire communal, les gares les plus proches sont celle d'Orsay (RER B), de Massy-Palaiseau (RER B) et de Jouy-en-Josas (RER C). De plus, une dizaine de lignes de bus desservent le territoire communal. La commune met également à disposition une navette municipale gratuite à la demande pour les personnes âgées et les habitants (diagnostic, p.78).

Par ailleurs, la ligne 18 du métro devrait desservir la gare CEA Saint-Aubin sur la commune de Saclay (diagnostic, p.79) ainsi que le Transport en Commun en Site Propre Massy-Orly (TCSP). Le réseau de pistes cyclables et circulations douces reste toutefois à renforcer. Actuellement, d'après le dossier 77 % des actifs utilisent un véhicule individuel pour le trajet domicile-travail, 11% utilisent les transports en commun (diagnostic, p.81). L'état initial aurait pu apporter des éléments critiques d'analyse quant à l'offre actuelle et aux attentes des usagers pour faire des propositions notamment sur l'amélioration de la desserte en transports en commun, les modes doux étant principalement utilisés sur de courts trajets. Par ailleurs, l'accessibilité et la sécurisation des

voies pour les piétons et les personnes à mobilité réduite n'est pas évoquée. Des indicateurs de suivi du PLU dans ce cadre pourraient être proposés.

L'ARS rappelle que des études européennes (Aphekom, Erpurs) prouvent que les niveaux de pollution dans l'agglomération parisienne constituent un facteur déclencheur d'événements sanitaires y compris le décès. La pollution agit également par exposition chronique avec survenue de pathologies telles que l'asthme et les maladies coronariennes. Aussi, selon l'Observatoire régional de santé d'Ile-de-France (ORS), le trafic routier et l'urbanisation dense à proximité des voies à grande circulation, sont responsables notamment de 16% des cas d'asthme chez les enfants. De plus, l'OMS (CIRC) a classé les particules diesel comme cancérigène certain pour l'homme. Ainsi l'impact d'un axe routier sur la qualité de l'air peut s'étendre jusqu'à 200 mètres¹. Ces données doivent être prises en compte dans le cadre des projets d'aménagement.

Le projet induit une augmentation du nombre de logements et d'habitants par rapport à la situation actuelle. Il convient, après avoir justifié la nécessité de densification, d'évaluer l'impact en termes de circulation et de possibilité de stationnement.

Par ailleurs, l'ARS est sensible quant à la l'accessibilité des logements aux personnes en situation de handicap, notamment dans les logements sociaux. Ainsi, le projet pourra développer cette problématique.

Espaces verts

Le territoire communal de Saclay est majoritairement agricole (59,7%), l'urbanisation occupe un peu moins d'un tiers du territoire (27,8%). Les espaces naturels recouvrent seulement 7,5% et les plans d'eau, 4,9% du territoire (diagnostic, p. 122).

Les projets d'aménagement évoqués dans le PLU auront pour impact la dégradation des espaces naturels, agricoles et forestiers de 13,4 ha en raison d'un développement urbain (EE, p.130). Or, les lieux végétalisés participent à un urbanisme favorable à la santé². Les mesures ERC proposées concernent notamment les OAP Rigoles et Arthur Rimbaud (coefficients de pleine-terre au sein des zones urbaines et à urbaniser, transition paysagère, jardins de pluie, constitution d'une lisière végétale, développement de jardins privés et de percées végétales) (EE, p. 126).

Le PLU évoque la problématique des îlots de chaleur urbain (EE, p. 91). Une cartographie et une analyse des données auraient été intéressantes ainsi que les moyens mis en œuvre pour atténuer les effets des îlots de chaleur dans un contexte de changement climatique. L'OAP thématique TVB préconise la végétalisation du territoire mais cet aspect doit également être particulièrement étudié à l'échelle des projets d'aménagement (végétalisation, création d'îlot de fraîcheur, matériaux, disposition des bâtiments).

Le traitement environnemental et paysager des espaces bâtis et abords de constructions peut contribuer à limiter les risques sanitaires liés au changement climatique, à la pollution atmosphérique et au bruit, à condition d'implanter des espèces végétales non allergisantes.

L'ARS rappelle que les émissions de pollens sont des facteurs d'aggravation de certaines pathologies (asthme, maladies cardiovasculaires et pulmonaires). Selon l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) les allergies aux pollens touchent en France 20 % des enfants âgés de plus de 9 ans et 30% des adultes.

Aussi, l'ARS recommande de sélectionner des espèces végétales présentant un potentiel allergisant faible. A cet effet, le guide du réseau national de surveillance aérobiologique (RNSA) pourrait être utilement intégré dans les documents du PLU (règlement, annexe). Par ailleurs, cet aspect est d'autant plus important à proximité des établissements accueillant des populations « sensibles » (écoles notamment). Par exemple, le chêne, outre son potentiel allergisant élevé, est également hôte des chenilles processionnaires, dont les poils sont fortement sensibilisants.

Par ailleurs, l'ARS alerte sur la présence d'ambrosie, espèce végétale hautement allergisante pour l'homme et à fort potentiel d'envahissement, signalée dans le département. Dans ce contexte, l'arrêté préfectoral ARS-91-2021-VSS-SE n°30 du 7 juin 2021 prescrit la destruction obligatoire de l'ambrosie à feuilles d'armoise, de l'ambrosie à épis lisses et de l'ambrosie trifide. La présence d'ambrosie est indiquée dans le diagnostic (p. 151). L'ARS note cependant que l'arrêté n'est pas mentionné dans le PLU de la commune.

¹ Airparif actualité n°39, décembre 2012

² <https://territoire-environnement-sante.fr/espace-documentaire/espaces-verts-urbains-promouvoir-lequite-et-la-sante>

2-4 Qualité de l'environnement sonore

L'ARS rappelle que la France a adopté des valeurs limites réglementaires dans le cadre de la transposition de la directive européenne de 2002 qui déterminent les seuils au-delà desquels des mesures de réduction du bruit doivent être appliquées. Cependant, en 2018, l'organisation mondiale pour la santé (OMS) a publié des lignes directrices concernant le bruit dans l'environnement dont le principal objectif est d'apporter des recommandations en vue de protéger la santé humaine de l'exposition au bruit provenant de diverses sources environnementales (trafic routier, ferroviaire et aérien). Il est rappelé que, d'après l'OMS, dans les zones résidentielles, une altération de l'état de santé est observée au-delà de 55 dB(A) en extérieur le jour et l'objectif de qualité est de 30 dB(A) la nuit en extérieur. Différents effets sanitaires sont en effet relatés : insomnies (au-delà de 42 dB(A)), hypertension et infarctus du myocarde (au-delà de 50 dB(A)). Ainsi, dans un souci de protection de la santé humaine, l'ARS recommande donc de se référer aux valeurs de l'OMS comme éléments de comparaison pour les mesures acoustiques et la caractérisation de l'état initial.

D'après l'état initial du dossier, la commune est impactée par les nuisances sonores du fait notamment de la présence d'axes routiers (RN 118, RN 306, RN 446, RD 36 et RD 128) (diagnostic, p.176). La commune de Saclay est également concernée par le PEB de l'aérodrome de Toussus-le-Noble en sa partie Est (Ferme d'Orsigny).

Par ailleurs, Bruitparif a réalisé un diagnostic territorialisé permettant d'évaluer les impacts sanitaires liés au bruit des transports au sein de la région Île-de-France. La méthodologie proposée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) fondée sur l'utilisation de l'indicateur synthétique des années de vie en bonne santé perdue (DALY – Disability Adjusted Life Years) a été utilisée par Bruitparif³.

Sur la commune de Saclay, les évaluations réalisées donnent une valeur statistique moyenne de 5,4 mois de vie en bonne santé perdues par individu du fait du bruit routier.

Afin de compléter le diagnostic, une cartographie croisée pour les enjeux bruit et air a été réalisée par Airparif et Bruitparif⁴. Ainsi, la majeure partie de la commune est située en zone altérée pour l'environnement sonore et la qualité de l'air, sauf à proximité des axes routiers où l'environnement est très dégradé.

Ainsi, afin de faciliter l'analyse du dossier, il aurait été intéressant de superposer cette cartographie, et les éléments mentionnés dans l'évaluation environnementale (Chapitre II) avec les secteurs impactés par la révision du PLU et notamment les OAP. En effet, d'après le dossier, le projet de PLU prévoit le développement de logements à proximité des infrastructures inscrites au classement sonore et par conséquent d'exposer potentiellement des personnes à des nuisances sonores supplémentaires. Ainsi, des mesures d'évitement, réduction et compensation sont proposées sur certaines OAP (EE, p.118).

Le projet de développement de la commune s'appuie principalement sur l'OAP « Domaine de la Rigole » et l'OAP « Arthur Rimbaud ». La commune intègre le reste de son développement par la densification de son tissu notamment en centre-bourg (EE, p.15).

L'OAP « domaine de la Rigole » concerne la création de 770 logements dont 30% de logements sociaux. Le projet prévoit une structuration du réseau viaire privilégiant les mobilités douces aux abords des logements (EE, p.93), ainsi que l'intégration de la qualité acoustique du bâti. (EE, p.128)

L'OAP « Arthur Rimbaud » prévoit la construction de 55 logements et commerces en RdC. Cette OAP est située en entrée de ville, le long de la RD446 ; les futurs habitants seront donc exposés aux nuisances sonores et atmosphériques générées par le trafic routier. En conséquence, un recul suffisant des bâtis par rapport aux voies est recommandé. De plus, il conviendra d'éviter l'implantation de commerces en RdC dont les activités seraient potentiellement sources de nuisances sonores pour le voisinage.

L'OAP « ZAC de Corbeville » concernerait le réaménagement de l'échangeur de Corbeville sur la commune de Saclay (diagnostic, p.17). Toutefois, le règlement écrit mentionne la possibilité de création de logements pour les jeunes (zone AUc). Dans ce cas, il convient d'étudier et veiller à la prise en compte des nuisances sonores et atmosphériques générées par le trafic routier situé à proximité (RN118) (zone de recul suffisante, disposition du bâti, isolement acoustique...).

Le projet de PLU vise à prendre en compte les nuisances sonores par le développement des mobilités douces (EE, p.105) et la végétalisation des aménagements urbains.

³ Rapport d'étude BruitParif « Impacts sanitaires du bruit dans la zone dense de la région Ile-de-France », février 2019.

⁴ <https://carto.airparif.bruitparif.fr/>

Sur le premier point, l'ARS recommande d'adapter les cheminements et sentes piétonnes aux personnes à mobilité réduite. En outre, l'OAP thématique « Circulation douce » devrait contenir des dispositions relatives aux PMR.

Sur le deuxième point, il est important de préciser que les effets du végétal dans l'atténuation des nuisances sonores ne sont sensibles que dans le cas de la mise en place d'écran végétal suffisamment dense et large⁵. La collectivité pourrait par ailleurs identifier des zones calmes à préserver ou à créer⁶.

En conséquence, les projets d'aménagement devraient faire l'objet d'étude et analyse préalables afin d'implanter les immeubles bâtis et pièces de vie au mieux et protéger les populations des sources de nuisances sonores. D'après le dossier, la qualité acoustique des bâtiments est une disposition applicable à toutes les OAP (EE, p.91).

Il convient, dans tous les cas, d'évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre (cf. EE p.95 et suivantes) et d'en tenir compte sur les options de densification. Des actions et études auprès de la population communale pourraient être menées afin de mieux connaître l'état de santé et le ressenti vis-à-vis des nuisances sonores afin de mettre en place les mesures adaptées notamment dans les secteurs les plus impactés. En effet, le bruit est un enjeu sanitaire majeur.

2-5 Lutte antivectorielle

Depuis le 29 novembre 2018, le département de l'Essonne est inscrit sur la liste des départements où les moustiques constituent une menace pour la santé des populations. Il est classé au niveau albopicticus 1 du plan anti-dissémination du chikungunya et de la dengue en métropole. Un arrêté préfectoral a été pris explicitant les mesures et responsabilités de chacun dans cette lutte antivectorielle (Arrêté préfectoral ARS-SE n°012-2019 du 2 mai 2019).

Le PLU devrait mentionner cet arrêté, et pourrait proposer des dispositions notamment constructives permettant de limiter les possibilités de propagation de ce vecteur (cf. règlement).

Conclusion

Considérant les éléments transmis et les éléments mentionnés ci-dessus, j'émet un avis favorable au projet de PLU de la commune de Saclay, sous réserve de la prise en compte des remarques mentionnées ci-dessus.

Restant à votre entière disposition pour tout complément d'information, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Evry-Courcouronnes, le


Signé électroniquement par Richade
FAHAS - Directeur Adjoint de la
Délégation départementale de l'Essonne
Le 16/01/2025 à 21:02

⁵ Bruit : Enjeux et solutions, Bruitparif

⁶ Bruit et urbanisme, les zones calmes, Bruitparif

Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques souterraines

De manière générale, il est recommandé :

- De conserver le de libre accès à nos installations,
- De ne pas implanter de supports (feux de signalisation, bornes, etc.) sur nos câbles, dans le cas contraire, prévoir du matériel de type démontable,
- De ne pas noyer nos ouvrages dans la bétonite de manière à ne pas les endommager et à en garantir un accès facile,
- De prendre toutes les précautions utiles afin de ne pas endommager nos installations pendant les travaux.

Concernant tous travaux :

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra appliquer le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011, relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (déclaration de projet de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.
- Toute déclaration devra obligatoirement être précédée d'une consultation du guichet unique auprès de l'INERIS, afin d'obtenir la liste et les coordonnées des exploitants des ouvrages en service concernés par les travaux.

Concernant les indications de croisement :

- Dans tous les cas cités ci après et conformément à l'arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, il est obligatoire de respecter une distance minimum de 0,20 mètre en cas de croisement avec nos ouvrages.

Croisement avec nos fourreaux :

- Préférer les croisements par le dessous en évitant impérativement que les différentes installations se posent l'une sur l'autre.

Croisement avec nos caniveaux :

- Préférer les croisements par le dessous. Le croisement devra être réalisé à une distance conseillée de 0,5 mètre au-dessus ou au-dessous. Veiller à effectuer un soutènement efficace de nos ouvrages pour les croisements que vous ferez au-dessous.

Croisement avec un ouvrage brique et dalles :

- Préférer les croisements par le dessous. L'accessibilité de ces ouvrages doit rester libre en respectant une distance conseillée de 0,4 mètre minimum pour les croisements que vous effectuerez au-dessus.
- Veiller à maintenir efficacement ces ouvrages et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.
- Effectuer, à proximité de nos ouvrages, un sondage à la main sur une profondeur de 1,50 mètre afin de les localiser et ne pas les endommager.
- Dans le cas où une canalisation serait parallèle à la liaison souterraine électrique, une distance minimum de 0,3 mètre est conseillée entre les deux génératrices.

Concernant les plantations :

- Ne pas planter d'arbres à moins de 1,5 mètre de l'axe de nos ouvrages dans le cas d'essences à racines pivots et de 3 mètres dans le cas d'essences à racines traçantes,
- En cas d'essouchage, en présence d'ouvrages électriques, découper les racines et les laisser en terre,
- Lors de la pose de jardinières, bacs à fleurs, etc ..., l'accès aux ouvrages électriques devra être conservé en toutes circonstances, il est donc interdit de poser des bacs à fleurs « non démontables » au-dessus de ces derniers.

Particularité C.P.C.U.

- ***Dans le cas d'un parcours parallèle ou d'un croisement avec nos ouvrages :***

Les parcours au-dessus et au-dessous de nos ouvrages ainsi que les croisements au-dessus de nos ouvrages sont fortement déconseillés. Tout parallélisme ou croisement **à moins de 4 mètres** devra faire l'objet d'une étude d'élévation thermique des ouvrages électriques. Vous veillerez à maintenir efficacement les ouvrages électriques et à éviter tout mouvement de terrain qui entraînerait leur affaissement lors des croisements que vous réaliserez au-dessous.

- ***Dans tous les cas :***

- Une ventilation du caniveau vapeur à l'aide de bouches d'aération disposées de part et d'autre des câbles haute tension est nécessaire. La longueur ventilée, la plus courte possible, est déterminée en tenant compte du fait que ces bouches d'aération doivent être implantées, si possible, sous trottoir,

- Obturation du caniveau vapeur à l'aide de laine de verre à chaque extrémité de la longueur ventilée,
- Renforcement éventuel du calorifugeage des conduites de vapeur,
- Une pose éventuelle de thermocouple pour contrôler la température de la gaine extérieure des câbles ou la température à proximité de ceux-ci,

Les études réalisées doivent prendre en compte le respect de la dissipation thermique de nos ouvrages et l'échauffement éventuel produit par vos conduites.

Votre responsabilité restant entière dans le cas d'une contrainte d'exploitation des ouvrages électriques due à un échauffement provoqué par vos canalisations. Il en va de même dans le cas de dommages occasionnés aux ouvrages électriques lors de l'exécution des travaux.

Si le marché de travaux ou la commande des travaux n'est pas signé dans les trois mois suivant la date de la consultation du guichet unique, le responsable du projet renouvelle sa déclaration sauf si le marché de travaux prévoit des mesures techniques et financières permettant de prendre en compte d'éventuels ouvrages supplémentaires ou modifications d'ouvrages, et si les éléments nouveaux dont le responsable de projet a connaissance ne remettent pas en cause le projet.

Recommandations à respecter aux abords des lignes électriques aériennes

Les aménagements paysagers - voirie et réseaux divers :

- Les arbres de hautes tiges seront à proscrire sous l'emprise de nos conducteurs,
- La hauteur de surplomb entre les conducteurs et les voies de circulation ne devra pas être inférieure à 9 mètres,
- Le franchissement de la traversée doit se faire en une seule portée,
- Le surplomb longitudinal des voies de communication dans une partie normalement utilisée pour la circulation des véhicules ou la traversée de ces voies sous un angle inférieur à 7° sont interdits,
- L'accès à nos pieds de supports doit rester libre dans un rayon de 5 m autour de ces derniers,
- Les canalisations métalliques transportant des fluides devront éviter les parcours parallèles à nos conducteurs et respecter une distance de 3 mètres vis-à-vis de nos pieds de supports.
- En cas de voisinage d'un support de ligne électrique aérienne très haute tension et d'une canalisation métallique de transport de gaz combustible, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés ou d'autres fluides dont la dissémination présente des risques particuliers, des dispositions sont à prendre pour que l'écoulement de défaut éventuel par le pied du support ne puisse entraîner le percement de la canalisation.

Les constructions :

- L'Article R.4534-108 du code du travail interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la haute et très haute tension HTB (>50 000 Volts) à une distance inférieure à 5 mètres hors balancement des câbles,
- L'Article 12 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, interdit l'approche soit directement soit à l'aide d'engins ou de matériaux d'un conducteur nu dans le domaine de la Très Haute Tension (400 000 Volts) à une distance inférieure à 6 mètres hors balancement des câbles,
- Une distance supplémentaire de 2 mètres est recommandée en cas de surplomb accessible (terrasse, balcon, etc.),
- L'article 20 de l'Arrêté du 17 mai 2001 fixe à 100 mètres la distance de voisinage entre un établissement pyrotechnique ou de l'aplomb extérieur de la clôture qui entoure le magasin et l'axe du conducteur le plus proche (balancement du conducteur non compris),

- L'Article 71 de l'Arrêté du 17 mai 2001 interdit l'implantation de supports au voisinage d'un établissement d'enseignement, d'une installation d'équipement sportif ou d'une piscine en plein air,
- Au cas où l'Article 71 ne pourrait être appliqué, toutes les dispositions seront prises pour que les abords du pylône implanté sur la parcelle soient rendus inaccessibles (suppression de l'échelle d'accès sur une hauteur de 3 mètres),
- La nécessité de prescrire au-dessus de tous les terrains dans lesquels peut être pratiquée l'irrigation par aspersion, un dégagement suffisant sous les lignes, fixé à 6 mètres pour les conducteurs nus. Toutefois, dans le cas d'utilisation de gros diamètre d'ajutage près de lignes haute tension (>50000 volts), il convient, pour éviter tout risque pour les personnes, de les placer, par rapport à l'aplomb des câbles, à :
 - 20 mètres si le diamètre d'ajutage est compris entre 26 et 33 mm limites comprises,
 - 25 mètres si le diamètre est supérieur à 33 mm.

D'où l'interdiction aux services de secours (pompiers, etc.) de se servir de jets canon.

Les terrains de sport :

L'arrêté du 17 mai 2001 fixe :

- Une distance de 9 mètres minimum entre le conducteur le plus proche et le terrain de sport,
- Un surplomb longitudinal de celui-ci par les lignes haute tension est autorisé sous réserve que l'angle de traversée soit supérieur à 5° par rapport à l'axe des conducteurs,
- Tout sport de lancers ou tirs à distance devront s'effectuer dans la moitié de terrain non surplombé par la ligne afin d'éviter d'agresser les câbles,
- Les charpentes métalliques devront être reliées à la terre.
- **ATTENTION** : Les terrains d'installations d'équipements sportifs comprennent, notamment, les terrains d'éducation physique et sportive ainsi que les terrains pour les jeux d'équipes et l'athlétisme. Des distances minimales plus importantes peuvent être imposées selon le mode d'utilisation et la fréquentation des installations, en application de l'Article 99 (chapitre 3) de l'arrêté technique du 17 mai 2001. L'usage des cerfs-volants, ballons captifs, modèles réduits aériens commandés par fils est très dangereux à proximité de lignes aériennes. Il y a lieu de tenir compte de la présence de ces lignes pour les lancers et les tirs à distances (disques, javelot, marteau, pigeons d'argile, etc.)

- Chaque entreprise devant réaliser des travaux sur la commune devra impérativement respecter le décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution (déclaration de projets de travaux, déclaration d'intention de commencement de travaux ...), ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application.

Afin que RTE puisse répondre avec exactitude et dans les plus brefs délais à la faisabilité de certains projets, les éléments ci-après devront être fournis :

- La côte N.G.F. du projet,
- Un plan du projet sur lequel l'axe de la ligne existante sera représenté,
- Un point de référence coté en mètre par rapport à un des pylônes de la ligne concernée,
- Un plan d'évolution des engins (grues, engins élévateurs, camions avec bennes basculantes, etc..) qui seront impérativement mis à la terre,
- L'entreprise devra tenir compte, lors de l'évolution de ces engins, de l'élingage des pièces qu'elle devra soulever.

Cette liste n'est pas exhaustive (voir documents de référence : Arrêté du 17 mai 2001 fixant les conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique, les dispositions réglementaires du code du travail article R.4534-707 et suivants, le Décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution) ainsi que l'arrêté du 15 février 2012 pour son application

Direction Juridique

Affaire suivie par :
Bérénice LAPORTE
Juriste
01 82 46 21 31
berenice.laporte@sgp.fr

Direction Départementale des Territoires de
l'Essonne
Boulevard de France
91012 Evry-Courcouronnes Cedex

Saint Denis, le 05 février 2025,

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 décembre
2023, la Société du Grand Paris est désormais
dénommée la Société des Grands Projets

Lettre envoyée de manière dématérialisée à orane.faletti@essonne.gouv.fr

Objet : Observations de la Société des grands projets sur le projet de plan local d'urbanisme révisé de Saclay

Madame, Monsieur

La Société des grands projets assure la maîtrise d'ouvrage de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP). La commune de Saclay est concernée par la gare du Christ de Saclay, ainsi qu'une partie de l'infrastructure linéaire aérienne (viaduc).

Les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 18 ont été déclarés d'utilité publique et urgents par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 modifié par les décrets n° 2021-26 du 14 janvier 2021 et n° 2022-458 du 30 mars 2022. Le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 a emporté mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment du PLU de Saclay.

La Société des grands projets souhaite formuler les observations ci-après concernant le projet de PLU révisé de Saclay.

1. Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) Trame Verte et Bleue

1.1. L'OAP Trame Verte et Bleue prévoit des principes d'aménagement et notamment qu'il faudra « Améliorer la fonctionnalité des corridors écologiques identifiés en augmentant la perméabilité et la qualité de la trame verte urbaine et agricole (préconisations sur la perméabilité des clôtures/barbelés, les haies diversifiées, l'utilisation d'essences végétales locales, la requalification des espaces urbains non végétalisés...), en confortant les coupures vertes existantes et en créant de nouveaux espaces verts (part d'espaces végétalisés imposée dans chaque opération...), Préserver la continuité des sols et le maintien de leurs fonctions (support de biodiversité, infiltration des eaux de pluie...) via la désimperméabilisation des sols ».

Les espaces de circulation aux abords de la gare du Christ de Saclay sont principalement minéralisés afin de permettre la gestion des flux de voyageurs. La voie de service réalisée le long du viaduc ne s'inscrit pas dans le principe de désimperméabilisation des sols, dans la mesure où le passage des véhicules nécessite que la voie soit carrossée. La Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, si bien que les espaces libres seront principalement minéralisés.

Il est donc souhaité qu'il soit précisé que : « Ces principes ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. ».

1.2. L'OAP Trame Verte et Bleue prévoit : « En cas d'implantation d'un projet à l'interface avec les milieux naturels et agricoles et non séparé de ces milieux par une infrastructure routière [...] Une transition douce végétalisée devra être aménagée de façon diversifiée et pourra, par exemple, être traitée via la création de haies champêtres, de vergers, de jardins partagés ou de boisements. » (p. 55).

Il n'est pas prévu de réaliser une transition végétalisée avec l'espace agricole le long des emprises du viaduc de la ligne 18.

Il est donc souhaité qu'il soit précisé que : « Ces dispositions ne s'appliquent pas aux emprises situées le long du viaduc de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris ».

1.3. L'OAP Trame Verte et Bleue prévoit : « Seul l'aménagement de sentiers piétons et cyclables ainsi que de chemins dédiés à la circulation des engins agricoles le long des berges est envisageable dans la bande des cinq mètres, dans le respect de leur caractère naturel (à préserver ou à restaurer) et perméable. » (p. 53).

La voie de maintenance nécessaire à l'exploitation de la ligne 18 s'implante dans la bande de 5 m le long de la rigole de Corbeville.

Il est donc demandé qu'il soit précisé : « La voie de service nécessaire à l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris est également autorisée. ».

2. Règlement graphique

2.1 La zone non aedificandi du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) a été supprimée par l'arrêté du maire de Saclay n°63/2020 du 9 avril 2020 pris suite au porter à connaissance du préfet de l'Essonne du 11 février 2020 ayant modifié le « Périmètre de la zone de danger » (zone de 250 m autour de l'emprise du CEA de Saclay) qui « se substitue à tous les périmètres de danger et non aedificandi ayant existé ou existant ».

Il est donc demandé que le périmètre de la « zone non aedificandi liée au CEA » soit supprimé du plan de zonage et que la légende soit modifiée en conséquence.

2.2. La mise en compatibilité du PLU de Saclay avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 a institué un emplacement réservé destiné au « Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare » au bénéfice de la Société du Grand Paris, sur une superficie de 46 000 m².

La réalisation de la ligne 18 et de la gare du Christ de Saclay étant toujours en cours, il est demandé que l'emplacement réservé dédié au « Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et gare du Christ de Saclay » soit maintenu au bénéfice de la Société des grands projets sur la même superficie.

3. Règlement écrit

3.1. Un périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global est institué sur le « secteur du Christ de Saclay ». Le règlement (p.7) prévoit que : « *les travaux d'adaptation, le changement de destination, la réfection, l'extension des constructions existantes régulièrement édifiées, ainsi que les constructions ou installations nouvelles, à condition de ne pas dépasser 100 m² de surface de plancher. Cette servitude est applicable pendant 5 ans à compter de la date d'approbation de la révision du PLU* ».

Le viaduc de la ligne 18 s'implante pour partie dans ce périmètre. Il est donc demandé qu'il soit précisé au sein de ce chapitre que : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées.* ».

3.2. Le règlement (p.10) prévoit que les « *zones humides auront interdiction d'être asséchées, d'être mise en eau, d'être imperméabilisées ou d'être remblayées* ».

La réalisation et l'exploitation de ligne 18 font l'objet d'une autorisation environnementale, notamment au titre de la rubrique « 3.3.1.0. Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais » de la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Il est donc demandé qu'il soit précisé que « *Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

3.3. Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont interdites en zone UE (p.74).

Des ICPE sont susceptibles d'être nécessaires pour la réalisation et l'exploitation de la gare Christ de Saclay. Il est donc demandé que le règlement de la zone UE soit modifié de la manière suivante : les « installations classées pour la protection de l'environnement, sauf celles nécessaires à la réalisation et à l'exploitation du réseau de transport public du Grand Paris ».

3.4. Le règlement de la zone UE prévoit « *Pour le secteur UEp : La hauteur des constructions 18,50m au point le plus haut.* » (p. 76).

Compte tenu de la réalisation d'une passerelle en toiture de la gare du Christ de Saclay, la hauteur de la gare est supérieure à 18,50 m.

Il est donc souhaité que la règle suivante soit ajoutée : « *Pour les constructions et installations nécessaires la hauteur au point le plus haut est de 19,5 m.* ».

3.5. Le règlement de la zone UE prévoit : « *De manière générale, les éléments techniques (boîtiers de raccordement aux réseaux, cheminées, locaux et coffrets techniques, machinerie d'ascenseur, d'aération ou de réfrigération, sorties de secours, postes électriques, citernes, installations sanitaires ou autres installations de services, antennes relais...) doivent être implantés dans des endroits non visibles, intégrés aux volumes principaux ou inclus dans une construction annexe.* » (p.76).

Des éléments techniques visibles depuis l'espace public, nécessaires à l'exploitation, sont implantés en toiture de la gare du Christ de Saclay.

Il est donc demandé que la phrase suivante soit ajoutée à la fin du paragraphe susvisé : « *Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

3.6. Le règlement des zones UE, A et N prévoit des dispositions relatives aux antennes (p. 76, 107 et 116).

Des antennes sont installées sur le viaduc de la ligne 18. Il est donc souhaité qu'il soit précisé que : « *Les antennes sont autorisées sur les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.* ».

3.7. Le règlement des zones A et N autorisent les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés sous conditions.

Le viaduc de la ligne 18 s'implante en zones A et N. Il est souhaité qu'il soit expressément précisé dans le paragraphe « *Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions* » (p. 104 et 113) que : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées.* ».

3.8. Le règlement de la zone A limite la hauteur des constructions à 14 m au point le plus haut.

La hauteur du viaduc est supérieure. Il est donc souhaité que la règle suivante soit ajoutée : « *Pour l'infrastructure du réseau de transport du Grand Paris, la hauteur n'est pas réglementée.* ».

3.9 La gare du Christ de Saclay comporte des débords de toiture au-dessus des espaces publics environnant. La Société des grand projets n'a vocation à conserver que les espaces strictement nécessaires à l'exploitation du réseau de transport.

Il est souhaité que le PLU précise dans les dispositions particulières relatives à l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques du règlement de la zone UE que : « *Pour les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris, les saillies et débords de toiture en surplomb des voies et emprises publiques sont autorisés.* ».

La Société des grands projets vous remercie de prendre en compte ces observations.

Je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Luc PROBERT
Directeur Juridique adjoint

Pour le Président du directoire et par délégation

Division d'Orléans et de Paris

Référence courrier : CODEP-PRS-2025-010264

Affaire suivie par : Olivier GREINER

Tél. : 02 36 17 43 65

Courriel : olivier.greiner@asnr.fr

**Direction Départementale de Territoires de
l'Essonne**

Orane FALETTI

Boulevard de France

91012

Evry-Courcouronnes Cedex

Montrouge, le 14 février 2025

Objet : Contribution de l'ASNR au porter à connaissance du préfet de l'Essonne élaboré dans le cadre de la révision générale du PLU de la commune de Saclay

Références : [1] Courrier CODEP-PRS-2022-030060 du 16 juin 2022 adressé à la DDT de l'Essonne
[2] Courrier du Préfet de l'Essonne au Maire de Saclay du 11 février 2020
[3] Arrêté préfectoral 2013/PREF/DCSIPC/SIDPC/N°0084 du 26 avril 2013 portant approbation du plan particulier d'intervention des installations nucléaires de base du plateau de Saclay
[4] Décision n° 2022-DC-0723 de l'ASN du 14 juin 2022 portant déclassement de l'installation nucléaire de base n° 18, dénommée « Ulysse », située sur le territoire de la commune de Saclay (Essonne)

Madame, Monsieur,

Par courrier du mail du 10 janvier 2025, la DDT 91 a sollicité la contribution de l'ASNR à l'avis de synthèse que la Préfète de l'Essonne doit rendre sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU) arrêté le 17 décembre 2024 par le conseil municipal de la commune de Saint Aubin.

Comme indiqué dans le courrier [1], la commune de Saclay est concernée par le porter à connaissance (PAC) [2] et par le plan particulier d'intervention (PPI) [3].

1. PORTER A CONNAISSANCE DU PREFET DE L'ESSONNE DE 2020

Concernant le PAC, il apparaît que le projet de plan de zonage mentionne notamment une zone de danger intitulée « Zone de danger du CEA ». Cette zone correspond a priori à la « zone de danger autour du site de Saclay » définie dans le PAC [2] et qui est une zone de 250 m autour de l'emprise du CEA de Saclay et de CIS bio international. Le projet plan de zonage fait également apparaître une « Zone non aedificandi », plus étendue que la première et intitulée « Zone non aedificandi liée au CEA ».

Les parcelles à l'intérieur de la « zone de danger du CEA » sont classées en zones A, N, UI, AUa, UEp et pour certaines sont concernées par un « Périmètre d'Attente d'un Projet d'Aménagement Global ».

Le projet de règlement ne présente pas clairement les règles qui s'appliquent à l'intérieur de la « zone de danger du CEA » et notamment celles qui découlent du PAC [2], voire mentionne des occupations ou utilisation des sols en contradiction avec le PAC. Des exemples sont fournis en annexe.

Il est nécessaire que le projet de règlement rappelle bien les dispositions qui s'appliquent à l'intérieur de la zone des 250 m pour les parcelles concernées des différentes zones, afin que ne puissent être réalisés des constructions ou des aménagements induisant une concentration de population vulnérable.

En effet, dans son porter à connaissance [2], le préfet de l'Essonne indique qu'« il convient de reporter [la zone de danger de 250 m] dans les documents d'urbanisme, afin qu'aucune construction ne puisse se réaliser hormis pour les besoins du CEA ou pour certaines installations industrielles sous réserve de l'avis favorable de l'Autorité de sûreté nucléaire [devenue Autorité de sûreté nucléaire et de radioprotection, depuis le 1er janvier 2025] » et que « les éventuelles constructions évoquées précédemment ne pourraient être autorisées que sous les conditions suivantes :

- les activités réalisées n'aggravent pas les risques présents sur le site de Saclay,
- les activités réalisées peuvent faire l'objet de mise en sécurité en cas de nécessité,
- des dispositions sont prises pour garantir la sécurité des personnes. »

2. PLAN PARTICULIER D'INTERVENTION DES INSTALLATIONS NUCLEAIRES (INB) DE BASE DU PLATEAU DE SACLAY

Concernant le PPI, le diagnostic territorial présente le risque nucléaire page 167. Le tableau présentant les installations nucléaires de base situées sur la commune de Saclay n'est pas complètement lisible. Par ailleurs, l'INB n°18 dénommée ULYSSE a été déclassée à l'issue des opérations de démantèlement [4]. Enfin, l'INB n° 72 située au sein du site du CEA sur la commune voisine de Saint Aubin n'est pas indiquée.

Ce paragraphe « Risque nucléaire » évoque le PPI et rappelle son objectif de protéger les populations et indique qu'il « n'entraîne aucune contrainte d'urbanisme ». Il convient cependant de veiller à ce que le développement des projets urbanistiques ne remette pas en cause l'efficacité des mesures prévus dans ce plan. Par ailleurs, il n'est mentionné aucune information sur la nature des mesures qui peuvent être prises et sur les actions de protection des populations, ainsi que sur les bons réflexes à adopter en cas de déclenchement d'une alerte et ce paragraphe ne contient aucun renvoi vers une plaquette d'information (https://www.essonne.fr/fileadmin/5-cadre_vie_environnement/Environnement/risques_majeurs/risques_nucleaire/plaquette_PPI_CEA.pdf ou <https://www.cea.fr/paris-saclay/Documents/Saclay/plaquette%20PPI%20CEA%20Saclay.pdf>).

De plus ce paragraphe ne rappelle pas le PAC [2] et l'existence de dispositions de maîtrise de l'urbanisation autour du site nucléaire du Saclay.

Enfin, le résumé non technique de l'évaluation environnementale ne présente pas le risque nucléaire. Dans l'évaluation environnementale, le risque nucléaire est évoqué mais seul le CEA est mentionné et CIS bio international n'apparaît pas.

Il convient que le PLU contribue à une information correcte des populations sur les risques nucléaires en rappelant notamment les réflexes à adopter en cas de déclenchement d'une alerte.

3. AMENAGEMENTS A PROXIMITE DU SITE

Le développement d'un Pôle d'Echange Multimodal en lien avec la réalisation de la ligne 18 du métro Grand Paris Express peut conduire à des aménagements à proximité immédiate du site nucléaire de Saclay et le projet de PLU arrêté envisage notamment le développement des mobilités douces et notamment de voies cyclables aux abords du site nucléaire de Saclay.

Si des projets de mobilités douces ne changent en rien les risques présents sur le site de Saclay, il n'en demeure pas moins que certains peuvent être situés à l'intérieur du périmètre du PAC. D'une façon générale, l'ASNR n'est, sur le principe, pas favorable à des projets au plus près des installations nucléaires de base dans une zone potentiellement exposée en cas d'accident sur l'une d'entre-elles et considère qu'il est préférable de choisir des lieux plus éloignés pour la mise en place de voies cyclables.

Si le développement de projet de mobilités douces à l'intérieur du périmètre du PAC est néanmoins retenu, il conviendra de mettre en place une organisation des secours et de mise à l'abri des usagers en cas d'urgence.

D'une façon générale, il convient que les porteurs de projet se rapprochent du service interministériel de défense et de protection civile (SIDPC) de la préfecture de l'Essonne pour connaître les dispositions à prendre pour gérer la mise en sécurité des personnes en situation accidentelle.

4. SURVEILLANCE DE L'ENVIRONNEMENT ET DES ETANGS DE SACLAY

Une surveillance de l'environnement est réalisée autour des INB du plateau de Saclay. Le site <https://www.mesure-radioactivite.fr> permet de consulter les résultats de différents points de mesures qui y figurent. Pour ce qui concerne les étangs de Saclay et notamment les résultats des activités radiologiques des sédiments, ceux-ci sont présentés à partir de la page 45 du rapport environnemental 2022 du site de Saclay du centre CEA Paris-Saclay (https://www.cea.fr/paris-saclay/Documents/Rapports-reglementaires/Lettre_rapport_environnement/2024/Rapport-environnemental-SACLAY-2022.pdf).

L'état radiologique des sédiments des étangs de Saclay a fait l'objet de plusieurs campagnes de prélèvements (1995, 2000 et 2002) et le bilan des mesures de radioactivité a été rendu public en juin 2003 et transmis à la commission locale d'information.

Dans le projet de plan de zonage, les étangs de Saclay sont en zones N et Nd dans lesquelles le projet de règlement autorise uniquement l'« Exploitation forestière » et, sous conditions, les « Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés ». Compte tenu du lien entre ces étangs et les activités du CEA et de la DGA, il est pertinent de prendre leurs attaches sur les occupations et utilisations du sol envisagées.

Déléguée territoriale de la région Ile-de-France,


Emmanuelle GAY

Destinataire

- DDT 91 : Mme Orane FALETTI, orane.faletti@essonne.gouv.fr

Diffusion interne

- PRS : LVB, AES, DB
- OLS : AF, OG

ANNEXE – PROJET DE REGLEMENT

Le projet de règlement ne présente pas clairement les règles qui s'appliquent à l'intérieur de la « zone de danger du CEA » et notamment celles qui découlent du PAC [2], voire mentionne des occupations ou utilisation des sols en contradiction avec le PAC.

A titre d'exemples :

- page 73 du projet de règlement, il est mentionné que le secteur UEp situé entre le CEA et le carrefour du Christ, qui doit permettre d'accueillir le développement d'un Pôle d'Echange Multimodal en lien avec la réalisation de la ligne 18 du métro Grand Paris Express. Les dispositions qui s'appliquent aux parcelles de ce secteur concernées par la zone de danger du CEA ne sont pas rappelées.
- page 85 du projet de règlement, il est mentionné que le secteur AUa concerne la zone de développement liée aux activités du CEA. Un tableau en page 86 précise les destinations et sous destinations et mentionne notamment que sont autorisés cinéma, hôtels, équipements sportifs, centres de congrès ... De plus dans les occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions figure « le logement, à condition d'être strictement nécessaire au fonctionnement et/ou au gardiennage des constructions et installations autorisées dans la zone ». Ces dispositions apparaissent en contradiction avec le PAC [2], qui n'est d'ailleurs pas mentionné pour le secteur AUa.
- Page 105 du projet de règlement, il est mentionné pour la zone A : « Par ailleurs, une partie de la zone A est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU. ».
- Page 114 du projet de règlement, il est mentionné pour la zone N : « 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. »

Or dans la pièce « 5 Annexes » (cf notamment « 5.1 Servitudes » et « 5.3 Annexes informatives »), les éléments du PAC ne sont pas repris et aucune information ne vient préciser les dispositions à respecter.

25 MARS 2025

RECEPTION

SERVITUDE T4

**SERVITUDE AERONAUTIQUE DE
BALISAGE (AERODROMES CIVILS ET
MILITAIRES)**

1 - GENERALITES

Législation

- Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble des protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention
- Code des transports :
 - Article L.6351-1
 - Articles L.6351-6 à L.6351-9
 - Articles L.6372-8 à L.6372-10
- Arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques
- Arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes
- Arrêté du 23 avril 2018 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne

Définition

Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Elles comprennent des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs (art. L.6351-1 du code des transports).

Les surfaces de balisage sont des surfaces parallèles et se situant 10 mètres (20 mètres pour les obstacles filiformes) en dessous des surfaces de dégagement aéronautiques (servitude T5).

Elles proviennent d'une étude d'évaluation d'obstacles faite par les services de la navigation aérienne dans la note explicative jointe à la servitude aéronautique de dégagement.

Une liste non exhaustive comprenant les obstacles repérés en X, Y, Z sur un plan avec un numéro et une couleur (vert végétation, rouge tous les autres obstacles artificiels) est fournie en annexe de la servitude aéronautique de dégagement.

Toutefois, le balisage peut être imposé par rapport aux surfaces aéronautiques de dégagement basées sur les infrastructures existantes.

L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date de XXX

Aérodrome de XXX de catégorie XXX

Bénéficiaires	Gestionnaires
<ul style="list-style-type: none">• Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes :<ul style="list-style-type: none">◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'Etat◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État• Les exploitants de ces mêmes aérodromes	<ul style="list-style-type: none">• Les services de l'aviation civile :<ul style="list-style-type: none">◦ Le direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC)◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR)• DGAC/SNIA NORD/UGDS-Guichet unique urbanisme-instruction des demandes d'obstacles à la navigation aérienne-82 rue des Pyrénées-75970 PARIS CEDEX 20• Les services de l'aviation militaire

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

S'agissant de la procédure d'instauration, de modification ou de suppression de ces servitudes, il convient de se référer à la servitude de type T5 dite « servitude aéronautique de dégagement » qui décrit la procédure d'approbation d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

III - EFFETS DE LA SERVITUDE

L'autorité administrative peut prescrire (article L.6351-6 du code des transports) :

1. Le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;
2. L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
3. La suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Selon l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, un obstacle désigne tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- Qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- Qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- Qui se trouve à l'extérieur de ces surfaces définies et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Les obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, sont déterminés en tenant compte de leurs caractéristiques et des conditions dans lesquelles ils se présentent pour les pilotes. Sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces de dégagement d'un aérodrome, telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006, l'obligation du balisage lumineux et, éventuellement, du balisage par marques, peut être imposée dans les conditions prévues à l'annexe 7 de l'arrêté du 7 juin 2007.

Annexe VII de l'arrêté du 7 juin 2007

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même. La nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présentent les obstacles pour le pilote. Ainsi, la présence d'obstacles non balisés à côté d'obstacles balisés peut-elle être plus dangereuse que l'absence totale de balisage.

La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière.

Sous cette réserve fondamentale, l'outil généralement utilisé pour cette étude à l'intérieur des zones couvertes pour les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement d'un aérodrome est constitué par des surfaces dites de balisage, parallèles aux surfaces précitées.

S'agissant d'abord des obstacles massifs et des obstacles minces, ces derniers étant pris alors en compte pour leur hauteur réelle, les surfaces de balisage à considérer sont situées 10 m en dessous des différentes surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

S'agissant maintenant des obstacles filiformes (également pris ici pour leur hauteur réelle), les surfaces de balisage à considérer sont situées 20 m en dessous des différentes surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

Lorsqu'un tronçon d'obstacle filiforme devant être balisé est situé dans une trouée d'aérodrome, la partie à baliser comprendra, outre ce tronçon, deux tronçons adjacents de 50 m de longueur au moins. En outre, dans le cas où deux tronçons distants de plus de 100 m seraient à baliser, chacun des deux tronçons adjacents intermédiaires à baliser sera prolongé suivant le cas jusqu'à leur rencontre ou jusqu'au support le plus proche.

Les conditions techniques de réalisation du balisage des obstacles sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile et dans l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne.

Financement du balisage et droits (Article R6351-30 à 38 du code des Transports)

Sous réserve des dispositions particulières concernant le balisage sur l'emprise de l'aérodrome ou concernant certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'État, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes électriques d'une tension égale ou supérieure à 90 000 volts ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6352-1 du code des transports, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Pour la réalisation de ces balisages, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

L'entretien du balisage incombe à la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage a été effectué. Cet entretien garantit le maintien de la visibilité de l'obstacle dans le temps. Le balisage lumineux est surveillé par la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage a été effectué (télésurveillance ou procédures d'exploitation spécifiques). Toute défaillance ou interruption du balisage est signalée dans les plus brefs délais à l'autorité territorialement compétente (art. 4 de l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne).

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les obstacles interférant avec les aérodromes, espaces, zones ou itinéraires qui le concernent, le ministre de la défense peut accorder une dérogation aux dispositions de l'arrêté de 7 décembre 2010 à la demande de la personne morale ou physique aux

frais de laquelle le balisage est effectué. Cette demande est accompagnée d'un dossier qui justifie les fondements (techniques ou environnementaux) de cette dernière, décrit le balisage souhaité et le cas échéant la durée d'application envisagée, et démontre que la sécurité des aéronefs n'est pas compromise. La décision est alors notifiée à la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage est effectué (art. 5 de l'arrêté du 7 décembre 2010).

Amendes encourues

Les infractions aux dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies de 3 750 € d'amende (art. L.6372-8 du code des transports).

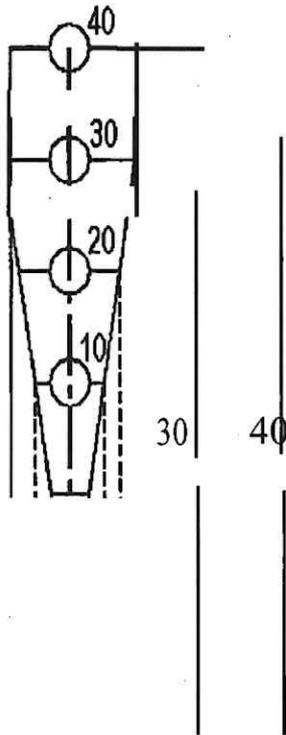
Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article L. 6372-8, sous peine d'une astreinte de 1,50 € à 15 € par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration du délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu par le premier alinéa.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation a été régularisée et que le redevable établit qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui avait été impartit.

En outre, si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes civilement responsables.



SERVITUDE T5

SERVITUDE AERONAUTIQUE DE DEGAGEMENT (AERODROMES CIVILS ET MILITAIRES)

1 - GENERALITES

Législation

- Code des Transports
 - Article L.6350-1
 - Article L.6351-1
 - Articles L.6351-2 à L.6351-5
 - Articles R (D) 6351-1 à 28

Définition

Servitudes créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. Elles sont définies:

- Par un plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) établi pour chaque aéroport, ou
- Ou par des mesures provisoires de sauvegarde qui peuvent être mises en œuvre en cas d'urgence, avant d'être reprises dans un PSA approuvé.

L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date du XXX:

Aérodrome de XXX

Bénéficiaires	Gestionnaires
<ul style="list-style-type: none"> • Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'État ◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État • Les exploitants de ces mêmes aérodromes (personnes publiques ou privées) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les services de l'aviation civile : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Le direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR) • DGAC/SNIA NORD/UGDS-Guichet unique urbanisme-instruction des demandes d'obstacles à la navigation aérienne-82 rue des Pyrénées-75970 PARIS CEDEX 20 • Les services de l'aviation militaire

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

A-PROCEDURE

1. *Déroulement de la procédure d'élaboration d'un PSA*

- Études préalables visant à déterminer les zones de protection,
- Conférence entre services intéressés,
- Enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Approbation par:
 - **Arrêté du ministre chargé de l'aviation civile**, en accord s'il y a lieu, avec le ministre des Armées,
 - Ou **décret en Conseil d'État** si les conclusions de rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont défavorables

Cet arrêté ou ce décret peuvent valoir déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan de servitudes (soit la suppression ou la modification des bâtiments, soit une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain).

2. *Pièces du dossier soumis à l'enquête publiques*

- Un **plan de dégagement** qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles,
- Une **notice explicative** exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes, ainsi que la nature exacte de ces servitudes et les conditions de leur application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures

Une **liste d'obstacles** dépassant les cotes limites,

Un **état des signaux, bornes et repères** existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement (dispositifs mis en place, à titre provisoire ou permanent, pour la réalisation des études préalables).

3. Procédure d'élaboration de mesures provisoires de sauvegarde

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais approbation par **arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre des Armées.**

S'agissant de mesures transitoires, le délai de validité de cet arrêté est de deux ans au terme desquels ces mesures devront avoir été reprises dans un PSA approuvé.

4. Procédure de modification et de suppression d'un PSA

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais sans enquête publique si la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer des servitudes prévues par le plan.

B • INDEMNISATION

L'article D. 6351-15 du code des Transports rend applicable aux servitudes aéronautiques de dégagement les dispositions des articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des télécommunications en cas de suppression ou de modification de bâtiments.

Lorsque les servitudes entraînent la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, ou encore un changement de l'état initial des lieux générateur d'un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures d'indemnisation est subordonnée à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé des armées. Cette décision est notifiée à l'intéressé comme en matière d'expropriation, selon les dispositions de l'article D.6351-16 du code des Transports.

Si les propriétaires acceptent d'exécuter eux-mêmes ou de faire exécuter par leur soin les travaux de modification aux conditions proposées, il est passé entre eux et l'administration une convention rédigée en la forme administrative fixant entre autres le montant des diverses indemnités (déménagement, détérioration d'objets mobiliers, indemnité compensatrice du dommage résultant des modifications) (article D.6351-17 du code des Transports).

Si les servitudes instituées par le plan de servitude aéronautique de dégagement viennent à être atténuées ou supprimées de sorte que tout ou partie des lieux puisse être rétabli dans son état antérieur, l'administration peut poursuivre la récupération de l'indemnité qu'elle a versée en compensation d'un préjudice supposé permanent, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur état primitif ou dans un état équivalent (article R.6351-18 du code des Transports).

C - PUBLICITE (D.6351-9 et 10 du code des Transports)

Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement est déposée à la mairie des communes et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquelles sont assises les servitudes.

Le président de l'établissement public de coopération intercommunale et le maire des communes concernées assurent la publication en ligne du plan de servitudes aéronautiques de dégagement. Pour les communes de moins de 3 500 habitants, en l'absence de publication en ligne, le public est informé du dépôt mentionné ci-dessus par voie d'affichage en mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire fait connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé sur le territoire de la commune est grevé de servitudes aéronautiques de dégagement.

S'il en est requis par écrit, il répond par lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai de huit jours ou par voie électronique, dans les conditions prévues par l'article L. 112-15 du code des relations entre le public et l'administration, dans un délai de huit jours.

III - EFFETS DE LA SERVITUDE

Ces servitudes aéronautiques comportent :

- L'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité (lumineux, radioélectriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne,
- L'interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitudes aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative.

Possibilité pour les agents de l'administration et pour les personnes auxquelles elle délègue des droits de pénétrer sur les propriétés privées pour y exécuter des études nécessaires à l'établissement des plans de dégagement, et ce dans les conditions prévues par l'article 1^{er} de la loi du 29 décembre 1892 pour les travaux publics (article R.6351-3 du code des Transports).

Possibilité pour l'administration d'implanter des signaux, bornes et repères nécessaires à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des zones de servitudes (application de la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution des travaux géodésiques et de la loi du 28 mars 1957 concernant la conservation des signaux, bornes et repères) (article R.6351-4 du code des Transports).

Obligation de modifier ou de supprimer les obstacles de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de la sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ou de pourvoir à leur balisage. Ces travaux sont exécutés conformément aux termes d'une convention passée entre le propriétaire et le représentant de l'administration. Cette convention précise:

- Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;
- L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;
- L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Obligation de laisser pénétrer sur les propriétés privées les représentants de l'administration pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement du plan de dégagement.

Pour les régions des Hauts-de-France et d'Île-de-France, les demandes d'avis sur les obstacles temporaires ou permanents sont instruites par le SNIA NORD : DGAC/SNIA NORD/UGDS-Guichet unique urbanisme-instruction des demandes d'obstacles à la navigation aérienne-82 rue des Pyrénées-75970 PARIS CEDEX 20- Courriel : snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr.

Toutefois, il convient d'adresser les demandes d'avis sur obstacle en utilisant la plateforme du guichet unique obstacles : <https://www.ecologie.gouv.fr/guichet-unique-urbanisme-et-obstacles-circulation-aerienne>

MAIRIE DE SACLAY

25 MARS 2025

RECEPTION

SERVITUDE T7

SERVITUDE AERONAUTIQUE A L'EXTERIEUR DES ZONES DE DEGAGEMENT CONCERNANT DES INSTALLATIONS PARTICULIERES

1 - GENERALITES

Législation

- Code des Transports : L.6352-1, R.6352-1 à 6
- Arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation.

Définition

À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la Défense.

Cette servitude s'applique sur tout le territoire national.

Gestionnaires:

1. Ministère en charge de l'Aviation civile-DGAC-SNIA
2. Ministère en charge de la Défense

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation ainsi que la liste des pièces qui doivent être annexées à la demande d'autorisation.

III - EFFETS DE LA SERVITUDE

A - CHAMP D'APPLICATION

Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées comprennent :

- a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau ;
- b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Sont considérées comme installations toutes constructions fixes ou mobiles.

Sont considérées comme agglomérations les localités figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 (ou son équivalent pour l'outre-mer) et pour lesquelles des règles de survol particulières sont mentionnées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux lignes électriques.

Ne peuvent être soumises à un balisage diurne et nocturne, ou à un balisage diurne ou nocturne, que les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

- 80 mètres, en dehors des agglomérations ;
- 130 mètres, dans les agglomérations ;
- 50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :
 - les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
 - les zones montagneuses ;
 - les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs (bâtiments à usage d'habitation, industriel ou artisanal), il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Le balisage des obstacles doit être conforme aux prescriptions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

B- DEMANDE D'AUTORISATION

Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article R.6352-2 du code des Transports, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés instituent des procédures spéciales, devront être adressées aux services de la DGAC (ministère de l'aviation civile) et du ministère de la défense.

DGAC : Pour les régions des Hauts-de-France et d'Île-de-France, les demandes d'autorisations sont instruites par le SNIA NORD : DGAC/SNIA NORD/UGDS-Guichet unique urbanisme-instruction des demandes d'obstacles à la navigation aérienne-82 rue des Pyrénées-75970 PARIS CEDEX 20- Courriel : snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr.

Toutefois, il convient d'adresser les demandes d'accord en utilisant la plateforme du guichet unique obstacles : <https://www.ecologie.gouv.fr/guichet-unique-urbanisme-et-obstacles-circulation-aerienne>

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires.

La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Lors d'une demande, l'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Lorsque les installations mentionnées à l'article L. 6352-1 constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret. Les

dispositions de l'article L. 6351-5 sont dans ce cas applicables.

Les demandes d'accord sur les obstacles exemptés de permis de construire sont instruites selon les dispositions de l'article D.6352-7 du code des Transports.

C - INDEMNISATION

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.

25 MARS 2025

RECEPTION

Servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques

Les servitudes de catégorie PT1 concernent les servitudes de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques :

Afin d'assurer le bon fonctionnement des réseaux, des servitudes sont instituées en application des articles L. 57 à L.62-1 du code des postes et des communications électroniques afin de protéger les centres radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques pouvant résulter du fonctionnement de certains équipements, notamment électriques.

Il convient de distinguer deux régimes :

- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques concernant la défense nationale ou la sécurité publique (articles L.57 à L.62 du code des postes et des communications électroniques);
- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques appartenant à des opérateurs privés (article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques). Cependant, en l'absence de décret d'application de l'article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques, les exploitants des réseaux de communications électroniques ouverts au public ne peuvent bénéficier de servitudes radioélectriques à ce jour.

La servitude a pour conséquence :

- l'obligation de faire cesser les perturbations électromagnétiques : Tout propriétaire ou usager d'une installation électrique produisant ou propageant des perturbations gênant l'exploitation d'un centre de réception est tenu de se conformer aux dispositions qui lui seront indiquées par le ministre en charge de l'exploitation ou du contrôle du centre en vue de faire cesser le trouble;
- l'interdiction faite, dans les zones de protection radioélectrique, aux propriétaires ou usagers d'installations électriques de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre et présentant pour les appareils du centre un degré de gravité supérieur à la valeur compatible avec son exploitation;
- l'interdiction, dans les zones de garde radioélectrique, de mettre en service du matériel électrique susceptible de perturber les réceptions radioélectriques ou d'y apporter des modifications sans l'autorisation du ministre en charge de l'exploitation du centre

Cette ressource décrit les générateurs des servitudes de la catégorie PT1, à savoir les centres de réception radioélectrique exploités par les différents départements ministériels ou se trouvant sous la tutelle de l'un d'eux sont classés en trois catégories d'après leur importance, la nature du service qu'ils assurent et leur situation géographique

Servitude PT1 protégeant les installations de l'aviation civile (DGAC) : En cas de doute quant à l'application des limitations au droit d'utiliser le sol notamment dans le cadre de l'instruction d'une demande d'autorisation de construire, il convient de consulter le guichet unique de la DGAC (Courriel: snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr, DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD-82 rue des Pyrénées-75 970 PARIS CEDEX 20), dès qu'un projet de construction, installation se situe sous une de ces servitudes.

Toutefois, il convient d'adresser les demandes d'avis sur obstacles temporaires ou permanents en utilisant la plateforme du guichet unique obstacles : <https://www.ecologie.gouv.fr/guichet-unique-urbanisme-et-obstacles-circulation-aerienne>

Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres d'émission et de réception exploités par l'Etat (PT2)

Les servitudes de catégorie PT2 concernent les servitudes de protection des centres radio-électriques d'émission et de réception contre les obstacles

Elles sont instituées en application des articles L. 54 à L.56-1 du code des postes et des communications électroniques afin de protéger les centres radioélectriques contre les obstacles physiques susceptibles de gêner la propagation des ondes.

Il convient de distinguer deux régimes :

- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques concernant la défense nationale ou la sécurité publique (articles L.54 à L.56 du code des postes et des communications électroniques);
- les servitudes instituées au bénéfice des centres radioélectriques appartenant à des opérateurs privés (article L.56-1 du code des postes et des communications électroniques). Cependant, en l'absence de décret d'application de l'article L.62-1 du code des postes et des communications électroniques, les exploitants des réseaux de communications électroniques ouverts au public ne peuvent bénéficier de servitudes radioélectriques à ce jour.

Un plan d'établissement des servitudes approuvé par décret fixe les zones qui sont soumises à servitudes.

Quatre types de zone peuvent être créées :

- des zones primaires de dégagement et/ou zones secondaires de dégagement autour de chaque station émettrice ou réceptrice d'ondes radioélectriques utilisant des aériens directifs, ainsi qu'autour des laboratoires et centres de recherches radioélectriques;
- des zones spéciales de dégagement entre deux centres assurant une liaison radioélectrique par ondes de fréquence supérieure à 30 mégahertz (c'est-à-dire de longueur d'onde inférieure à 10 mètres);
- des secteurs de dégagement autour des stations de radiorepérage ou de radionavigation d'émission ou de réception.

La servitude a pour conséquence :

- l'obligation, dans toutes ces zones, pour les propriétaires de procéder si nécessaire à la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature en application des articles 518 et 519 du code civil. A défaut d'accord amiable, l'administration pourra procéder à l'expropriation de ces immeubles;
- l'interdiction, dans toutes ces zones, de créer des obstacles fixes ou mobiles dont la partie la plus haute excède les cotes fixées par le décret de servitudes sans autorisation du ministre qui exploite ou contrôle le centre;
- l'interdiction, dans la zone primaire de dégagement :
- d'une station de sécurité aéronautique ou d'un centre radiogoniométrique, de créer ou de conserver tout ouvrage métallique fixe ou mobile, des étendues d'eau ou de liquides de toute nature pouvant perturber le fonctionnement de cette installation ou de cette station;
- d'une station de sécurité aéronautique, de créer ou de conserver des excavations artificielles pouvant perturber le fonctionnement de cette station.

- l'interdiction, dans la zone spéciale de dégagement, de créer des constructions ou des obstacles situés au-dessus d'une ligne droite située à 10 mètres au-dessous de celle joignant les aériens d'émission et de réception, sans cependant que la limitation de hauteur imposée à une construction puisse être inférieure à 25 mètres.

Servitude PT2 protégeant les installations de l'aviation civile (DGAC) : En cas de doute quant à l'application des limitations au droit d'utiliser le sol notamment dans le cadre de l'instruction d'une demande d'autorisation de construire, il convient de consulter le guichet unique de la DGAC (Courriel: snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr, DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD-82 rue des Pyrénées-75 970 PARIS CEDEX 20), dès qu'un projet de construction, installation se situe sous une de ces servitudes.

Toutefois, il convient d'adresser les demandes d'avis sur obstacles temporaires ou permanents en utilisant la plateforme du guichet unique obstacles : <https://www.ecologie.gouv.fr/guichet-unique-urbanisme-et-obstacles-circulation-aerienne>