

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Secteur de La Bonde

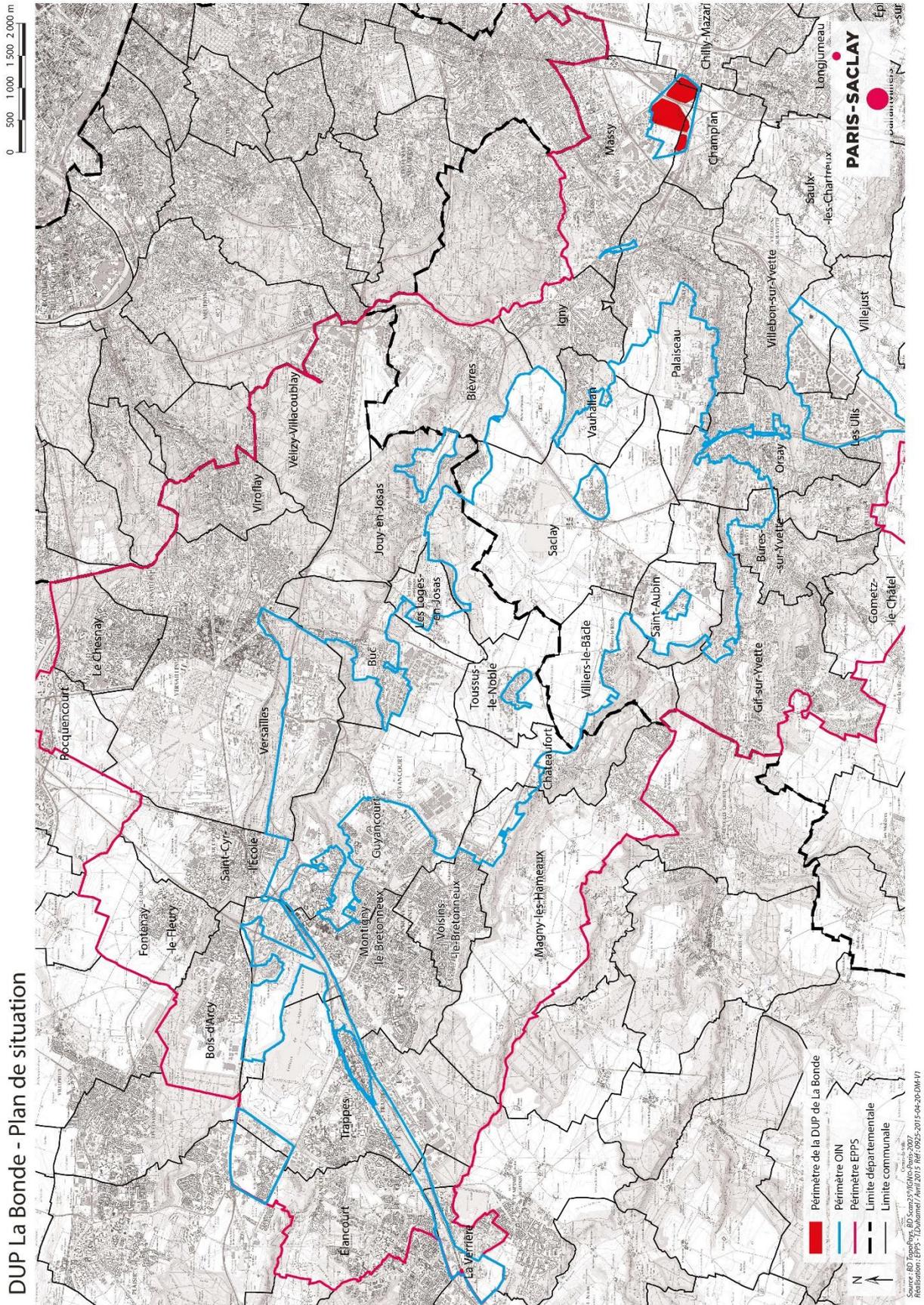
Janvier 2016

Sommaire

PIECE A : PLAN DE SITUATION	4
PIECE B : NOTICE EXPLICATIVE	5
1. Contexte GENERAL de l'opération	5
2. Contexte réglementaire	7
3. Justification de l'utilité publique	8
3.1. L'utilité publique du projet.....	8
3.1.1. Le contexte de Paris Saclay	8
3.1.2. Le secteur de La Bonde	9
3.2. Avantages et inconvénients de l'opération.....	10
3.2.1. Avantages	10
3.2.2. Inconvénients.....	10
3.3. La nécessité de recourir à l'expropriation.....	10
3.4. Le recours au dossier simplifié	10
3.5. L'importance de la future opération d'aménagement.....	11
3.6. L'absence de définition précise du projet	11
3.7. L'urgence de la procédure.....	11
4. Le site et son environnement.....	12
4.1. Périmètre de l'opération	12
4.2. Etat initial du site	13
4.2.1. Milieu physique.....	13
4.2.2. Description du site actuel	13
4.3. Le réseau de voirie	16
4.4. Les transports en commun.....	16
4.4.1. La desserte ferrée	16
4.4.2. Le tram train Massy-Evry	17
4.4.3. Le métro automatique du Grand Paris	19
4.4.4. Les lignes de bus	20
4.4.5. Le projet de TCSP	21
4.4.6. Les transports aériens.....	22
4.5. Les liaisons douces	24
4.6. Le contexte urbain.....	24
4.6.1. La Zone d'Aménagement Différé de La Bonde	24
4.6.2. Le schéma directeur régional d'Ile de France	25
4.6.3. Les documents réglementaires.....	25
4.6.4. Les projets urbains structurants à proximité	28
5. Présentation du contexte institutionnel et du projet	31
5.1. Présentation de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay (OIN).....	31

5.2.	Les acteurs.....	31
5.2.1.	L’Etablissement public d’aménagement de Paris-Saclay	31
5.2.2.	La communauté d’agglomération d’Europ’Essonne devenue Communauté Paris-Saclay	31
5.2.3.	Les communes	32
5.2.4.	L’Etablissement Public Foncier d’Ile de France (EPFIF)	32
5.3.	Le projet du secteur de La Bonde.....	34
5.3.1.	Description des projets extérieurs impactant le secteur de La Bonde	34
5.3.2.	Les atouts du site : justification du choix du site	34
5.3.3.	Intentions et objectifs du projet	35
5.4.	Conclusion	35
	PIECE C : PLAN DU PERIMETRE DE LA DUP.....	38
	PIECE D : ESTIMATION SOMMAIRE DES ACQUISITIONS A REALISER.....	39

PIECE A : PLAN DE SITUATION



PIECE B : NOTICE EXPLICATIVE

1. CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

Le secteur de La Bonde a été défini comme site de projet intégré dans l'opération Paris-Saclay. Situé au sud de Paris, entre les vallées de l'Yvette et de la Bièvre, Paris- Saclay est l'un des plus ambitieux chantiers du Grand Paris.

En effet, il est concerné par une OIN (Opération d'Intérêt National), initié par l'Etat en mars 2009, dont l'enjeu principal est de créer un cluster scientifique et économique de rang mondial, avec trois objectifs principaux :

- Renforcer les synergies entre écoles, universités, centres de recherches et entreprises
- Dynamiser fortement la création d'emplois et d'entreprises nouvelles notamment dans les domaines de la santé, de l'alimentation, des nouvelles mobilités, des changements climatiques et économiques post-carbone.
- Concevoir un aménagement attractif qui privilégie la qualité de vie, d'étude et de travail, en pensant les déplacements et les interconnexions.

Cette OIN a débouché sur la création d'un établissement public, l'établissement public Paris-Saclay (EPPS), dont le périmètre d'action couvrait 49 communes et 2 départements (les Yvelines et l'Essonne). Cet établissement est devenu l'Etablissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPA Paris-Saclay) au 1^{er} janvier 2016 suite au décret 2015-1927 du 31 décembre 2015.

La communauté d'agglomération Europ'Essonne (CAEE), située dans le nord du département de l'Essonne, rassemblait 14 communes : Ballainvilliers, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, La Ville-du-Bois, Linas, Longjumeau, Marcoussis, Massy, Montlhéry, Nozay, Saulx-les-Chartreux, Villebon-sur-Yvette, Villejust.

La communauté d'agglomération Europ'Essonne est devenue Communauté Paris-Saclay à compter du 1^{er} janvier 2016 par arrêté de fusion-extension du Préfet de l'Essonne 2015-PREF.DRCL/n°718 du 2 octobre 2015.

La Communauté Paris-Saclay est composée de 27 communes pour une population d'environ 300 000 habitants, suite à la fusion de la communauté d'agglomération Europ'Essonne et de la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) et à l'extension aux communes de Verrières-le-Buisson et Wissous.

Le secteur de La Bonde, objet du présent dossier, est situé à l'articulation des communes de Champlan, Chilly-Mazarin et Massy. Il est inscrit dans le périmètre de l'OIN.

Avec une position stratégique à l'intersection des axes de communication du sud de Paris (autoroutes A10 et A6 ; gare TGV de Massy, pôle multimodal qui accueille le RER B, le RER C, un réseau de 25 lignes d'autobus, et un TCSP), ce secteur représente un enjeu économique important pour le Plateau de Saclay et la communauté d'agglomération Europ'Essonne devenue Communauté Paris-Saclay. Il a comme objectif d'accueillir un parc d'activités industrielles, tertiaires et commerciales.

Dans ce cadre, une convention foncière a été signée en 2012 sur le site de La Bonde avec la communauté d'agglomération, les trois communes concernées, l'EPPS et l'Etablissement public foncier d'Ile de France (EPFIF).

Cette convention foncière a pour but la maîtrise foncière et la régulation des coûts du foncier.

A ce jour, une partie des propriétés du secteur de La Bonde fait l'objet d'accords amiables avec l'EPFIF. Les démarches amiables se poursuivent mais elles ne permettront pas d'aboutir à une maîtrise foncière totale des terrains nécessaires au projet, compte tenu du grand nombre de propriétaires et d'indivisions.

Le conseil d'administration de l'EPPS a délibéré le 17 octobre 2014 sur la mise en œuvre d'une procédure de déclaration d'utilité publique en dossier simplifié. Cette dernière désigne l'EPFIF comme bénéficiaire de la procédure d'expropriation et autorise le Président-Directeur général de l'EPPS à effectuer les actes nécessaires à la mise en œuvre de la procédure de DUP. Une telle procédure, menée en vue d'une opération de développement économique futur, dans un secteur stratégique de l'OIN entre en effet dans le champ de compétence de l'EPPS devenu EPA Paris-Saclay.

2. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La déclaration d'utilité publique (DUP) est l'acte par lequel l'autorité administrative affirme l'utilité publique d'un projet et de l'acquisition de l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation.

Cette procédure est régie par les articles L.121-1 et suivants et R111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Depuis le décret n°2014-1635 du 26 décembre 2014 codifié aux articles R.121-1 et R.121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la DUP est prise :

- Par arrêté ministériel s'il s'agit d'opérations en vue de l'installation des administrations centrales, des services centraux de l'état et des services à compétences nationale.
- Par décret en Conseil d'Etat pour les travaux figurant sur une liste fixée par décret (par exemple, travaux de création d'autoroutes).
- Par arrêté préfectoral dans tous les autres cas.

L'article R.112-5 du code de l'expropriation précise que lorsque la déclaration d'utilité publique est demandée en vue de la réalisation d'une opération d'aménagement importante et qu'il est nécessaire de procéder à l'acquisition des immeubles avant que le projet n'ait pu être établi, le dossier de déclaration d'utilité publique doit contenir :

- Une notice explicative
- Le plan de situation
- Le plan des immeubles à exproprier
- L'estimation sommaire du coût des acquisitions à réaliser.

L'Etablissement public foncier d'Ile de France (EPFIF), avec qui l'EPPS devenu EPA Paris-Saclay et les collectivités ont passé une convention foncière, sera bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique.

Conformément aux dispositions figurant dans l'article R.112-6 du Code de l'Expropriation, la notice explicative indique en particulier l'objet de l'opération et les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'insertion dans l'environnement, parmi les partis envisagés, le projet soumis à l'enquête a été retenu.

La mise en œuvre de la procédure de dossier simplifié est conditionnée par les trois critères cumulatifs suivants :

- 1) Le projet est une opération d'aménagement importante impliquant une maîtrise préalable des terrains.
- 2) Le projet doit être de nature telle que le plan général des travaux, le coût de ceux-ci et les caractéristiques des ouvrages les plus importants ne peuvent pas être connus à la date de l'ouverture de l'enquête.
- 3) L'acquisition des terrains présente un caractère urgent.

3. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE

3.1. L'utilité publique du projet

3.1.1. Le contexte de Paris Saclay

Le secteur de La Bonde s'intègre dans le projet de Paris-Saclay. Ce projet est un élément clé du développement du Grand Paris.

Le plateau de Saclay bénéficie d'une concentration scientifique exceptionnelle par son ampleur et sa diversité disciplinaire, un potentiel économique très important, surtout si l'on considère la couronne de pôles d'activités majeurs qui l'entoure, dans l'Essonne et dans les Yvelines (Courtabœuf, Vélizy-Villacoublay, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy...). Mais cet ensemble reste aujourd'hui fragmenté, trop peu synergique, et est loin de créer la croissance en innovations, activités et emplois qu'il pourrait et devrait susciter.

Les objectifs du projet Paris-Saclay sont simples :

- fédérer les acteurs académiques au sein de ce qui sera l'un des premiers campus mondiaux ;
- créer plus de liens entre la recherche publique et le monde économique, pour dynamiser l'innovation ;
- mettre en place un aménagement (transports, cadre de vie) qui permettra de mettre en valeur les qualités remarquables de ce territoire très vaste.

Le schéma de développement territorial à l'échelle du projet Paris-Saclay, approuvé par le Conseil d'administration de l'EPPS du 13 janvier 2012, définit les lignes directrices du développement de ce territoire. L'ambition de Paris-Saclay articule ainsi trois logiques de projet, renvoyant à trois échelles (la métropole, le grand territoire de l'EPPS, les villes et les sites de projet) :

- un projet métropolitain : intensifier pour innover. Paris-Saclay sera un pôle mondial de l'innovation technologique, appuyé sur l'ensemble des ressources de la métropole parisienne ;
- un projet du « grand territoire » : décloisonner pour relancer. Les opérations d'aménagement et les nouveaux équipements permettront de rapprocher les établissements d'enseignement et de recherche, les centres de R&D privés, les entreprises et les territoires pour valoriser un potentiel exceptionnel ;
- un projet urbain : concilier nature, science et ville pour assurer une qualité de vie exceptionnelle. Le projet urbain pour Paris-Saclay est d'une part, de conforter des centralités urbaines, dont l'attractivité, l'animation et la modernité doivent être réaffirmées et d'autre part, de réaliser des quartiers sur les sites de projet en lien avec les quartiers et villes environnantes : au Sud du plateau entre Bures-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau, Saclay et Saint-Aubin.

Ces quartiers s'inscriront en rupture avec les logiques d'aménagement qui ont jusqu'à présent prévalu :

- Ces quartiers seront compacts, ce qui permettra de maintenir les nouveaux aménagements dans des limites strictes, tout en préservant, au sein de ces quartiers, des contrastes de densité (forte densité pour certains secteurs d'habitat et d'activité, importance des espaces publics et végétalisés, transitions douces entre les quartiers et l'environnement naturel et agricole), de faciliter l'organisation des mobilités, d'accueillir des services et de créer une ambiance vivante et attractive.
- Ces quartiers seront mixtes, mêlant activités d'enseignement et de recherche, activités économiques, habitat, services et moyens de transport, ce qui en fera de véritables lieux de vie, ouverts à une grande diversité d'usagers : étudiants et chercheurs, habitants, salariés des entreprises, habitants des communes voisines.
- Ces quartiers intégreront un haut niveau d'exigence environnementale : dans leur programmation et leur conception, ils développeront des systèmes innovants visant la valorisation des services rendus par la nature en ville (régulation thermique ou hydrique,...) et le développement des synergies fonctionnelles (déchets / recyclage / valorisation) ou sociales (circuits courts / jardins partagés / animations).
- Ces quartiers seront conçus en lien avec les centres urbains existants, pour assurer les complémentarités nécessaires : équipements communs, circulations douces, liens renouvelés plateau-vallée...

- Ces quartiers offriront une gamme étendue de logement, correspondant à la diversité des habitants attendus : logements étudiants, résidence pour chercheurs invités, logements familiaux, logements sociaux, logements collectifs et maisons individuelles.

La démarche de Paris-Saclay tisse ainsi plusieurs fils :

- le fil scientifique et technologique ;
- le fil de la création d'emplois, d'activités et de richesses ;
- le fil des politiques urbaines des villes ;
- le fil des projets de vie qui se croiseront sur le territoire.

Ces fils convergent en deux stratégies complémentaires :

- Faire cluster, c'est-à-dire rapprocher et relier établissements d'enseignement supérieur, centres de recherche publics et privés et entreprises pour susciter les interactions et les croisements entre disciplines et entre acteurs et pour faciliter les collaborations. Ces actions favoriseront le développement de l'innovation ouverte sur l'ensemble du territoire de Paris-Saclay avec l'intégration des différents pôles d'activités.

- Faire cité, c'est-à-dire mettre en lien et créer un sentiment d'appartenance à une même communauté, qui dépasse la seule sphère scientifique pour impliquer aussi les autres usagers du territoire (habitants, actifs, étudiants, etc.). Mettant l'accent sur la valorisation de l'environnement, l'équilibre habitat/emploi et le développement des mobilités, cette stratégie répond au besoin du projet de s'ancrer dans un territoire riche mais fragile pour éviter le risque d'un cluster « hors-sol ».

3.1.2. Le secteur de La Bonde

Dans ce contexte général, le secteur de La Bonde présente des atouts.

L'ensemble du site, par sa bonne desserte et sa bonne visibilité, présente un fort potentiel de développement économique. L'objectif du projet est de promouvoir sur l'ensemble du site un développement économique permettant de répondre aux demandes des entreprises dans le cadre d'un aménagement global intégrant les principes du développement durable.

Le secteur de La Bonde représente à ce jour une zone agricole entourée de zones déjà urbanisées ou en cours d'urbanisation. Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) d'Orly n'autorise pas la construction de logements sur ce secteur. Aussi, le parti d'aménagement vise à prolonger la ville existante et les ZAC adjacentes (ZAC de Massy-Atlantis, ZAC de Massy-Europe) en y créant un parc d'activités avec pour vocation d'accueillir des activités tertiaires, commerciales, industrielles et artisanales.

Le secteur de La Bonde concourt pleinement à la volonté de créer un cluster dynamique et de prendre part au développement du Grand Paris. Le projet vise à faire de ce site un nouveau quartier qui aura une vraie fonction dans le projet de Paris Saclay à l'interface des trois communes concernées.

A l'échelle locale, l'aménagement du site permettra de poursuivre un dynamisme économique tourné vers les sciences et les technologies du plateau de Saclay. Ce projet aura des retombées importante en termes d'emploi.

A une échelle plus large, la programmation économique aura un effet bénéfique sur l'emploi et rayonnera au-delà de l'ensemble Paris-Saclay. Le futur accès à l'aéroport d'Orly, grâce au TCSP et au métro automatique, procurera au secteur de La Bonde et à l'ensemble Paris-Saclay, un rayonnement international.

3.2. Avantages et inconvénients de l'opération

3.2.1. Avantages

Le projet d'aménagement de La Bonde permettra :

- De contribuer à l'objectif de doter la région parisienne et la France d'un des plus importants clusters du monde dans le secteur des hautes technologies : le plateau de Saclay a vocation à devenir le territoire d'accueil privilégié de toutes les activités à la pointe de l'innovation et de la recherche fondamentale,
- D'accueillir des activités à fort potentiel,
- De renforcer un tissu économique de TPE et PME, créateur d'emplois entre les pôles des gares de Massy et le pôle d'Orly-Rungis,
- De favoriser les transports en commun et développer le maillage routier et les circulations douces,

3.2.2. Inconvénients

Les inconvénients de ce projet sont les suivants :

- Modification des paysages agricoles et naturels. La création d'espaces publics de qualité permettra de limiter l'impact du projet
- Augmentation du trafic routier, fortement atténué par la création des liaisons de transport en commun en site propre Massy-Orly et RN20-Massy-Arpajon
- Imperméabilisation des sols. Cette imperméabilisation pourra être compensée par l'implantation de stockage des eaux pluviales (noues paysagères, bassins de rétention ...). Un réseau de collecte des eaux pluviales des voiries et des bâtiments permettra de réduire significativement les risques d'inondation sur le secteur de La Bonde.
- Atteinte au droit de propriété par le recours à l'expropriation,
- Nuisances en phase travaux : Des prescriptions précises seront données aux entreprises pour limiter les nuisances sonores et le risque de pollution de l'air et de l'eau.

Les nombreux avantages que le projet présente surpassent les inconvénients.

3.3. La nécessité de recourir à l'expropriation

Le projet se réalise très majoritairement sur du foncier privé. Certaines des parcelles concernées sont déjà urbanisées, mais l'essentiel est encore agricole.

Des négociations amiables ont été engagées, mais le grand nombre de propriétés foncières et d'indivisions complique ces procédures.

La maîtrise foncière totale du secteur implique nécessairement de recourir à une procédure d'expropriation, ce qui n'exclut pas en parallèle des démarches d'acquisitions amiables auprès des propriétaires tout au long de la procédure.

3.4. Le recours au dossier simplifié

Les études du projet d'aménagement de La Bonde n'ayant pas démarré, seul un dossier simplifié est envisageable eu égard à l'urgence de la procédure.

La mise en œuvre de la procédure de dossier « simplifié » est conditionnée par les trois critères cumulatifs suivants (R112-5 du Code de l'expropriation) :

- 1) Le projet est une opération d'aménagement d'urbanisme ou d'aménagement importante impliquant une maîtrise préalable des terrains.
- 2) Le projet doit être de nature telle que le plan général des travaux, le coût de ceux-ci et les caractéristiques des ouvrages les plus importants ne peuvent pas être connus à la date de l'ouverture de l'enquête.
- 3) L'acquisition des terrains présente un caractère urgent.

3.5. L'importance de la future opération d'aménagement

Le vaste site de La Bonde (71,5 hectares), stratégique et unique, situé en OIN Paris-Saclay, au cœur du développement urbain de Massy est particulièrement bien desservi. Il a clairement vocation à accueillir un projet d'aménagement important, dans une position-clé pour assurer sur le long terme la cohérence de l'aménagement du projet Paris-Saclay.

3.6. L'absence de définition précise du projet

Les études de définition du projet sur le site de La Bonde ne sont aujourd'hui pas encore engagées, ce qui ne permet pas de présenter un dossier d'enquête préalable avec les caractéristiques, emplacements et coûts des ouvrages à réaliser, ces derniers n'étant pas connus. Seul un dossier simplifié est envisageable.

3.7. L'urgence de la procédure

Un périmètre de ZAD a été créé par arrêté préfectoral le 18/07/2012. Il couvre la totalité du périmètre d'étude et est donc intercommunal.

Cette ZAD, qui a instauré un droit de préemption, permet de maîtriser les prix du foncier mais sa durée de 6 ans s'achève en 2018 et ne permet pas la maîtrise foncière totale du secteur.

L'urgence de maîtriser le foncier provient de l'augmentation de la pression foncière sur le secteur, conséquence des aménagements en cours et à venir des ZAC Massy – Europe et Massy--Atlantis à l'Ouest et des infrastructures, notamment de transport (TCSP ...).

En outre, si la ZAD permet de bien lutter contre la spéculation foncière au sein du périmètre de la DUP sollicitée, il existe des terres agricoles situées à proximité dans des zonages comparables, hors OIN. Elles ne sont pas en périmètre de ZAD et sont ainsi susceptibles de faire l'objet de comportements spéculatifs. De telles acquisitions pourraient avoir pour conséquence de constituer des termes de comparaison hors marché, au détriment de la faisabilité économique future du projet de La Bonde. S'agissant d'un secteur à vocation d'activités, l'équilibre économique n'en est que plus délicat. Le juge administratif reconnaît que l'importance stratégique d'un projet d'aménagement ou la pression foncière sont de nature à justifier une déclaration d'utilité publique en dossier simplifié.

De plus, le site de La Bonde représente aujourd'hui un enjeu urbain majeur pour le développement du plateau de Saclay et de Massy. En effet, le secteur est situé à un emplacement stratégique par rapport à l'axe économique Saclay/Orly, par rapport aux quartiers économiques de Massy (Quartier Atlantis et ZAC de Massy-Europe) et par rapport aux différents axes de communications. Il existe donc une forte volonté de la part des acteurs liés à l'Opération d'intérêt National, et en particulier de la part de l'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay de développer dans le futur un projet d'aménagement important sur ce site d'environ 71.5 hectares.

Si l'arrêté de DUP est obtenu pendant l'existence de la ZAD, la date de référence pour l'évaluation des biens dans le cadre de la procédure d'expropriation sera celle de la ZAD.

Il y a donc urgence à engager la procédure qui permettra la maîtrise foncière, indispensable à la réalisation du projet d'aménagement dans ce secteur, et dans les conditions financières du marché local, ce qui favorisera l'équilibre financier de la future opération d'aménagement.

4. LE SITE ET SON ENVIRONNEMENT

Pour comprendre les enjeux liés au site, il convient de comprendre avant tout la nature et la construction du site concerné par la demande d'utilité publique

4.1. Périmètre de l'opération

Le secteur de La Bonde est situé sur les communes de Champlan, Chilly-Mazarin et Massy dans le département de l'Essonne (91) à 17 kilomètres au sud-ouest de Paris.

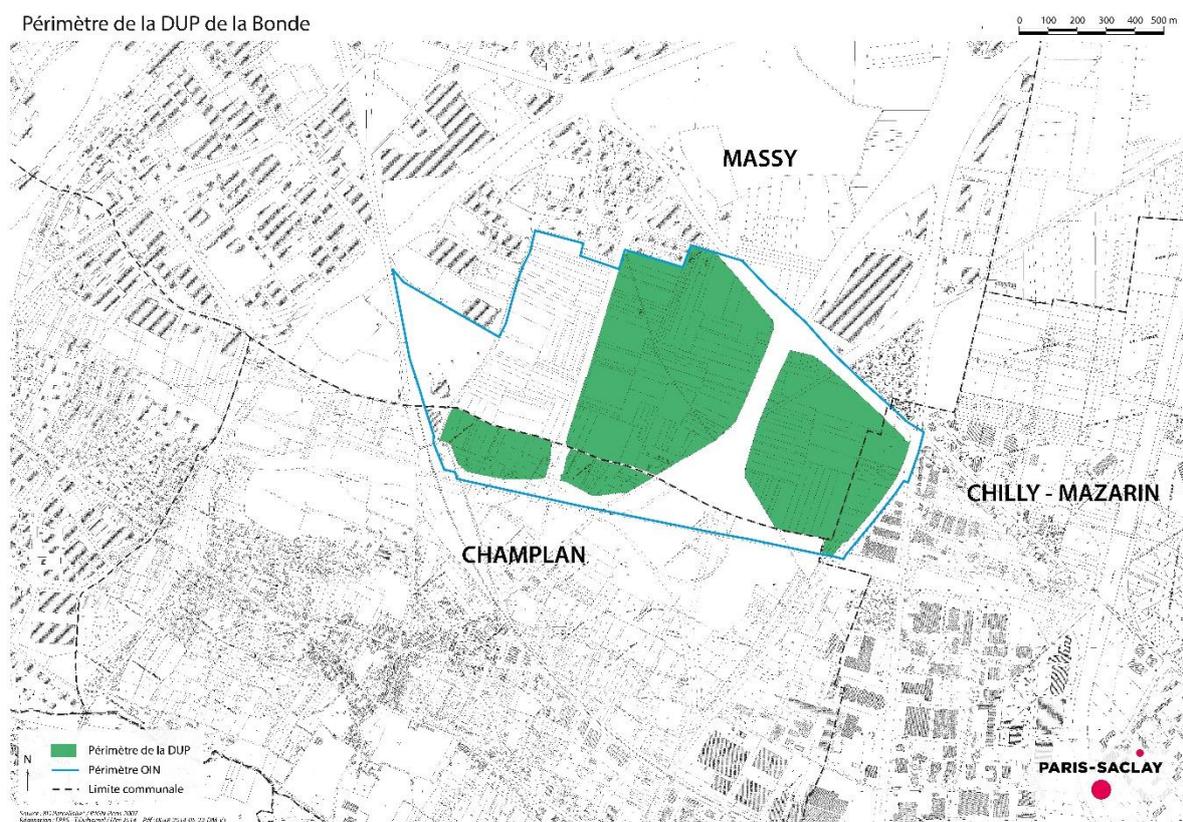


Figure 1 : Périmètre de la DUP de La Bonde (présenté également dans la pièce C du dossier)

Le secteur est bordé :

- Au nord-ouest, par la zone commerciale de Massy-Europe qui accueille des grandes enseignes (Leroy Merlin, Zodio Massy), des concessionnaires et garages automobiles, et différentes PME.
- Au nord-est, de l'autre côté de la RD120, par le parc Georges Brassens avec son plan d'eau et ses aires de jeux.
- A l'est, par des habitations et des entreprises de la commune de Chilly-Mazarin
- Au sud, par l'autoroute A10

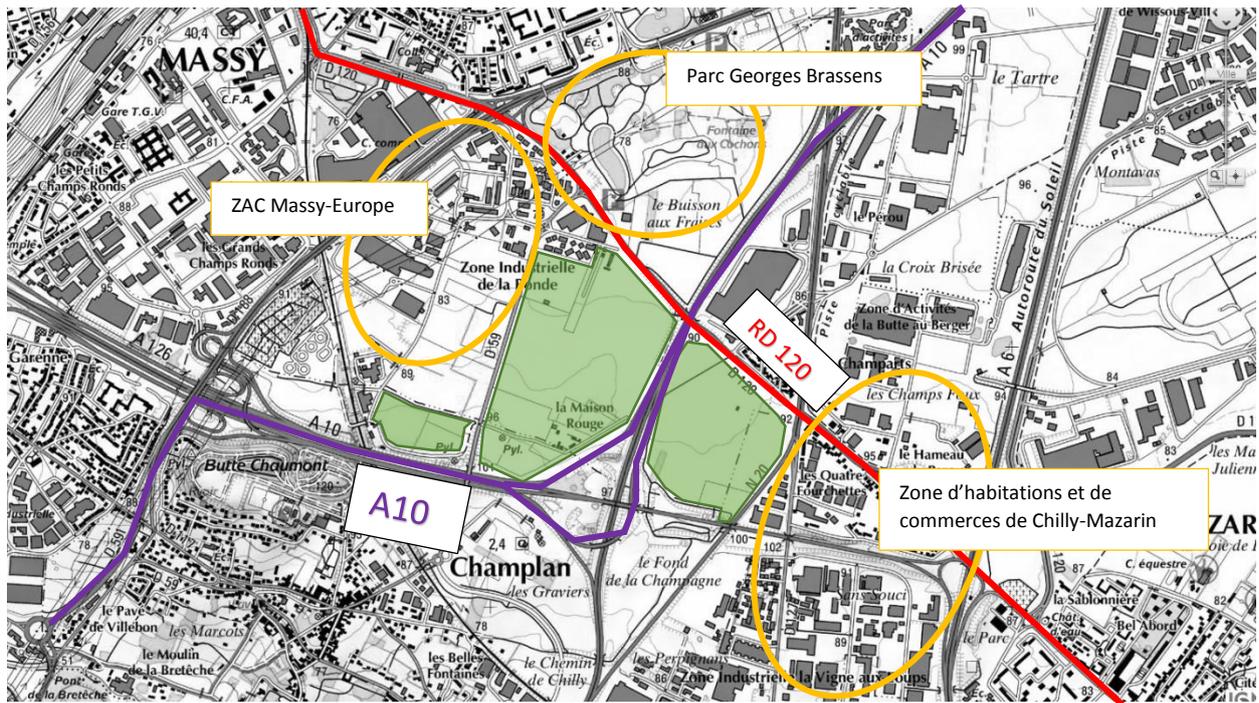


Figure 2 : Repères géographiques (extrait de la carte IGN)

Le secteur s'étend sur 71.41 hectares dont :

- 9.01 ha sur la Commune de Champlan
- 5.14 ha sur la Commune de Chilly-Mazarin
- 57.27 ha sur la Commune de Massy

4.2. Etat initial du site

4.2.1. Milieu physique

La zone d'aménagement est caractérisée par une topographie relativement plane présentant néanmoins une légère pente régulière descendante vers le nord, partant de la cote 101 m NGF à l'intersection entre la RD59 et l'autoroute A10 à la cote 79 au niveau de la Zone industrielle de La Bonde.

Le site n'est traversé par aucun réseau hydrographique.

4.2.2. Description du site actuel

L'essentiel du site est occupé par des espaces agricoles exploités.

Il comprend également :

- Site 1 : Garage CARMOTEX
- Site 2 : Casse-automobile LINA AUTOSERVICES
- Site 3 : Ancienne casse automobile, il ne reste aujourd'hui qu'une grande dalle de béton et des bâtiments en ruine (anciens corps de ferme)
- Site 4 : Entreposage de matériel « Travaux Publics » consorts GIBault
- Site 5 : Parking utilisé par le garage Citroën situé de l'autre côté de la rue du buisson aux fraises
- Site 6 : Station de lavage de voitures

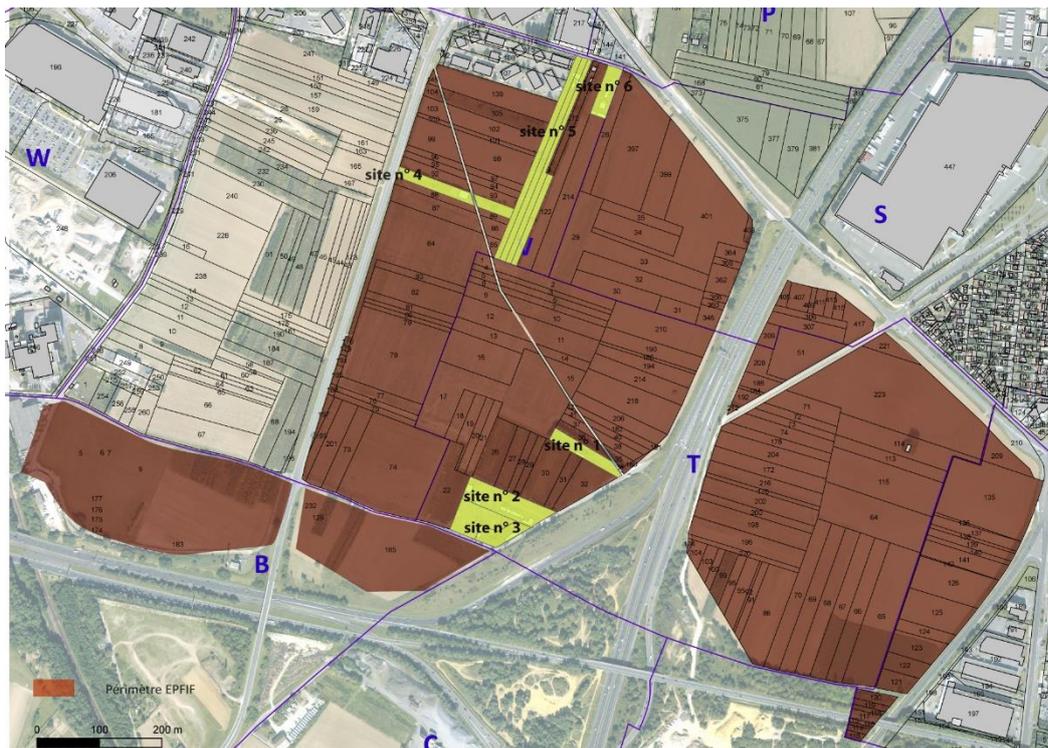


Figure 3 : Description du site actuel (Extrait de la carte IGN)



Figure 4 : Photographie des espaces agricoles depuis le Nord Est de la zone (vue sur la RN 20)



Figure 5 : Photographie des espaces agricoles depuis le Sud de la zone



Figure 6 : Habitations du nord de la zone



Figure 7 : Station de lavage automobile



Figure 8 : Magasin de matériel industriel et de travaux publics

4.3. Le réseau de voirie

Plusieurs grands axes sont présents dans l'aire d'étude. Notons tout d'abord la présence de la zone entre Massy et Chilly-Mazarin où les infrastructures routières importantes sont très nombreuses :

- L'autoroute A10, transformée en autoroute urbaine, qui longe l'aire d'étude au sud puis la traverse,
- L'autoroute A126 (route de liaison) qui relie l'A10 et l'A6 entre Champlan et Chilly-Mazarin,
- La route départementale 188 qui relie l'autoroute A10 à la RN 20.
- La RN 20 qui longe l'aire d'étude à l'Est.

La voirie secondaire permet le transit local. La RD120 est le seul axe secondaire du secteur qui permet de traverser Massy du Nord-Est au Sud. Elle longe l'aire d'étude par le Nord.

Les voies tertiaires permettent de rejoindre les lieux d'activités ou d'habitat et ne sont empruntées à priori que pour la desserte. La RD59 est la seule voie d'accès à la zone d'activité de La Bonde depuis la Commune de Champlan.

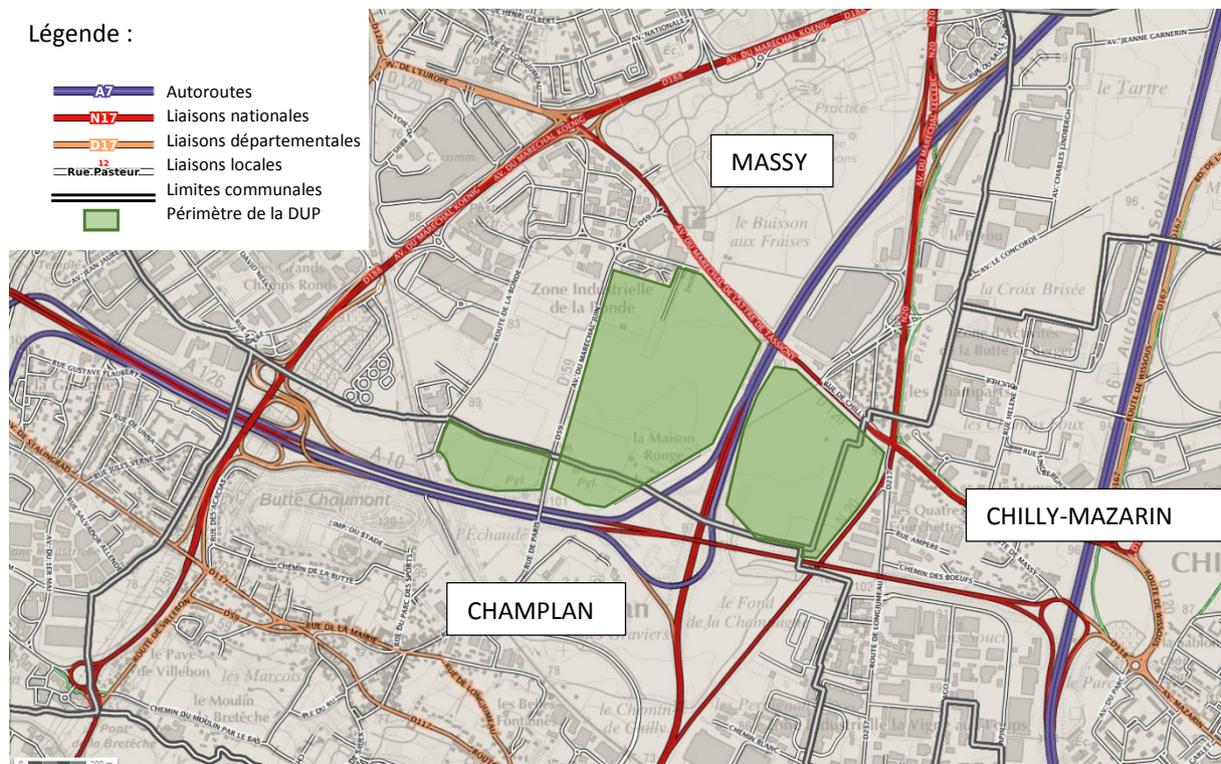


Figure 9 : Réseau Viaire autour de la zone d'étude

4.4. Les transports en commun

La desserte par transports collectifs repose actuellement sur une logique de rabattement vers le pôle multimodal Massy-Palaiseau.

4.4.1. La desserte ferrée

La gare multimodale de Massy-Palaiseau (27 000 voyageurs montants par jour), éloignée de 2 km est une gare majeure puisqu'elle draine deux lignes du RER, la ligne C et la ligne B, mais également le TGV.

4.4.1.1. *Le réseau SNCF*

La Gare TGV de Massy-Palaiseau a un transit annuel de 1,1 millions de passagers. Elle accueille des lignes province-province et la LGV: Rennes, Bordeaux, Nantes, Toulouse, Lille, Strasbourg ... En région parisienne, elle dessert également Paris-Montparnasse et Marne-la-Vallée-Chessy.

4.4.1.2. *Le réseau RATP*

Cette gare est fonctionnelle, grâce à des fréquences très satisfaisantes pour la ligne B (moins de 5 minutes en heures de pointe et 5 à 10 minutes en heures creuses). Elle permet de relier le centre de Paris (Chatelet-les Halles) en 30 minutes.

Cette ligne permet également de relier Massy à l'aéroport d'Orly, par l'intermédiaire de l'Orlyval (système de transport en commun automatique) depuis la station de RER d'Antony.

La ligne C, si elle permet de relier Massy à d'autres points de la Région (Versailles, Saint-Quentin...) reste cependant une ligne très peu concurrentielle : temps de parcours très long (45 min pour aller à la gare d'Austerlitz), fréquence plus faible.

4.4.2. Le tram train Massy-Evry

Le projet de Tram-Train résulte de la volonté de développer les liaisons en rocade pour relier les différentes villes d'Ile-de-France entre elles. Il prévoit de relier la gare RER de Massy-Palaiseau avec Evry en utilisant, pour la moitié du parcours, les voies de chemin de fer empruntées aujourd'hui par le RER C.

En 2019, le tram-train remplacera le RER C sur le tronçon Massy-Epinay avec une fréquence de circulation bien plus importante qu'actuellement. Il est prévu un tram toutes les 10 minutes en heures de pointes et 20 minutes en heures creuses, et une amplitude horaire plus large.

Deux nouvelles gares seront créées à proximité du secteur de La Bonde :

- « ZAC de La Bonde » : Cette station sera créée au Nord-ouest de la zone, de l'autre côté de la RN 188.
- « Champlan » : Cette station sera créée au Sud de la zone. Elle sera la plus proche et la plus accessible, via la RD59, du secteur de la Bonde.

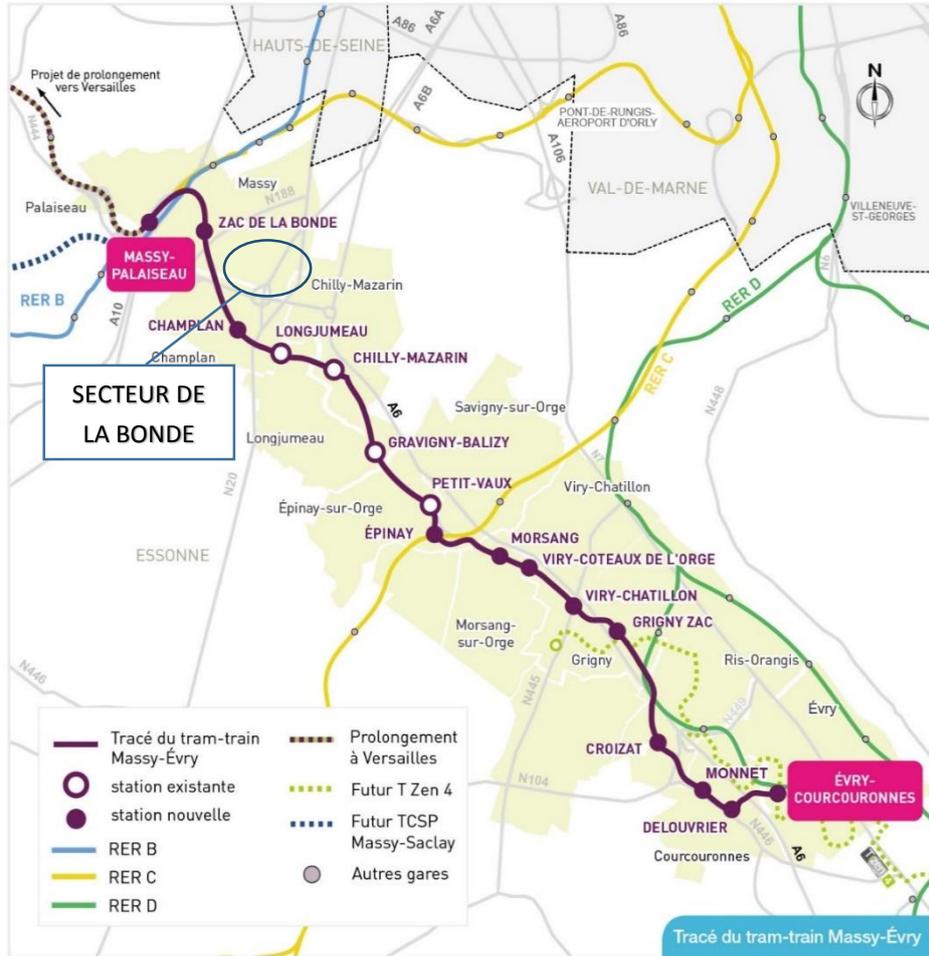


Figure 10 : Tracé du tram-train Massy-Évry

4.4.3. Le métro automatique du Grand Paris

Il s'agira d'une ligne de métro automatique à gabarit adapté du Grand Paris Express. Longue de 35 kilomètres, elle reliera dans un premier temps l'aéroport d'Orly à Versailles.

La ville de Massy et son secteur tertiaire en pleine extension, seront desservis par les gares de Massy-Opéra et Massy-Palaiseau en correspondance avec le TGV, le RER B, le RER C et le projet de tram-train.

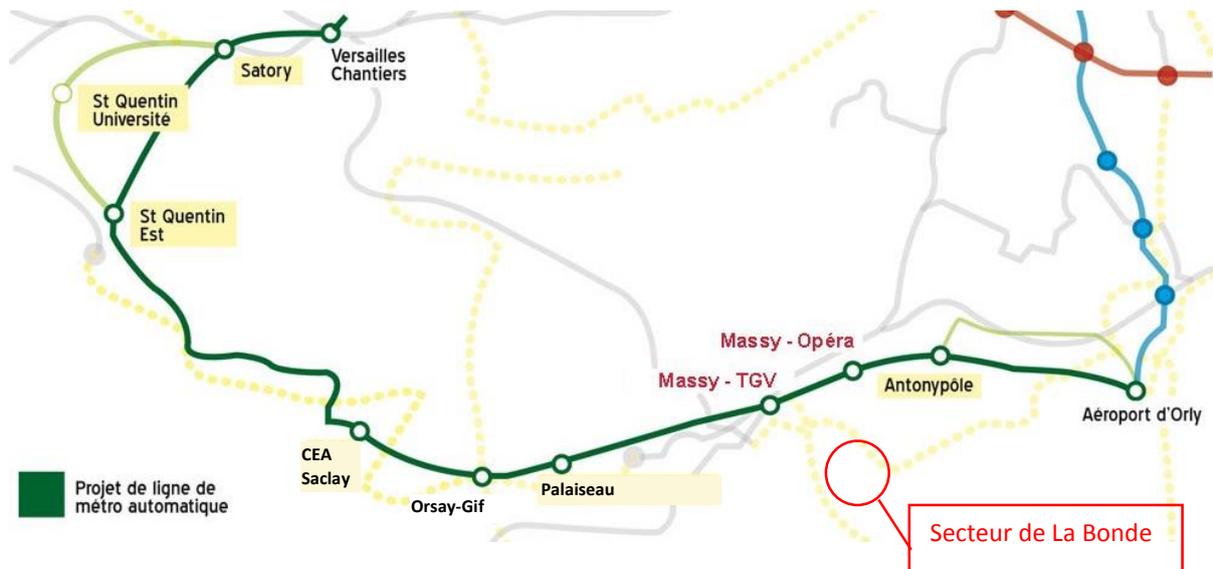


Figure 11 : projet de ligne de métro automatique

Elle devrait être achevée en 2030. Sa première section, de l'aéroport d'Orly au plateau de Saclay (CEA Saclay), est prévue pour 2023-24. L'une de ses vocations est notamment de desservir le pôle technologique et scientifique Paris-Saclay ainsi que la future université Paris-Saclay.

Ainsi, le secteur de La Bonde sera donc mieux desservi.

4.4.4. Les lignes de bus

Le secteur de La Bonde est desservi par :

- La Navette Europ'Essonne F permet aux Champlanais de rejoindre les centres commerciaux des villes de Massy et Villebon-sur-Yvette et dessert les quartiers isolés. Les trajets en navettes sont gratuits. Cette ligne traverse le périmètre défini par la DUP, mais aucun arrêt ne dessert la zone. L'arrêt le plus proche est celui du centre commercial de Massy à 1.5 km du périmètre. La navette desservira également la future gare de Champlan (cf. 4.4.2 Tram-train Evry-Massy)
- La ligne de bus 399 permet de relier la Porte d'Orléans de Paris à Morangis à l'Est de la Commune de Chilly-Mazarin. Elle dessert l'arrêt « La Bonde », situé sur la RD120 à moins d'un kilomètre de la zone et l'arrêt « Rue des Fleurs », à proximité immédiate de la zone d'étude.
- La ligne de bus 107 permet de relier la gare de RER de Massy Palaiseau à St Geneviève des Bois. Elle dessert uniquement l'arrêt « Rue des fleurs ».
- Les lignes 91.10 et 55 passent également le long du périmètre au nord, mais aucun arrêt ne dessert la zone. La ligne 91.10 relie Saclay à Orly en passant par la gare multimodale de Massy. La ligne 55 relie la gare de Massy à Lieusaint.
- La ligne 199 qui actuellement traverse la commune de Champlan, desservira également la future gare de Champlan.

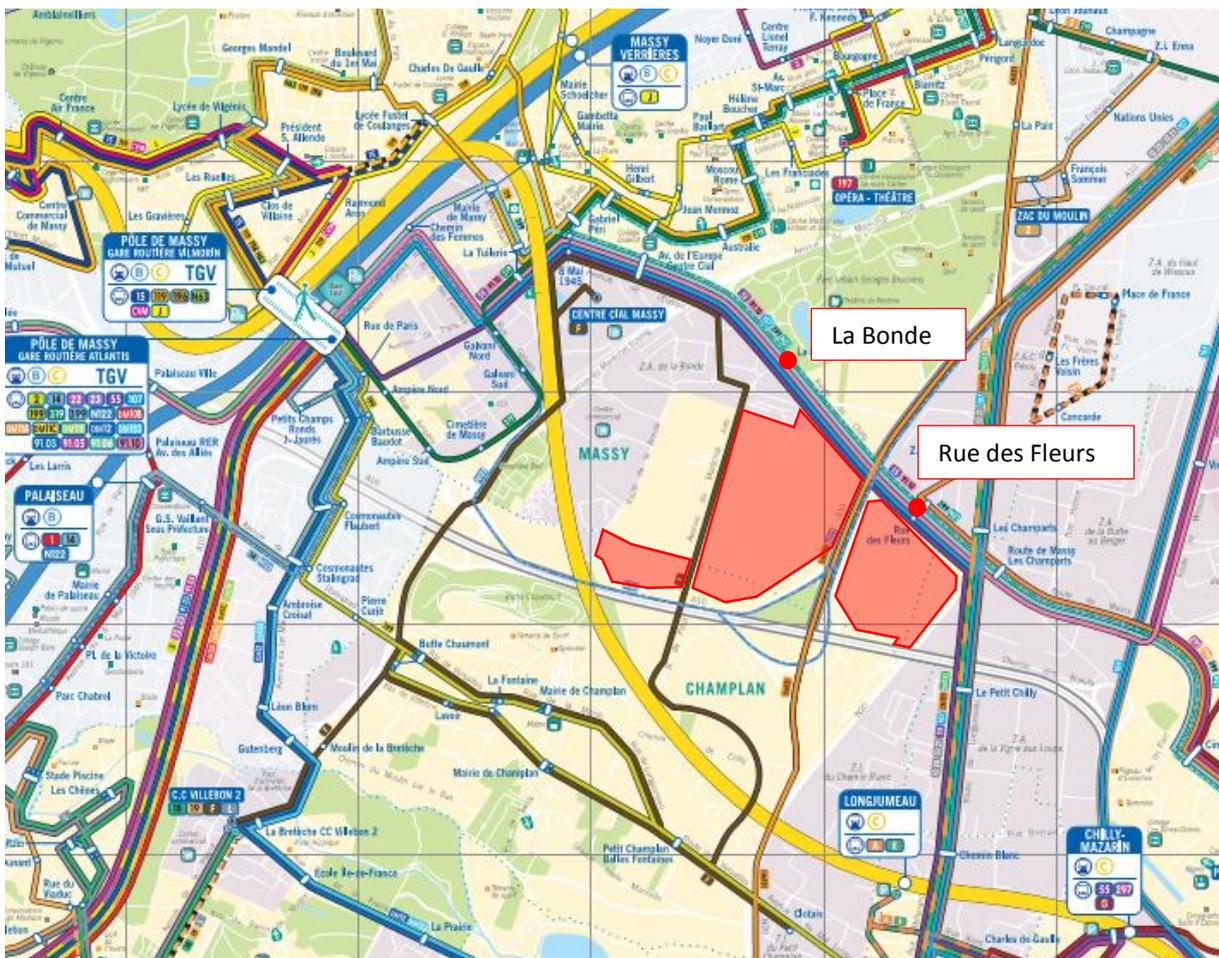


Figure 12 : Transports en commun autour de la zone d'étude

4.4.5. Le projet de TCSP

Des nombreux projets de Transport en Commun sur Site Propre sont en cours, en particulier pour la réalisation d'une liaison en site propre Massy-Les Champarts.

Ce site propre, long de 3 kilomètres, permettra de créer des liaisons directes entre Massy et Chilly-Mazarin. Il servira à terme de support pour des liaisons bus entre Massy et Orly par le Nord et le Sud de l'aéroport, ainsi que pour les liaisons bus entre Massy et Arpajon.

Ce site propre est la première phase de la réalisation d'un TCSP sur la RN20 entre Massy et Arpajon.

Le TCSP Massy - Les Champarts offrira une interconnexion avec le pôle multimodal de Massy (RER B et C, Massy TGV et Tram-Train Massy-Evry, TCSP Massy-St Quentin en Yvelines).

La mise en service de ces sites propres permettra de relier rapidement ces différents bassins de vie. Un arrêt est prévu au sud-est de la zone d'étude sur la Commune de Champlan.

Les objectifs sont multiples :

- Favoriser le développement des transports en commun ;
- Permettre la liaison rapide entre les différents pôles franciliens;
- Permettre le rabattement rapide entre le RER C et B et vers les infrastructures d'importance nationale (gare TGV Massy, aéroport, rocade métro Grand Paris) ;
- Accompagner l'essor du plateau de Saclay.

D'autres projets de TCSP sont en cours :

- TCSP Massy – les Ulis via l'autoroute A10 : Cette liaison reliera la gare de Massy-Palaiseau et le centre-ville des Ulis via la zone d'activité de Courtaboeuf.
- TCSP Massy- Saclay : Prévue pour fin 2015, la ligne TCSP permettra de desservir le plateau de Saclay et les universités.
- TCSP Massy-Orly : Il permettra de relier l'aéroport d'Orly depuis la gare de Massy-Palaiseau.

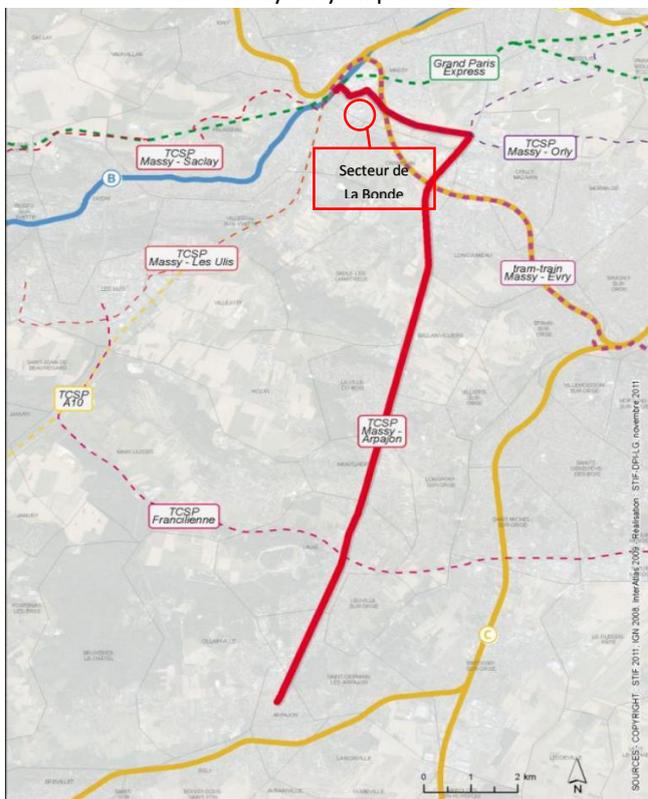


Figure 13 : Transport en commun en site propre

4.4.6. Les transports aériens

L'aéroport d'Orly se situe à moins de 5 kilomètres à vol d'oiseau à l'est. Cet aéroport est facilement accessible par la route, mais aussi par les transports en commun grâce à l'interconnexion de la ligne B du RER à la station Antony avec un système automatique de transport en commun : l'ORLYVAL, et plus tard la ligne 18 du Grand Paris Express.

Le secteur de La Bonde se situe ainsi dans les zones concernées par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport.

Le PEB définit des zones exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zone de bruit fort, dites A et B, et en zone de bruit modéré, dite C, dans lesquelles des règlements d'urbanisme spécifiques s'appliquent afin de prescrire des mesures compensatoires appliquées aux constructions. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs.

Le nouveau PEB de l'aéroport d'Orly a été approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté interpréfectoral n°2012/4046.

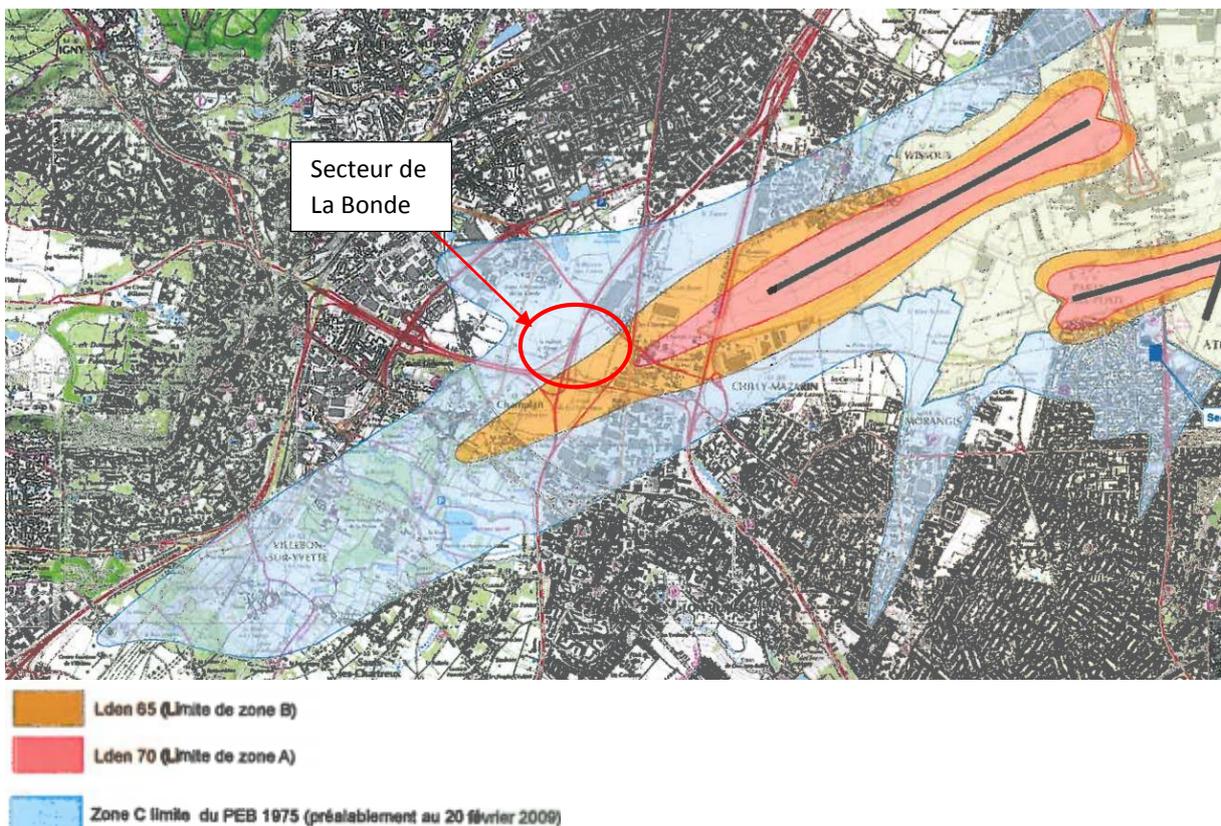


Figure 14 : Extrait du Plan de Prévention des Bruits de l'aéroport d'Orly

Le secteur d'étude se situe à:

- 80% dans la zone C du PEB,
- 20% dans la zone B.

Les prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit sont les suivantes :

	Zone A	Zone B	Zone C (ou périmètre de l'ancienne zone C)
Constructions nouvelles (1)			
Constructions nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci	autorisées		
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	autorisés	
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole	autorisées dans les secteurs déjà urbanisés	autorisées	
Constructions individuelles non groupées	non autorisées		autorisées dans les secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics, dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances
Autres constructions à usage d'habitation (immeubles collectifs, parcs résidentiels de loisirs, toute forme d'opération groupée, lotissement ou association foncière urbaine...)	non autorisées		
Equipements publics ou collectifs	admis s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes	autorisés	
Opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B	non autorisées		autorisées dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées (coût d'isolation à la charge exclusive du constructeur)
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée, reconstruction des constructions existantes (1)	admissibles lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances		
Renouvellement urbain des quartiers ou villages existants : réhabilitation et réaménagement urbain	non autorisées		autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Pour les aéroports dont le trafic est plafonné (càd Orly), dans le périmètre de la zone C en vigueur au 20 février 2009, une augmentation de la capacité de logements de logements et de la population est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création du secteur de RU.

(1) Sous réserve de mesures d'isolation acoustique

Figure 15 : Prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit (Source : Rapport de présentation du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-Orly, approuvé par arrêté inter préfectoral du 21 décembre 2012)

Compte tenu de ces prescriptions réglementaires, Le secteur ne peut donc pas accueillir d'habitations.

4.5. Les liaisons douces

Actuellement, aucun itinéraire piéton ou cyclable ne traverse la zone d'étude.

Une voie de circulation douce est présente le long de la RD120. Elle permet de relier Massy à Chilly-Mazarin

Le schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (SDDCD) a été adopté à l'unanimité par le Conseil Général de l'Essonne le 20 octobre 2003. Dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie, ce schéma définit 35 itinéraires structurants « continus, confortables et lisibles » à aménager à l'horizon 2015 pour faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons. Dans ce contexte, l'itinéraire n°2 traversera le site d'étude, il permettra de relier Champlan à Massy en longeant la RD59. Ce projet sur la RD 59 sera porté financièrement et en nature d'ouvrage soit par la ville (dans le périmètre de La Bonde) soit par le CAEE (pour tout le restant).

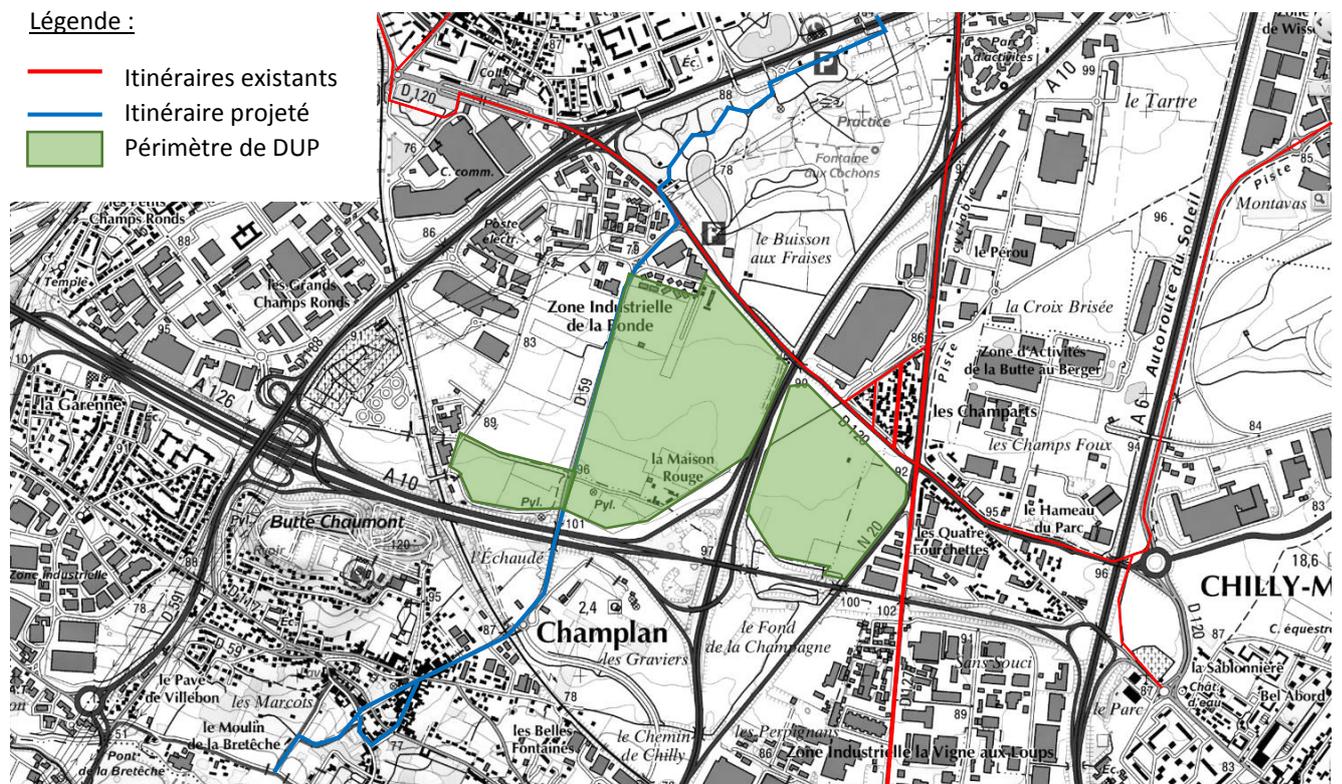


Figure 16 : liaisons douces sur le secteur d'étude

4.6. Le contexte urbain

4.6.1. La Zone d'Aménagement Différé de La Bonde

Un périmètre de ZAD a été créé par arrêté préfectoral le 18/07/2012. Sa durée de vie de 6 ans s'achève en 2018. Cette création a eu pour effet d'instaurer un droit de préemption au profit de l'EPPS devenu EPA PARIS-SACLAY qui l'a délégué à l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France.

Il importait de préserver la possibilité d'un aménagement cohérent du secteur de La Bonde et pour cela de disposer des terrains et de maîtriser l'évolution des prix du foncier en évitant les comportements spéculatifs. L'EPPS devenu EPA PARIS-SACLAY a engagé une action foncière pour empêcher des mutations incontrôlées,

stabiliser les valeurs foncières de référence et faciliter la constitution de réserves foncières nécessaires aux projets d'aménagement.

4.6.2. Le schéma directeur régional d'Île de France

Approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, le schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) donne les grandes orientations de développement de la Région Île-de-France à l'horizon 2030. C'est également un document d'urbanisme qui donne des orientations réglementaires concernant le droit du sol, qui devront être déclinées par les collectivités locales dans leurs propres documents d'urbanisme locaux.



Figure 17 : Extrait de la carte de destination du SDRIF

La figure ci-dessus montre le cadre réglementaire du développement de La Bonde. La zone se situe au niveau de pastilles orange qui signifient « secteur d'urbanisation préférentielle ».

Les futurs aménagements devront prendre en compte les principes de liaisons identifiés au SDRIF :

- Une continuité agricole et forestière (flèche verte)
- Les projets de transport en commun (ligne noire)

4.6.3. Les documents réglementaires

Le secteur de La Bonde s'étend sur plusieurs communes, il est donc concerné pour chacune d'elles à un règlement propre.

4.6.3.1. PLU de Massy

Le secteur de La Bonde est implanté actuellement dans un secteur couvert par 3 types de zone :

- 1AU et 0AU, pour la partie à l'ouest de l'autoroute A10. Ces zones correspondent aux zones à urbaniser.
- A, pour la partie à l'est de l'autoroute A10. Cette zone représente les zones d'activités agricoles.
- UE, pour les deux habitations et la station de lavage au nord du périmètre. Cette zone correspond à une zone d'activité économique artisanale et industrielle.

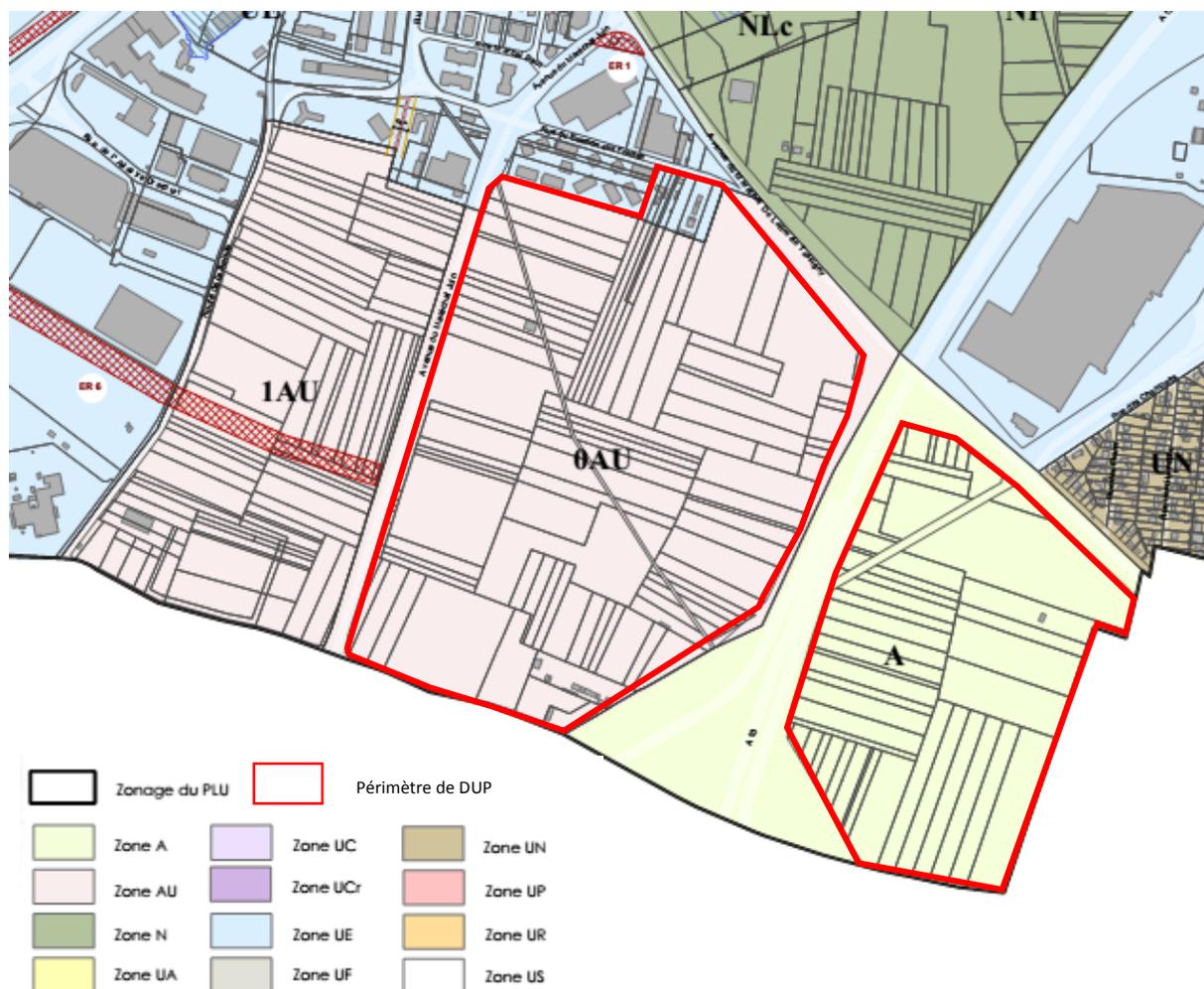


Figure 18 : Extrait du Plan Local d'Urbanisme de Massy

Le projet d'aménagement urbain visant à modifier la destination du foncier agricole en zone urbanisable n'est actuellement pas compatible avec le PLU de Massy : l'évolution du PLU sera donc nécessaire lorsque le projet d'aménagement sera défini plus précisément.

4.6.3.2. PLU de Chilly-Mazarin

Sur la commune de Chilly-Mazarin, le secteur figure en zone A (zone à activité agricole), en rouge sur le plan :

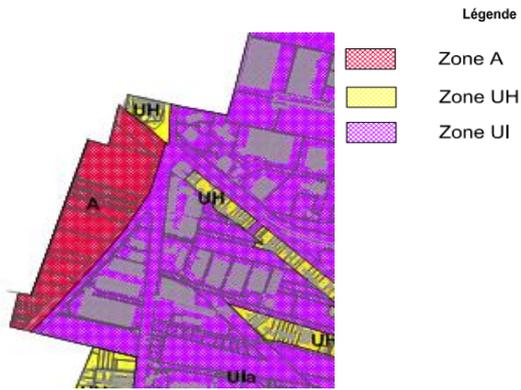


Figure 19 : Extrait du PLU de Chilly-Mazarin

Le projet d'aménagement urbain visant à modifier la destination du foncier agricole en zone urbanisable n'est actuellement pas compatible avec le PLU de Chilly-Mazarin : l'évolution du PLU sera donc nécessaire lorsque le projet d'aménagement sera défini plus précisément.

4.6.3.3. POS de Champlan

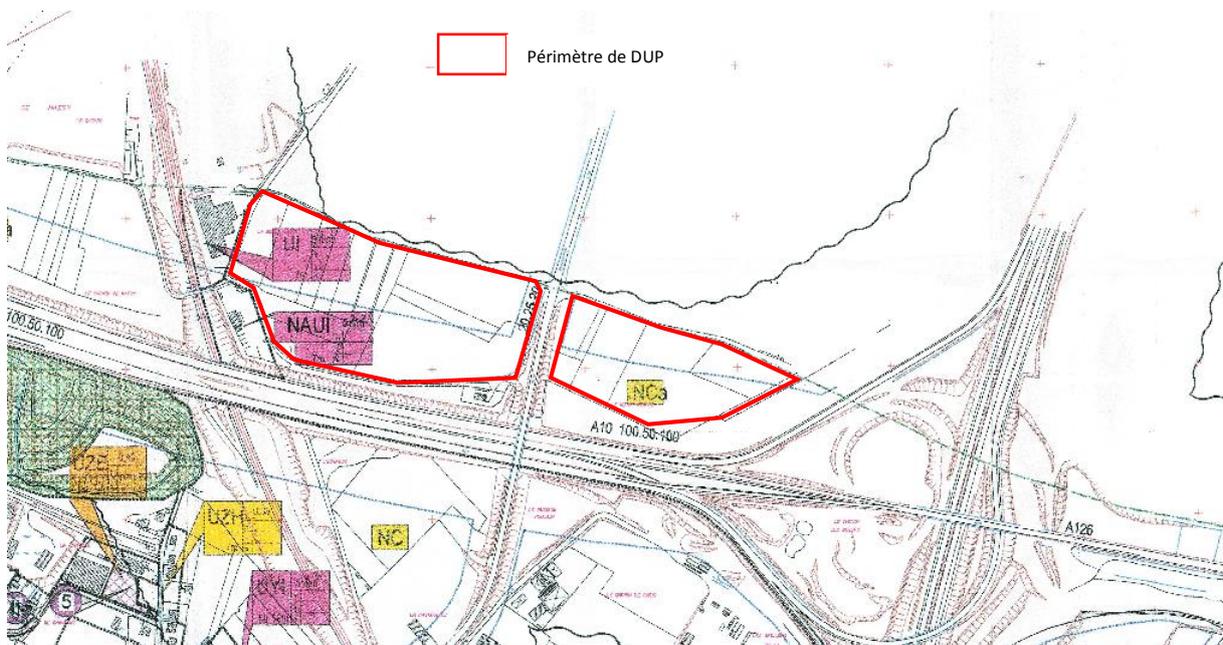


Figure 20 : Extrait du POS de la commune de Champlan

La Commune de Champlan est encore sous le régime d'un POS, néanmoins un plan local d'urbanisme est en cours d'élaboration.

Dans ce contexte réglementaire actuel, le secteur de La Bonde est positionné en zone NCA (zone agricole) du plan d'occupation des sols de la commune de Champlan.

Le projet d'aménagement urbain visant à modifier la destination du foncier agricole en zone urbanisable n'est actuellement pas compatible avec le POS de Champlan: une évolution sera donc nécessaire lorsque le projet d'aménagement sera défini plus précisément.

4.6.4. Les projets urbains structurants à proximité

4.6.4.1. Massy – Atlantis

La ville de Massy souhaite faire émerger une nouvelle centralité urbaine.

Le projet urbain Massy-Atlantis, à proximité du pôle des gares a l'ambition d'accompagner la mutation du parc d'activités pour le recomposer en un tissu urbain de centre-ville mixant bureaux, logements, commerces, services et équipements sur près de 100 hectares.



Figure 21 : ZAC de Massy - Atlantis

4.6.4.2. Le projet de la ZA Massy-Europe

Le projet de la zone d'activité de Massy – Europe est d'accueillir des PME-PMI pour favoriser la diversification du tissu économique et des emplois et de permettre la relocalisation de quelques activités industrielles installées à Massy sur des emprises vouées à muter vers des activités tertiaires.

Il est situé entre la ZAC de Massy-Atlantis et le secteur de La Bonde :



Figure 22 : ZAC de Massy Europe

La situation privilégiée du site conduit à proposer un parti d'aménagement ambitieux et un aménagement des espaces publics qui répondent aux exigences et contraintes d'un éco-quartier à vocation d'activités mais aussi aux exigences de qualité d'un véritable centre de vie intégré à la Ville de Massy.

Les orientations d'aménagement se déclinent autour des 2 axes principaux :

- Mettre en place une trame urbaine lisible et paysagère remarquable par la gestion qualitative des eaux pluviales :

Un boulevard urbain constituera la colonne vertébrale du secteur. Ses dimensions et son traitement paysager permettront d'accueillir tous les modes de déplacement et en feront l'axe vitrine du quartier.

Une réserve foncière permettra de réaliser le Transport en Commun en Site Propre Massy-Orly. A terme, cette disposition contribuera à mettre en œuvre une desserte efficace des quartiers depuis Orly et le pôle des gares de Massy.

5. PRESENTATION DU CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET DU PROJET

5.1. Présentation de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay (OIN)

A une quinzaine de kilomètres du centre de Paris, le plateau de Saclay constitue l'un des plus grands pôles scientifiques français. Il accueille depuis 1945 de grands établissements d'enseignement supérieur et de recherche.

Son histoire est riche de projets visant à mettre en valeur le potentiel du territoire. Depuis 2007, cette histoire a pris un tour nouveau avec l'inscription du développement urbain du plateau de Saclay au cœur des priorités nationales. Depuis, l'Etat a mis en place un dispositif opérationnel permettant de mettre en œuvre ce grand projet urbain.

Les enjeux de ce projet sont économiques, environnementaux, sociaux et territoriaux:

- Enjeux économiques : accroître les relations entre enseignement supérieur, recherche et entreprises ;
- Enjeux environnementaux : limiter l'impact du projet en proposant une urbanisation compacte, de grande qualité, sobre en énergie et respectant les espaces naturels et agricoles ;
- Enjeux sociaux et territoriaux : améliorer le cadre de vie, désenclaver le site et améliorer son accessibilité.

Dans la perspective de mise en œuvre du projet Paris-Saclay, l'Etat a inscrit, le 3 mars 2009, les opérations d'aménagement de Paris-Saclay parmi les Opérations d'Intérêt National (OIN).

5.2. Les acteurs

5.2.1. L'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay

La Loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a créé un établissement public à caractère industriel et commercial qui a pour objet « l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que son rayonnement international » : il s'agit de l'Etablissement public Paris-Saclay (EPPS). Les compétences de l'EPPS sont définies à l'article 26 de la Loi du Grand Paris : l'établissement est chargé de « conduire toute action susceptible de favoriser les activités d'enseignement, de recherche et d'innovation et leur valorisation industrielle, et de réaliser des opérations d'aménagement du pôle scientifique et technologique ».

Le périmètre de l'EPPS, plus large que celui des sites en OIN, est constitué de 49 communes dont la plupart sont regroupées en intercommunalités : la communauté de communes du Cœur du Hurepoix, les communautés d'agglomération Europ'Essonne, de Versailles Grand Parc, de Saint-Quentin-en-Yvelines et du Plateau de Saclay (CAPS). Il regroupe aujourd'hui 650 000 habitants, 350 000 emplois et couvre environ 37 000 hectares.

L'article 25 de la Loi 2014-58 (Maptam) du 27 janvier 2014, codifié aux articles L321-37 à L321-40 du code de l'urbanisme, a prévu la transformation de l'EPPS en Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay (EPA Paris-Saclay). L'EPPS est devenu EPA Paris-Saclay au 1^{er} janvier 2016 suite au décret 2015-1927 du 31 décembre 2015. Le périmètre de l'EPA Paris-Saclay comporte les 27 communes de l'opération d'intérêt national.

5.2.2. La communauté d'agglomération d'Europ'Essonne devenue Communauté Paris-Saclay

La communauté d'agglomération Europ'Essonne est située au sud-ouest de Paris et de la région Ile de France, au nord du département de l'Essonne. Créée en janvier 2007, elle est composée de 14 communes (Ballainvilliers, Champlan, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, La Ville du Bois, Linas, Longjumeau, Marcoussis, Massy, Montlhéry,

Nozay, Saulx-les-Chartreux, Villebon-sur-Yvette et Villejust) avec une population d'environ 150 000 habitants répartie sur 90.96 km².

Europ'Essonne est fondée sur le principe de solidarité et de complémentarité entre les villes du territoire. Son objectif est de mettre en place une politique cohérente en matière de développement économique, d'emploi, de solidarité, de transport et d'environnement. De ce fait, elle est directement concernée par le projet d'aménagement du secteur de La Bonde.

La communauté d'agglomération Europ'Essonne est devenue Communauté Paris-Saclay à compter du 1^{er} janvier 2016 par arrêté de fusion-extension du Préfet de l'Essonne 2015-PREF.DRCL/n°718 du 2 octobre 2015.

La Communauté Paris-Saclay est composée de 27 communes pour une population d'environ 300 000 habitants, suite à la fusion de la communauté d'agglomération Europ'Essonne et de la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) et à l'extension aux communes de Verrières-le-Buisson et Wissous.

5.2.3. Les communes

5.2.3.1. Massy :

Le site de La Bonde s'étend sur environ 71.5 hectares dont la majeure partie se trouve sur le territoire de la commune de Massy.

Le territoire communal de Massy couvre une superficie de 943 hectares et comporte 43 524 habitants (population en 2012).

La majorité de la population habite au nord de la RD 120 ou à l'ouest du faisceau ferré (RER et TGV). Les emplois salariés sont localisés en majorité sur la partie Sud et Est du territoire. Ce développement urbain résulte en partie des contraintes liées aux servitudes de l'aéroport d'Orly.

5.2.3.2. Chilly-Mazarin:

Les terrains de la commune de Chilly-Mazarin concernés par le projet sont des terres agricoles. Géographiquement, ces terres sont situées à l'ouest de la commune.

La superficie du territoire communal de Chilly-Mazarin est de 557 hectares et comporte 19 213 habitants (population en 2012).

5.2.3.3. Champlan:

Les terrains de la commune de Champlan concernés par le projet sont des terres agricoles. Géographiquement, ces terres sont situées au nord de la commune.

La superficie du territoire communal de Champlan est de 368 hectares et comporte 2 667 habitants (population en 2012).

5.2.4. L'Établissement Public Foncier d'Île de France (EPFIF)

En vertu de la convention d'intervention foncière sus citée, le bénéficiaire de la Déclaration d'Utilité Publique sera l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF).

L'EPFIF est un opérateur foncier public qui a pour vocation d'accompagner et créer les conditions de mise en œuvre des projets des collectivités publiques et de l'Etat lorsque l'établissement intervient en OIN, par une action foncière en amont ainsi que par la mise à disposition de toute expertise et conseils utiles en matière foncière.

L'EPFIF se rendra propriétaire et portera le foncier acquis pendant une durée prédéterminée avant de les rétrocéder à l'EPPS devenu EPA PARIS-SACLAY qui en a demandé l'acquisition.

5.3. Le projet du secteur de La Bonde

5.3.1. Description des projets extérieurs impactant le secteur de La Bonde

Plusieurs autres projets impactent le secteur de La Bonde. Ceux-ci sont complémentaires au projet du secteur de La Bonde, ils donnent une cohérence globale au développement du secteur.

Tout d'abord, les aménagements de la ZAC voisine de Massy-Atlantis aura un impact fort sur les orientations d'aménagement du secteur.

En termes de transports en commun, de nouvelles lignes vont être mises en place pour améliorer la desserte du territoire :

- L'aménagement d'une voie de bus en site propre (TCSP) entre Massy et Orly.
- Le projet de TCSP interurbain entre Massy et Arpajon dans le cadre de la requalification de la RN20.
- La future ligne 18 du métro du Grand Paris Express qui reliera l'aéroport d'Orly à la gare RER de Massy Palaiseau.

Le secteur de La Bonde, actuellement bien desservi, le sera encore mieux dans les années à venir.

5.3.2. Les atouts du site : justification du choix du site

Les communes de Massy, de Champlan et de Chilly-Mazarin disposent d'une position stratégique à l'intersection des axes de communication du sud de Paris. Le secteur de La Bonde est dans ce contexte situé :

- A un carrefour d'échanges routiers, accessible par 2 autoroutes principales A10 et A6 ;
- A proximité d'une gare TGV, avec 40 trains par jour qui desservent tout l'hexagone et l'Europe du Nord et de l'Est
- A proximité d'un pôle multimodal exceptionnel qui accueille le RER B (20 min de Paris), le RER C (20 minutes de Versailles), un réseau de 25 lignes d'autobus, et un TCSP
- A proximité de l'aéroport d'Orly

De plus, le secteur de La Bonde est situé au cœur du développement urbain de Massy, dans la continuité du quartier Atlantis et de la ZAC de Massy-Europe.

Il est également situé dans l'axe économique Saclay/Orly. Tirant parti de sa fonction de hub aéroportuaire, le pôle d'Orly souhaite assurer une montée en gamme des entreprises présentes sur son territoire. Le secteur de La Bonde peut devenir une ressource significative. Les futures liaisons efficaces entre Orly et le plateau de Saclay (métro automatique, TCSP ...) et desservant le secteur permettra d'offrir au secteur une image attractive.

En outre, il est situé à proximité du projet de ZAC de la gare de Champlan qui offrira un secteur de développement économique complémentaire de près de 18,5 hectares.

Le site de La Bonde représente aujourd'hui un enjeu urbain majeur pour le développement du plateau de Saclay et de Massy.

C'est pourquoi, en raison de sa localisation stratégique et unique dans le contexte du campus Paris-Saclay, il existe une volonté forte de la part des acteurs liés à l'Opération d'Intérêt National, et en particulier de la part de l'Établissement public d'aménagement de Paris-Saclay, de développer dans le futur un projet d'aménagement important sur ce site d'environ 71.5 hectares, qui se trouve dans une position-clé pour assurer sur le long terme la cohérence de l'aménagement du projet Paris-Saclay.

5.3.3. Intentions et objectifs du projet

Le secteur de La Bonde concerne 71.5 hectares répartis sur 3 communes. Il s'inscrit dans le projet de développement économique du Grand Territoire, le but étant de faciliter les coopérations entre les grands groupes et PME. A l'heure où les effectifs des grandes entreprises n'évoluent guère, les petites et moyennes entreprises à haute valeur technologique représentent la meilleure source de création de valeur et d'emploi, l'objectif étant également de créer une synergie entre le potentiel scientifique très présent sur le plateau de Saclay avec la capacité technologique des entreprises privées et de leurs centres R&D.

Pour cela, le secteur de La Bonde devra permettre :

- La création d'entreprises innovantes du fait des transferts de technologie suscités par la proximité organisée entre les universités du plateau de Saclay, les centres de recherches publics et privées, et les entreprises du plateau et de Massy.
- L'arrivée de nouvelles entreprises attirées par le dynamisme de cluster Paris-Saclay et par son rayonnement mondial.

L'ambition de cette zone est marquée par la volonté de proposer une image qualitative fondée sur les principes suivants :

- Proposer un territoire relais de Massy Atlantique : Ce quartier, en cours de restructuration, a pour objectif la création d'un quartier de ville mêlant entreprises, logements, équipements public et lieux d'animation.
- Permettre l'accueil d'activités à fort potentiel, intéressées par la situation privilégiée de la zone entre le cluster Paris-Saclay et le pôle d'Orly
- Permettre l'accueil d'un tissu économique de TPE et PME : le parc d'activité de La Bonde permettra d'accueillir des activités de type industrielles, commerciales et tertiaire, et permettra la relocalisation de quelques activités industrielles installées à Massy sur des emprises vouées à muter vers des activités tertiaires
- Créer une ambiance urbaine dynamique (pôle de vie et de loisirs, commerces)
- La volonté d'une urbanité forte et d'un aménagement urbain et paysagé de grande qualité en rupture avec la banalisation des zones d'activités «traditionnelles» ;
- Une exigence de qualité architecturale et environnementale, générant une image urbaine et verte ;

Compte tenu de l'absence d'étude spécifique à ce quartier et par conséquent de partis d'aménagements contrastés, la programmation précise n'est pas encore arrêtée pour ce futur quartier.

5.4. Conclusion

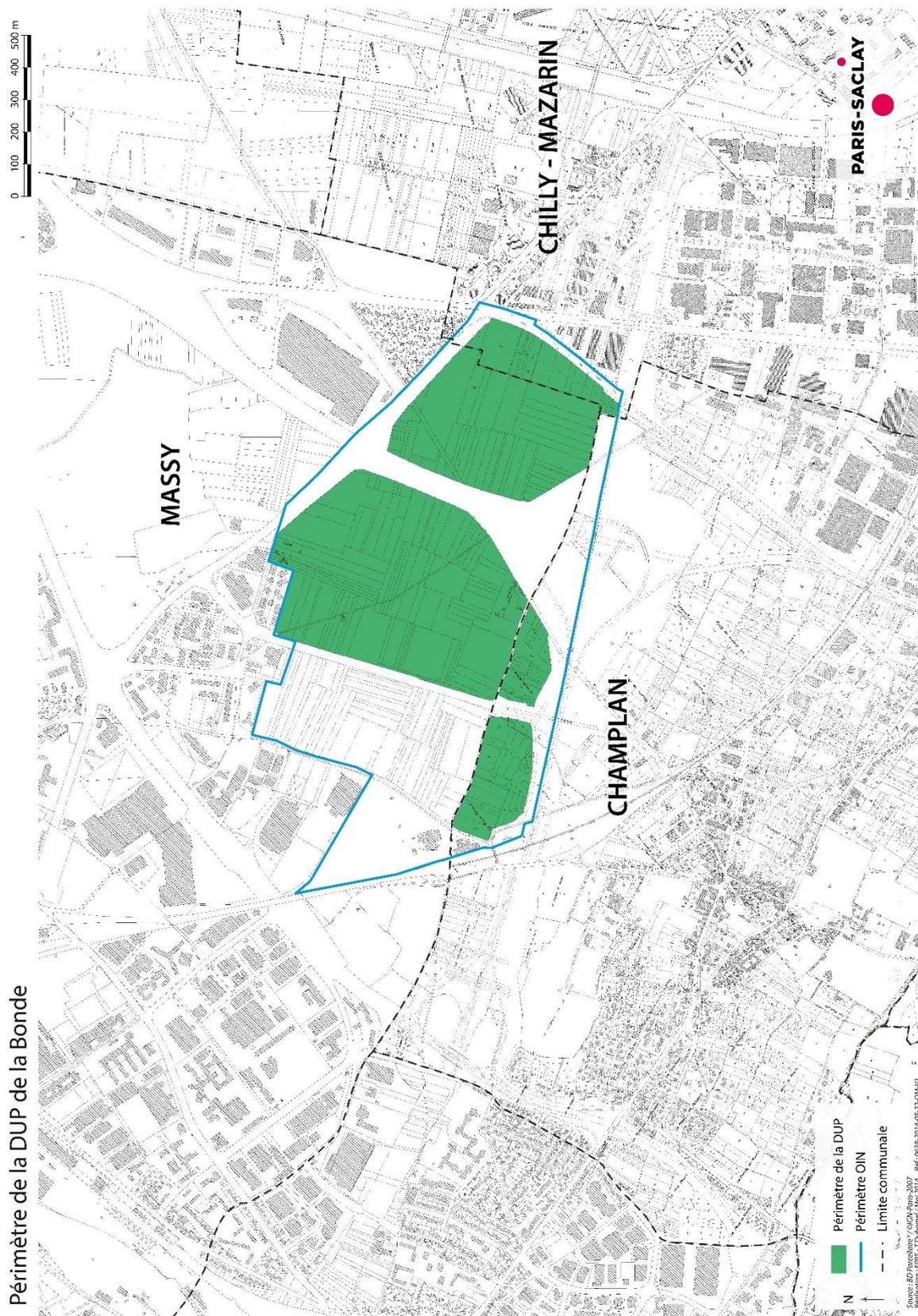
L'Etablissement public d'aménagement de Paris-Saclay souhaite développer un parc d'activité bénéficiant d'une situation géographique stratégique. L'opération projetée satisfait visiblement un besoin d'intérêt public. Ces intentions rendent donc indispensables l'acquisition de parcelles privées, compensées par le versement d'indemnités aux propriétaires concernés. Ni le coût foncier du projet, ni les atteintes qu'il porte à la propriété privée ne sont excessifs au regard de l'intérêt public qu'il représente. Il n'y a pas d'atteinte disproportionnée à la propriété privée.

Compte tenu des enjeux majeurs de ce projet, il est demandé à Monsieur le Préfet de l'Essonne de déclarer le projet d'utilité publique. Le bénéficiaire de la déclaration d'utilité publique est l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France.

INDEX DES FIGURES

Figure 1 : Périmètre de la DUP de La Bonde (présenté également dans la pièce C du dossier)	12
Figure 2 : Repères géographiques (extrait de la carte IGN)	13
Figure 3 : Description du site actuel (Extrait de la carte IGN)	14
Figure 4 : Photographie des espaces agricoles depuis le Nord Est de la zone (vue sur la RN 20).....	14
Figure 5 : Photographie des espaces agricoles depuis le Sud de la zone	14
Figure 6 : Habitations du nord de la zone	15
Figure 7 : Station de lavage automobile	15
Figure 8 : Magasin de matériel industriel et de travaux publics	15
Figure 9 : Réseau Viaire autour de la zone d'étude	16
Figure 10 : Tracé du tram-train Massy-Evry	18
Figure 11 : projet de ligne de métro automatique.....	19
Figure 12 : Transports en commun autour de la zone d'étude	20
Figure 13 : Transport en commun en site propre	21
Figure 14 : Extrait du Plan de Prévention des Bruits de l'aéroport d'Orly	22
Figure 15 : Prescriptions d'urbanisme applicables dans les zones de bruit	23
Figure 16 : liaisons douces sur le secteur d'étude	24
Figure 20 : Extrait de la carte de destination du SDRIF	25
Figure 17 : Extrait du Plan Local d'Urbanisme de Massy	26
Figure 18 : Extrait du PLU de Chilly-Mazarin	27
Figure 19 : Extrait du POS de la commune de Champlan.....	27
Figure 21 : ZAC de Massy - Atlantis	28
Figure 22 : ZAC de Massy Europe	29
Figure 23 : Plan de masse indicatif de la ZAC Massy Europe	30

PIECE C : PLAN DU PERIMETRE DE LA DUP



PIECE D : ESTIMATION SOMMAIRE DES ACQUISITIONS A REALISER

L'estimation sommaire des acquisitions à réaliser s'élève à 12 M€. Cette somme permettra de couvrir les dépenses liées à la maîtrise du foncier : le paiement des prix d'acquisition, des indemnités d'éviction et les indemnités de emploi.

Ce montant a été déterminé sur la base d'une estimation du foncier à la date de référence de la ZAD (2 mars 2012).