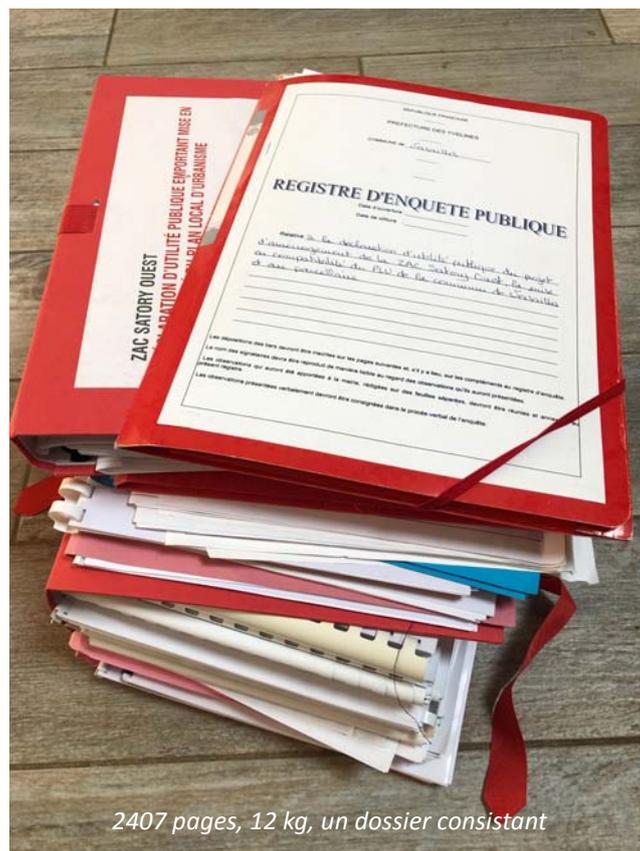


Projet d'aménagement de la ZAC **Satory-Ouest** à Versailles

Enquête publique unique

**préalable à la Déclaration d'Utilité Publique valant
mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de
Versailles et au parcellaire**



Rapport d'enquête et conclusions

I - Introduction	8
I – 1 – Les règles de l'enquête publique	8
I – 1 – 1 – Généralités	8
I – 1 – 2 – Le commissaire enquêteur	9
I – 1 – 3 – La procédure	9
I – 2 – Le cadre juridique de la présente enquête unique	11
I – 2 – 1 – La déclaration d'utilité publique	11
I – 2 – 2 – La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)	11
I – 2 – 3 – L'enquête parcellaire	11
I – 3 – Une enquête publique « unique »	12
II - Le contexte territorial du projet	14
II - 1 - La Région Île-de-France	14
II - 2 - Paris-Saclay	15
II - 3 - L'intercommunalité	17
II - 4 - Versailles	19
II - 4 - 1 - Situation	19
II - 4 - 2 - Caractéristiques naturelles	20
II - 4 - 3 - Superficie et occupation de l'espace	20
II - 4 - 4 - Population et habitat	22
II - 4 - 5 - Les dessertes	23
II - 4 - 6 - L'économie	24
II - 4 - 7 - Les projets urbains	24
II - 5 - Satory Ouest	26
II - 5 - 1 - Le contexte institutionnel	28
II - 5 - 2 - Le contexte réglementaire	29
II - 5 - 3 - Le contexte territorial	29
II - 5 - 4 - La propriété foncière	31
II - 5 - 5 - L'occupation industrielle du site	31
III - Description du projet	34
III - 1 - Les objectifs justifiant la demande de déclaration d'utilité publique	34
III - 2 - La composition et les caractéristiques du projet	35
III - 3 - Le phasage du projet	37
III - 4 - L'importance de la gare de la ligne 18	40
III - 5 - Les effets économiques attendus	41
III - 5 - 1 - Emplois	41
III - 5 - 2 - Activités	42
III - 6 - Les effets démographiques et urbains attendus	42
III - 6 - 1 - Logements	42
III - 6 - 2 - Équipements	42
III - 6 - 3 - Cadre de vie	43
III - 6 - 4 - Schéma des mobilités	43
IV - Effets du projet sur l'environnement, risques et nuisances	50
IV - 1 - Les impacts du projet sur l'environnement	50
IV - 1 - 1 - Le futur paysage	51
IV - 1 - 2 - Les impacts du projet sur les secteurs protégés	54
IV - 1 - 3 - Les impacts du projet sur les zones humides	58
IV - 1 - 4 - Les impacts du projet sur la faune et la flore	59
IV - 1 - 5 - Les impacts sur les corridors écologiques	64
IV - 1 - 6 - Les impacts du projet sur le sol et le sous-sol	65
IV - 1 - 7 - Les impacts du projet sur l'air	70

IV - 1 - 8 - Les impacts du projet sur le bruit	73
IV - 1 - 9 - Les impacts du projet sur l'eau	75
IV - 2 - L'évaluation des risques naturels	78
IV - 2 - 1 - Le risque de retrait-gonflement des argiles	78
IV - 2 - 2 - Les risques d'inondation	78
IV - 2 - 2 - 3 - Le risque sismique	79
IV - 3 - L'évaluation des risques industriels	80
IV - 3 - 1 - Le risque d'incendie et d'explosion	80
IV - 3 - 2 - Les risques spécifiques en phase de chantier	82
IV - 4 - La gestion des déchets	82
IV - 5 - La production et la consommation d'énergie	82
IV - 5 - 1 - Intentions	82
V - La mise en conformité du PLU de Versailles	86
V - 1 - Le plan de zonage	87
V - 2 - Les dispositions du PLU en vigueur	87
V - 3 - L'incompatibilité constatée	87
V - 4 - Les dispositions envisagées pour la mise en conformité	88
V - 4 - 1 - Intentions	88
V - 4 - 2 - Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	91
V - 4 - 3 - Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	92
V - 4 - 4 - L'évolution du zonage sur Satory-Ouest	96
V - 4 - 4 - 1 - Les zones AU	96
V - 4 - 4 - 2 - La zone U	96
V - 4 - 4 - 3 - La zone NF	97
V - 4 - 4 - 4 - Les espaces boisés classés (EBC)	98
V - 4 - 4 - 5 - Les emplacements et localisations réservés	99
V - 4 - 4 - 6 - Bilan de la consommation d'espace	99
V - 4 - 5 - L'évolution réglementaire	100
V - 4 - 5 - 1 - La protection des lisières	100
V - 4 - 5 - 2 - Les espaces verts	101
V - 4 - 5 - 3 - Les normes de stationnement	101
V - 4 - 5 - 4 - La hauteur des bâtiments	102
V - 4 - 5 - 5 - L'implantation des bâtiments	102
V - 5 - Les servitudes d'utilité publique modifiées	103
V - 5 - 1 - Qu'est-ce qu'une servitude d'utilité publique ?	103
V - 5 - 2 - Quelles sont les servitudes modifiées ?	103
V - 6 - La conformité du PLU par rapport aux documents d'urbanisme de rang supérieur	104
V - 6 - 1 - Le SDRIF	104
V - 6 - 2 - Le Contrat de Plan État-Région (CPER)	105
V - 6 - 3 - Le Grand Paris	106
V - 6 - 4 - L'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay	108
V - 6 - 5 - Le Contrat de Développement Territorial (CDT)	109
V - 6 - 6 - Le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi)	110
V - 6 - 7 : Le Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUiF)	111
V - 6 - 8 - Le SDAGE Seine-Normandie et le SAGE de la Bièvre	112
V - 6 - 9 - Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)	115
V - 6 - 10 - Le Schéma Régional Éolien (SRE)	117
V - 6 - 11 - Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)	117
V - 6 - 12 - Le Schéma Régional pour le Climat (SRC)	118
V - 6 - 13 - Le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM)	118
V - 6 - 14 - Le Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrains (PPRMT)	120

V - 6 - 15 - Le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines (SDADEY)	120
V - 6 - 16 - Le principe de non co-visibilité	121
VI - L'enquête parcellaire	124
VI - 1 - Le contexte	124
VI - 2 - La propriété foncière	124
VI - 3 - La nécessité de l'expropriation	125
VI - 4 - Les biens expropriés	125
VI - 5 - La notification	126
VI - 5 - 1 - la notification pour le compte de l'acquéreur	126
VI - 5 - 1 - L'avis de réception du propriétaire	127
VI - 5 - Les avis recueillis durant l'enquête parcellaire	128
GIAT Industries	128
L'enquête publique	129
VII - La concertation préalable	130
VII - 1 - Les objectifs de la concertation	131
VII - 2 - Les modalités de la concertation	131
VII - 3 - Les thèmes abordés à l'occasion de la concertation	132
VIII - L'organisation le déroulement de l'enquête publique	133
VIII – 1 – La prescription de l'enquête	133
VIII – 2 – La désignation du commissaire enquêteur	133
VIII – 3 – Le calendrier de l'enquête	133
VIII – 4 – La publicité de l'enquête	134
VIII – 5 – La composition du dossier d'enquête soumis au public	135
VIII – 6 – La prolongation de l'enquête	138
IX - Les observations de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et les réponses du maître d'ouvrage	139
X - Les observations de l'État et des personnes publiques associées (PPA)	145
X – 1 – La Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) des Yvelines	145
X – 2 – L'examen conjoint des PPA du 18/02/2019	145
X – 2 – 1 - La Mairie de Versailles	145
X – 2 – 2 - Le ministère des Armées	146
X – 2 – 3 - La Gendarmerie	146
X – 2 – 4 - La Direction Départementale des Territoires (DDT)	146
X – 2 – 5 - L'architecte des bâtiments de France	147
X – 2 – 6 - Le Conseil départemental des Yvelines	147
X – 2 – 7 - La Commission Locale de l'Eau (CLE) du Syndicat de la Bièvre	147
X – 2 – 8 - La Chambre des métiers et de l'artisanat dans les Yvelines (CMA 78)	147
X – 2 – 9 - La Société du Grand Paris (SGP)	148
X – 2 – 10 - Île-de-France Mobilités (IDFM)	148
X – 3 – Les avis sollicités des PPA	148
X – 3 – 1 - L'Agence Régionale de Santé (ARS)	148
X – 3 – 2 - La Ville de Versailles	149
X – 3 – 3 - Le Conseil départemental des Yvelines (CD 78)	149
X – 3 – 4 - L'Unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines (UDAP 78)	150
X – 3 – 5 - L'Office National des Forêts (ONF)	151

X – 3 – 6 - La Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF)	152
XI - Les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage	153
XI - 1 - Observations de portée générale	154
XI - 1 - 1 - Sur la participation du public aux enquêtes	154
XI - 1 - 2 - Sur le calendrier de l'enquête	155
XI - 1 - 3 - Sur la composition des dossiers	156
XI - 2 - Synthèse des observations du public par thèmes	158
Avis du public sur la Déclaration d'Utilité Publique	158
XI - 2 - 1 - Sur la consommation d'espace	158
XI - 2 - 2 - Sur la gare de Satory-Ouest	159
XI - 2 - 3 - Sur la mixité des fonctions	160
XI - 2 - 4 - Sur le phasage du projet	161
XI - 2 - 5 - Sur la composition du projet	163
XI - 2 - 6 - Sur l'aspect financier du projet	165
XI - 2 - 7 - Sur l'environnement naturel	168
XI - 2 - 8 - Sur les déplacements	177
XI - 2 - 9 - Sur l'eau et l'assainissement	193
XI - 2 - 10 - Sur les sources d'énergie	195
XI - 2 - 11 - Sur les risques, les dangers et les nuisances	196
XI - 2 - 11 - Sur les communications	203
XI - 2 - 12 - Sur les équipements publics	203
Avis du public sur la mise en conformité du PLU de Versailles	204
XI - 2 - 13 - Sur l'évolution de la superficie des zones	204
XI - 2 - 14 - Sur la délimitation des zones	205
XI - 2 - 15 - Sur les OAP	208
XI - 2 - 16 - Sur les sites urbains constitués (SUC)	209
XI - 2 - 17 - Sur les Espaces Boisés Classés (EBC)	210
XI - 2 - 18 - Sur les règlements de zones	210
XI - 2 - 19 - Sur les aménagements et usages futurs	211
XI - 3 - Réponses du maître d'ouvrage aux observations du public par contributeur	213
XI - 3 - 1 - SAVE	213
XI - 3 - 2 - VéloVGP	217
XI - 3 - 3 - Gendarmerie Nationale	219
XI - 3 - 4 - ADEEO	220
XI - 3 - 5 - APACH	221
XI - 3 - 6 - AVB	223
XI - 3 - 7 - ASEM	224
XI - 3 - 8 - IFSTTAR	226
XI - 3 - 9 - ADBH	228
XI - 3 - 10 - Yvelines Environnement	229
XI - 3 - 11- VEI	230
XI - 4 - Avis des associations sur la DUP	232
Conclusions motivées	235
Conclusions motivées relatives à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ZAC Satory-Ouest à VERSAILLES	237
Conclusions motivées relatives à l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de VERSAILLES	243
Conclusions motivées relatives à l'enquête parcellaire dans le périmètre de la ZAC Satory-Ouest à VERSAILLES	249

Introduction

I - Introduction

I – 1 – Les règles de l'enquête publique

I – 1 – 1 – Généralités

L'un des objets d'une enquête publique est de permettre au public, au citoyen, de disposer de tous les éléments nécessaires à sa bonne information et à la parfaite compréhension de la nature et des enjeux du projet soumis à son avis par l'autorité qui en a pris l'initiative.

Elle permet l'expression publique de toutes les opinions. Les analyses effectuées et les avis exprimés contribuent à mettre en évidence les éventuels inconvénients générés par le projet, dans le but de les supprimer, de les réduire ou de les compenser dans toute la mesure du possible.

L'enquête publique s'attache tout particulièrement à analyser les décisions susceptibles d'avoir un impact non négligeable sur l'environnement, cette notion d'environnement devant être entendue au sens le plus large.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont portées à la connaissance de l'autorité compétente, qui en délibère et rend ses conclusions en adoptant le projet, en le rejetant ou en le modifiant.

I – 1 – 2 – Le commissaire enquêteur

Le lecteur du présent rapport doit avoir à l'esprit que le commissaire enquêteur chargé de la conduite de cette enquête est une personnalité désignée par le Président du Tribunal Administratif sur une liste d'aptitude départementale. Il n'est pas choisi par le maire ou par le maître d'ouvrage du projet soumis à l'enquête.

N'étant ni un défenseur ni un opposant du projet, le commissaire enquêteur est en situation de diriger l'enquête publique librement et de formuler son avis de façon indépendante.

La loi précise que « *ne peuvent être désignées commissaires-enquêteurs (...) les personnes intéressées au projet à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à l'enquête* ». Ceci garantit leur neutralité vis-à-vis de toutes les parties concernées par le projet.

Il est du ressort du Tribunal Administratif, et non pas du commissaire enquêteur (qui n'est pas juriste), de se prononcer sur la légalité des pièces administratives soumises à son examen. En revanche, le commissaire enquêteur est dans son rôle lorsqu'il vérifie que la procédure réglementaire a été respectée et que les dossiers qui lui sont présentés sont recevables.

Le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre. Il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport **son avis personnel**. Il n'est pas tenu de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier qu'il a recensés et analysés, à partir des observations relevées dans les registres ou les courriers qui lui ont été adressés, en tenant compte des divers entretiens qu'il a pu avoir librement, le commissaire enquêteur rend, à la fin de son enquête, un **avis personnel motivé**, en toute conscience et en toute indépendance.

I – 1 – 3 – La procédure

Suite à sa désignation par le Tribunal Administratif, le commissaire enquêteur prend contact avec le maître d'ouvrage ou la municipalité pour :

- prendre connaissance du dossier et s'en faire remettre un exemplaire,
- fixer d'un commun accord les dates de début et de fin d'enquête,
- déterminer les modalités de publicité,
- décider du nombre de permanences qui paraîtront nécessaires et suffisantes pour accueillir le public et recevoir ses observations,
- arrêter les dates, heures et lieux de ces permanences.

Pendant la durée de l'enquête, le commissaire enquêteur rencontre autant que de besoin les auteurs du projet : le maire ou son représentant, les services administratifs et techniques compétents. Il reçoit au cours de ses permanences le public qui souhaite s'informer et exprimer son opinion sur la nature du projet et sur ses conséquences, ou formuler des

propositions. Il peut rencontrer toute personne de son choix dont les connaissances ou la compétence permettent d'éclairer son avis. Il peut recevoir des courriers émanant de toute personne intéressée.

À l'expiration du délai d'enquête, conformément au Code de l'Environnement, les registres d'enquête sont mis à la disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.

Dès réception du ou des registres, le commissaire enquêteur effectue une synthèse des observations du public, qu'il transmet au maître d'ouvrage sous huitaine, sous la forme d'un procès-verbal. Ce dernier peut y répondre, s'il le souhaite, dans un délai de deux semaines.

Dès lors, le commissaire enquêteur est en mesure :

- d'établir le rapport qui expose le projet, dans son contexte et relate le déroulement de l'enquête,
- d'examiner au fond les observations recueillies,
- d'analyser le cas échéant les (contre-)propositions produites durant l'enquête,
- d'incorporer les observations du responsable du projet en réponse aux observations du public,
- de formuler son avis personnel motivé.

Il est important de noter que l'avis personnel du commissaire enquêteur ne peut être que de 3 ordres :

- **favorable**, éventuellement assorti de recommandations (qui n'ont pas de caractère impératif),
- **favorable assorti de réserve(s)**, avec ou sans recommandations,
- **défavorable**.

Dans l'hypothèse où les réserves qui conditionnent l'avis favorable ne seraient pas levées par le maître d'ouvrage, l'avis du commissaire enquêteur serait *ipso facto* réputé défavorable. Ceci impose au commissaire enquêteur de n'exprimer de réserves que si celles-ci sont susceptibles d'être levées.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête (délai qui peut être prolongé d'un commun accord), le commissaire enquêteur transmet son rapport et ses conclusions motivées au maître d'ouvrage. Il en adresse simultanément copie au Président du Tribunal Administratif, qui dispose de deux semaines pour valider ou non les conclusions motivées.

À l'issue de ce délai, l'autorité qui a prescrit l'enquête peut en délibérer. Précisons, pour la bonne information du lecteur du présent rapport, que cette dernière reste libre de passer outre un avis défavorable du commissaire enquêteur.

Le rapport, les conclusions motivées et les annexes sont tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique.

Les personnes intéressées peuvent également obtenir la communication de ces documents dans les conditions prévues par la loi du 17 juillet 1978.

I – 2 – Le cadre juridique de la présente enquête unique

I – 2 – 1 - La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique, communément appelée « DUP », est une procédure administrative qui permet à l'État ou une entité publique de réaliser une opération d'aménagement du territoire sur des terrains privés en les expropriant.

Cette procédure est détaillée dans le Code de l'expropriation.

De nombreux projets d'aménagement peuvent justifier une expropriation et se traduire par une déclaration d'utilité publique : construction de lignes de chemin de fer ou d'autoroutes, construction de lignes électriques ou de téléphone, développement d'infrastructures, projets d'urbanisme...

Dès que l'enquête d'utilité publique a été réalisée et que le projet a été approuvé, les pouvoirs publics sont en droit de formuler la déclaration d'utilité publique. Cette déclaration permet au projet d'être mis en œuvre et rend possible les expropriations concernées par le projet. Cette procédure est nécessaire en application de l'article 545 du code civil, selon lequel *"nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité"*.

La loi du 8 mars 1810 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique a posé les principes qui régissent encore aujourd'hui la procédure d'expropriation découpée en deux phases distinctes : la première, administrative, qui se clôture par l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP), et la seconde, judiciaire, au cours de laquelle sont réalisés les transferts de propriété et l'indemnisation des personnes expropriées qui en découle.

I – 2 – 2 - La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le décret n° 58-1463 du 31 décembre 1958 relatif aux plans d'urbanisme dispose qu' *"aucun travail public ou privé à entreprendre dans le périmètre auquel s'applique le plan d'urbanisme ne peut être réalisé que s'il est compatible avec le plan"*.

C'est dans le prolongement de ce texte que la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 a introduit dans les codes de l'urbanisme et de l'expropriation une procédure de mise en compatibilité du plan d'occupation des sols avec la DUP, jamais remise en cause depuis. Il est ainsi possible simultanément de déclarer d'utilité publique le projet et de mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme en vigueur.

I – 2 – 3 - L'enquête parcellaire

L'enquête parcellaire qui est conduite dans le cadre d'un projet d'expropriation est fondée sur un dossier comprenant :

- un plan précis des parcelles à exproprier ;

- la liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents délivrés par le service du cadastre ou, le cas échéant, par tout autre moyen.

I – 3 – Une enquête publique « unique »

La présente enquête publique est dite « unique », au sens où elle regroupe dans un même temps et sous la conduite du même commissaire enquêteur :

- la justification d'une déclaration d'utilité publique,
- la mise en compatibilité du PLU de Versailles qui en constitue l'une des conditions,
- et l'enquête parcellaire autorisant les expropriations pour des motifs d'utilité publique.

Afin de faciliter le repérage des différentes enquêtes au sein de ce rapport, les éléments relatifs à la mise en conformité du Plan Local d'Urbanisme sont imprimés sur papier de couleur.

Le contexte territorial du projet

II - Le contexte territorial du projet

II - 1 - La Région Île-de-France

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document de planification stratégique. Il a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de cette région.

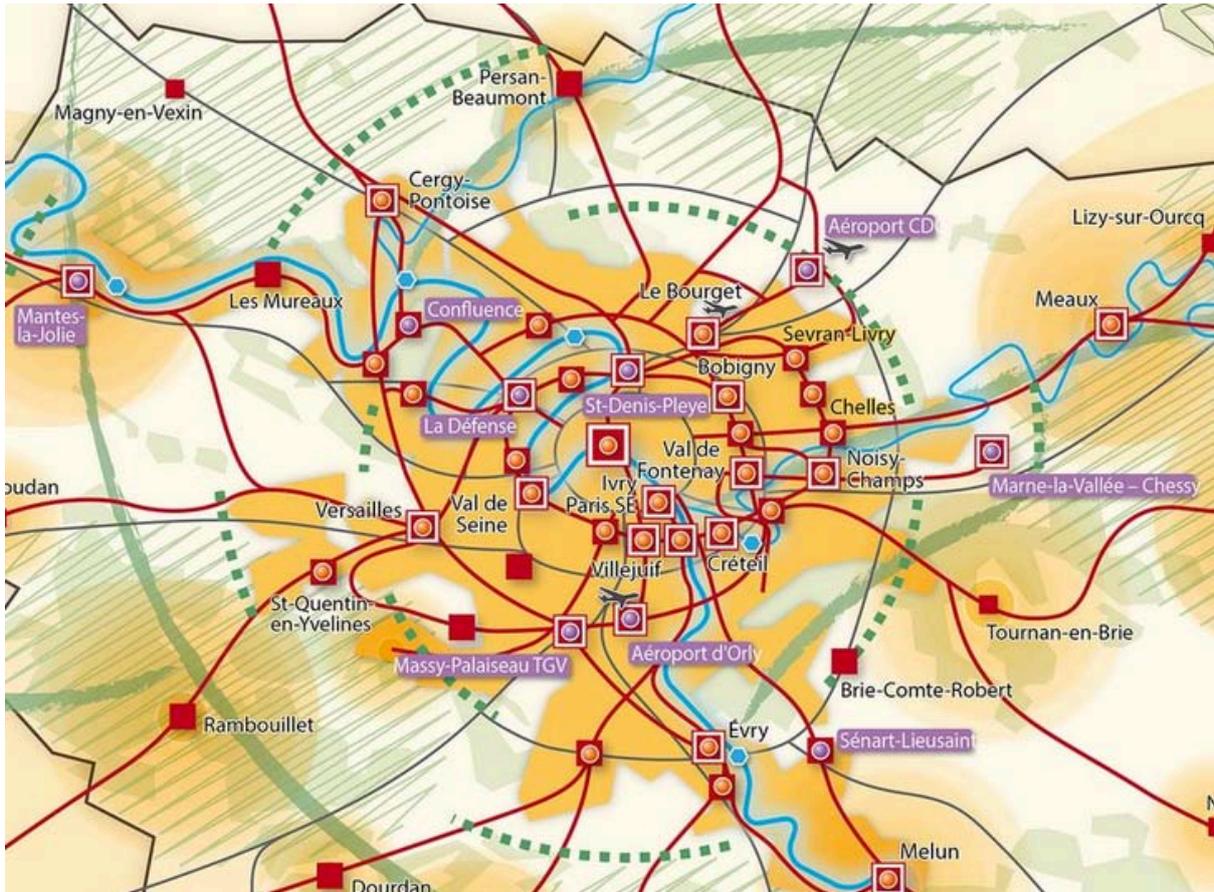
Il est élaboré par le Conseil régional d'Île-de-France en collaboration avec l'État, et engage le territoire régional dans une relation qui conjugue développement urbain et transport.

L'Île-de-France est confrontée à plusieurs défis :

- combattre les fractures sociales et territoriales qui se traduisent par des inégalités dans l'accès au logement, à l'emploi, aux équipements, à la mobilité, aux espaces verts ;
- anticiper la transition énergétique et préserver les ressources naturelles ;
- renforcer et diversifier l'économie régionale pour maintenir son rayonnement mondial.

Cette vision stratégique de la région Île-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- relier-structurer : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;
- polariser-équilibrer : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;
- préserver-valoriser : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.



Portes d'entrée

- Aéroport
- Gare TGV existante et en projet
- Gare génératrice d'intensification
- Port
- Porte métropolitaine

Un système de transport métropolitain maillé

- Réseau de transports collectifs renforcé et fiabilisé, ou optimisé
- Réseau routier principal des grandes voies radiales

Les grands territoires régionaux

- Agglomération centrale
- Bassin de déplacement de l'espace rural
- Parc naturel régional

Une région multipolaire

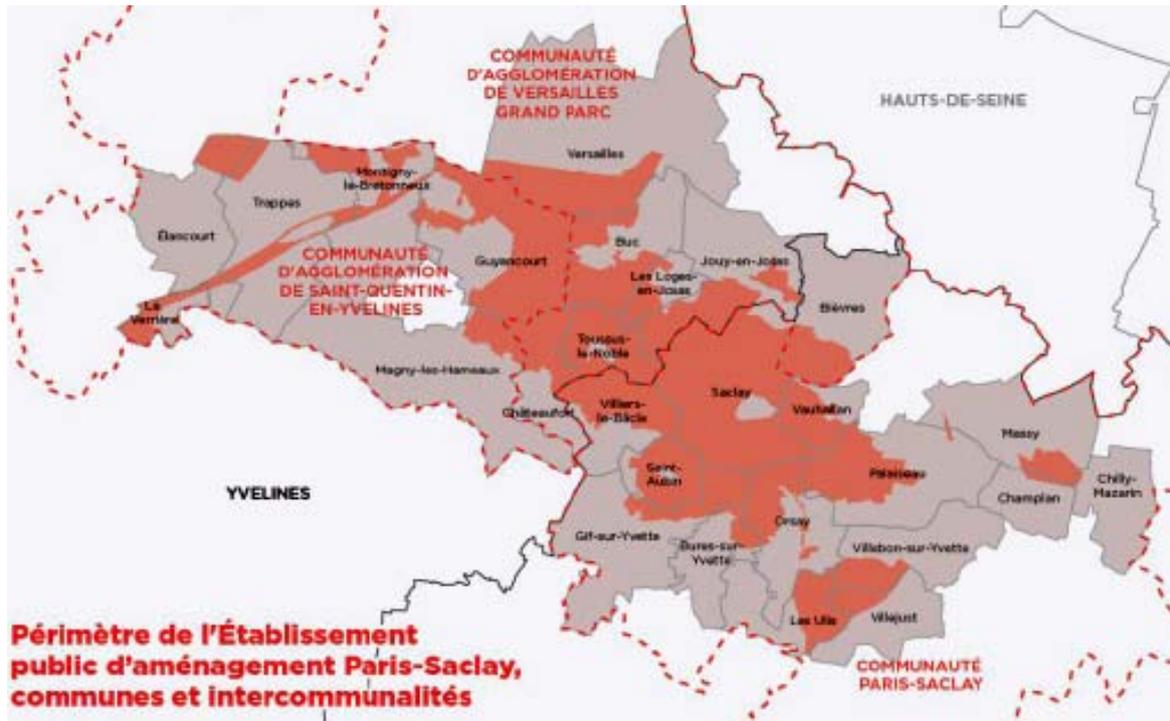
- Pôle d'importance régionale
- Pôle de centralité

II - 2 - Paris-Saclay

Le secteur de Paris-Saclay occupe une place majeure dans le projet de développement francilien.

Paris-Saclay regroupe aujourd'hui 657 000 habitants et 372 000 emplois autour des pôles urbains de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Palaiseau, sur une superficie trois fois et demi plus vaste que celle de Paris.

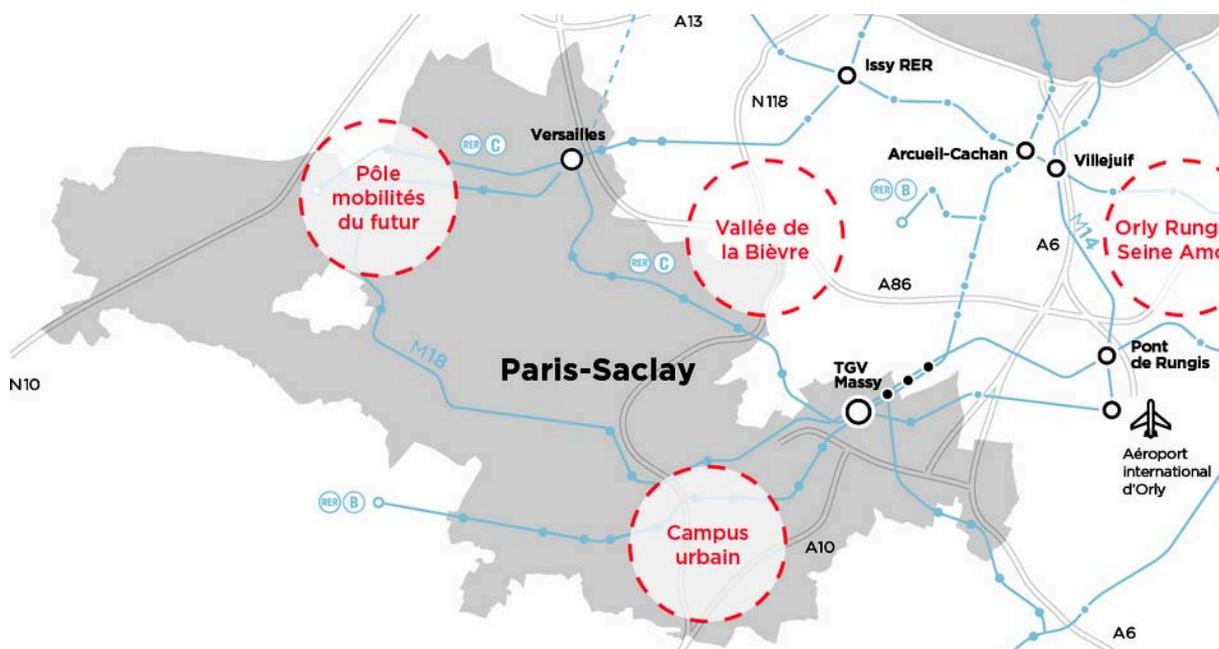
Ce territoire est caractérisé par une vaste plaine agricole et un patrimoine naturel très riche qui offre une grande qualité de vie à ses habitants.



L'opération Paris-Saclay est une opération d'intérêt national (OIN) : un régime juridique particulier s'y applique en raison de son intérêt majeur.

Le territoire de Paris-Saclay constitue, après Paris, le deuxième pôle de recherche français. Il regroupe des universités, de grandes écoles d'ingénieurs et de management, des organismes de recherche nationaux, auxquels s'ajoute la « R&D » (Recherche et Développement) privée stimulée par plusieurs pôles de compétitivité.

Paris-Saclay dispose de possibilités de développement susceptibles d'attirer les talents du monde entier, et de rivaliser avec les grands pôles mondiaux où se forge l'avenir scientifique



et technique de la planète dans les domaines de la santé, de l'énergie, de l'alimentation, de l'environnement, de la mobilité. Il s'agit d'un territoire hors du commun.

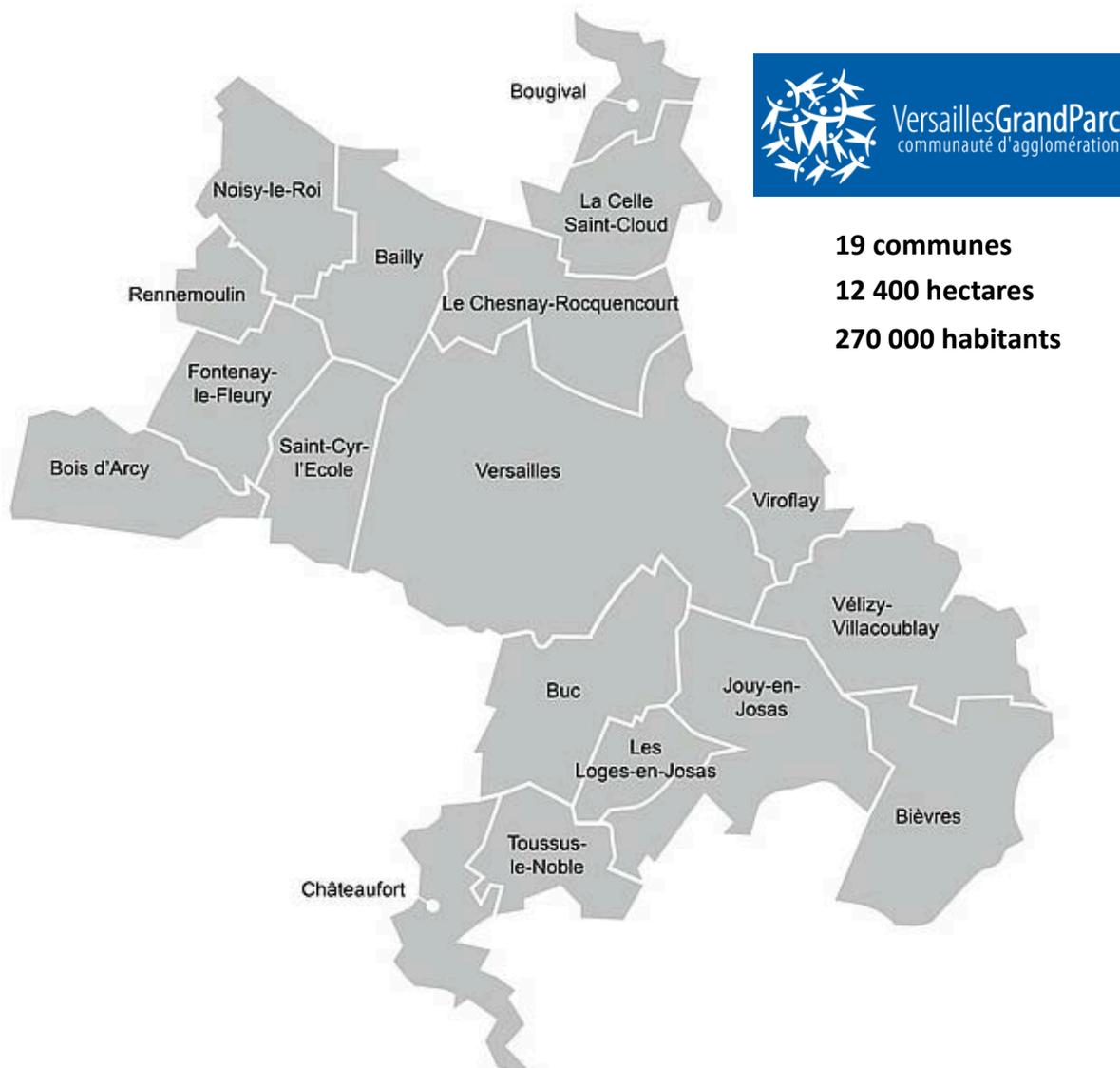
L'ambition de Paris-Saclay se décline à trois échelles géographiques : la métropole parisienne, le grand territoire, les villes et les sites de projet.

Pour l'aménageur comme pour la ville, la conception des sites de projet se fait dans une approche « ville/nature », destinée à assurer la meilleure qualité de vie possible, en lien étroit avec l'environnement.

L'État engage à Paris-Saclay un effort sans précédent, avec :

- la ligne 18 du métro automatique du Grand Paris qui reliera Orly à Versailles ;
- l'implantation d'établissements de recherche et d'enseignement supérieur dans un campus commun ;
- la mobilisation du foncier public disponible, mis à disposition gratuitement pour la réalisation des projets urbains ;
- de multiples investissements dans la recherche et la technologie.

II - 3 - L'intercommunalité



La population de Versailles représente environ le tiers des habitants de cette Communauté d'agglomération, qui exerce les compétences suivantes :

Le développement économique

- Accompagnement des jeunes entreprises ;
- Implantation de nouvelles entreprises ;
- Développement et modernisation de l'offre d'accueil d'entreprises ;
- Soutien à l'innovation ;
- Animation du tissu économique et relation avec les entreprises.

L'aménagement de l'espace communautaire

Versailles Grand Parc exerce cette compétence à travers les grands projets structurants et le développement des transports. Sont concernés la plaine de Versailles, secteur agricole et touristique classé au titre de l'environnement, ainsi que le plateau de Satory, territoire d'innovation en devenir au cœur de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de Paris-Saclay.

L'équilibre de l'habitat

La compétence habitat de Versailles Grand Parc s'exerce dans le cadre d'un *Programme local de l'habitat (PLH)* : offre de logements conventionnés, réhabilitation du parc existant, augmentation du niveau de production de logements, parcours résidentiels.

La politique de la ville

L'exercice de la compétence *Politique de la ville* se traduit par deux actions principales :

- le soutien aux missions locales intercommunales qui accompagnent les jeunes dans leur parcours, la prévention de la délinquance,
- la mise en place d'un système de vidéosurveillance intercommunal.

La protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie

- Gestion des déchets ;
- Maîtrise de la demande énergétique ;
- Lutte contre la pollution de l'air ;
- Gestion des nuisances sonores.

La gestion d'équipements culturels et sportifs

- 5 conservatoires et écoles de musique et 6 écoles associatives ;
- certains événements (spectacles, ateliers, rencontres...) ;
- des équipements dédiés aux sports de pleine nature (pistes de VTT, de courses pédestres...).

Les déplacements

Versailles Grand Parc intervient sur le réseau de bus, les projets de transports collectifs ferrés, les parcs de stationnement (en partenariat avec *IDF Mobilités*), les pistes cyclables.

Les aires d'accueil des gens du voyage

L'approvisionnement en eau potable

La gestion de l'eau potable est assurée par le SMG-SEVESC et le SEDIF.

La fourrière animale.

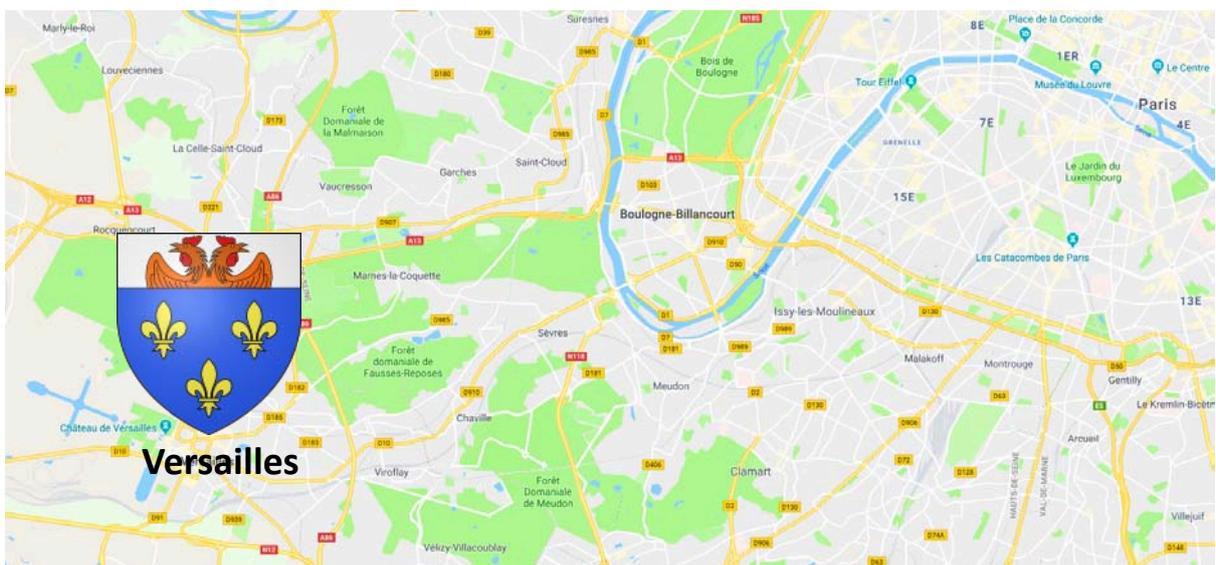
II - 4 - Versailles



La ville de Versailles est mondialement connue pour son château ainsi que pour ses jardins, sites placés par l'UNESCO dans la liste du patrimoine mondial de l'humanité.

II - 4 - 1 - Situation

La ville de Versailles, chef-lieu du département des Yvelines dans la région Île-de-France, est située à 18 km au sud-ouest du centre de Paris.



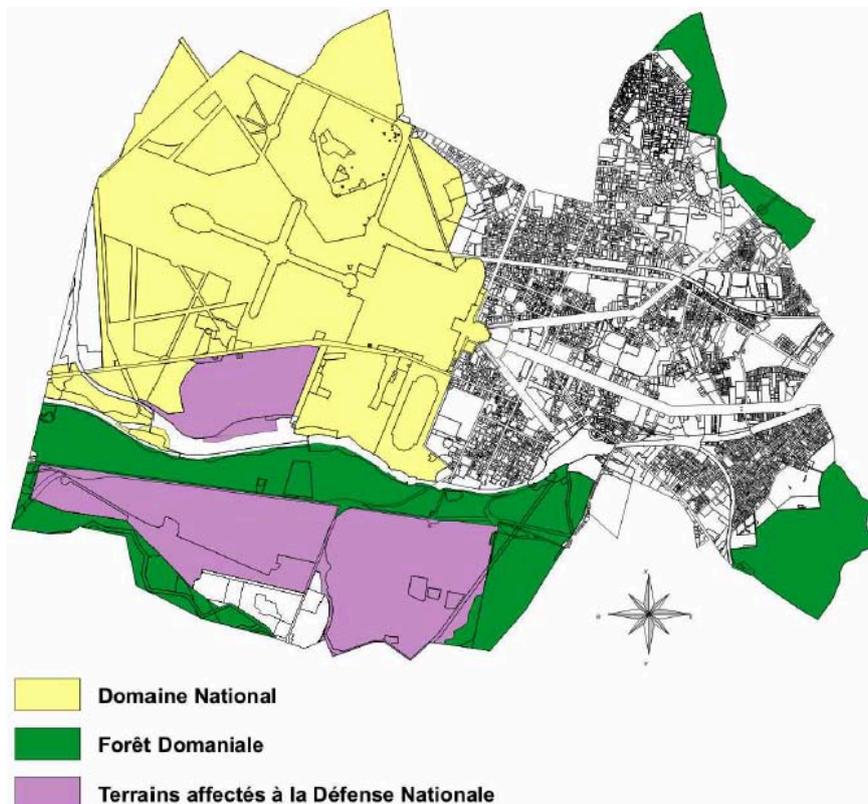
II - 4 - 2 - Caractéristiques naturelles

Versailles se trouve dans une vaste cuvette aux sols sableux à base argileuse, mais aussi marno-calcaires, ce qui explique le caractère marécageux du lieu à l'origine. La cuvette est située entre 100 et 150 mètres d'altitude. Elle est entourée de hauteurs culminant à près de 180 mètres : au Sud le plateau de Satory, recouvert de limons des plateaux, à l'Est la forêt de Meudon et le plateau de Vélizy, au Nord la forêt de Fausses-Reposes. La commune est prolongée à l'Ouest par la plaine de Versailles. Le relief a été aplani au moment de l'édification du château. Les dépressions, occupées par des étangs aujourd'hui disparus ou transformés en bassins, ont été comblées. La butte Montbauron demeure un relief isolé formant une éminence au centre de la ville.

La ville de Versailles ne dispose d'aucun cours d'eau important, caractéristique assez rare pour une ville de cette importance. Deux ruisseaux ont été modifiés par l'urbanisation : le ru de Gally a été amputé lors de la construction du château et du creusement du Grand Canal dont il est l'émissaire naturelle, et ru de Marivel, qui rejoint directement la Seine à Sèvres, est devenu un égout entièrement couvert.

II - 4 - 3 - Superficie et occupation de l'espace

La ville de Versailles occupe un peu plus de 2 600 hectares.

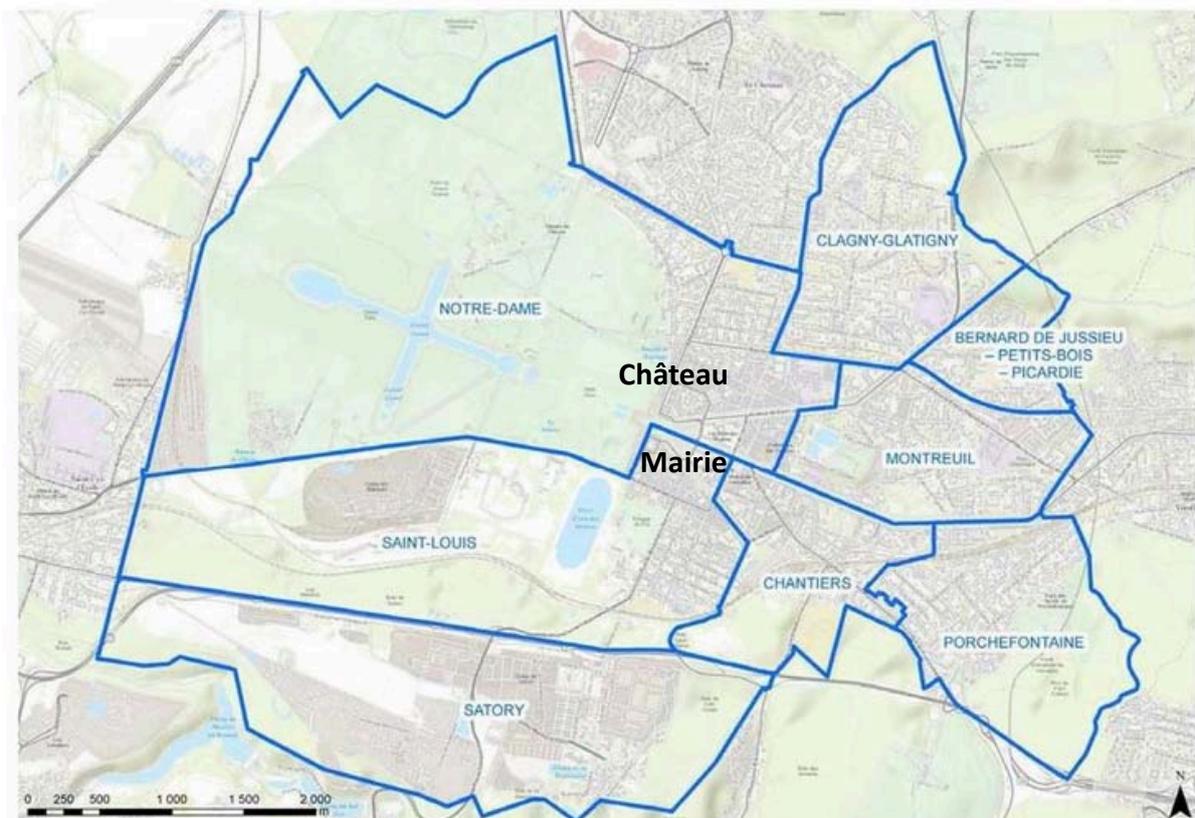


Le château coupe le territoire communal en deux, avec à l'Est, la ville proprement dite, et à l'Ouest, le domaine de Versailles et la campagne, si bien que le territoire de la cité, pourtant fortement urbanisé, compte plus de 50 % d'espaces verts ou naturels : jardins situés dans la ville (en développement depuis 10 ans), le parc du château, la forêt de Versailles dans la partie Sud, relativement morcelée, et une frange de la forêt de Fausses-Reposes vers la limite est. La « ville-nature » compte au total 350 hectares de forêts.

L'espace urbain est ainsi organisé :

Type d'espace	Pourcentage	Superficie (en hectares)
Espace urbain construit	43 %	1120,68
Espace urbain non construit	14 %	372,99
Espace rural	43 %	1116,68

L'habitat, construit en grande partie à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, est principalement résidentiel et est réparti en 8 quartiers :



Un « secteur sauvegardé », dont les règles d'urbanisme sont spécifiques, couvre une grande partie des quartiers Saint-Louis et Notre-Dame.

II - 4 - 4 - Population et habitat

La population de la commune a connu un pic de croissance à la fin des années 1970. Depuis, elle a perdu quelques 10 000 habitants. Les projets d'urbanisme en cours dans les quartiers de Pion et de Satory permettront à la population de s'accroître dans la même proportion au cours des années à venir.

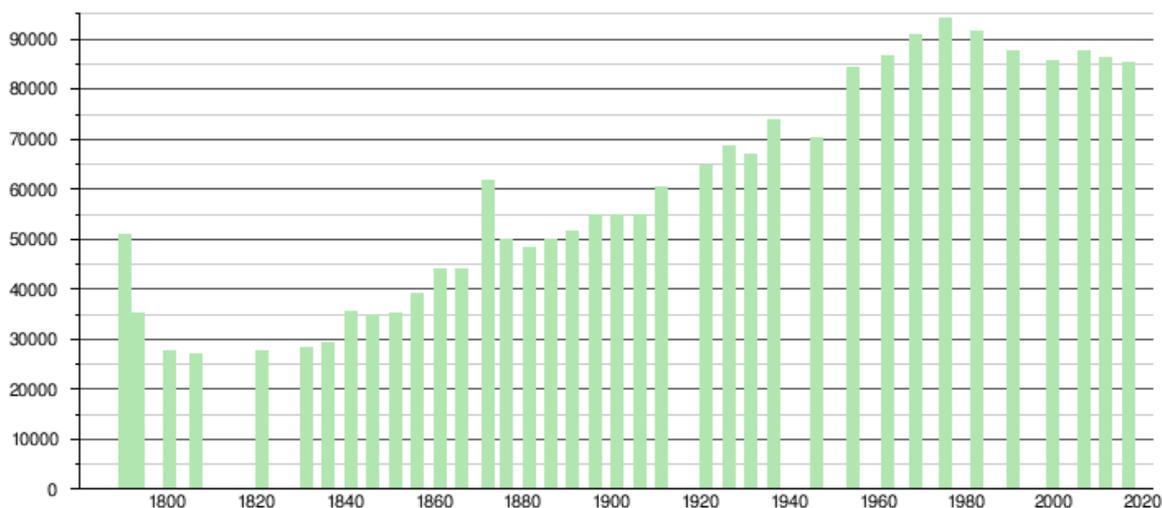
L'aménagement de ces quartiers entraînera probablement un net rajeunissement de la population, dont la ville de Versailles a besoin pour rééquilibrer ses classes d'âge.

Globalement, la population versaillaise est plus aisée et plus diplômée que la moyenne départementale, régionale, nationale.

Évolution de la population

1790	1793	1800	1806	1821	1831	1836	1841	1846
51 085	35 093	27 574	26 974	27 528	28 477	29 209	35 412	34 901
1851	1856	1861	1866	1872	1876	1881	1886	1891
35 367	39 306	43 899	44 021	61 686	49 847	48 324	49 852	51 679
1896	1901	1906	1911	1921	1926	1931	1936	1946
54 874	54 982	54 820	60 458	64 753	68 574	66 859	73 839	70 141
1954	1962	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2011
84 445	86 759	90 829	94 145	91 494	87 789	85 726	87 549	86 307
2016	-	-	-	-	-	-	-	-
85 346	-	-	-	-	-	-	-	-

Histogramme de l'évolution démographique



Sources : base Cassini de l'EHESS et base Insee.

II - 4 - 5 - Les dessertes

Voies routières



La desserte routière est assurée depuis l'origine par la route de Paris à Chartres, devenue la RN 10.

Les accès à la ville sont assurés de nos jours par une série de voies à caractéristiques autoroutières. Ce sont :

- au nord, l'A 13 (autoroute de Normandie) dont les échangeurs 5 et 6 donnent accès à Versailles. Elle se prolonge par l'A 12 qui contourne la commune par l'ouest ;
- au sud, la RN 12 dont les échangeurs 1 à 4 donnent accès à la ville et longe le quartier de Satory en direction de Saint-Cyr-l'École ;
- à l'est, le tronçon ouest de l'A 86 sous forme d'un tunnel à péage comprenant deux voies de circulation superposées reliant Versailles (Pont-Colbert) à Rueil-Malmaison.

Transports ferroviaires

Sur le plan ferroviaire, la commune est desservie par trois lignes de voyageurs, dont les trois principales gares sont :

- *Versailles-Chantiers* : 71 000 voyageurs par jour, elle dessert Paris Montparnasse en 12 minutes avec des trains directs ;
- *Versailles-Château-Rive-Gauche* : 21 000 voyageurs par jour, elle est un des terminus du RER C ;

- Versailles-Rive-Droite : 13 000 voyageurs par jour, elle dessert notamment La Défense et Paris Saint-Lazare ;
- et deux haltes : *Montreuil* et *Porchefontaine*.

Pistes cyclables

Plusieurs pistes cyclables ont été ouvertes depuis quelques années. Versailles dispose aujourd'hui de 90 kilomètres de pistes cyclables, auxquelles s'ajoute la ceinture verte, une piste cyclable de 20 kilomètres qui entoure Versailles en passant par son domaine forestier. Enfin, Versailles dispose maintenant de plusieurs dizaines de kilomètres de voies de zone 30, et de rues à sens unique que les cyclistes sont autorisés à emprunter à contre-sens.

Transports en commun routiers

La commune de Versailles est desservie par 31 lignes du réseau de bus Phébus, 9 lignes de la société de transport SAVAC, les lignes de la société de transport Hourtoule, du réseau de la RATP, de la société de transport STAVO, du réseau de bus Sqybus, des sociétés de transport et Transdev et du réseau *Noctilien*.

II - 4 - 6 - L'économie

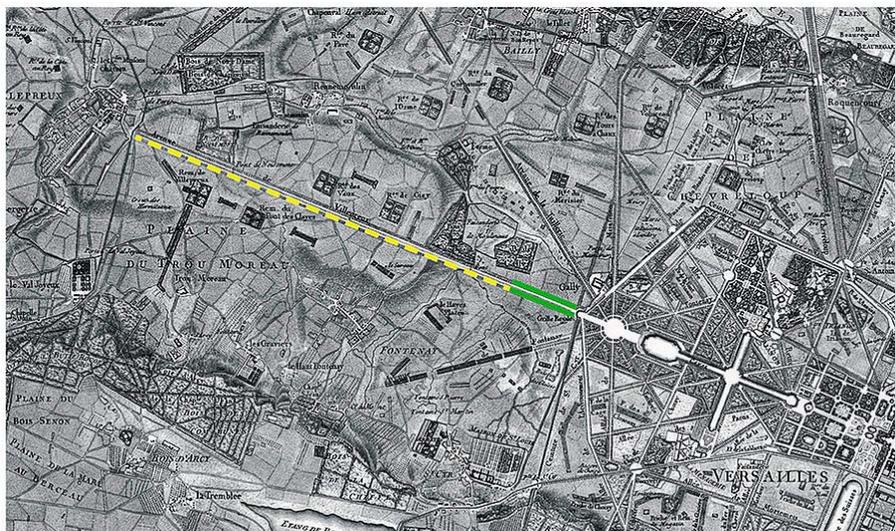
L'économie versaillaise est essentiellement tertiaire et profite du fait que la ville constitue une destination touristique internationale de premier plan.

Siège de l'Université Versailles-Saint-Quentin et accueillant de nombreuses entreprises, la ville fait partie du projet de pôle de compétitivité technologique Paris-Saclay.

Le commerce de proximité est abondamment représenté à Versailles, qui ne compte pas de grandes surfaces commerciales.

II - 4 - 7 - Les projets urbains

II - 4 - 7 - 1 - L'allée Royale de Villepreux



Il s'agit d'un axe historique de 5 km dans le prolongement du Grand Canal jusqu'à Villepreux, s'inscrivant dans la « Grande perspective » imaginée par André Le Nôtre de part et d'autre du Château et traversant les communes de Versailles, Saint-Cyr-l'École, Fontenay-le-Fleury, Rennemoulin et Villepreux.

II - 4 - 7 - 2 - Le plateau de Satory



Le quartier de Satory occupe un plateau allongé à environ 175 mètres d'altitude, délimité au nord par la route nationale 12 et au sud par la vallée encaissée de la Bièvre. Il est presque entièrement entouré d'une ceinture forestière, le bois de Satory au nord, la forêt domaniale de Versailles au sud.

Ce quartier, desservi la RN 12 et la RD 91, est occupé aujourd'hui par un camp militaire, par des immeubles d'habitation qui hébergent environ 5 000 personnes (des militaires et leurs familles), par des entreprises, des bureaux d'études, des instituts publics relevant de la Défense Nationale ou de la recherche en matière de « *mobilités du futur* » : Arqus, Nexter, IFSTAR, Direction Motorsports PSA, VEDECOM.

L'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay (EPAPS), qui a la compétence d'aménagement de cette zone incluse dans l'Opération d'Intérêt National, a lancé avec la Ville et la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) pour l'implantation d'un quartier mixte décrit comme « *paysagé, aéré et équilibré* » qui combinera logements, équipements et pôle d'enseignement supérieur, de recherche et de développement économique, et sera irrigué par de nouveaux moyens de déplacement.

Desservi (vers 2030) par une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris Express, le quartier de Satory deviendra ainsi le second pôle de cet ensemble urbain, après Saclay, au fur et à mesure de la libération des terrains par le ministère des Armées.

La Ville de Versailles espère estomper le « trait de fracture » qui éloigne de fait ce quartier du reste du territoire communal.

II - 4 - 7 - 3 - Le site de l'ancienne caserne Pion

La caserne Pion en voie de reconversion est un ancien site militaire désaffecté de 20 hectares, situé à l'extrémité sud-ouest du parc du Château, en limite de Saint-Cyr-l'École. Cet ensemble a été acquis par l'Établissement Public Foncier des Yvelines (EPFY) pour le compte de la Ville, qui lui a confié la démolition des constructions existantes et la dépollution pyrotechnique des sols.

II - 4 - 7 - 4 - Versailles Chantiers



Après l'aménagement des accès à ce quartier, en 2013 et en 2016, la rénovation du quartier de la gare des Chantiers est en voie d'achèvement. Bureaux, commerces (dont le bâtiment remarquable constituant le nouveau siège social de l'entreprise Nature et Découvertes), services et logements (logements libres privés et logements à vocation sociale, familiale et inter-générationnelle,) s'y côtoient autour de la gare de chemin de fer rénovée et de la nouvelle gare routière (dénommée « pôle d'échanges multimodal »).

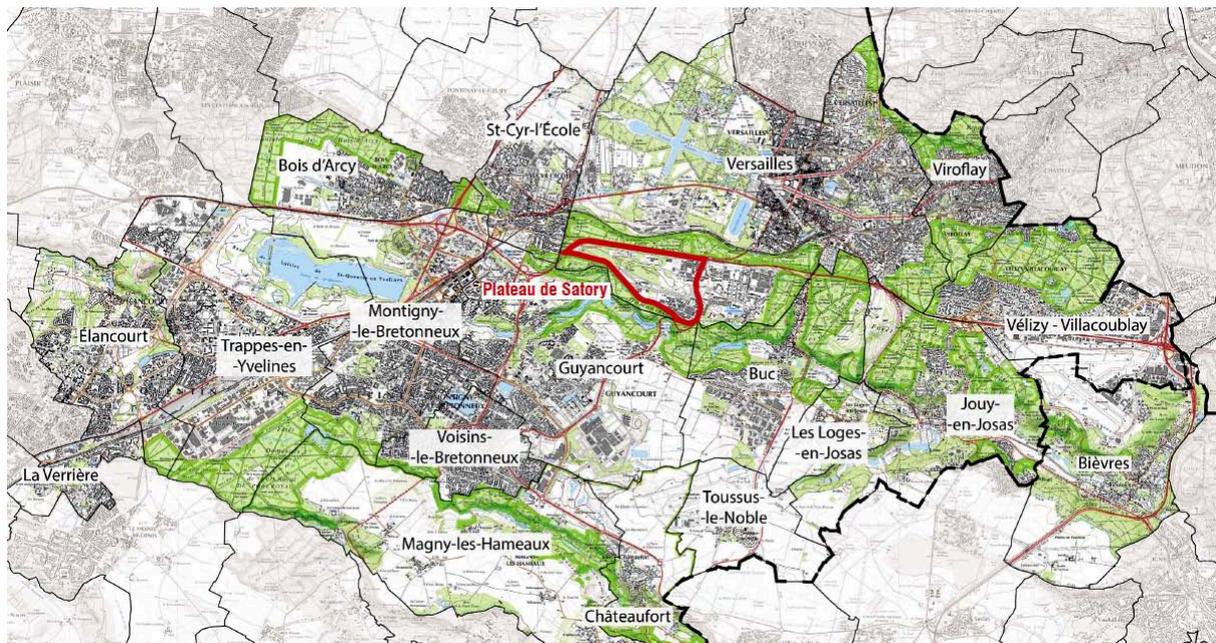
II - 5 - Satory Ouest

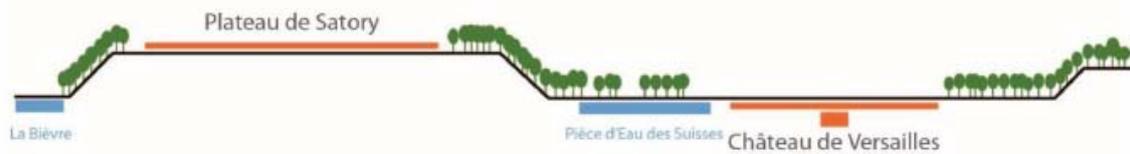
Au sein de Paris-Saclay, le plateau de Satory, objet de la présente enquête publique, est un territoire stratégique.

Le plateau de Satory est occupé :

- en son centre par le champ de manœuvres et des infrastructures d'essais,
- au sud par des entreprises industrielles et de recherche œuvrant dans les technologies des armements terrestres (Nexter, Renault Trucks Défense), du sport automobile (Citroën Sports) et de la « Recherche et Développement » sur la mobilité innovante (IFSTTAR),
- au nord par des installations techniques militaires (dépôt d'essence, Service Technique de l'Armée de Terre et Centre de ravitaillement alimentaire).

Les installations militaires ont pour partie vocation à se restructurer ou déménager, offrant ainsi la possibilité d'envisager un projet d'ampleur pour ce site représentant la dernière réserve foncière de Versailles.





II - 5 - 1 - Le contexte institutionnel

L'aménagement de Satory-Ouest s'inscrit dans le cadre du schéma de développement territorial de Paris-Saclay.

Ce projet est conçu en partenariat entre :

- l'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay (EPAPS), maître d'ouvrage ;
- la Préfecture de Région Île-de-France, représentant l'État sur le territoire ;
- le Conseil régional d'Île-de-France ;
- le Conseil départemental des Yvelines ;
- la Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc (VGP) ;
- la ville de Versailles ;
- la Société du Grand Paris ;
- l'Établissement Public Foncier d'Île-de-France (EPFIF).

Concernant l'aménagement du plateau de Satory, le Contrat de Développement Territorial (CDT) comporte les orientations suivantes :

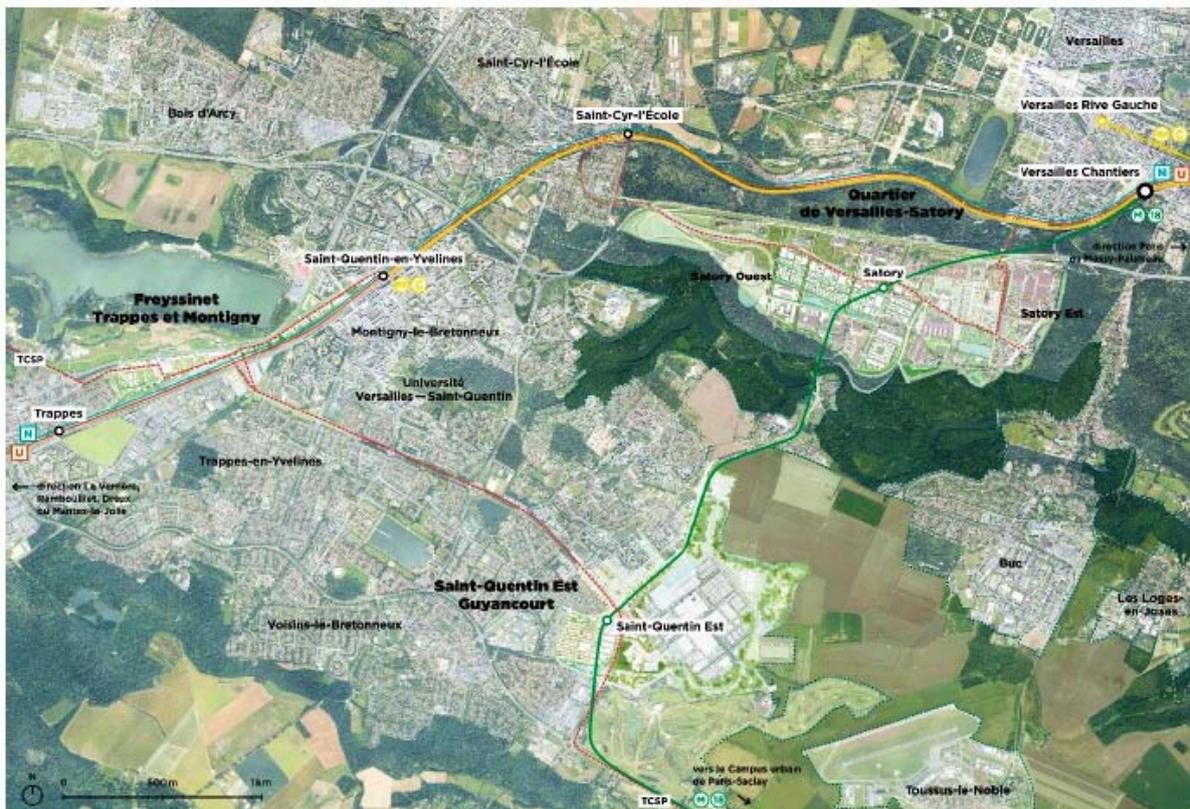
- Faire du territoire celui de l'innovation industrielle / devenir un cluster :
 - constituer un « écosystème » intégré autour des industries de pointe, construire une visibilité internationale et faire rayonner le cluster sur les industries d'avenir ;
 - rendre le cluster opérationnel et au service de la constitution de la ville durable ;
 - créer un contexte propice à l'entrepreneuriat et au développement des entreprises sur le territoire.
- Construire un cadre de vie de qualité et viser un développement urbain soutenable, réducteur des fragmentations spatiales et sociales :
 - produire une offre de logement répondant aux besoins des populations présentes et futures du territoire ;
 - promouvoir une ville durable, équilibrée et facile à vivre ;
 - promouvoir l'excellence environnementale pour limiter l'empreinte écologique du développement ;
 - faire de la culture une partie intégrante du projet de développement territorial ;
 - maintenir et développer un cadre de vie d'exception.
- Des conditions pour rendre l'ambition opérable :
 - la mobilisation du foncier ;
 - la réalisation des grandes infrastructures.

II - 5 - 2 - Le contexte réglementaire

Sous réserves que les dispositions du projet soient conformes à leurs orientations, le projet d'aménagement de Satory-Ouest est rendu possible par :

- le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), qui identifie cet espace comme un « *Territoire d'Intérêt Métropolitain* » (TIM) qu'il convient de « *conforter* » et de « *dynamiser* », notamment grâce au métro automatique, et d'identifier comme « *le pôle des mobilités du futur* » ;
- le Contrat de Projet État-Région (CPER), qui définit Satory comme « *un pôle d'excellence scientifique et technologique de tout premier plan* » ;
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin de Seine-Normandie et le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bièvre, qui réglementent la gestion des eaux pluviales et la compensation des zones humides ;
- le Schéma Régional de Cohérence Écologique d'Île-de-France, qui identifie les continuités écologiques et les infrastructures du territoire du Plateau de Saclay qui engendrent des coupures ;
- le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Versailles, qui prévoit depuis plusieurs années, sans le définir précisément, le développement du plateau de Satory.

II - 5 - 3 - Le contexte territorial



La localisation du plateau, au croisement d'importantes voies de circulation, la proximité du cœur de la ville de Versailles, la présence de vastes espaces non construits, un foncier partiellement et progressivement abandonné par l'Armée qui l'occupe depuis plusieurs dizaines d'années, l'implantation de centres de recherche et d'entreprises majeures exerçant dans le domaine des applications civiles et militaires des mobilités du futur, la perspective d'implantation d'une gare de la ligne 18 du Grand Paris Express, un environnement naturel exceptionnel en lisière de la forêt et de la Vallée de la Bièvre... tous ces éléments font que Satory-Ouest se présente *a priori* comme un territoire aux caractéristiques particulièrement adaptées à un projet d'aménagement de grande envergure.

Observations du commissaire enquêteur :

Si tout concourt à rendre pertinent, et sans doute opportun, le projet de création de ce qui deviendra un véritable nouveau quartier de la ville de Versailles, un certain nombre d'obstacles relevant du milieu naturel et de l'occupation humaine du site requerront de la part du maître d'ouvrage une attention toute particulière :

- Satory est, sur le plan géologique, un territoire argileux : la capacité d'infiltration des eaux y est donc assez faible, et le risque de retrait-gonflement des argiles relativement élevé.
- Le site est partiellement concerné par le périmètre de la Zone d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2 de la Forêt de Versailles, par la présence d'Espaces Boisés Classés (EBC) et par des Espaces Naturels Sensibles (ENS) répertoriés par le Département des Yvelines. Un strict respect des dispositions qui gouvernent l'évolution de ces espaces s'imposera.
- Des zones humides ont été identifiées sur le territoire. Elles ne sauraient purement et simplement disparaître au profit de l'urbanisation à venir.
- Le site est bordé d'un côté par le Parc du Château de Versailles, d'autre part par la vallée classée de la Bièvre, dont les statuts respectifs limiteront en hauteur la constructibilité du plateau de Satory.
- Satory a servi de champ de manœuvres pour l'armée, qui y a abandonné une quantité non négligeable de munitions, dont certaines n'ont pas explosé, ce qui rendra nécessaire une dépollution systématique et coûteuse, à une profondeur qui sera déterminée avec précision à mesure de l'avancement du projet. Une première opération de dépollution chimique est actuellement en cours sur le site de GIAT Industries.
- Des indices d'une pollution des cours d'eau ont été mis à jour sur le versant sud du plateau. Il sera nécessaire d'identifier la nature et l'origine de ces désordres et d'y remédier.

Les différentes rencontres avec l'aménageur ont montré que ces préoccupations étaient prises très sérieusement en considération.

En lisière nord du plateau se trouve le centre de ravitaillement en essences des armées. Cette installation, située en-dehors et en limite nord du périmètre de la ZAC, constitue un risque potentiel sous-évalué pour les futurs occupants de Satory-Ouest.

II - 5 - 4 - La propriété foncière

L'État, sous différentes formes, est propriétaire de la plus grande partie du territoire de Satory-Ouest. La loi prévoit qu'une partie du foncier nécessaire à l'aménagement du plateau sera transféré gratuitement de l'État à l'EPAPS. Une autre partie est et sera acquise amiablement.

Les propriétés privées ont fait l'objet d'une transaction amiable avec leurs propriétaires. Seul un propriétaire (GIAT Industrie) n'a donné suite à l'offre de transaction amiable. C'est la raison pour laquelle une procédure d'expropriation a été engagée à son encontre.

Par convention, l'EPFIF, conformément à sa vocation, est en charge du portage du foncier nécessaire à l'aménagement du plateau.

Une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) a été créée sur ce site dès 2009, puis renouvelée en 2016.

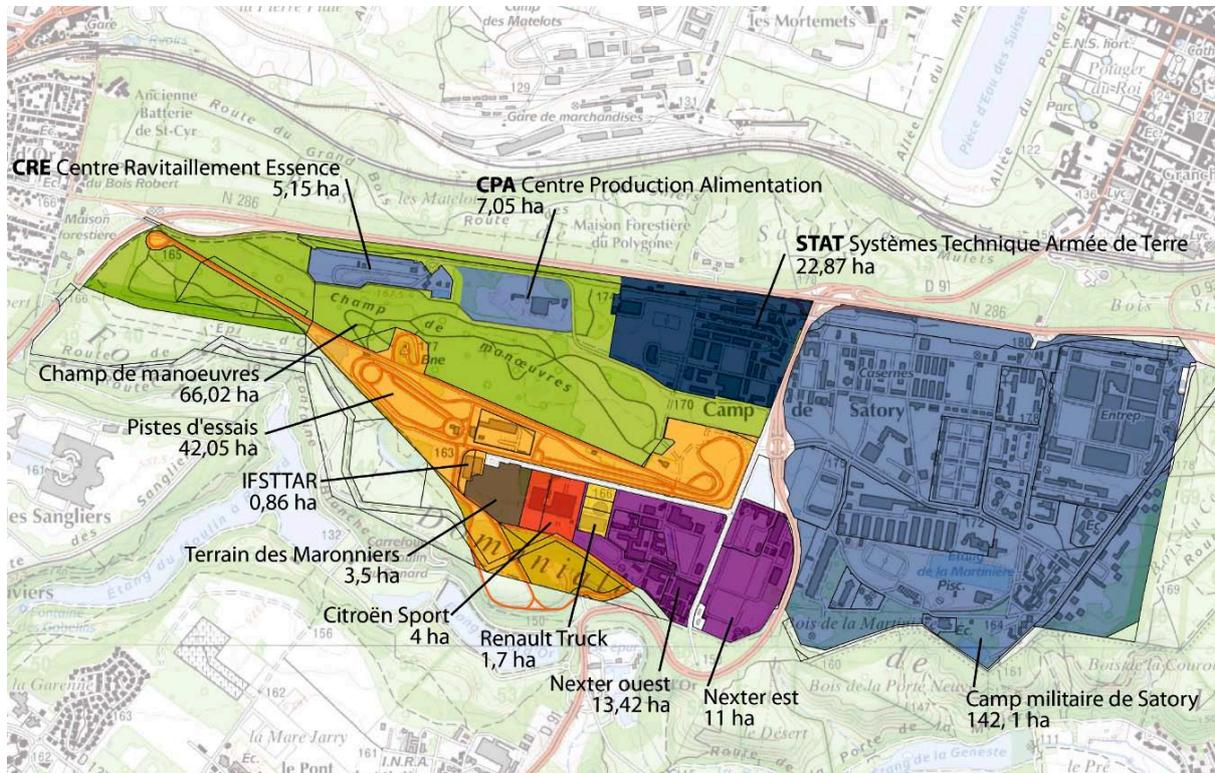
Cette ZAD renouvelée a été créée et renouvelée en considérant notamment :

- la nécessité de pouvoir réaliser des opérations d'aménagement pour le développement d'activités économiques, technologiques et scientifiques et pour la construction d'équipements et de logements sur le territoire de l'OIN du Plateau de Saclay ;
- la situation géographique stratégique du plateau de Satory, sa capacité à recevoir une urbanisation structurante et durable, et plus particulièrement son secteur sud dans lequel l'implantation d'activités est déjà engagée ;
- la nécessité d'une maîtrise foncière par la puissance publique pour permettre ces implantations, afin de procéder :
 - à l'aménagement du plateau de Satory dans le cadre d'un projet d'ensemble,
 - à la restructuration foncière et immobilière préalable qu'elle implique et à la réalisation des équipements publics qui doivent l'accompagner ;
- que le renouvellement de la ZAD participe à cette action foncière, en s'opposant à la spéculation foncière dans les zones exposées, et permet :
 - de disposer des terrains suffisants pour conduire certains projets d'intérêt local,
 - de constituer des réserves foncières par l'instauration d'un droit de préemption exercé par l'EPFIF.

II - 5 - 5 - L'occupation industrielle du site

À ce jour, le quartier de Satory est un quartier enclavé qui ne dispose que très peu d'équipements publics et de commerces. Il est différent des autres quartiers versaillais en termes socio-démographiques : on y compte moins de cadres et de retraités, et une très grande proportion de jeunes (plus de 50 % des habitants ont moins de 30 ans). Ces habitants sont presque exclusivement des militaires, d'où une majorité de population jeune, implantée sur la partie Est du plateau, hors du périmètre de la ZAC.

Le projet de développement de Satory-Ouest est susceptible de permettre l'implantation sur le territoire de cadres qui y sont très peu représentés à ce jour, et qui pourront résider au plus près des lieux de recherche et de développement qu'ils font déjà vivre.



Avis du commissaire enquêteur :

Dans la mesure où la population de Versailles a connu une baisse sensible, où le besoin de logements diversifiés se fait sentir à l'échelle de la ville en général et du quartier de Satory en particulier, le projet d'aménagement présenté à l'enquête publique peut permettre de résoudre cette équation. La mixité des fonctions et des habitats recherchée sur ce site constitue, à ce titre, un impératif que la Ville et l'aménageur ont parfaitement intégré au projet.

Le projet d'aménagement de la ZAC Satory-Ouest



III - Description du projet

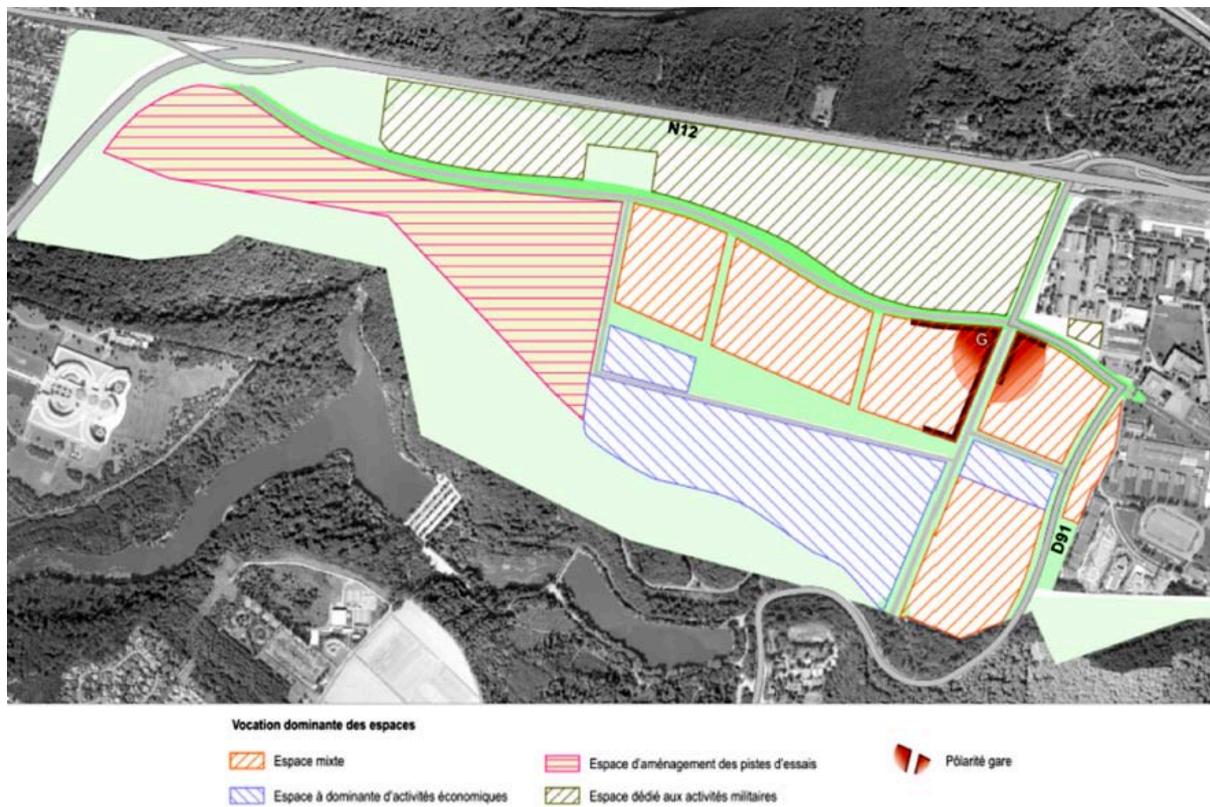
III - 1 - Les objectifs justifiant la demande de déclaration d'utilité publique

Le maître d'ouvrage de cet aménagement, l'EPAPS, met en exergue les 5 objectifs suivants :

- *« accueillir un pôle d'innovation (centres de recherche et développement, PME, start-ups) sur les mobilités du futur autour de l'implantation de l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) et du nouvel institut de la transition énergétique VEDECOM ;*
- *inventer un urbanisme capable de faire vivre en symbiose les entreprises, les centres de recherche avec des logements et les services qui leur sont nécessaires, et de rendre le territoire attractif pour les chercheurs, les salariés et les habitants. La spécificité économique et technologique, dominante mais non exclusive, doit s'inscrire dans le projet urbain ;*
- *développer une approche innovante des déplacements dont le nouveau quartier de Satory-Ouest tirera son originalité et sa qualité : le pôle de transports organisé autour de la future gare de la ligne 18 permettra de desservir le plateau en s'appuyant sur des circulations douces, des moyens de transport de nouvelle génération, une stratégie ambitieuse de stationnement mutualisé et une forte limitation de la place de la voiture au cœur du quartier ;*

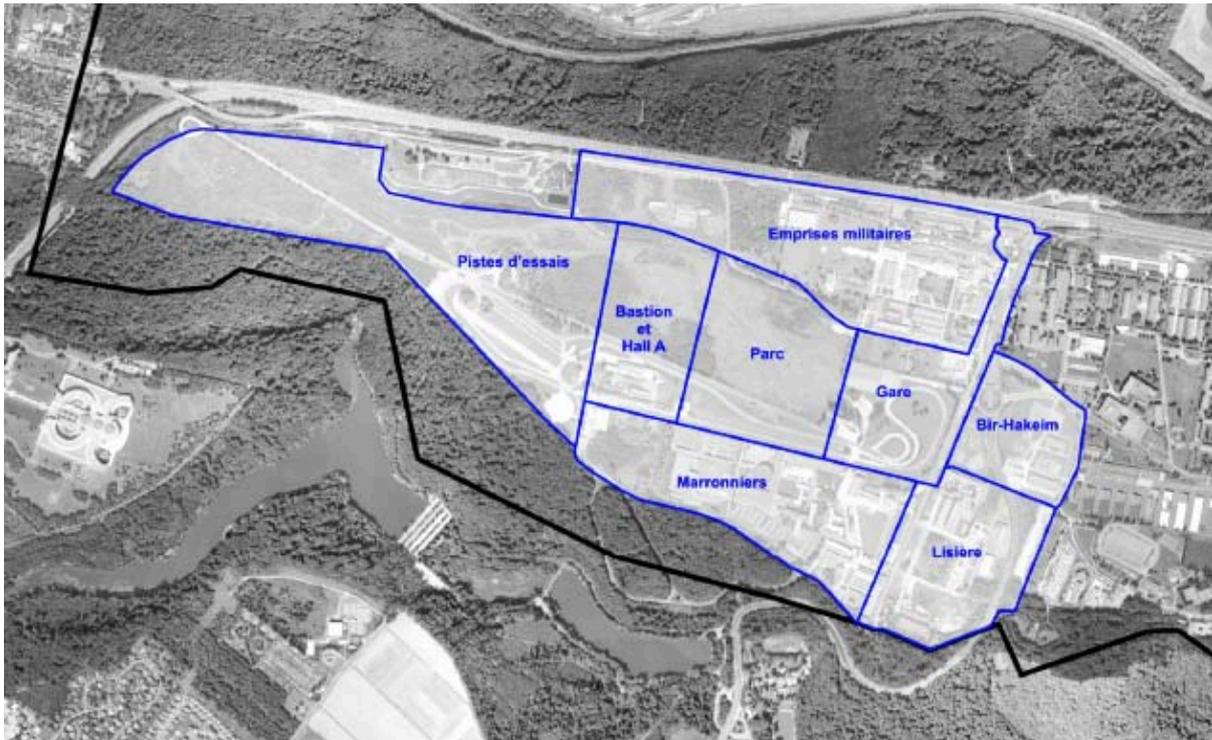
- concevoir un quartier mixte, économique et résidentiel, avec une offre diversifiée d'habitat pour les salariés actuels et futurs de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines, contribuant de manière significative aux objectifs de production de logements en Île-de-France ;
- tirer parti d'un site exceptionnel pour concevoir un quartier lui aussi exceptionnel par sa qualité architecturale et paysagère, par ses ambitions écologiques et énergétiques. Il servira de laboratoire non seulement pour les mobilités innovantes, mais aussi pour des projets paysagers et environnementaux ».

III - 2 - La composition et les caractéristiques du projet



L'EPAPS envisage :

- de pérenniser certaines emprises militaires et de mettre en synergie les activités qui se sont développées ces dernières années dans le domaine des mobilités du futur avec le secteur de l'armement mobile terrestre ;
- de reconfigurer les pistes d'essais indispensables à l'activité de recherche du site ;
- d'affecter 60 % des 550 000 m² de surfaces de plancher au logement et aux équipements publics, les 40 % restants étant réservés au développement économique, aux commerces et aux services ;
- de garantir la mixité des fonctions sur la base de l'illustration ci-après :



En outre, l'EPAPS s'engage :

- à subordonner la réalisation de cette opération à la réalisation effective, dès la phase initiale, de nouvelles infrastructures de transport : le renforcement des lignes de bus et la création du Transport en commun en site propre reliant Satory à la gare RER se Saint-Cyr-l'École, le réaménagement des échangeurs RN 12/RD 191 et de Bir-Hakeim ;
- à créer un quartier « ville nature », image à laquelle la ville de Versailles tend à s'identifier : la trame rappellera les grandes allées versaillaises, l'eau et la biodiversité seront mises en valeur, le bâti sera peu dense (gabarits modérés, espacement généreux entre les bâtiments d'habitation) et organisé autour d'un grand parc, les matériaux naturels de qualité seront privilégiés ;
- à répondre à la demande de création d'un habitat mixte : accession à la propriété, programme locatifs, habitat social diversifié... ;
- à favoriser les circulations douces et de réduire la place de la voiture en ville ;
- à « préserver les coteaux boisés » et à « renforcer les composantes paysagères à toutes les échelles du projet » ;
- à assurer la gestion gravitaire des eaux pluviales à ciel ouvert, en profitant de la topographie naturelle du site ;
- à maintenir les corridors écologiques existants et à en créer de nouveaux ;
- à éviter et réduire dans toute la mesure du possible la destruction des zones humides, à reconnecter entre celles qui se trouvent aujourd'hui isolées et à garantir la pérennité de leur alimentation ;

- à traiter de façon complète et durable, sous le contrôle de l'Agence Régionale de Santé, les pollutions de toute nature constatées sur le site, y compris celles qui viendraient à être identifiées après la réalisation de l'étude d'impact et celles qui resteraient nécessaires après l'intervention en cours sur le site Nexter Est ;
- à tendre vers la réalisation d'un quartier à énergie positive.



Observation du commissaire enquêteur :

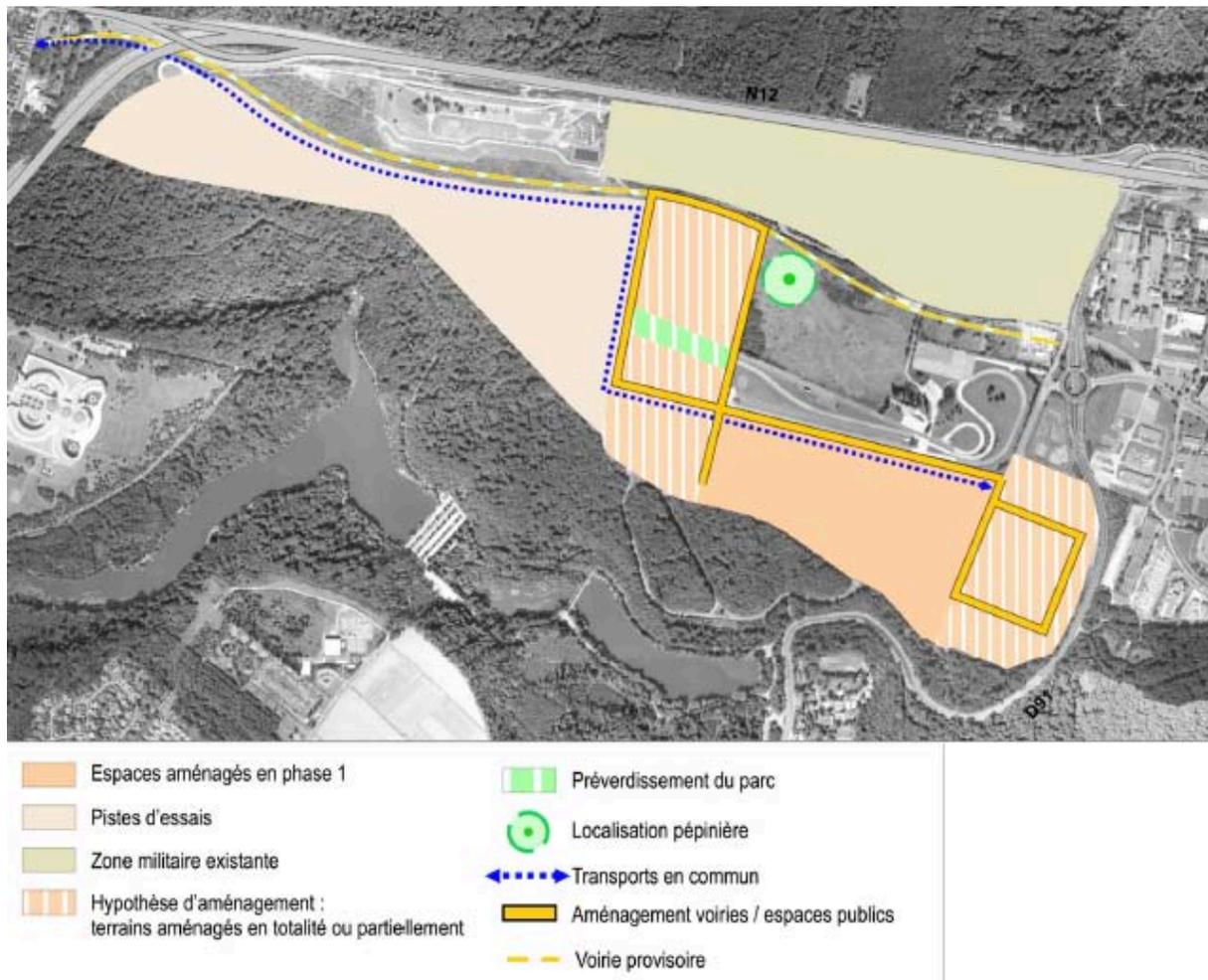
L'enquête publique aura montré combien les citoyens sont et seront particulièrement attentifs au respect de ces engagements, et à ce que leur traduction sur le terrain soit, pendant toute la durée de l'opération d'aménagement, conforme aux intentions exprimées par l'aménageur.

III - 3 - Le phasage du projet

L'aménagement du site de Satory-Ouest est prévu en plusieurs phases de façon à coordonner la réalisation progressive des infrastructures et des équipements aux développements des programmes d'activités économiques et de logements. Chacune des étapes de réalisation doit répondre de façon satisfaisante aux besoins des habitants et des usagers en matière de déplacements, de services, d'équipements et de cadre de vie.

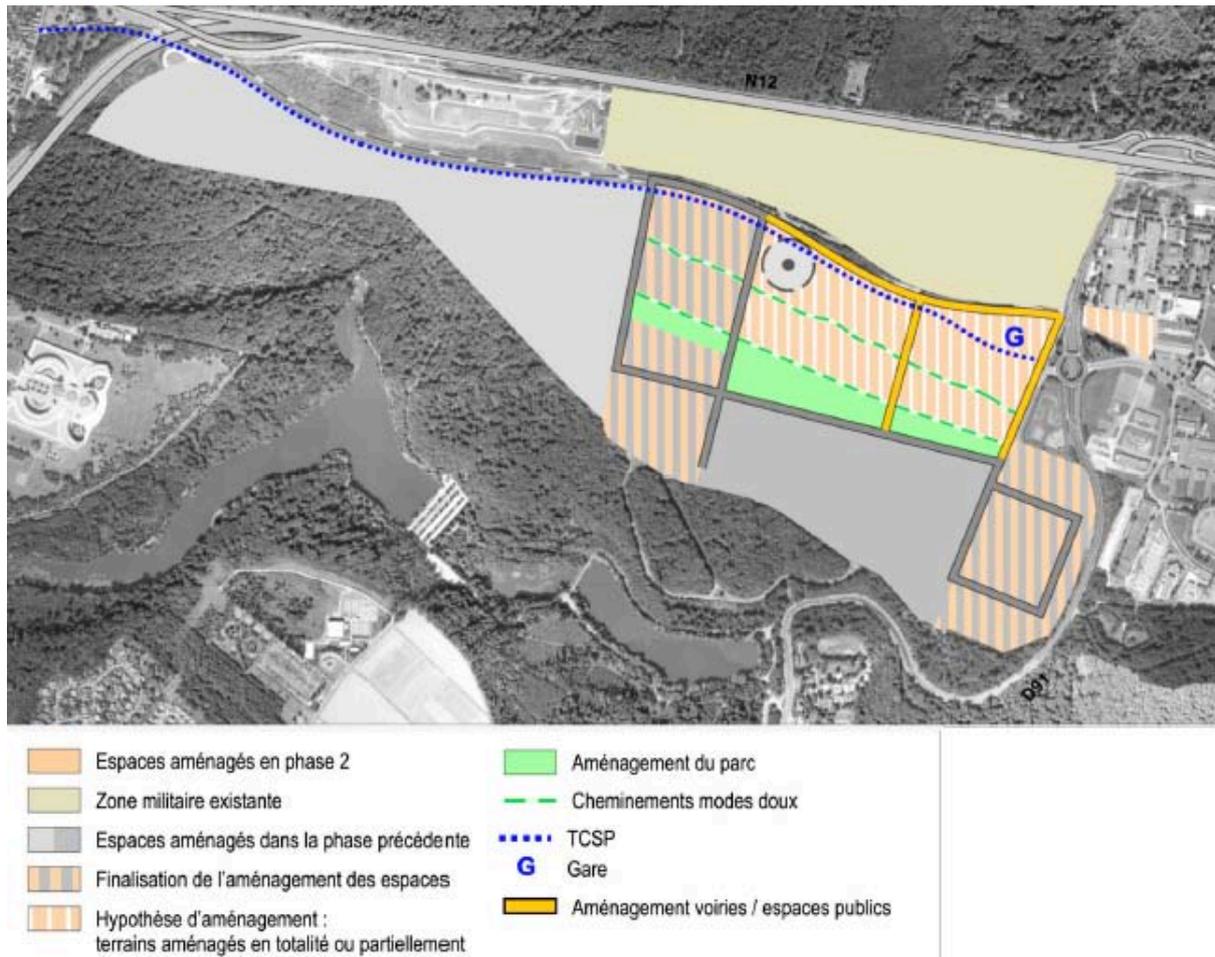
La première phase, antérieure à la mise en service de la gare, devrait correspondre à la création de 700 logements environ sur les 4 000 que comptera le quartier de Satory à terme.

Phase 1



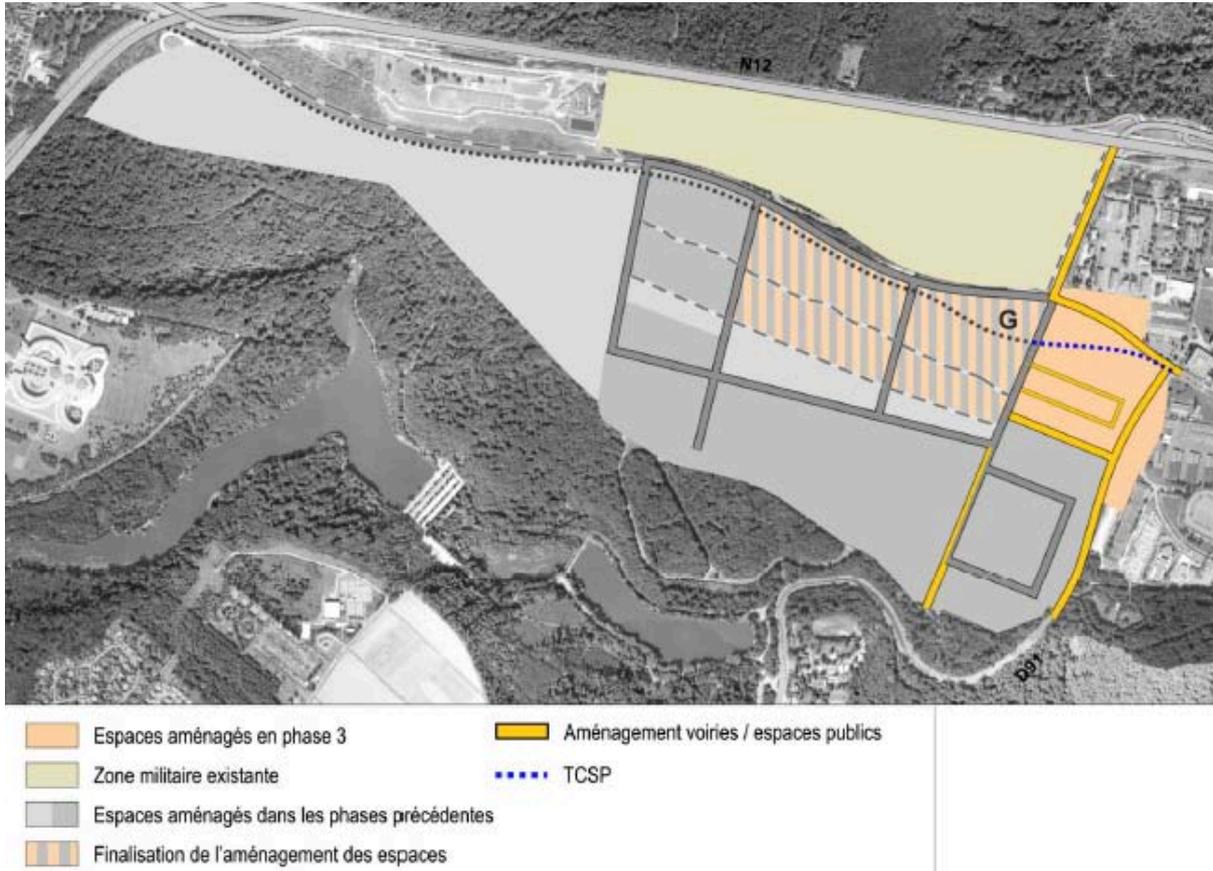
- Aménagement des pistes d'essais sous une forme plus compacte, sur la partie ouest du site, avec leurs accès, permettant la libération de la majorité des terrains à urbaniser ;
- Mise en état des sols pour rendre compatible les terrains avec les usages projetés ;
- Préfiguration de la trame paysagère et aménagements viaires partiels (mail principal, mails secondaires) ;
- Installation d'une pépinière ayant vocation à produire les végétaux nécessaires aux compositions paysagères du site ;
- Aménagement de l'échangeur RN 12/RD 91 nécessaire pour résoudre les problèmes de trafic existant et anticiper les développements futurs, notamment en termes de circulations douces ;
- Développement de lignes de bus.

Phase 2



- Livraison de la gare de la ligne 18 ;
- Aménagement de l'onde verte active sur toute sa longueur, support du tracé du transport en commun en site propre ;
- Aménagement du parc et de la traverse ;
- Aménagement d'une voie « modes doux » entre l'échangeur RN 12/RD 91 réaménagé et la gare de Satory ;
- Finalisation de l'aménagement des quartiers Lisière et Bastion ;
- Aménagement du quartier Gare ;
- Aménagement du quartier Parc ;
- Réalisation des équipements publics supplémentaires nécessaires à la vie de quartier ;
- Renforcement du pôle de commerces et services le long du mail principal aménagé en lien avec le parvis de la gare de Satory.

Phase 3



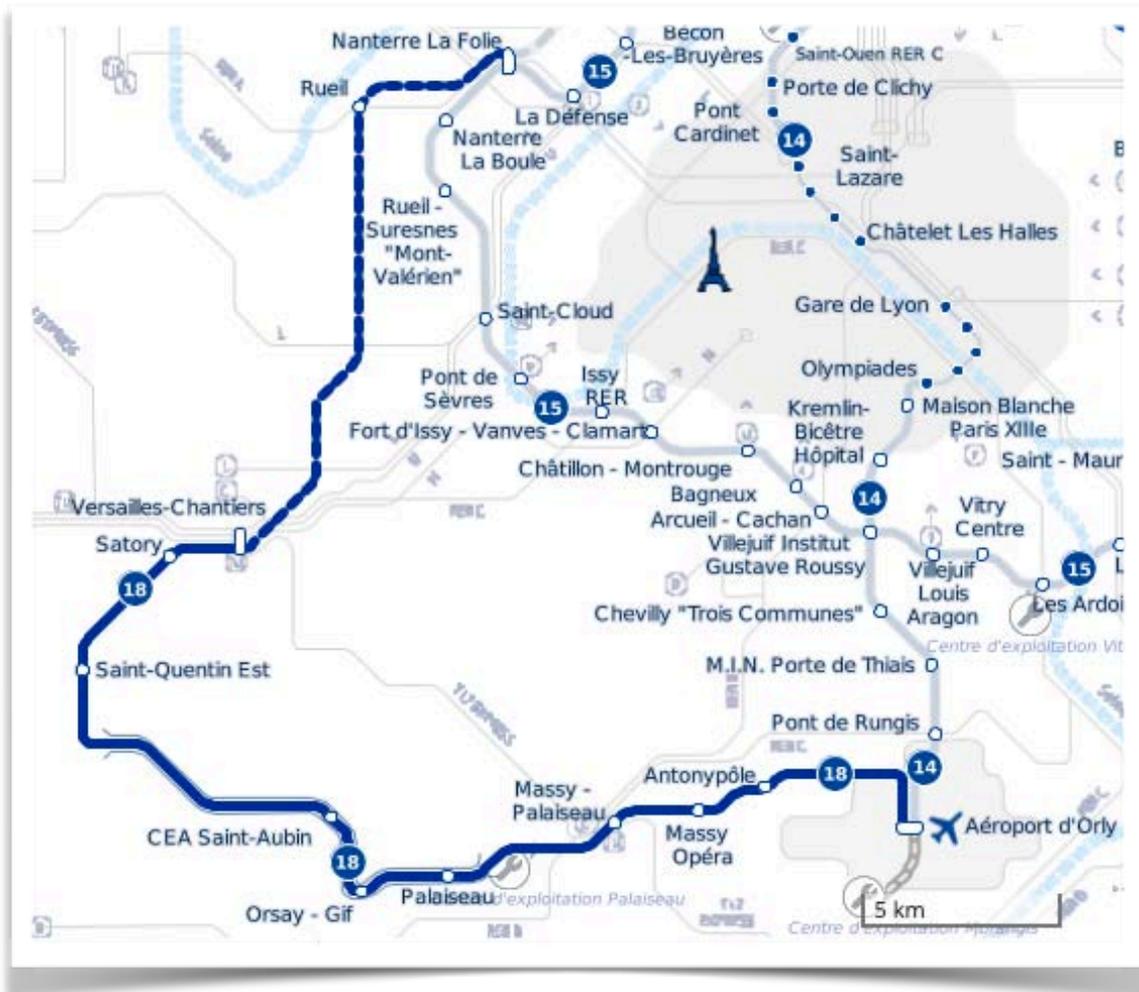
- Reconfiguration du tracé de la RD 91, accompagnée d'un aménagement paysager ;
- Libération des derniers terrains permettant l'aménagement définitif du mail principal ;
- Prolongement du transport en commun en site propre vers l'Est ;
- Aménagement du quartier Bir-Hakeim ;
- Réalisation des équipements publics supplémentaires nécessaires à la vie de quartier ;
- Renforcement du pôle de commerces et services le long du mail principal aménagé en lien avec les derniers développements sur le quartier Bir-Hakeim.

III - 4 - L'importance de la gare de la ligne 18

La ligne 18 du Grand Paris Express est désormais un projet reconnu d'utilité publique.

À plusieurs titres, la future gare de Satory-Ouest située sur cette ligne constitue l'élément majeur et le principal vecteur du projet d'aménagement de ce quartier.

Sa mise en service en 2030 donnera le signal de la poursuite de l'aménagement de Satory dans les conditions et à l'échelle voulue par le maître d'ouvrage. Au contraire, son éventuel abandon par la Société du Grand Paris qui le met en œuvre sonnerait le glas de ce projet.



Observation du commissaire enquêteur :

Le fait que des engagements aient été pris par l'État et par l'ensemble des collectivités territoriales concernées d'une part, et que d'importants financements publics et privés aient déjà été engagés d'autre part, rendent l'hypothèse d'un abandon de la construction de la ligne 18 au-delà de Saclay hautement improbable. Toutefois, il est utile de garder à l'esprit qu'un Premier Ministre a autrefois confirmé à deux reprises l'implantation à Sénart d'un Grand Stade qui fut finalement déplacé à Saint-Denis par son successeur...

III - 5 - Les effets économiques attendus

III - 5 - 1 - Emplois

Le projet aura un impact très positif sur l'économie versaillaise avec la mobilisation d'environ 12 000 équivalent temps plein annuel cumulés liés aux travaux, études et projets immobiliers, et l'accueil à terme d'environ 4 000 emplois au sein de la programmation du projet urbain. Le secteur de Satory-Ouest à Versailles sera, à 40 %, consacré au

développement économique, aux commerces et services (soit 220 000 m²), lui donnant ainsi une importance primordiale dans le développement de la ville de Versailles et du territoire identifié par le Contrat de Développement Territorial.

III - 5 - 2 - Activités

Satory-Ouest est un secteur propice à l'hébergement d'entreprises et de laboratoires se tournant vers les mobilités dites « décarbonées » et « communicantes ». Ce projet est marqué par une volonté de développer des moyens de transport innovants, dans le souci de la préservation de l'environnement, ainsi que l'illustre la présence de l'IFSTTAR sur le site. La présence d'autres centres de recherche et développement en matière de mobilité et la venue de près de 250 chercheurs de l'IEED VEDECOM prévue sur le secteur de Satory-Ouest feront de ce dernier un pôle majeur dans ce domaine de recherche, pour une société durable répondant aux enjeux environnementaux du 21^e siècle.

Le plateau de Satory accueille depuis plus d'un siècle les services du Ministère des Armées orientées vers la recherche, le développement et la maintenance de matériel militaire. Des entreprises de ce secteur sont implantées aujourd'hui sur ce site (Nexter, Arquus), et leurs besoins de développement pourront se réaliser grâce au projet d'aménagement. La programmation économique de la ZAC inclut ces extensions et réserve une place pour de nouvelles implantations liées à cette filière.

III - 6 - Les effets démographiques et urbains attendus

III - 6 - 1 - Logements

La construction de logements à Versailles est un enjeu majeur. La population versaillaise a en effet baissé d'environ 10 000 habitants depuis 1975. Le quartier pourrait en accueillir le même nombre.

L'offre de nouveaux logements favorisera la mixité sociale du quartier de Satory et répondra aux obligations législatives et réglementaires applicables à la commune de Versailles en matière de réalisation de logements et de logements sociaux.

La production de logements neufs permettra de diversifier et d'adapter l'offre aux besoins de logements à l'échelle locale comme à l'échelle régionale.

III - 6 - 2 - Équipements

Le développement du quartier aura un impact positif sur la fréquentation des équipements existants et permettra la mise en place de nouveaux équipements qui répondront aux besoins de proximité des habitants et des usagers, actuels et futurs.

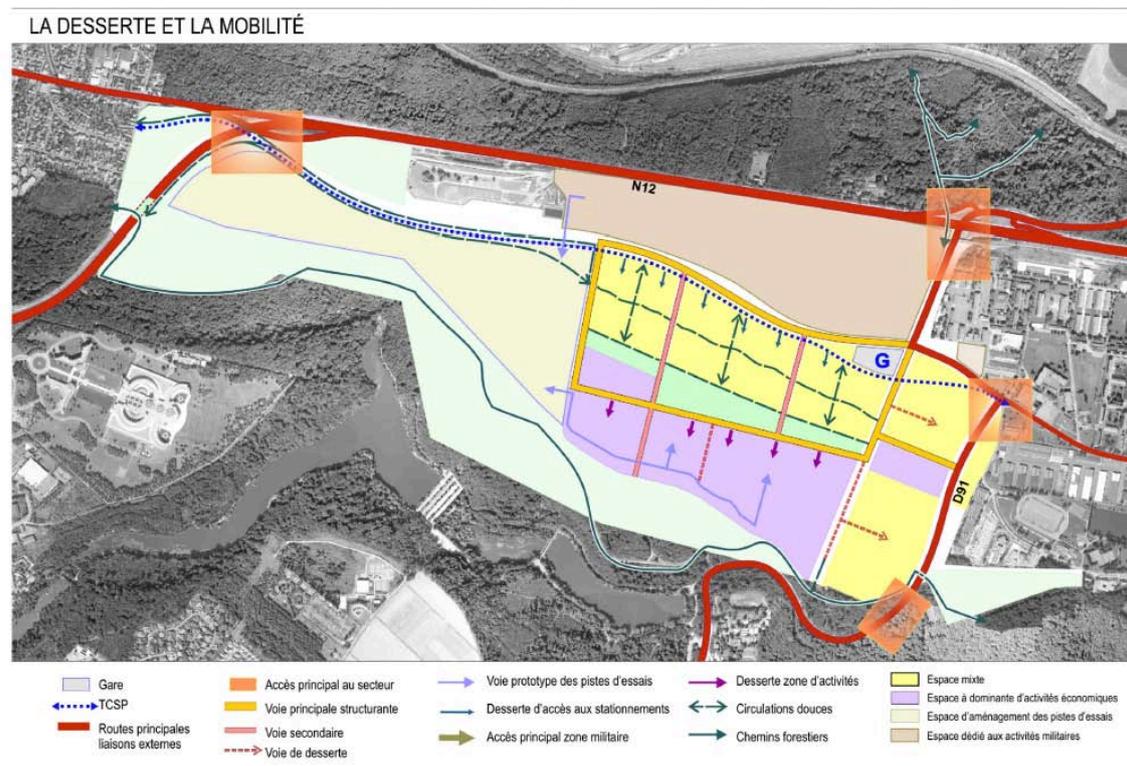
Observations du commissaire enquêteur :

1. Le projet n'expose, à ce stade, ni la nature ni la localisation des équipements publics attendus. Il ne réserve pas d'emplacements à cet effet.
2. Le Conseil régional ne donne pas suite à la suggestion de délocaliser à Satory un lycée de Versailles. Il est regrettable qu'aucun équipement majeur ne soit prévu.

III - 6 - 3 - Cadre de vie

La création d'un nouveau quartier urbain mixte, porteur d'innovations, se veut exemplaire en matière de développement durable, recourant à des matériaux durables et respectueux de l'environnement et compatible avec le concept de « ville-nature ».

III - 6 - 4 - Schéma des mobilités

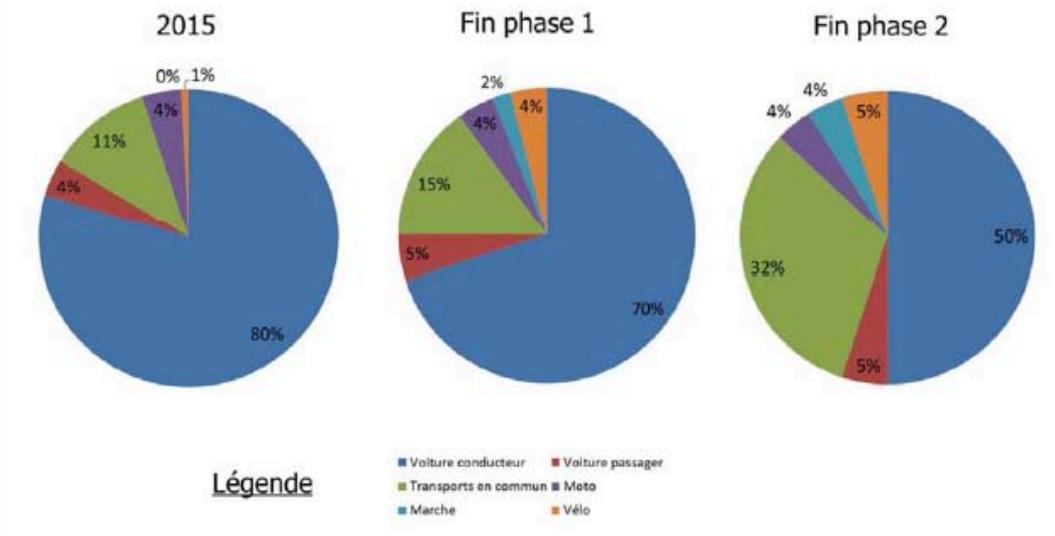


III - 6 - 4 - 1 - Circulation automobile

L'orientation générale est de limiter l'usage de la voiture dans le secteur, au profit des circulations douces, des transports en communs et des modes innovants, notamment le transport public à la demande basé sur les technologies du véhicule autonome.

L'étude jointe au dossier suppose que la part des employés se rendant au travail en voiture diminuera significativement :

Pour les déplacements domicile-travail à destination de Satory-ouest



Il n'en demeure pas moins que l'opération aura mécaniquement pour effet de densifier la circulation avant la mise en service du métro automatique

- sur les axes majeurs que sont la RN 12 et la RD 91,
- dans les quartiers centraux de Versailles qui ne sont probablement pas adaptés à cette perspective.

Observations du commissaire enquêteur :

Cet effet attendu inquiète d'autant plus que domine l'impression que, de PLU en PLU, chaque territoire organise son développement de façon auto-centrée.

Plusieurs réponses viennent à l'esprit pour tenter d'apaiser les esprits sur ce sujet :

- Dès la première phase de l'opération, le quartier sera relié au RER de Saint-Cyr-l'École.
- Le renforcement du réseau de bus et la mise en service du métro automatique, devraient réduire l'usage de automobile de façon significative. Pendant la même période, seuls 700 logements devraient être construits, ce qui relativise l'accroissement de la circulation tant redouté.

Sur le plan de l'adaptation des voiries, l'étude jointe au dossier envisage la nécessité d'un « élargissement de la RD 91 sous la RN 12 à deux voies en direction du sud, ainsi qu'une mise à 3 voies de la RD 91 au-delà de la bretelle de sortie de la RN 12 depuis la province.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

1. Le document intitulé « *Modélisation de trafic - secteur de Satory - Phase 1 + phase à terme 2030* » est un modèle du genre. À la 14^{ème} page du document établi par des spécialistes qui ont réussi l'exploit de rendre les 13 premières pages du document dépourvu de légendes et de commentaires parfaitement absconses et incompréhensibles, le lecteur apprend, abasourdi, que... « *une augmentation des flux au niveau local est observée à destination et à l'origine de Satory. Les plus grosses augmentations sont observées sur la RN 12, en sortie du carrefour de Bir-*

Hakeim vers la route de la Minière, route de la Minière, et allée des Marronniers. Les autres axes départementaux ne subissent qu'une augmentation modérée des flux ».

2. L'étude mentionne les développements urbains attendus à Voisins-le-Bretonneux et à Guyancourt. A-t-elle conjugué les effets de l'aménagement de Satory avec ceux qui résulteront des autres opérations d'aménagement urbain en cours ou projetées sur le même territoire (Pion à Versailles, Saint-Cyr-l'École, Villepreux...) ?
3. L'étude a-t-elle pris en considération le projet de déviation de Buc impactant directement la circulation de véhicules lourds et légers sur la RD 91 ? Le dossier ne propose pas d'arguments pour convaincre de l'absence d'effets de ce projet d'aménagement routier sur la circulation sur la RD 91 à Satory.
4. Veut-on, peut-on investir massivement à la fois pour le développement des transports en commun et des liaisons douces, et pour l'élargissement de voiries et des ouvrages d'art ? La saturation des voies routières n'est-elle pas un mal nécessaire pour décourager l'usage de la voiture individuelle, lorsque les solutions existent par les transports en commun, voire le co-voiturage ? Quoi qu'il en soit, l'idée selon laquelle les nouveaux modes de transport en commun doivent être mis en service avant le développement massif de la ZAC fait l'unanimité.
5. Des saturations sont probables dans les rues de Versailles selon certains scénarii. La ville y est-elle préparée ?
6. À l'évidence, l'hypothèse de la réalisation d'une bretelle à l'Épi d'Or dans le sens Province-Paris allègera la circulation sur la RN 12 sur quelques centaines de mètres, les automobilistes pensant pouvoir gagner quelques précieuses secondes en « shuntant » la Nationale et en passant par Satory. S'il est certain que ceux d'entre eux qui poursuivent leur parcours jusqu'à Vélizy n'y « gagneront » qu'en apparence, le risque est grand qu'ils exportent la saturation de la circulation jusqu'au cœur de Satory. Pour cette raison, à mon sens, cette hypothèse ne peut pas être retenue. On ne résoudra pas durablement ce problème en l'exportant.

III - 6 - 4 - 2 - Aménagements de voirie

Des projets d'aménagements échangeurs/diffuseurs sont toujours à l'étude :



Sur le demi-échangeur du Maréchal Juin, situé au droit de Satory Est, la proposition testée est de rendre possible le tourne-à-gauche vers Versailles depuis la sortie de la RN 12.

On n'observe pas d'évolutions notoires de la saturation mise à part sur la RD 938 vers Versailles qui se charge dans ce scénario (risque de saturation). Au vu de ses impacts mitigés, la création du tourne-à-gauche n'a pas été retenue.

L'ouverture de la rampe Saint-Martin n'a pas d'impact majeur sur le réseau : elle ne permet pas de décharger les points les plus contraints et amène du trafic sur une rue aujourd'hui apaisée, l'avenue du Général Moncey.

La DIRIF a un projet de reconfiguration de l'échangeur entre la RN 12 et la RD 91. Ce projet en est au stade d'étude de faisabilité. Le test de cette reconfiguration montre une augmentation de la capacité du nouvel échangeur qui entraîne une augmentation des flux sur la RD 91 tant au Nord qu'au Sud.



III - 6 - 4 - 3 - Stationnement

Une « étude pré-opérationnelle de stationnement dans le quartier de Satory-Ouest » réalisée par SARECO, datée de juillet 2015, est jointe au dossier. Elle prend en compte le besoin de stationnement estimé des résidents, des employés et des visiteurs, ainsi que le rabattement, c'est-à-dire le besoin de stationnement des usagers qui viennent stationner dans le quartier pour rejoindre un autre quartier en empruntant les transports en commun.

Le taux de motorisation (TdM) des ménages de Satory-Ouest est estimé à 1,4 voitures par ménage pour les logements en accession ou en location libre, et à 1,2 voitures par ménage pour les logements locatifs sociaux. L'étude présuppose que ce taux sera abaissé à 1,2 et 1 après la mise en service du métro automatique. Ces calculs ne prennent pas en considération les résidences étudiantes (TdM de 1 place pour 3 à 5 chambres), les résidences hôtelière (TdM de 0,4 place par logement), les résidences pour personnes âgées (1 place pour 3 logements).

L'étude avance l'hypothèse d'une diminution de 80 à 50 %, à terme, du nombre d'employés se rendant à leur travail en voiture.

L'aménageur fait le pari d'une possible mutualisation des places de stationnement entre résidents et employés, notamment dans le quartier des Marronniers.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

1. Depuis la réalisation de cette étude, le projet a évolué. Une actualisation est donc nécessaire.
2. Les auteurs de l'étude et la Ville estiment qu'un résident peut accepter de stationner son véhicule jusqu'à 200 mètres de son logement, voire au-delà. Est-ce réaliste ?

III - 6 - 4 - 4 - Transports en commun

- L'offre de transports en commun à Satory Ouest est actuellement peu attractive : une ligne de bus vers Versailles propose une fréquence insuffisante hors des heures de pointe.
- Le temps de transport vers Paris est jugé trop long.
- L'accès au RER de Saint-Cyr-l'École nécessite une correspondance.

En conséquence, l'essentiel de la desserte des entreprises s'effectue en voiture particulière.

Dans le cadre du projet, le développement des alternatives à la voiture personnelle devrait être « *clairement favorisé* ».

Ainsi :

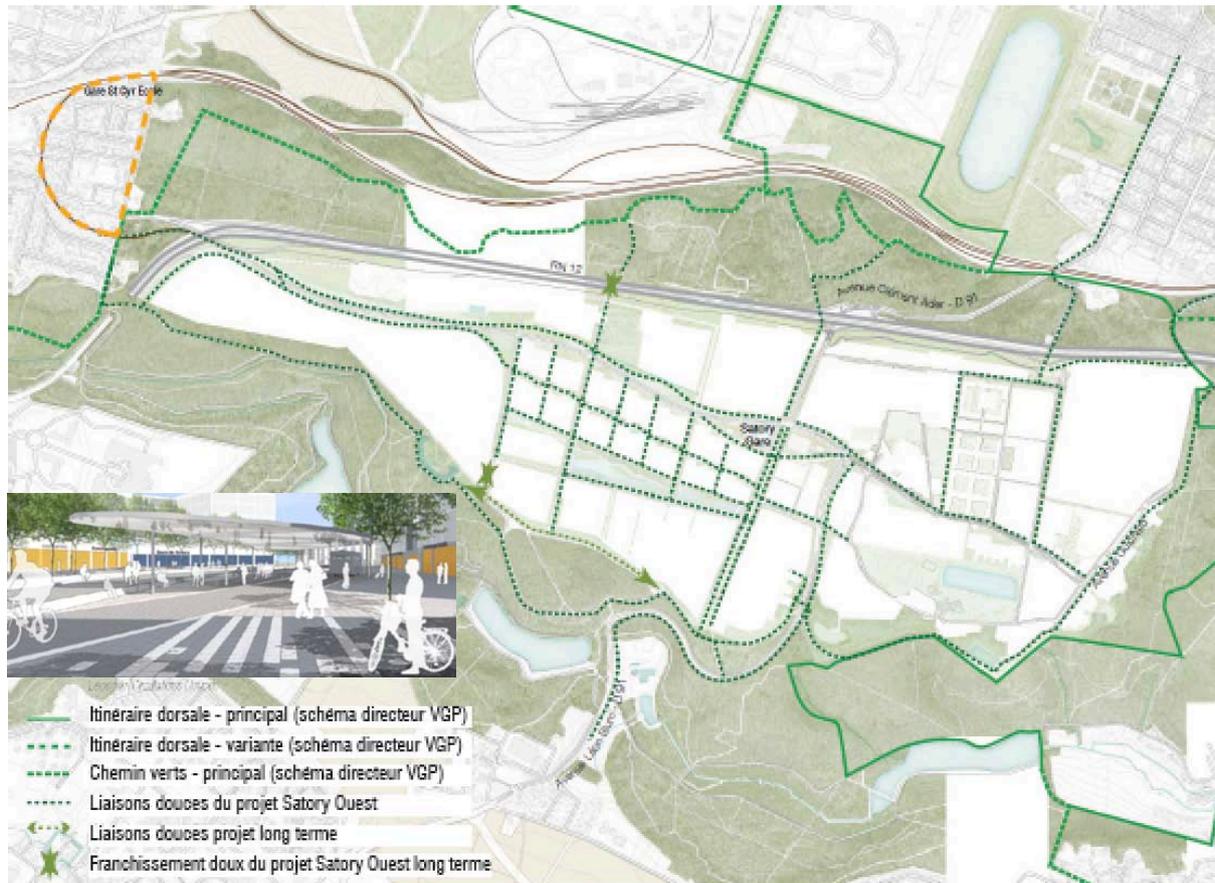
- la desserte en transports en commun va être améliorée par la création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la gare de Saint-Cyr-l'École et le quartier Satory-Ouest,
- le réseau de bus, notamment vers Versailles-Chantiers, en amont et en complémentarité de la ligne 18 du Métro Grand Paris Express, sera renforcé.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

1. Interrogé sur le statut de la ligne de bus devant relier Satory-Ouest à la gare RER de Saint-Cyr-l'École, l'EPA Paris-Saclay a renouvelé son engagement de la traiter sous la forme d'un site propre de transport en commun, ce à quoi *Île-de-France Mobilités* ne semble pas souscrire. Il paraît important de maintenir ce statut, garant d'une vitesse commerciale qui rendra l'usage de ce moyen de transport attractif.
2. Au sortir du périmètre de la ZAC, ce site propre est supposé emprunter les voies ferrées actuellement vouées au transport des essences de l'Armée. Il conviendrait de s'assurer de la disponibilité des voies et des emprises.
3. La question se pose avant même sa mise en service du sous-dimensionnement de la gare routière de Versailles-Chantiers, qui, enserrée dans des constructions récentes, ne paraît pas extensible.
4. Il n'a pas été répondu à notre demande d'entretien avec le vice-président de VGP chargé des déplacements.



III - 6 - 4 - 5 - Circulations douces



Le projet prévoit que « les circulations piétonnes sont intégrées dans la conception de l'aménagement. Les pistes cyclables sont, quant à elles, incorporées à l'aménagement de l'onde verte active.

Dans le réaménagement du tracé de la RD 91, les déplacements doux doivent être sécurisés.

Un maillage spécifiquement dédié aux piétons et aux cyclistes est aménagé à l'intérieur des quartiers mixtes.

En outre, les aménagements réalisés en limite du massif boisé doivent permettre de développer les continuités dans les parcours piétonniers forestiers. Dans la conception des travaux nécessaires à la définition du futur tracé de la RD 91, les opportunités de franchissement doivent être saisies. »

Observations et avis du commissaire enquêteur :

1. À l'heure actuelle, le parcours d'un cycliste à Satory-Ouest est semé d'embûches... et de dangers : franchissements routiers périlleux, dénivelés importants, mauvais état des voies cyclables se conjuguent pour dissuader l'utilisateur du vélo. Lorsque le cycliste s'arme de courage quitte Satory pour emprunter la RD 91, il risque véritablement sa vie : la piste cyclable est simplement matérialisée par une peinture verte qui



n'isole pas de la circulation automobile, la végétation s'y développe, elle n'est pas entretenue.

2. Le projet énonce qu' « *un important développement des circulations douces est envisagé pour favoriser les déplacements sur le site et les liaisons avec les quartiers et les territoires environnants, et que « les conditions de sécurité vont être améliorées par la réalisation d'espaces dédiés pour les différents modes (voiture, cyclistes, piétons) »*. Si les intentions de l'aménageur ne peuvent pas, de bonne foi, être mises en doute, elles ne sont cependant pas suffisamment traduites en descriptifs quantitatifs et qualitatifs. Les espaces dédiés à la circulation de cycles ne sont pas comptabilisés et n'apparaissent pas dans toutes les coupes de voiries présentées dans le dossier. « *Les pistes cyclables sont, quant à elles, incorporées à l'aménagement de l'onde verte active* », lit-on. Elles doivent être incorporées à l'ensemble des voies de circulation.
3. Les voies dédiées aux cycles doivent être aisément praticables en permanence, sécurisées par des signalétiques horizontales et verticales appropriées, et ininterrompues. Elles doivent desservir tous les établissements publics et privés accueillant du public. Des propositions précises devront être formulées par l'aménageur, s'il veut à la fois satisfaire des besoins en croissance, recueillir l'assentiment du public et faire preuve de l'exemplarité dont il est capable dans ce domaine.
4. Il serait souhaitable que l'aménageur, le Conseil départemental des Yvelines et la ville de Versailles, qui a réalisé de louables efforts en matière de voies cyclables, se concertent avec les représentants des usagers pour mettre en œuvre des dispositions identiques qui favoriseront le repérage des cyclistes sur l'ensemble des parcours du même territoire. Leur sécurité s'en trouvera améliorée.

IV - Effets du projet sur l'environnement, risques et nuisances

IV - 1 - Les impacts du projet sur l'environnement



IV - 1 - 1 - Le futur paysage

IV - 1 - 1 - 1 - La lisière Nord



L'étude réalisée par *Foncier Experts* au printemps 2015 examine les perspectives offertes à la vue à partir de plusieurs points choisis à distance de plusieurs kilomètres en rive nord du projet. Il résulte des observations que ne sont visibles que les sommets des deux châteaux d'eau et de l'antenne de Satory, les autres éléments construits étant dissimulés par la barrière végétale.

Le long de la RN 12, l'EPAPS recommande de maintenir ou de créer une bande arborée dans l'objectif d'amplifier l'écran végétal constitué par le coteau boisé, pour :

- accueillir un nouveau biotope ;
- renforcer la protection visuelle du secteur depuis le domaine du château de Versailles ;
- concourir à la protection du quartier au regard des nuisances engendrées par la circulation sur la RN 12 ;
- valoriser les abords de la route nationale par des lisières arborées de part et d'autre, notamment en entrée de ville, cette lisière se prolongeant vers Saint-Cyr-l'Ecole jusqu'en limite communale.

L'aménageur précise : « *Dans cette bande de protection, aucune nouvelle construction ne pourra être édifiée. En revanche, les ouvrages et infrastructures nécessaires à la desserte du secteur pourront y être réalisés dès lors qu'ils seront conçus de façon à minimiser leur impact visuel* ».

Observations et avis du commissaire enquêteur :

L'estimation de la hauteur du masque végétal en bordure de la RN 12 donne lieu à un reportage photographique, mais à aucun commentaire ni à aucune recommandation. Son utilité est donc très limitée.

IV - 1 - 1 - 2 - L'onde verte active



L'onde verte compose une trame viaire est/ouest traversant le plateau de façon continue.

Si la première vocation de cet axe est de permettre la traversée est-ouest du plateau, sa fonction paysagère est importante. L'onde et ses méandres sont composés par un paysage arboré qui fixe l'atmosphère paysagère du plateau. L'onde est constituée de séquences allant du paysager à

l'urbain, depuis l'extrémité ouest du site jusqu'au parvis de la future gare.

Son emprise sinueuse, dont l'épaisseur varie tout au long de son tracé, offre des perspectives de paysage naturel boisé. Elle s'épaissit nettement aux abords de la gare de la

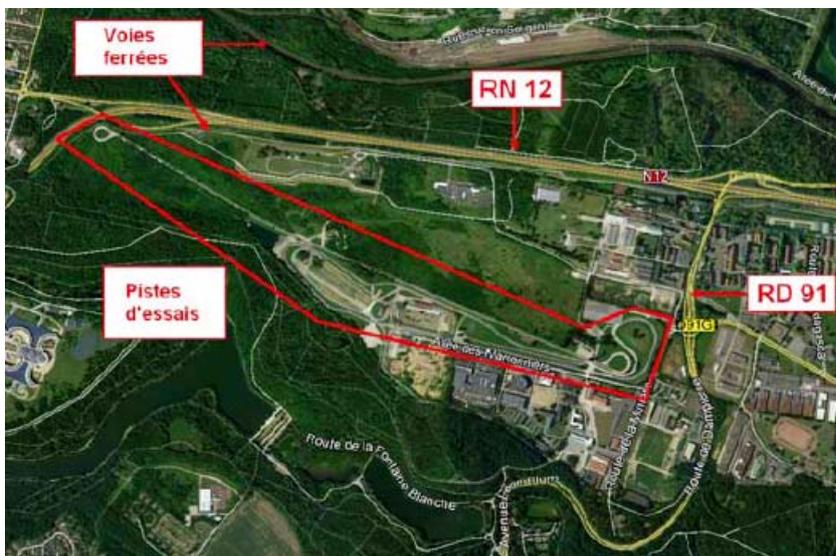
ligne 18, afin d'en constituer le parvis autour duquel se développent des programmes d'équipements, de commerces et de services.

IV - 1 - 1 - 3 - La traverse



La traverse est une promenade d'une emprise variable, qui relie d'Est en Ouest les quartiers mixtes. Localisée au cœur de ces quartiers et connectée aux axes Nord-Sud, elle offre des espaces de circulations douces dans un cadre végétal reliant les équipements, les services et le pôle de la gare.

IV - 1 - 1 - 4 - Les pistes d'essais



Configuration actuelle



Configuration future

L'aménagement des pistes d'essais à l'ouest du site permet de préserver de vastes espaces paysagers entre l'emprise de l'onde active au nord, le massif boisé au sud et la RN 12 à l'ouest.

Cet espace, exclusivement dédié aux travaux, ouvrages et constructions directement nécessaires aux essais des véhicules et à l'activité économique liée, conserve une forte dominante naturelle. Il constitue un paysage ouvert qui offre des perspectives vers l'ouest depuis l'allée des Marronniers. En revanche, les abords des pistes au nord, au-delà de cette ligne de perspectives, peuvent revêtir un caractère boisé.

L'aménagement paysager de cet espace intègre au maximum la gestion de l'eau pluviale, gravitaire et à ciel ouvert, par des espaces paysagers inondables dédiés, ainsi que la préservation et la compensation de zones humides.

IV - 1 - 1 - 5 - Le parc

Le parc est un élément structurant de la trame paysagère Est-Ouest, un espace ouvert inscrit dans un maillage paysager très arboré.

En pente douce vers le sud, la création d'un bassin d'eau permet une mise à distance des activités le long de l'allée des Marronniers, dont le dispositif paysager est épaissi et amplifié. Par cette situation, le parc offre une perspective lointaine depuis le mail principal vers l'espace ouvert des pistes d'essais.

Son caractère récréatif et calme assure une transition urbaine et une articulation conviviale entre un front bâti résidentiel et le secteur d'activités économiques au sud.

Le parc a également un rôle important dans la gestion des eaux pluviales. Sa composition paysagère intègre la création d'espaces de rétention des eaux pluviales, de noues, permettant de recueillir l'eau pluviale des quartiers situés au nord.

IV - 1 - 1 - 6 - Le bois et le bassin sud-est

Au sud-est du secteur, un espace arboré en rebord de plateau abrite actuellement un bassin de rétention des eaux pluviales. L'aménagement, et éventuellement l'agrandissement, de ce bassin est nécessaire eu égard à sa sous-capacité actuelle et à la stratégie de gestion des eaux pluviales du projet. L'objectif est d'insérer de façon harmonieuse les ouvrages nécessaires pour préserver le caractère arboré de cet espace, en concordance avec l'intention paysagère portée à l'échelle du plateau. À cette fin, les défrichements doivent rester limités aux besoins fonctionnels de ce bassin et de ses abords.

IV - 1 - 1 - 7 - La lisière du massif



Dans la perspective de préserver la limite du massif boisé, un espace de lisière est délimité dans lequel aucune construction ne peut être édifiée. En revanche, des pistes d'essais y sont présentes. Ainsi, « *les ouvrages nécessaires à la modification des pistes d'essais peuvent y être réalisés, de façon très ponctuelle selon les impératifs fonctionnels, et dans le souci de la conception d'un*

aménagement paysager global ».

La partie Est de la lisière du massif boisé est, pour partie, intégrée aux terrains sur lesquels sont implantées des activités économiques et leurs dépendances (stationnements, bassins de rétention...), elle doit supporter une voie destinée à accéder directement aux pistes d'essais.

Dans le cadre d'une restructuration globale de ce site urbain constitué (SUC), la conception du projet doit prévoir une recomposition et une requalification paysagère de cet espace, en intégrant la problématique de la gestion des eaux pluviales.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

1. Le document intitulé « *Étude d'impact d'un projet de constructions sur le plateau de Satory depuis les communes environnantes du coteau Nord* », réalisé par *Foncier Experts*, par définition, n'aborde pas, par définition, la question de la visibilité des constructions depuis la vallée de la Bièvre.
2. La lisière du massif est protégée par une bande inconstructible de 50 mètres que le SDRIF impose au droit des massifs forestiers de plus de 100 hectares. Cette protection peut être atténuée lorsque des constructions existent au moment où cette disposition s'applique. Ces constructions forment un « site urbain constitué » (SUC) qui peut faire l'objet d'une constructibilité limitée. En aucun cas le SUC peut abolir la protection dont la lisière fait l'objet.
3. La protection de la lisière a pour but de ne pas « ronger » l'espace forestier et de préserver la flore, la faune et ses habitats. Dans ce cadre, il est surprenant d'y maintenir des activités telles que des essais de véhicules de rallye engendrant une agression des sols ainsi que des pollutions et des nuisances sonores.

IV - 1 - 1 - 8 - Le massif boisé

Le massif boisé, au sud du site en rebord de plateau dominant la Bièvre et ses étangs, forme un horizon naturel boisé. Ce massif est protégé dans sa configuration existante, ponctuellement redéfinie en fonction de la réalité de son occupation.

IV - 1 - 2 - Les impacts du projet sur les secteurs protégés

Le projet présenté par l'EPAPS a pris en compte l'ensemble des zonages de protection et d'inventaires environnementaux connus afin de minimiser les effets au maximum.

IV - 1 - 2 - 1 - Les zones Natura 2000

Il n'existe pas de zone Natura 2000 dans le périmètre d'aménagement. 2 sites sont toutefois présents à environ 4 km de l'aire d'étude : l'étang de Saint-Quentin et le Massif de Rambouillet.

IV - 1 - 2 - 2 - Les zones de protection spéciale (ZPS)

La ZPS « *Massif de Rambouillet et zones humides proches* » est située au sud-ouest de la zone d'étude. Elle totalise 17 110 hectares répartis en plusieurs entités, dont l'une est située immédiatement au sud du plateau de Trappes. Elle accueille des espèces comme le *Pic noir* ou l'*Engoulevent d'Europe*, ainsi que quelques zones de marais.

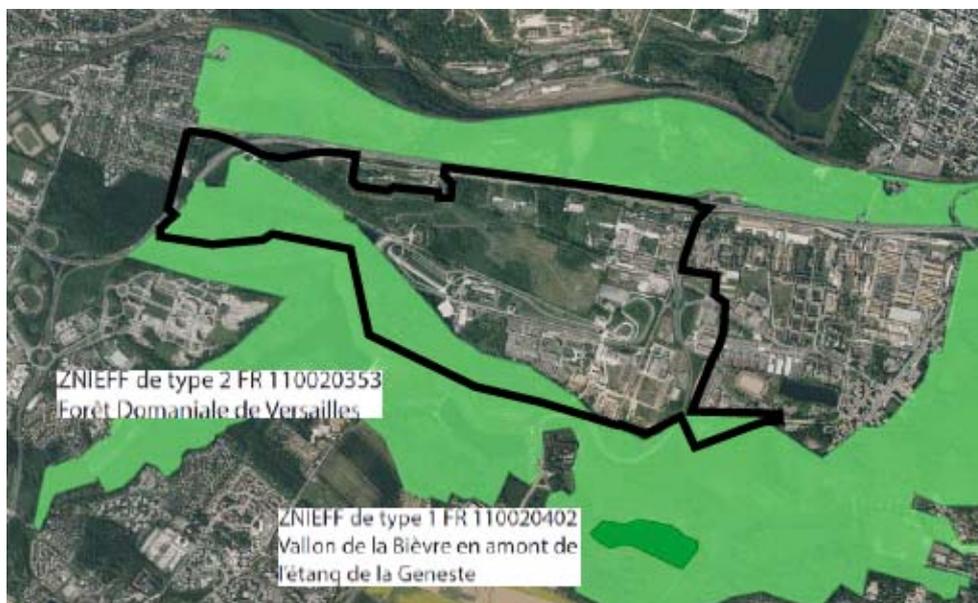
La ZPS « *Étang de Saint-Quentin-en-Yvelines* » occupe 96 hectares sur la partie ouest du plan d'eau de Saint-Quentin. Son intérêt est essentiellement ornithologique et repose sur les habitats de nidification. De nombreuses espèces aviaires, nicheuses ou migratrices, y ont été régulièrement observées, comme le *Blongios nain*, la *Mouette mélanocéphale*, le *Balbusard pêcheur*, la *Marouette ponctuée*, la *Guifette noire*...

Les milieux dominants sont les milieux aquatiques d'eau douce, avec de l'eau libre et des herbiers aquatiques, auxquels s'adjoignent des prairies humides et des secteurs arbustifs.

IV - 1 - 2 - 3 - Les zones spéciales de conservation (ZSC)

La ZSC « *Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline* » abrite, sur 820 hectares répartis en plusieurs entités, un ensemble de milieux tourbeux de natures différentes, considérés en France comme relictuels. Une dizaine d'espèces végétales protégées y a été recensée.

IV - 1 - 2 - 4 - Les ZNIEFF



Le périmètre d'aménagement du projet est concerné par la ZNIEFF de type 2 « *Forêt domaniale de Versailles* » qui englobe une partie des pistes actuelles.

D'une superficie de plus de 970 hectares, cette ZNIEFF est un ensemble forestier intéressant sur un plan paysager (un espace forestier récréatif en milieu urbanisé) et sur un plan écologique, pour le vallon humide de la Bièvre et les différents bassins qui s'y trouvent.

On y rencontre notamment 9 hectares d'*aulnaie marécageuse* et une *prairie humide* à Orchidées.

Le projet d'aménagement empiète de façon très marginale sur ce zonage puisque la majorité des boisements au sud est conservé.



IV - 1 - 2 - 5 - Les sites inscrits et classés

Les sites *inscrits* et *classés* ont pour objectif la conservation ou la préservation d'espaces naturels ou bâtis présentant un intérêt certain au regard des critères prévus par la loi (artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque).

Ils relèvent du Code de l'environnement.

Le *classement* d'un site est une protection réglementaire forte interdisant, sauf autorisation spéciale, la réalisation de tous travaux tendant à modifier l'aspect du site. L'*inscription* est une protection atténuée. Elle peut concerner des sites méritant d'être protégés mais qui ne présentent pas un intérêt suffisant pour justifier leur classement.

La zone d'étude est concernée par un site *inscrit* « Vallée de la Bièvre et les étangs de Saclay », et par le site *classé* « Vallée de la Bièvre ».

La Vallée de la Bièvre est classée pour son aspect pittoresque. Elle constitue l'une des rares vallées préservées et proches de Paris. Ce site s'étend sur 10 communes et couvre une superficie de 2 234 hectares. Le cours de la rivière présente des paysages naturels d'importance (retenues, étangs entre coteaux boisés). Dans ce cadre d'exception, l'objectif est de limiter les extensions urbaines en nombre et en ampleur afin de respecter le caractère de la vallée et d'améliorer la teneur des espaces libres (naturels ou agricoles).

La Vallée de la Bièvre et les étangs de Saclay est une succession de sites naturels aux caractéristiques remarquables. Le fond de la vallée est jalonné de villages et de hameaux, encadrés de forêts où se confondent les parcs des grandes résidences. La partie du site classé concerné par le projet est en marge de la zone d'étude. Il s'agit des boisements au sud, qui seront conservés.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

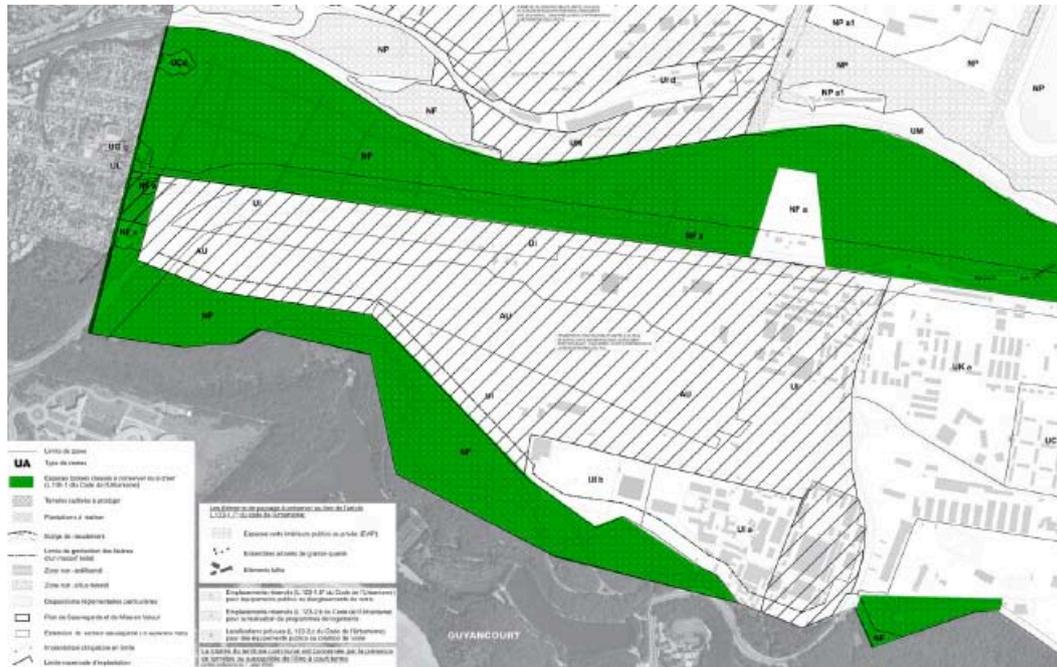
- Pour plus de détails sur la nature de la protection, et notamment sur l'interdiction de co-visibilité, le lecteur se reportera au chapitre V-6-7 du présent rapport.
- L'aménageur veillera à ce que les constructions soient limitées à une hauteur telle qu'elles ne soient jamais visibles d'un point quelconque situé dans le périmètre de la vallée protégée de la Bièvre. Pour mémoire, le PLU de Versailles a été partiellement annulé en 2006 pour cette raison.

IV - 1 - 2 - 6 - Les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Les ENS ont pour objectif de préserver des sites dont la qualité ou les caractéristiques animales, végétales et/ou paysagères sont potentiellement menacées par la pression urbaine, le développement d'activités économiques ou d'intérêts particuliers. Sauf exception que justifie leur fragilité, les ENS ont vocation à être ouverts au public.

Les ENS sont le principal outil de protection environnementale des Conseils généraux desquels ils relèvent. Ils se traduisent par un droit de préemption des départements opposable aux documents d'urbanisme des communes. Sur le secteur d'étude, plusieurs espaces boisés correspondant aux coteaux boisés sont recensés.

IV - 1 - 2 - 7 - Les Espaces Boisés Classés (EBC)



Il s'agit de la forêt domaniale de Versailles, du bois de Satory et du bois de Saint-Martin. Les protections dont ces espaces à forte valeur patrimoniale bénéficient démontrent que les enjeux liés aux boisements, confortés par les investigations faunistiques et floristiques, sont forts.

IV - 1 - 2 - 8 - La zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF)

La Loi du Grand Paris du 3 Juin 2010 a créé la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, qui prévoit qu'« au sein de la zone de protection, l'Établissement public de Paris-Saclay élabore, en concertation avec les communes ou établissements publics de coopération intercommunale situés dans la zone de protection, un programme d'action qui précise les aménagements et les orientations de gestion destinés à favoriser l'exploitation agricole, la gestion forestière, la préservation et la valorisation des espaces naturels et des paysages ».

Ce décret préserve de l'urbanisation 4 115 hectares, dont 2 469 hectares de terres agricoles situées dans les vallées de la Bièvre et de la Métaoise, et sur le plateau de Saclay.

La Vallée de la Bièvre, qui sépare le plateau de Satory du plateau de Saclay, est un site environnemental classé. Les coteaux boisés qui la bordent, jusqu'aux limites de la ZAC, appartiennent à ce périmètre et sont donc protégés. Ils ont été pris en compte comme tels

dans le schéma directeur du projet et les lisières seront amplifiées par l'aménagement paysager du plateau de Satory.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

L'amplification des lisières fera l'objet d'une attention particulière des observateurs de l'aménagement du site, échaudés par le souvenir du non respect des obligations de reboisement qui incombaient au GIGN à l'occasion d'un ample défrichement.

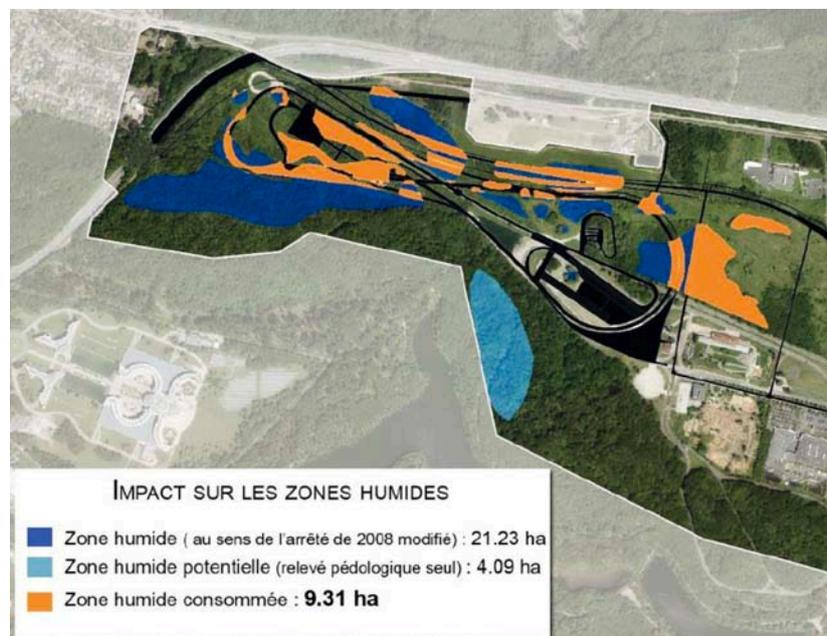
IV - 1 - 3 - Les impacts du projet sur les zones humides

Selon le Code de l'environnement, les zones humides sont des « terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire. La végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ». Leur préservation est indispensable au maintien de la biodiversité.



Les zones humides se situent aujourd'hui en tête des milieux naturels les plus menacés.

Il existe sur le plateau de Satory, en particulier dans la partie ouest de la zone étudiée, un complexe de zones humides remarquables (mares, mouillères et rigoles) qui hébergent des espèces rares. La valeur patrimoniale et la sensibilité de cet ensemble sont importantes.



Le projet consommera 5,72 hectares de zones humides directement, 3,59 hectares indirectement. L'aménageur dit ne pas pouvoir éviter de mobiliser ces 9,31 hectares de zones humides sur les 25 à 35 hectares recensés selon les documents présentés à l'enquête.

Cette perspective rend nécessaire la mise en œuvre de mesures de restitution. en effet, une opération d'aménagement ne peut être acceptée qu'en cas de compensations environnementales suffisantes, qui seront librement appréciées par les services de l'État et devront en tout état de cause être compatibles avec le SDAGE et le SAGE.

Dans le cadre des opérations soumises à déclaration ou à autorisation, un projet doit faire état de sa compatibilité avec le SDAGE/SAGE et de mesures compensatoires.

En ce qui concerne Satory-Ouest, 13,96 hectares de zones humides seront restitués :

- 12,81 hectares à l'ouest de la ZAC, en milieu naturel autour des pistes ;
- 1,5 hectares au sein du parc.



Afin de garantir l'alimentation en eau de ces zones humides, les eaux pluviales ne suffiront pas. Aussi est-il prévu une alimentation complémentaire par la surverse des noues de collecte des eaux de voiries.

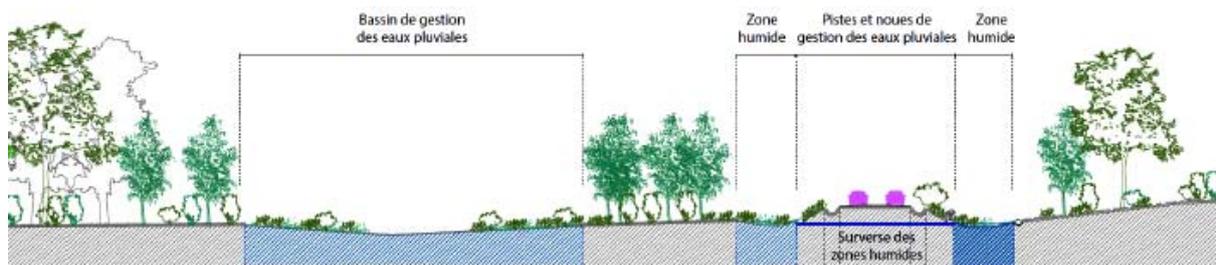


Figure 21 : Coupe type de la reconstitution des zones humides dans la partie ouest du site

Par ailleurs, des merlons de très faible hauteur (20 à 30 cm) seront créés en travers de l'écoulement des eaux pluviales pour favoriser la stagnation des eaux et ainsi le développement des zones humides.

Observation du commissaire enquêteur :

L'évaluation des superficies de zones humides du secteur identifié sont divergentes d'un document à un autre. Ce rapport prend en compte l'estimation d'octobre 2018.

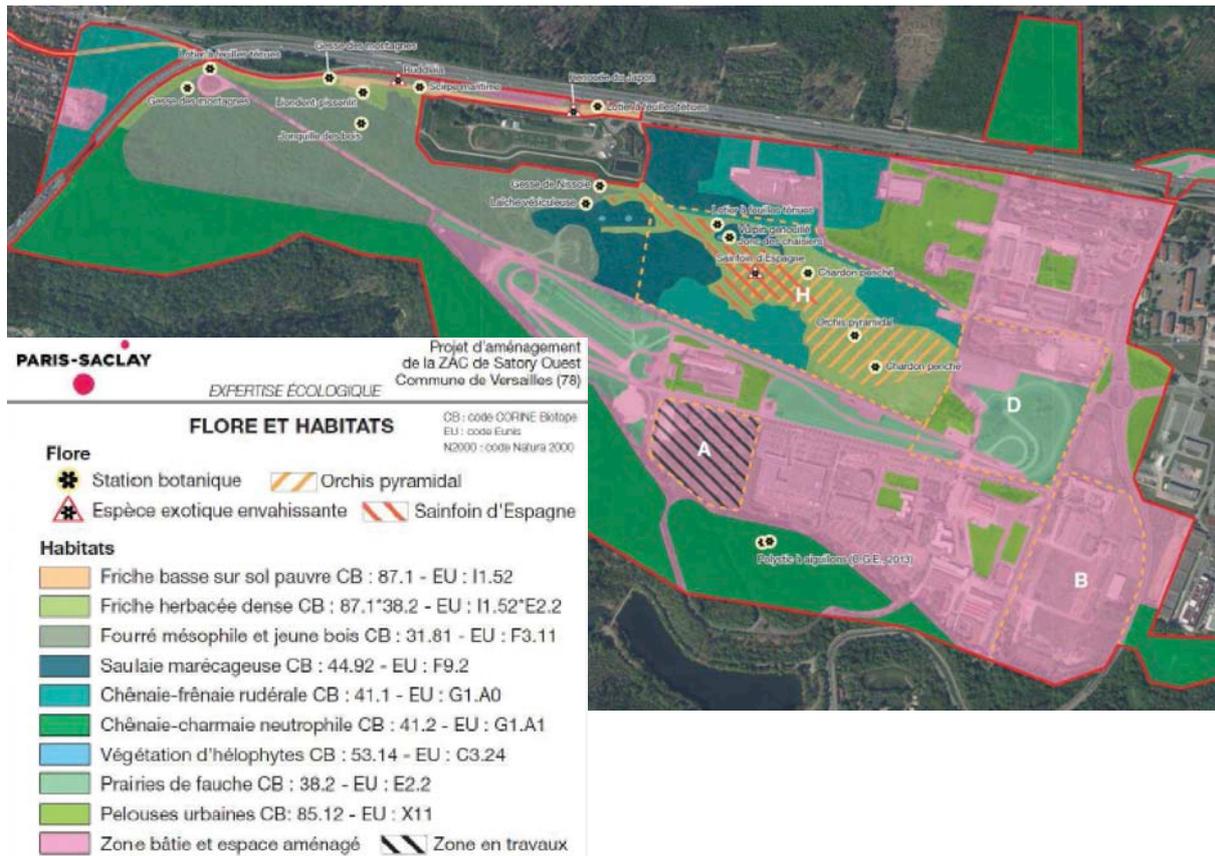
IV - 1 - 4 - Les impacts du projet sur la faune et la flore

Les habitats à enjeux

Les habitats à enjeux écologiques modérés et forts sont concernés par le projet de manière directe et indirecte.



N°	Milieux concernés	Caractéristiques	Niveau d'enjeu
1	Forêt (chênaie-charmaie)	Nidification du Bouvreuil pivoine et du Pic mar ; Nidification d'une avifaune protégée et diversifiée	Majeur
		Présence probable du Grand Capricorne et du Lucane cerf-volant	
		Présence possible de gîtes à Chiroptères	
		Présence du Polystic à aiguillons (protégé régional vu par OGE en 2013)	
2	Batterie du Ravin de Bouviers	Site d'hivernage de Chiroptères	Majeur
3	Bâti, pelouses	Flore et faune communes et sans enjeu particulier	Négligeable
4	Friche prairiale	Nidification de la Fauvette grisette et de la Linotte méloieuse	Fort
		Présence de Lépidoptères patrimoniaux (Demi-deuil)	
		Présence importante d'orthoptères protégés (Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie) et patrimoniaux (Criquet verte-échine)	
		Présence de l'Orchis pyramidal, du Chardon penché, de la Gesse de Nissolle et du Lotier à feuilles ténues	
5	Mare	Site de reproduction de Grenouille agile	Fort
6	Omière	Site de reproduction de Grenouille agile	Modéré
7	Fourré marécageux	Nidification d'une avifaune commune et protégée ; hivernage de la Mésange boréale	Modéré
		Zone humide à faible intérêt floristique	
		Présence de la Laïche vésiculeuse, du Jonc des chaisiers, et du Vulpin genouillé	
8	Fourrés et jeune boisement et chênaie-frênaie rudérale	Site de reproduction pour l'avifaune commune et protégée	Faible
		Présence de la Jonquille des bois et de la Gesse des montagnes	
9	Bassin	Site de reproduction de la Grenouille commune	Modéré
		Site de reproduction d'Odonates communs	
10	Voie ferrée et bordure	Habitat de reproduction du Lézard des murailles	Fort
		Présence importante d'orthoptères protégés (Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie) et patrimoniaux (Aiolope émeraude, Criquet marginé, Decticelle bariolée, Phanéroptère méridional)	
		Présence de Scirpe maritime, du Lotier à feuilles ténues	
11	Zone dénudée en bordure de la voie ferrée	Présence d'orthoptères protégés (Grillon d'Italie) et patrimoniaux (Aiolope émeraude, Criquet verte-échine, Decticelle carroyée)	Fort
		Présence de Lépidoptères (papillons) patrimoniaux (Zygène de la Filipendule)	
		Présence du Liondent pissenlit	
12	Décharge	Habitat de reproduction du Lézard des murailles	Faible
13	Chemin, fourré	Présence importante d'orthoptères protégés (Conocéphale gracieux, Grillon d'Italie) et patrimoniaux (Phanéroptère méridional)	Modéré
		Présence de Lépidoptères (papillons) patrimoniaux (Thécla du prunier, Zygène de la Filipendule)	
14	Plantation arborées	Site de reproduction pour l'avifaune commune et protégée	Faible



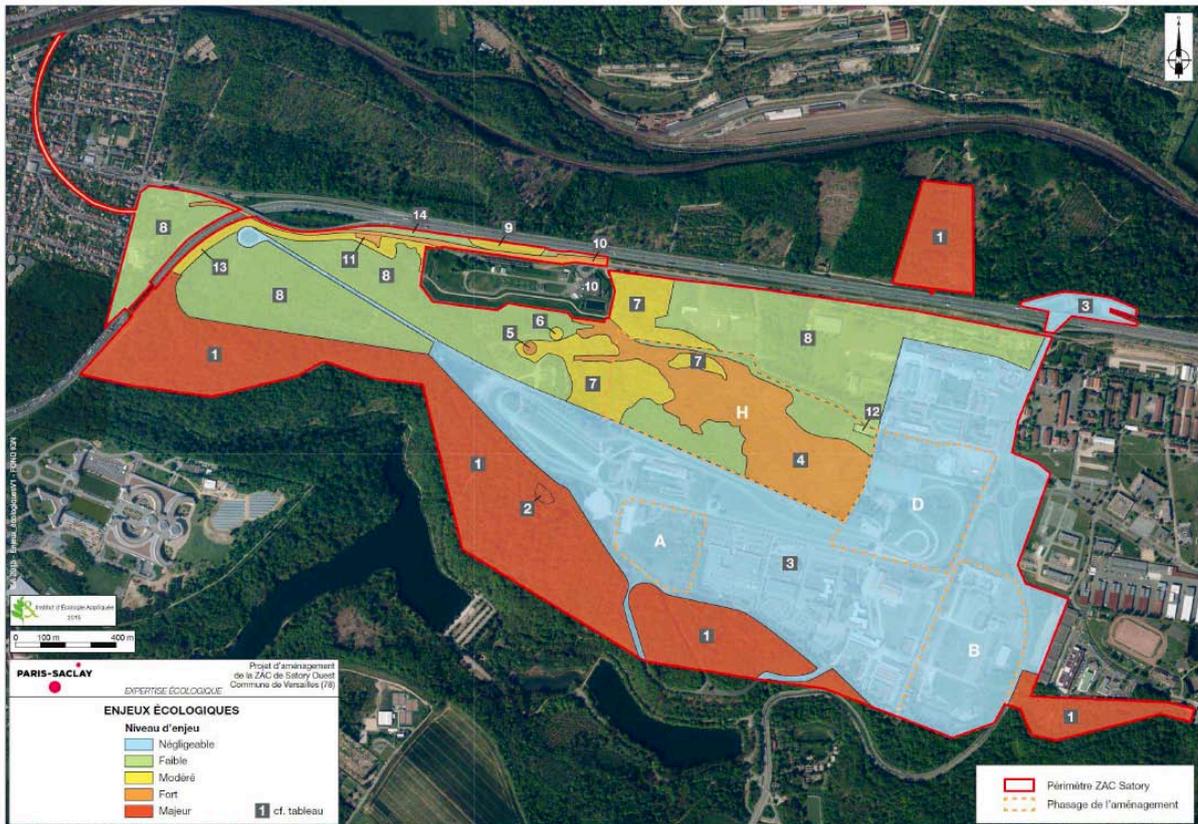
- Parmi les espèces patrimoniales présentes sur le site de la ZAC Satory-Ouest, on dénombre :
- 19 espèces de flore, vivant en milieux dégradés et pour lesquelles les enjeux sont modérés ;
 - 3 espèces de lépidoptères ;
 - 8 espèces d'orthoptères ;
 - 4 espèces d'amphibiens ;
 - 2 espèces de reptiles ;
 - 43 espèces d'oiseaux protégées, dont 5 remarquables ;
 - 8 espèces de mammifères ;
 - 0 espèce d'insectes ou de coléoptères.

En ce qui concerne la faune terrestre, les enjeux étudiés par le bureau d'études sont considérés comme faibles, modérés, parfois négligeables, sauf en ce qui concerne le *Grand Capricorne*, la nidification du *bouvreuil*, le site d'hivernage des *chiroptères*, le *polystic à aiguillons* (enjeu majeur), et diverses espèces dont la *Lucarne cerf-volant* (enjeu fort).

Les effets du projet sur les secteurs à enjeux majeurs et forts

La mise en œuvre du projet consommera directement de 2,07 hectares d'habitats à enjeux forts (2,04 hectares de saulaie marécageuse et 0,03 hectares de végétations aquatiques). Elle consommera indirectement 1,31 hectares d'habitats à enjeux forts.

Le risque de destruction et fragmentation d'axes de transit d'espèces de chiroptères existe essentiellement en phase de chantier.



Les effets du projet sur les secteurs à enjeux modérés



L'aménageur précise que les secteurs voués à l'urbanisation évitent tout impact direct ou indirect des habitats à enjeux écologiques modérés. L'impact direct concerne environ 13,23 hectares, et porte sur les habitats du lézard et des oiseaux, une friche herbacée dense, une friche basse sur sol pauvre, dont les milieux naturels peuvent être modifiés.

L'impact indirect concerne environ 0,87 hectares.

Il existe un risque de destruction d'espèces à enjeux modérés (espèces d'intérêt local et/ou d'enjeu fonctionnel secondaire) en phase de travaux :



risques d'écrasement par les engins des animaux peu mobiles (petits mammifères, insectes, amphibiens...), risque de piégeage en cas de chute dans des tranchées, réflexe de fuite des espèces animales les plus mobiles (oiseaux...) vers des zones refuge voisines.

Éviter, réduire, compenser

Au titre des mesures d'évitement, le maître d'ouvrage propose la création ou la renaturation d'habitats favorables aux espèces concernées, la réouverture du milieu par débroussaillage, l'abattage d'arbres, la modification de modalités de fauche et, de façon plus originale, la mise en place d'une pépinière expérimentale.

Observation du commissaire enquêteur :

On constate que la principale zone à enjeux écologiques forts correspond à la lisière sud du territoire d'étude. On comprend d'autant moins bien que cet espace demeure, dans le cadre du projet, durablement affecté à l'essai de véhicules de rallye.

La responsabilité durable de l'aménageur

Au titre de sa responsabilité en matière de préservation de l'environnement, le maître d'ouvrage s'est engagé à mettre en place des procédures de contrôle et de suivi :

- Un responsable environnement formé, ou un écologue, garantira le respect des engagements concernant le milieu naturel. Son rôle sera également d'assister le maître d'ouvrage durant les phases pré-travaux, de réalisation et de livraison des travaux. Il assurera la concertation avec les administrations et associations et la formation du personnel responsable de chantier. Il effectuera des audits réguliers afin de faire respecter les mesures de protection des espèces protégées.
- Un suivi biologique sera mis en place pour assurer la continuité de gestion et de réduction d'impacts. La mise en œuvre pourra être effectuée par une entreprise spécialisée telle qu'un bureau d'étude en écologie. Le suivi sera réalisé sur 3 ans dans les 5 premières années qui suivront la fin des travaux. Il consistera en des visites régulières sur les sites ayant fait l'objet d'une compensation :
 - 1 passage en mars pour vérifier que la mare nouvellement créée dans les espaces inter-pistes est bien colonisée par la *Grenouille agile* et pour évaluer l'efficacité de reproduction de cette dernière,
 - 1 passage hivernal pour attester de la présence de la *Mésange boréale* dans les milieux de Saulaies nouvellement créés dans les espaces inter pistes,
 - 1 passage estival sur l'ensemble du site pour vérifier la non-prolifération d'espèces exotiques envahissantes,
 - 1 passage en fin de printemps pour attester de la présence du *Lézard des murailles* sur le site de l'onde verte, des lisières est et sud, de la traversée et des parcs des pistes et des « tirées du Roi »,
 - 1 passage en fin d'été, début d'automne pour vérifier la présence d'orthoptères au sein de l'onde verte, des lisières Est et Sud, de la traversée et des parcs des pistes et des « tirées du Roi ».

Ces visites donneront lieu à l'établissement d'un rapport annuel sur les populations ayant pu se réappropriier les espaces aménagés, et les objectifs de gestion à mettre en œuvre pour maintenir et augmenter ces peuplements. 5 ans après les travaux, le suivi sera réalisé tous les 5 ans pendant 30 ans.

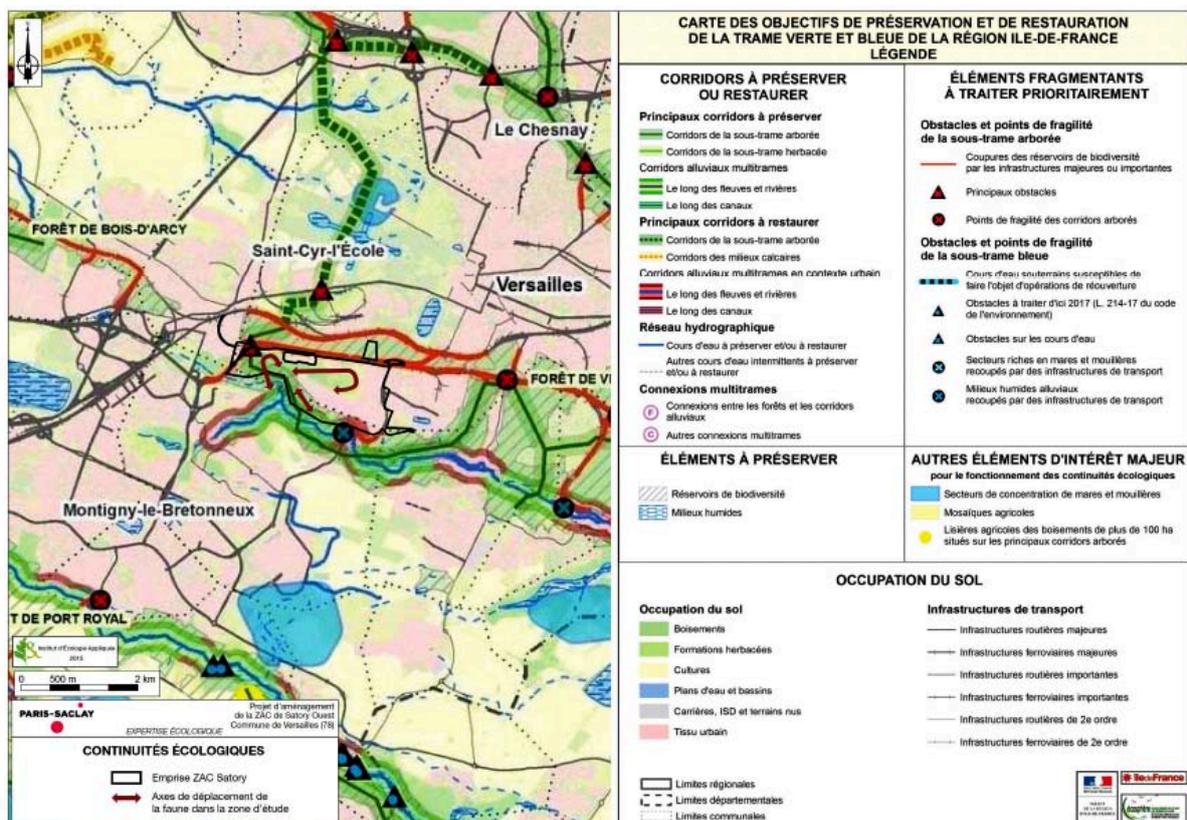
Observations commissaire enquêteur :

1. L'engagement du maître d'ouvrage en la matière est assez rare pour être salué.
2. Un commissaire enquêteur, qui n'est pas un spécialiste des zones humides, de la faune et de la flore, ne peut évaluer la portée et l'efficacité des mesures proposées

par un maître d'ouvrage, ni évaluer la pertinence des propositions formulées dans une déclaration d'intention non assortie de descriptifs.

3. La compensation des impacts du projet sur zones humides, la faune et la flore ne se résumant pas au remplacement mètre pour mètre des superficies détruites ou dégradées, et compte tenu de l'importance trop souvent sous-estimée des zones humides en matière de biodiversité et de régulation des flux aquatiques, je recommande au maître d'ouvrage de constituer un observatoire permanent des milieux concernés, ouvert aux associations agréées pour la préservation de l'environnement. Cet organisme aura pour mission de vérifier que les mesures compensatoires mises en œuvre par l'EPAPS remplissent durablement les objectifs recherchés et annoncés.

IV - 1 - 5 - Les impacts sur les corridors écologiques



En termes d'occupation du sol, la majorité des espaces de l'aire d'étude sont identifiés comme tissu urbain, à l'exclusion de la partie centrale constituée d'une friche herbacée et les parties boisées Nord et Sud. Toutefois, malgré une urbanisation croissante, les espaces naturels sont encore présents dans des proportions importantes. Il s'agit essentiellement de la forêt domaniale de Versailles, de la vallée de la Bièvre et du champ de manœuvres du camp de Satory.

La *trame arborée* est l'une des composantes de la trame verte. La prise en compte de la sous-trame boisée est utile car de nombreuses espèces typiquement forestières recherchent

l'eau (boisson, bain, alimentation...), tandis que certains animaux liés aux zones humides accomplissent une partie de leur cycle biologique en milieu boisé.

La grande majorité des espaces arborés suit les cours d'eau et les coteaux : vallées de la Bièvre, de la Mérantaise, de l'Yvette et de leurs affluents. La trame arborée repose sur ces 3 axes : la vallée de la Bièvre, la vallée de l'Yvette et les forêts domaniales.

Les déplacements et les obstacles

Infrastructure majeure, la RN 12 est identifiée comme une coupure des réservoirs de biodiversité entre les deux masses boisées du Nord et du Sud de la forêt de Versailles. La RN 12 interrompt ces boisements et crée un obstacle quasi imperméable pour la faune, qu'elle soit volante ou terrestre.

Au Sud, des déplacements transversaux la faune terrestre des grands et des petits mammifères dans les parcelles de la Forêt de Versailles ont été identifiés.

Les espèces volantes (oiseaux, chiroptères et dans une moindre mesure insectes) utilisent les espaces herbeux centraux de l'aire d'étude pour leur alimentation, sans qu'il puisse être réellement défini de corridor précis de déplacement.

Pour les espèces terrestres, les barrières physiques ceinturant les emprises militaires (murs, grillages) sont plus perméables, permettant l'utilisation des espaces centraux en retrait des activités humaines pour l'alimentation de la faune. Des déplacements au sein de cette friche sont effectués, mais sans débouché réel.

In fine, on peut donc identifier 3 axes de déplacement de la faune terrestre dans l'aire d'étude :

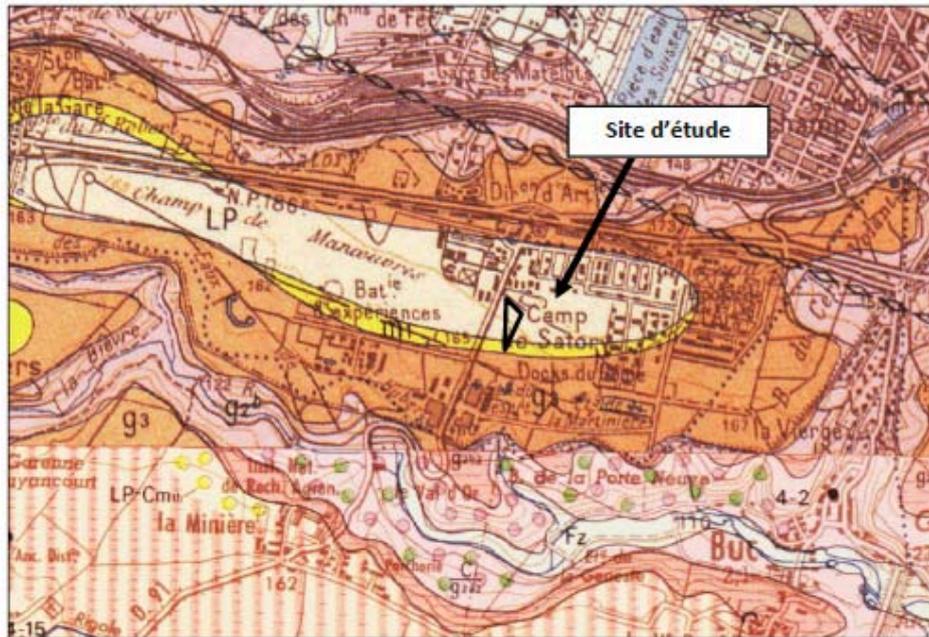
- un axe Est-Ouest au Sud,
- un axe Nord-Sud dans la partie Ouest de l'aire d'étude,
- un axe courbe dans la friche centrale.

L'axe principal à conserver est le premier, identifié par le SRCE.

IV - 1 - 6 - Les impacts du projet sur le sol et le sous-sol

Les documents de référence sont les suivants :

- Cartes géologiques de Versailles et de Rambouillet éditées par le BRGM ;
- Parcelle CITROËN SPORT (GIAT) : Rapport Sol Progrès d'étude géotechnique « projet d'extension d'un bâtiment de production et d'assemblage de véhicules de compétition » ;
- Coupes des sondages géotechniques réalisés par Fondasol et relevés piézométriques du Grand Paris ;
- Parcelle VEDECOM : Rapport Fondasol d'étude géotechnique d'avant-projet « Création d'une piste d'essai automobile » ;
- Rapport de mission d'étude de sol « Aménagement terrain des Marronniers » émis par RINCENT BTP le 28/02/2013 ;
- Rapport d'assistance à Maîtrise d'Ouvrage de BURGEAP sur la ZAC Satory-Ouest.



Légende de la Carte géologique au 1/50 000 du site :

	Limons des plateaux (LP)
	Sables de Lozère (m1)
	Meulière de Montmorency et Argile à Meulière de Montmorency (g3)
	Sables et grès de Fontainebleau (g2b)

IV - 1 - 6 - 1 - Les pollutions du sol et du sous-sol

IV - 1 - 6 - 1 - 1 - La pollution chimique

La nature de la pollution

Deux types de pollution sont potentiellement présents au droit des terrains de la ZAC :

- une pollution chimique liée aux anciennes activités industrielles exercées au droit des sites Nexter et des sites militaires : le centre de ravitaillement en essences (CRE) et les Services Techniques de l'Armée de Terre (STAT) ;
- une pollution chimique liée aux anciennes activités militaires de tirs. Les munitions présentes dans le sol peuvent entraîner une pollution du milieu souterrain.

Les polluants potentiels sont les métaux (nickel, zinc, arsenic, plomb, chrome, cuivre, cadmium, mercure volatil), les hydrocarbures, les PCB et les solvants chlorés (trichloréthylène volatil, naphthalène...). Ces éléments sont transférables par contact, par inhalation d'air ou de poussières, ou par ingestion de végétaux produits ou arrosés sur le site.

Les anciennes activités militaires exploitées sur le site des Marronniers jusque dans les années 1990 (anciens stands de tirs) ont également pu entraîner une pollution du milieu souterrain par des métaux. Par ailleurs, il est possible que des remblais de mauvaise qualité

aient été mis en place au droit du site suite aux travaux de démantèlement des anciennes installations militaires (1997-1998). Il existe donc un risque de pollution chimique au droit de ce secteur.

Sur le secteur champ de manœuvres, un risque de pollution chimique est également présent du fait de la présence de zones de décharge sauvage, de la présence de zones d'enfouissement de munitions et des anciennes activités de tirs de munitions, dont des munitions toxiques.

Par ailleurs, un risque de pollution chimique du milieu souterrain a été identifié sur la partie du champ de manœuvres situé au sud du STAT. Sur ce terrain, l'historique montre la présence de stationnement extérieur de véhicules, de bâtiments type entrepôt dont l'usage n'a pas pu être déterminé, et plus récemment, la présence de stockages de terres et de matériaux entreposés de manière illicite. L'ensemble du champ de manœuvres est donc concerné par un risque fort de pollution chimique.

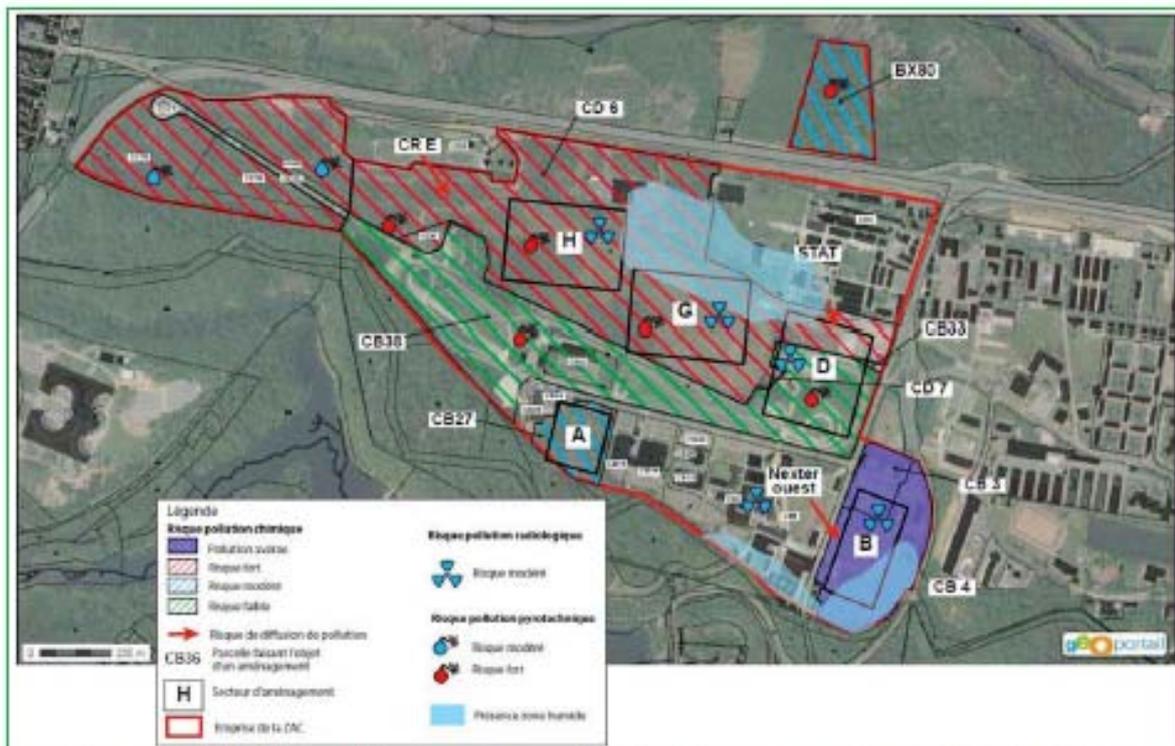


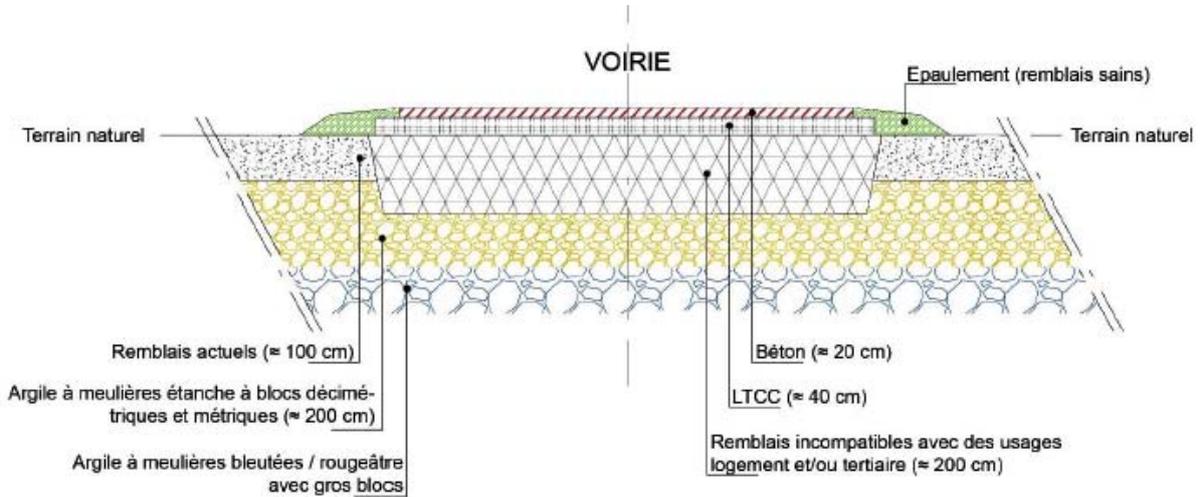
Figure 13 : Cartographie des zones présentant un risque de pollution chimique (Rapport BURGEAP, 2015)

La réglementation

La pollution résiduelle sur le site est encadrée par un arrêté préfectoral de 2006 imposant un suivi de la qualité des eaux souterraines, et par un arrêté préfectoral de 2008 imposant des restrictions d'usage. Tout aménagement ultérieur nécessitera la réalisation d'un plan de gestion du site afin d'assurer la compatibilité sanitaire du site avec les aménagements et usages envisagés.

Le choix de l'aménageur

Compte tenu de l'incidence économique de la dépollution par traitement en décharge contrôlée des terres concernées, le maître d'ouvrage envisage de réemployer des terres polluées sous voirie selon le schéma suivant :



Eaux pluviales et pollution chimique

Tenant compte des contraintes de gestion des matériaux pollués sur le site, le nivellement général est en léger remblais par rapport au terrain naturel et avec des pentes en long sur les voiries lissées et adoucies, le tout assurant l'écoulement gravitaire des eaux pluviales en surface via les techniques alternatives.

Par ailleurs, les modalités techniques de réalisation des dispositifs de gestion des eaux pluviales, et plus particulièrement son degré de perméabilité par rapport au sol sur lequel il repose, seront également définis à partir des résultats des diagnostics parcellaires détaillés, afin de s'assurer la maîtrise du risque de migration des polluants depuis les terres vers les eaux circulant dans le réseau.

Le suivi de la qualité des eaux en aval du site par des piézomètres permettra de contrôler la qualité des eaux dans le temps et d'assurer la pérennité du dispositif.

IV - 1 - 6 - 1 - 2 - La pollution pyrotechnique

Sur les secteurs des Marronniers, du champ de manœuvres et des pistes d'essais, l'historique a montré que le risque principal était une pollution pyrotechnique.

L'ensemble des données recueillies par le bureau d'études permet de conclure

qu'il y a un risque élevé de découverte d'engin pyrotechnique :

- Site IFSTTAR (juin 2013) :

- 2 grenades à main
- 2 obus de 30 mm
- 3 obus de 75 mm
- 15 mortiers de 60 mm
- 10 mortiers de 81 mm



- du fait de l'utilisation du site comme terrain d'exercice militaire jusqu'à une période récente ;
- suite à la guerre de 1939-1945, qui a laissé la trace de bombes d'aviation américaines et anglaises de forte puissance.

Les secteurs du champ de manœuvres et des pistes d'essais étant situés en aval hydraulique de sites potentiellement pollués, du fait notamment de la présence de cuves enterrées contenant des hydrocarbures (sites Centre de ravitaillement en essence et STAT), un risque fort de migration de polluants via les eaux souterraines existe.

Enfin, la parcelle BX 80, anciennement occupée par une poudrière, présente un risque de pollution pyrotechnique fort, ce que semble contester la Direction générale de l'Armement.

Globalement, l'étude conclut que la qualité des milieux est compatible en tout point du site avec la mise en place de futures voiries, mais qu'elle n'est pas compatible avec les aménagements futurs de type espaces verts, jardins potagers, logements (de plain-pied ou sur sous-sols), bâtiments tertiaires...

Observation du commissaire enquêteur :

L'EPA se soumet aux dispositions prévues par les arrêtés préfectoraux en vigueur. Il dispose d'un chargé de sécurité pyrotechnique, qui précisera la méthodologie de prise en compte du risque pyrotechnique adaptée aux différents projets de constructions et aménagements.

IV - 1 - 6 - 1 - 3 - Les autres pollutions non atmosphériques

Le rapport ALGADE publié en 2017 indique : « ALGADE a réalisé deux cartographies de surface en vue de rechercher la présence d'anomalies radiologiques sur les sites NEXTER Est et annexe DROUOT de la ZAC de Satory Ouest à VERSAILLES (78). Ces cartographies surfaciques n'ont pas mis en évidence d'anomalie radiologique ».

Bémols :

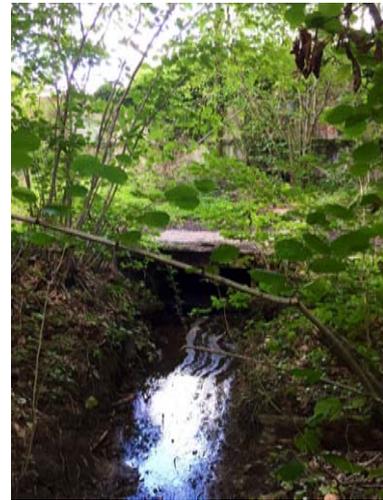
- certains bâtiments implantés sur les deux sites n'ont pas pu être investigués en raison de leur inaccessibilité lors de l'intervention d'ALGADE ;
- Deux zones concernent « des tronçons de routes revêtus d'asphalte dont le matériau entraîne une légère augmentation du niveau radiologique. Ces zones ne sont pas considérées comme des anomalies radiologiques. La nature de ce revêtement n'a pas permis la réalisation d'un prélèvement ».

Si aucune pollution radiologique d'importance n'est répertoriée dans les bases de données et les documents consultés, et compte-tenu de la présence historique de sources scellées sur site, un faible risque d'exposition aux rayonnements persiste sur les zones d'étude dans le cas où l'enlèvement de ces sources n'aurait pas totalement été assuré.

La présence de résidus de paratonnerres au radium 226, issus de l'évacuation d'un paratonnerre au radium en 2009 du bâtiment 272, n'est pas exclue.

Avis et observations du commissaire enquêteur :

1. Compte tenu de l'importance des pollutions constatées, une campagne de dépollution approfondie, donc coûteuse, sera indispensable. L'EPAPS s'est engagée à réaliser cette dépollution systématique en engageant les moyens techniques appropriés, de telle sorte que ne subsiste plus aucun risque de cette nature. Je recommande que le plan de gestion à long terme comprenant les dispositions constructives, les choix de plantations et les cahiers des charges qui en découlent, soit périodiquement porté à la connaissance du public.
2. La nappe superficielle et les cours d'eau, qui portent des traces d'hydrocarbures (substances classées cancérigènes par plusieurs agences sanitaires internationales), doivent être inclus dès la première phase du projet dans cette campagne de dépollution.
3. Le Centre de ravitaillement en essence des Armées, qui stocke 12 000 m³ d'hydrocarbures, cumule plusieurs inconvénients :
 - il est susceptible de produire des pollutions du sous-sol qui pourraient expliquer la présence du mélange blanchâtre s'écoulant dans les cours d'eau et se répandant peut-être dans les étangs voisins ;
 - il n'est pas inclus dans le périmètre de la ZAC de Satory-Ouest, ce qui limite les capacités d'investigation du maître d'ouvrage, même s'il peut être à l'origine d'une limitation dans l'aménagement du secteur ou de surcoûts importants.
4. Les terres polluées constituent des déchets qui devraient être éliminés selon une filière adaptée. Le maître d'ouvrage ne souhaite pas externaliser les terres polluées, et entend profiter des nouvelles voiries et pistes d'essais pour stocker les terres polluées, parallèlement à la mise en œuvre d'une phytoremédiation. Il serait souhaitable que cette politique soit placée sous le contrôle de l'ingénieur écologue et conduite en relation avec le public.
5. La recherche de pollution radiologique pourrait être complétée.



IV - 1 - 7 - Les impacts du projet sur l'air

"La pollution atmosphérique est l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre la santé humaine en danger, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives. » (Loi sur l'air).

IV - 1 - 7 - 1 - Les polluants

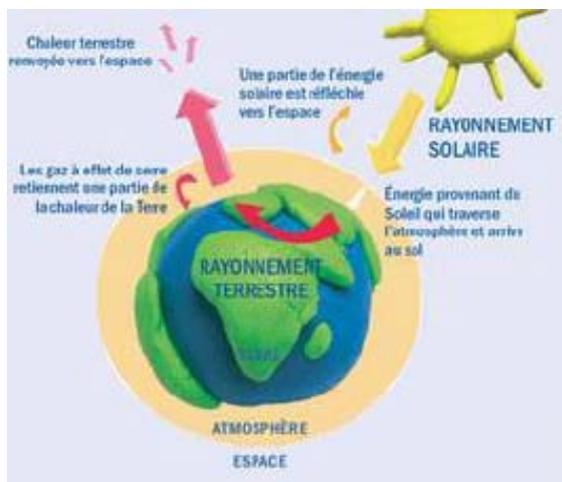
Les principaux polluants atmosphériques se classent dans deux familles distinctes : les polluants primaires et les polluants secondaires.

Les polluants primaires sont directement issus des sources de pollution (trafic routier, industries, chauffage, agriculture...). Les polluants secondaires ne sont pas directement rejetés dans l'atmosphère mais proviennent de réactions chimiques de gaz entre eux.

Les polluants le plus susceptibles d'être retrouvés au niveau de la ZAC sont donc les substances émises par le trafic routier et le chauffage urbain, à savoir :

- les *oxydes d'azote* (NOx), irritants pour les bronches, augmentant la fréquence et la gravité des crises d'asthme et favorisant les infections pulmonaires chez les enfants ;
- les *particules*, provoquant irritation et altération de l'appareil respiratoire chez les personnes sensibles, cancérigènes lorsqu'elles sont liées à d'autres substances comme les métaux lourds ou certains hydrocarbures. Les particules issues du trafic automobile ont été classées en 2013 comme cancérigènes pour l'homme ;
- le *monoxyde de carbone* (CO), toxique pour l'homme à très fortes doses, provoquant maux de tête et vertiges et pouvant entraîner le décès lors d'une exposition prolongée ;
- le *dioxyde de soufre* (SO₂), qui entraîne une irritation des muqueuses, des voies respiratoires supérieures et de la peau ;
- les *Composés organiques Volatils* (COV) dont le benzène, qui a des effets aigus (exposition forte sur une courte durée) ou chroniques (exposition plus faible sur une longue période) sur la santé, selon le degré d'exposition. Les COV et HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) provoquent des irritations et une diminution de la capacité respiratoire.
- les *métaux lourds*, qui s'accumulent dans les organismes vivants, et dans toute la chaîne alimentaire ;
- le *dioxyde de carbone* (CO₂) est l'un des principaux gaz à effet de serre. Il n'est pas toxique aux concentrations présentes dans l'environnement.

IV - 1 - 7 - 2 - Les phénomènes



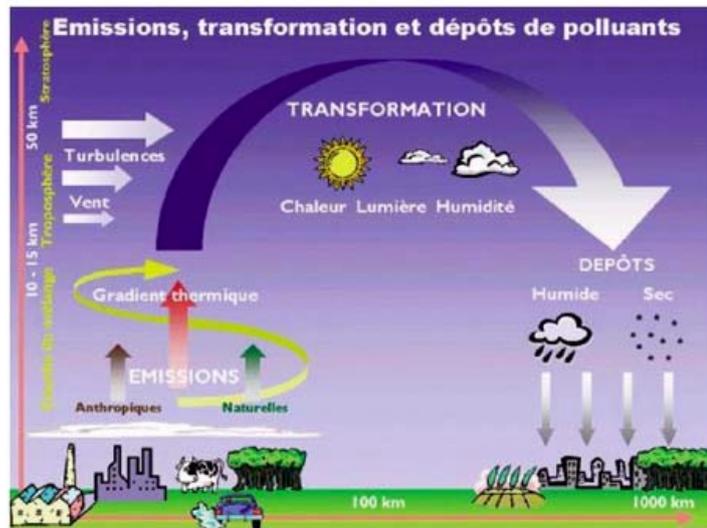
L'effet de serre

L'effet de serre naturel, qui permet à la Terre d'être habitable, est accru par certains gaz émis par les activités humaines, dits gaz à effet de serre (GES). Le réchauffement climatique observé à l'échelle de la planète en est la conséquence. Le dioxyde de carbone (CO₂) est le principal représentant des gaz à effet de serre, mais il n'est pas le seul : on peut aussi citer par exemple le méthane (CH₄) ou le protoxyde d'azote (N₂O).

L'acidification

La pollution acide (ou pluies acides) est liée aux polluants acides émis par les activités humaines qui retombent en partie à proximité des sources, mais aussi à des centaines, voire des milliers de kilomètres de leurs sources émettrices. Ces polluants retombent sous forme de retombées sèches ou humides. Pendant le transport, ces polluants se transforment en sulfates et en nitrates dans le cas où l'atmosphère est sèche, ainsi qu'en acide sulfurique et en acide nitrique

dans le cas où l'atmosphère est humide. Certaines pluies ont un pH compris entre 3 et 4 alors que l'eau pure a un pH de 5,6. Les retombées acides ont des effets sur les matériaux, les écosystèmes forestiers et les écosystèmes d'eau douce.



La pollution photochimique

La pollution photochimique désigne un mélange complexe de polluants formés chimiquement dans l'air, sous l'effet du rayonnement solaire, à partir de composés émis par des sources naturelles et les activités humaines (oxydes d'azote, composés organiques volatils (COV), monoxyde de carbone (CO)). Le principal polluant photochimique est l'ozone.

IV - 1 - 7 - 3 - Les effets du projet sur la qualité de l'air

En raison de l'accroissement du trafic routier et de l'augmentation des gaz issus de la combustion (chauffage), le projet d'aménagement peut donc générer une dégradation de la qualité de l'air. Toutefois, l'étude montre que les concentrations moyennes annuelles liées à la pollution routière demeureront inférieures aux valeurs réglementaires françaises et européennes, quel que soit le scénario étudié, hormis pour le dioxyde d'azote.

L'étude conclut que « l'aménagement de la ZAC de Satory-Ouest n'entraîne pas de hausse significative des concentrations dans l'air. Les effets sur la santé estimés via l'indice polluant/population sont négligeables par rapport à une situation sans mise en place de l'aménagement. Cependant, les risques sanitaires évalués au niveau des points sensibles présents dans la bande d'étude montrent que des risques non négligeables sont déjà présents pour la situation future au fil de l'eau pour certaines substances, risques que l'on retrouve dans les scénarios avec projet.

A noter que parmi les deux scénarios d'aménagement étudié, le scénario « Baïonnette » (type d'aménagement routier envisagé en variante) a un impact plus faible sur la qualité de l'air et sur la santé de la population ».

Avis du commissaire enquêteur :

La modélisation ne prend pas en considération la part croissante que prendront les automobiles électriques.

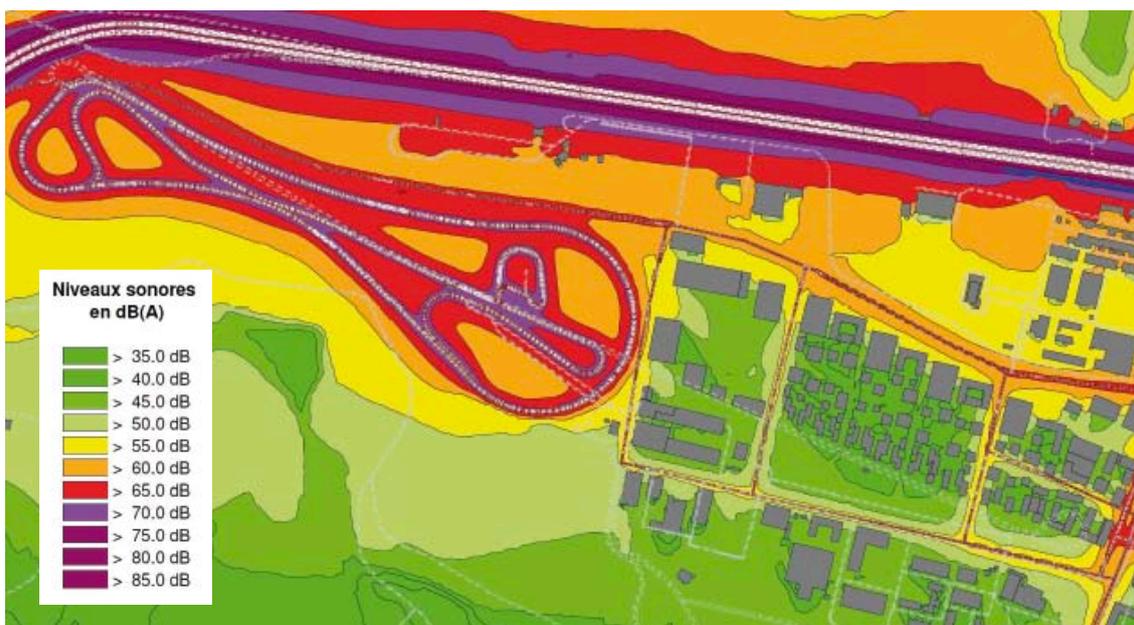
Des recommandations

Outre la limitation de la vitesse des véhicules, le rapport recommande un certain nombre de dispositifs susceptibles de réduire les effets du projet sur la qualité de l'air :

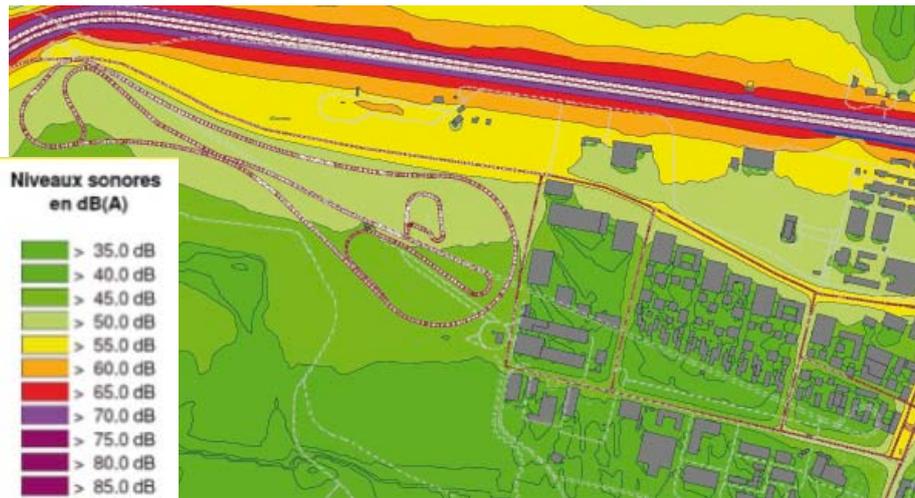
- Sur les voiries :
 - adaptation des profils en long : pentes et tracés ;
 - profil en travers de la route : en déblai ;
 - utilisation d'enrobés drainants piégeant les particules.
- Insertion d'obstacles physiques et mesures d'accompagnement :
 - augmenter la profondeur des dépendances vertes et créer des zones tampons faisant office de piège à poussières ;
 - imposer des marges de recul minimales ;
 - mettre en place des écrans physiques autres (murs anti-bruits, merlon...)
 - créer des bâtiments écrans ;
- Plantation de jardins dépolluants captant la pollution atmosphérique gazeuse et/ou particulaire ;
- Utilisation d'enduits contenant des photo-catalyseurs pour la construction des bâtiments.

IV - 1 - 8 - Les impacts du projet sur le bruit

La cartographie ci-après montre que, de jour comme de nuit, les pistes d'essais n'impactent pas les bâtiments d'habitation, masqués par les constructions riveraines de la piste.



cartographie sonore du projet de jour côté ouest (pistes d'essais)



cartographie sonore du projet de nuit côté ouest (pistes d'essais)



cartographie sonore de l'état initial, de jour, côté ouest (RD 91)



cartographie sonore du projet, de jour, côté ouest (RD 91)

Selon le bureau d'études, « l'ambiance sonore n'est pas dégradée à l'horizon projet sur la zone d'étude ».

L'évolution du trafic sur les infrastructures de transport existantes montre toutefois une évolution du niveau sonore en façade de l'ordre de 1,5 à 2 dB pour les bâtiments riverains de la RN 12, de 0 à 0,5 dB pour les bâtiments riverains de la RD 91.

Les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement situées dans un secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classée par arrêté préfectoral feront l'objet d'une protection acoustique particulière selon les dispositions fixées par décrets.

Le projet prévoit par ailleurs que les secteurs destinés à accueillir les quartiers habités sont distants de plus de 250 mètres par rapport à la RN 12.

IV - 1 - 9 - Les impacts du projet sur l'eau

IV - 1 - 9 - 1 - Les nappes et les cours d'eau

La zone d'étude est bordée au Sud par la Bièvre, rivière alimentant les étangs de la Minière. Le document fait état de la présence d'une nappe profonde baignant l'aquifère des Sables de Fontainebleau entre 20 et 40 mètres de profondeur par rapport au terrain naturel, approximativement au niveau des étangs.

On note la présence potentielle d'une nappe superficielle perchée, isolée de l'aquifère des Sables de Fontainebleau par les Argiles à Meulières de Montmorency.

Observation du commissaire enquêteur :

La nappe superficielle et la Bièvre sont, comme les zones humides, considérées comme vulnérables face à une éventuelle pollution.

IV - 1 - 9 - 2 - Les eaux pluviales

IV - 1 - 9 - 2 - 1 - Diagnostic

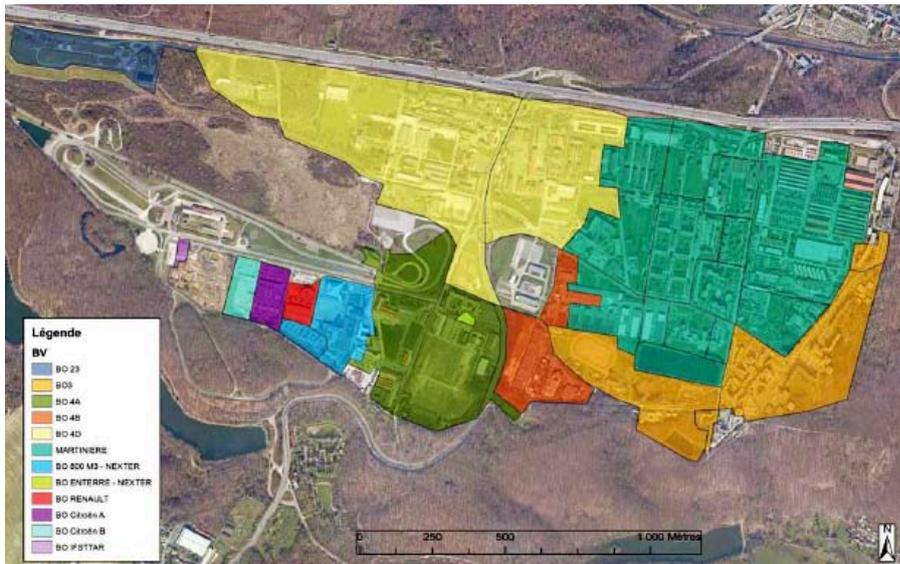
Sur ce site, les eaux pluviales qui ne sont pas connectées au réseau des eaux usées sont rejetées vers la Bièvre après traitements (déshuileurs, dessableurs...).

L'étude examine les 13 bassins de rétention que le site compte à ce jour, pour une capacité totale de 41 500 m³, en expose les dysfonctionnements, et conclut :

« la réglementation d'assainissement S.I.A.V.B. pour une pluie de 50 ans est applicable pour construction nouvelle ou extension d'une construction existante. Si on l'applique à l'ensemble du plateau, les rejets vers le milieu naturel dépassent largement la limite de 0,7 litre/seconde/hectare. »



IV - 1 - 9 - 2 - 2 - Intentions



Le rapport propose de découper le secteur d'études en bassins et sous-bassins versants (cf. illustration ci-contre).

La gestion des eaux pluviales sera gravitaire (donc sans relevage mécanique) et à ciel ouvert, tant sur les espaces publics que privés.

Le projet prévoit la mise en place de zones humides pour constituer une trame verte et bleue, facteur de biodiversité et de fraîcheur. Dans cette perspective, l'objectif est de disposer d'une ressource suffisante, toute l'année, même en période de canicule, pour maintenir le patrimoine végétal et sa capacité de rafraîchissement. C'est pourquoi le projet prévoit l'aménagement d'un plan d'eau pluviale, qui permettra par ailleurs une filtration des eaux de pluie par phytoremédiation.

Les dispositifs de stockage seront sollicités à chaque pluie, mais ne seront totalement remplis que quelques heures de manière très épisodique. Certains espaces urbains seront multi-fonctionnels, c'est-à-dire capables d'être temporairement inondés. Leur aptitude à contenir l'inondation est liée à leur fonction urbaine : un axe majeur desservant un équipement sensible ne doit, par exemple, jamais être inondé.

L'urbanisation projetée préservera la perméabilité d'une majorité des sols : elle limitera donc les impacts des petites pluies sur le milieu naturel. Afin de réduire l'imperméabilisation liée aux bâtiments et aux cheminements, les toitures, les dalles au-dessus des parkings couverts seront végétalisés, et les revêtements de sols poreux seront privilégiés.

Pour les plus grosses pluies, la stratégie de gestion reposera sur des espaces privés ou publics, complémentaires, multi-fonctionnels, exceptionnellement submersibles qui permettront de stocker temporairement les eaux excédentaires. Ces espaces seront prioritairement localisés dans les espaces verts du projet d'aménagement.

IV - 1 - 9 - 2 - 3 - Conclusions

D'après l'EPA Paris-Saclay, la gestion des eaux à l'échelle du plateau va être considérablement améliorée en s'appuyant sur la topographie du site et les préconisations du bureau d'études, et permettra d'apporter des réponses conformes à la réglementation, aux prescriptions du SDRIF et des Schémas de Gestion des Eaux, et adaptées à la fois aux enjeux fonctionnels, écologiques et paysagers du site.

Observation du commissaire enquêteur :

L'aménageur se conforme aux exigences légales et réglementaires régissant la gestion des eaux pluviales. Ce faisant, il corrigera une anomalie majeure révélée dans l'étude : la zone militaire ne respecte pas la limite de rejet des eaux pluviales. Cette situation non contrôlée affecte depuis plusieurs décennies l'environnement du plateau de Satory et des coteaux situés en aval.

IV - 1 - 9 - 3 - L'assainissement des eaux usées

L'étude présentée à l'enquête publique propose plusieurs options de raccordement :

- sur le réseau du SIAVB,
- sur le réseau du SMAROV, avec 3 variantes,
- sur le réseau de la CASQY, avec 2 variantes.

Elle présente pour chacun d'eux les contraintes, les impacts en et hors ZAC, les avantages, les inconvénients, l'estimation des coûts d'investissement et d'exploitation et l'évaluation des participations financières et des redevances.

Un tableau synthétise les données de l'étude, qui fait apparaître des options plus ou moins favorables, notamment en termes d'environnement et d'économie.

Observation du commissaire enquêteur :

- L'étude présentée date de 2015. Elle doit être actualisée.
- L'aménageur indique que les études techniques, qui font intervenir, selon les cas de figures étudiés, plusieurs opérateurs publics et privés sur des territoires variables, n'avaient pas encore fait l'objet d'un choix définitif au moment de la production du dossier d'enquête.
- Les études ayant été finalisées et les choix technico-financiers opérés, le maître d'ouvrage, en réponse aux observations du public, s'est dit en mesure de décliner l'option retenue. Le réseau d'assainissement de la ZAC sera *in fine* raccordé à la station d'épuration dite de « Carré de Réunion ».
- Je recommande à l'EPAPS de présenter ses ultimes conclusions aux associations qui ont commenté ce sujet dans le cadre de l'enquête publique.

Selon le projet, l'évacuation des eaux usées provenant des installations industrielles ou artisanales est subordonnée à un pré-traitement approprié.

IV - 1 - 9 - 3 - L'alimentation en eau potable

La commune de Versailles est alimentée en eau potable par les réservoirs situés au niveau de la Butte de Montbauron et du château d'eau situé sur la Butte Gobert. L'eau distribuée à Versailles est essentiellement d'origine souterraine. L'eau prélevée provient en amont du champ captant de Croissy-sur-Seine.

Observation du commissaire enquêteur :

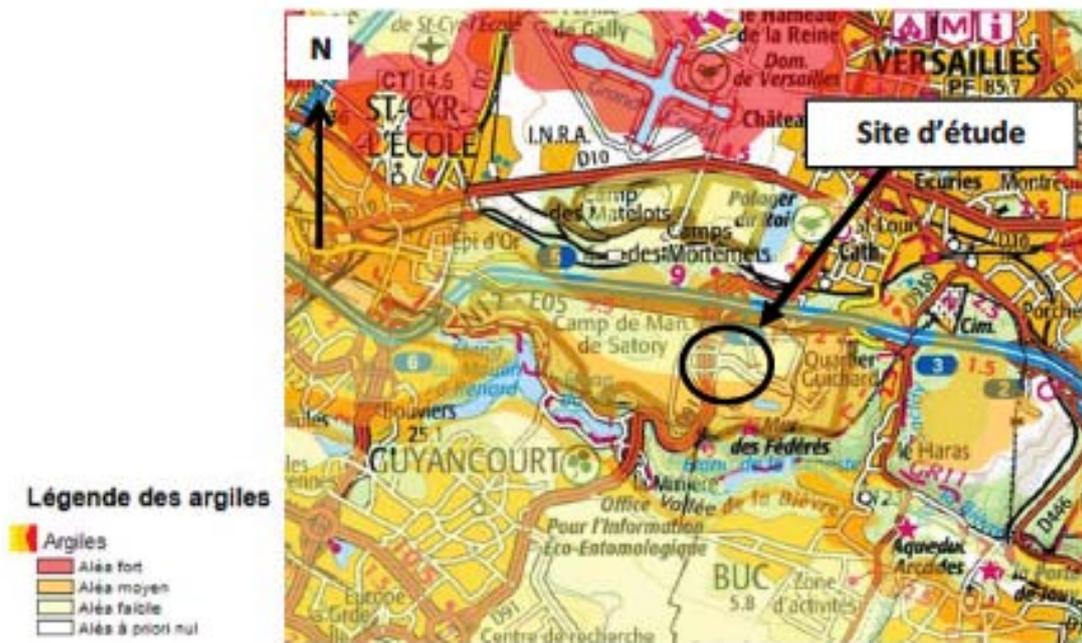
Le projet n'aura pas d'impact sur la ressource en eau potable.

IV - 2 - L'évaluation des risques naturels

IV - 2 - 1 - Le risque de retrait-gonflement des argiles

Le site est classé en aléa faible à moyen en matière de risque de retrait/gonflement des argiles au Schéma Départemental des Risques Naturels Majeurs (SDRNM). Les sondages et essais en laboratoire montrent en effet la présence à faible profondeur de sols purement argileux, sensibles aux variations de teneur en eau et donc au phénomène de retrait/gonflement.

Au stade actuel des études, rien n'interdit la constructibilité, mais la nature du risque imposera aux constructeurs de respecter des règles de construction et de prévention particulières. Il faudra s'orienter vers des fondations plus ou moins profondes, selon le nombre de niveaux de sous-sols du projet. Des solutions type radier ou améliorations de sol pourront être envisagées.



IV - 2 - 2 - Les risques d'inondation

IV - 2 - 2 - 1 - Le risque d'inondation par débordement

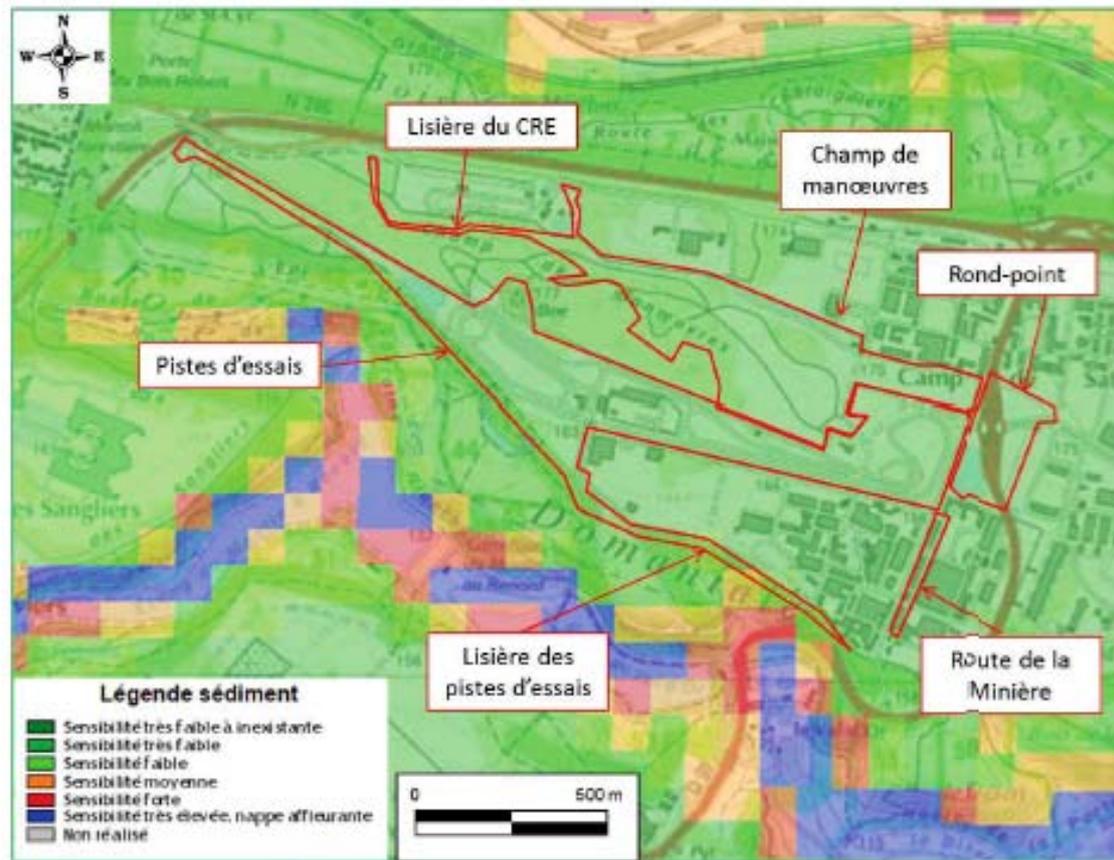
Le site n'est pas affecté par le risque d'inondation par débordement.

IV - 2 - 2 - 2 - Le risque d'inondation par remontée de nappe

Le site d'étude ne se trouve pas en zone inondable d'après le PPRI (Plan de Prévention du Risque d'Inondation). Toutefois, un aléa existe en limite Sud de la zone d'étude.

Une remontée de nappe peut se produire en cas d'épisode de pluviométrie important, de crue, ou encore suite à une modification du régime de la nappe : un « effet barrage » par exemple, c'est-à-dire ouvrage entravant l'écoulement naturel des eaux souterraines.

Outre le risque d'inondation des sous-sols, les variations significatives du niveau de la nappe peuvent engendrer des problématiques de sous-pressions, de gonflements et de tassements. Elles peuvent également favoriser la diffusion de pollutions contenues dans les terrains superficiels.



IV - 2 - 2 - 3 - Le risque sismique

Le site étudié se trouve en zone de sismicité 1 (très faible), ne nécessitant aucune adaptation spécifique du projet.

IV - 3 - L'évaluation des risques industriels

Dans le périmètre de la ZAC, seul le site NEXTER est enregistré dans la banque de données BASIAS (site n°IDF7802391), pour une activité de fabrication d'armes et de munitions. Il est indiqué, dans la fiche BASIAS, que le site est pollué et a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux de dépollution (pollution des sols par des hydrocarbures provenant d'anciennes cuves à fioul, pollution pyrotechnique) et que plusieurs accidents de pollution sont connus (pollution de l'étang de la Martinière par des hydrocarbures suite à la fuite d'une cuve, et par des huiles usées suite à un rejet clandestin).

On notera également, en limite de ZAC, le recensement dans la banque de données BASIAS (site n° IDF7802436) du Centre Ravitaillement en Essence pour l'exploitation de dépôts de liquides inflammables construits à partir de 1978. Les dépôts sont autorisés par un arrêté préfectoral du 15/01/1985 et représentent un volume de 11 540 m³ répartis dans 9 fosses semi-enterrées.

Aucun site de la banque de données BASOL n'est répertorié sur le secteur d'étude.

Observation du commissaire enquêteur :

1. Plusieurs installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) civiles et militaires sont recensées sur le site. Il semble que les ICPE militaires ne sont pas placées sous le contrôle de la DRIEE et ne sont pas concernées par le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) des Yvelines. Il en résulte, pour le public, une fâcheuse opacité sur l'évolution des activités exercées sur ces sites et sur les contrôles périodiques de sécurité, qui sont, de fait, des auto-contrôles.
2. Un contrôle de la qualité des eaux et nappes superficielles et la détermination de la nature et de l'origine de la pollution des eaux de surface semblent s'imposer au vu du reportage photographique réalisé par *Versailles Environnement Initiatives (VEI)*, association agréée pour la défense de l'environnement.

IV - 3 - 1 - Le risque d'incendie et d'explosion

Le risque d'explosion/incendie concerne le Centre Ravitaillement Essence des armées.

À propos des équipements de ce Centre, le dossier d'enquête précise : « *Les bacs sont simple-peau, ils sont inspectés périodiquement afin de prévenir toute fuite (soudure, corrosion). Chaque zone de dépotage/transvasement est sur rétention, munie d'un séparateur d'hydrocarbures. Le CRE contrôle la qualité du milieu souterrain au droit de son site via 4 piézomètres (2 amont et 2 en aval), mais nous n'avons pas les caractéristiques techniques de ces ouvrages. Aucune anomalie n'a été détectée* ».

Observations et avis du commissaire enquêteur :

Le projet d'aménagement présenté au public minimise ce risque, le dossier l'effleure tout juste. La cartographie annexée au dossier laisse à penser de façon sans doute trompeuse que l'onde de danger ne dépassera pas la limite administrative du site.

En réalité, le dispositif de lutte contre l'incendie du Centre de ravitaillement en essence des Armées ne semble pas atteindre le niveau d'efficacité attendu pour prévenir un risque de cette importance.

Les éléments recensés à l'occasion d'un entretien avec le service Prévisions du SDIS 78 font apparaître en effet :

1. que les exercices d'entraînement réalisés conjointement entre les responsables de la sécurité du centre et le SDIS 78 ne sont ni fréquents ni réguliers ;
2. que les équipements de lutte contre l'incendie du centre de ravitaillement ne sont pas entretenus comme il se devrait. À titre d'exemple, le pompage de l'eau d'une citerne aérienne a récemment causé, en quelques minutes, une panne des deux pompes embarqués sur un camion du SDIS. Motif : des algues (!) d'une taille considérable ont été aspirées par les pompes qu'elles ont irrémédiablement bloquées. Combien de temps faut-il pour constater que des organismes de cette nature se développent dans les réservoirs ?
3. que l'appréciation de la zone de danger en cas d'explosion d'une cuve telle qu'elle figure sur les plans dont dispose l'EPAPS n'est pas réaliste : le SDIS estime pour sa part à 500 mètres le rayon qu'il convient de respecter pour garantir la sécurité des personnes.
4. Le rayon de danger ne prend pas en compte la voie de chemin de fer par laquelle les wagons d'hydrocarbures (de 30 m³ chacun, lorsqu'un camion-citerne transporte 15 m³) sont acheminés jusqu'au CRE. Les accidents de chemin de fer sont-ils si improbables qu'il serait superflu de prendre cette hypothèse en considération ?
5. L'explosion mortelle de l'usine AZT de Toulouse était improbable, elle aussi...



Le centre de ravitaillement en essences et le rayon approximatif de danger en cas d'accident selon le SDIS 78

IV - 3 - 2 - Les risques spécifiques en phase de chantier

En phase de chantier, les travaux d'aménagement du secteur auront quelques inconvénients temporaires. Il s'agit principalement d'une détérioration de la qualité de l'air, de l'augmentation des nuisances sonores, des interruptions temporaires sur les réseaux, des impacts sur la circulation, des impacts visuels et de la production de déchets. Les dispositions pour limiter ces nuisances sont décrites dans l'étude d'impact.

Observation du commissaire enquêteur :

En phase de chantier, le risque principal réside dans la campagne de dépollution du sol qui comporte, sur une grande surface et sur une profondeur importante, des munitions non explosées.

IV - 4 - La gestion des déchets

Une production de déchets supplémentaires est évidemment attendue avec l'arrivée d'une nouvelle population sur le site.

La gestion de la collecte relève de la compétence de Versailles Grand Parc. En annexe du PLU de Versailles, une notice explicative définit les caractéristiques techniques des locaux destinés au stockage des déchets, dont le tri sélectif.

Observation du commissaire enquêteur :

La gestion des déchets à l'échelle de l'agglomération est contrôlée.

IV - 5 - La production et la consommation d'énergie

IV - 5 - 1 - Intentions

Le territoire de Paris-Saclay a pour ambition d'être un territoire sobre qui valorise les énergies renouvelables disponibles localement. Le projet d'aménagement est conçu comme une opportunité pour décliner localement la transition énergétique.

Cette démarche s'appuie sur :

- la sobriété, en limitant la consommation globale des bâtiments ;
- la performance énergétique permettant de tendre vers un quartier à énergie positive ;
- l'intelligence et l'innovation, en optimisant les échanges entre production et consommation, et en mobilisant le savoir-faire scientifique et technologique des acteurs du territoire.
- la production locale d'énergies renouvelables : photovoltaïque, réseau de chaleur à basse température permettant de valoriser les énergies locales (géothermie profonde dans

l'Albien) ou de récupération (« chaleur fatale » produite par les sites industriels mais non récupérée).

La géothermie

Le bureau d'études BURGEAP estime que le potentiel de la ressource géothermique profonde sur Dogger (couche géologique du Jurassique moyen) est limité. Les incertitudes relatives à la capacité de pompage (150 m³/h maxi), les difficultés de ré-injection et les coûts d'entretien et de maintenance, jugés prohibitifs, sont un frein au développement de cette ressource.

En revanche, BURGEAP confirme le potentiel de la ressource géothermique sur l'Albien. Néanmoins, cette solution ne répondrait qu'aux besoins de chauffage. En effet, les autorités environnementales (DRIEE) ont interdit la ré-injection de calories dans la nappe de l'Albien.

Par ailleurs, il convient de rappeler que l'exploitation de la nappe de l'Albien est contrôlée dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie. Le SDAGE Seine-Normandie a réaffirmé l'importance stratégique de l'Albien comme ressource en eau potable de secours ultime.

Par ailleurs, les eaux de l'Albien sont légèrement corrosives. Il pourrait être retrouvé des teneurs non négligeables en fer (un des principaux agents colmatant des eaux géothermiques) dans les eaux de l'Albien, ce qui entraînerait une maintenance coûteuse.

En référence à la localisation du projet et aux études hydrogéologiques du site, BURGEAP recommande de ne pas exploiter la ressource en nappe superficielle, mais encourage la mise en œuvre d'une boucle d'eau froide alimentée par la géothermie « Très Basse Energie (TBE) », qui permettrait de récupérer les calories d'un « Datacenter » par exemple.

La géothermie sur eaux usées pourrait dans un premier temps être réalisée à l'échelle d'un bâtiment, pour être étendue progressivement.

De manière générale, l'intégration de solutions de Géothermie TBE à l'échelle de l'aménagement d'un projet de construction de Bâtiment ou de ZAC constitue un surcoût à l'investissement de l'ordre de 4 à 5 % du coût à la construction du projet.

Par ailleurs, l'opportunité de la mise en place d'un réseau de chaleur sera étudiée à travers les études menées sur le potentiel du site en matière d'accueil d'énergies renouvelables.

Observations du commissaire enquêteur :

- Les investissements énergétiques sont de long terme. Il serait utile d'apprécier ce qu'il en serait, sur une longue période, de l'investissement géothermique au regard des hypothèses de renchérissement et de fluctuation des coûts de l'énergie électrique.
- A-t-on étudié de façon approfondie l'ensemble des options énergétiques ?

La mise en conformité du PLU de Versailles



V - La mise en conformité du PLU de Versailles

Le PLU de Versailles a été approuvé le 8 septembre 2006, révisé partiellement en novembre 2011, mis à jour le 9 janvier 2014, mis en compatibilité le 3 février 2014 et mis à jour le 18 juin 2014. Il a à nouveau fait l'objet d'une modification simplifiée le 15 décembre 2016 et d'une mise à jour en janvier 2017. Le PLU a fait l'objet d'une mise en compatibilité avec la DUP liée à la ligne 18 du Grand Paris Express, dont une des gares se situe dans le secteur Satory-Ouest.

À l'heure actuelle, le PLU de Versailles en vigueur ne permet pas la réalisation du projet d'aménagement Satory-Ouest à Versailles. C'est pourquoi une procédure de mise en compatibilité du PLU est mise en œuvre en application de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

V - 1 - Le plan de zonage

V - 2 - Les dispositions du PLU en vigueur

Le PLU de Versailles en vigueur intègre les grands principes de l'aménagement du secteur de Satory-Ouest à Versailles :

- Le PADD prévoit la mutation des sites militaires qui ouvrent de nouveaux potentiels pour le développement de la ville, favorise la mixité fonctionnelle dans ces sites, s'appuie sur la dynamique de l'OIN et de l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express pour organiser la re-qualification de Satory-Ouest. Il précise que les aménagements de ces sites militaires doivent assurer leur intégration dans la composition de la ville.
- Les Orientations d'aménagement (OAP) pour le secteur de Satory Ouest définissent les contours du futur aménagement en prévoyant une urbanisation mixte, un maillage viaire cohérent organisé autour d'une accessibilité du secteur améliorée, une desserte par les transports en commun, tout en prenant en compte quatre préoccupations environnementales : une large place laissée au végétal, une qualité architecturale et paysagère, le traitement des pollutions et la gestion des eaux pluviales.

Les dispositions réglementaires visent uniquement à gérer l'occupation actuelle du site :

- une zone NF (environ 50 hectares), zone naturelle forestière, couvre l'ensemble du massif forestier situé au sud du site, dont des espaces boisés classés ;
- une zone AU (environ 52 hectares), zone à urbaniser non encore constructible, s'étend sur toute la partie centrale du secteur ;
- une zone UI (environ 127 hectares), destinée à l'accueil d'activités économiques et militaires, concerne le reste de la zone.

V - 3 - L'incompatibilité constatée

La superposition du plan de référence du projet d'aménagement de Satory Ouest avec le plan de zonage met en évidence une incompatibilité des dispositions du PLU en vigueur avec le projet. Les principales dispositions du PLU incompatibles avec le projet sont :

- La zone AU inconstructible qui couvre une large partie des espaces destinés à accueillir les pistes d'essais réaménagées ainsi que les quartiers mixtes Bastion et Parc ;
- La zone UI, dédiée aux activités économiques dans laquelle, notamment, le logement et le commerce sont interdits, et qui couvre les quartiers mixtes Gare et Birk-Hakeim ;
- Le secteur U1a, dédié aux activités économiques dans lequel, notamment, le logement et le commerce sont interdits, et qui couvre le quartier mixte Lisière ;

- Des espaces boisés classés qui couvrent une partie du secteur de l'Épi d'Or, en limite de Saint-Cyr-l'École, et qui s'opposent à l'aménagement de l'emprise nécessaire au transport en commun en site propre (TCSP) ;
- Des espaces boisés classés qui couvrent le bois de la Martinière et qui interdisent l'aménagement des bassins de rétention des eaux pluviales et de leurs abords ;

En outre, plusieurs dispositions sont incohérentes avec l'aménagement et la vocation de certains espaces prévus par le projet, notamment :

- La zone d'urbanisation future AU et la zone UI (activités économiques) couvrent le secteur de l'Épi d'Or et les abords de la RN 12, alors que ces espaces ne sont pas destinés à être aménagés ou urbanisés ;
- La zone UI (activités économiques) couvre des emprises militaires qui sont maintenues ;
- Le bois de la Martinière est classé en zone urbaine UCs1 alors qu'il n'est pas destiné à être urbanisé ;
- Le secteur UIb (activités économiques) couvre un terrain du massif boisé qui n'a pas vocation à être urbanisé.

V - 4 - Les dispositions envisagées pour la mise en conformité

V - 4 - 1 - Intentions

Afin que le projet d'aménagement Satory-Ouest à Versailles puisse être réalisé, la mise en compatibilité du PLU de Versailles porte sur le contenu des Orientations d'aménagement concernant le secteur, ainsi que sur les dispositions réglementaires.

La mise en compatibilité a pour objet :

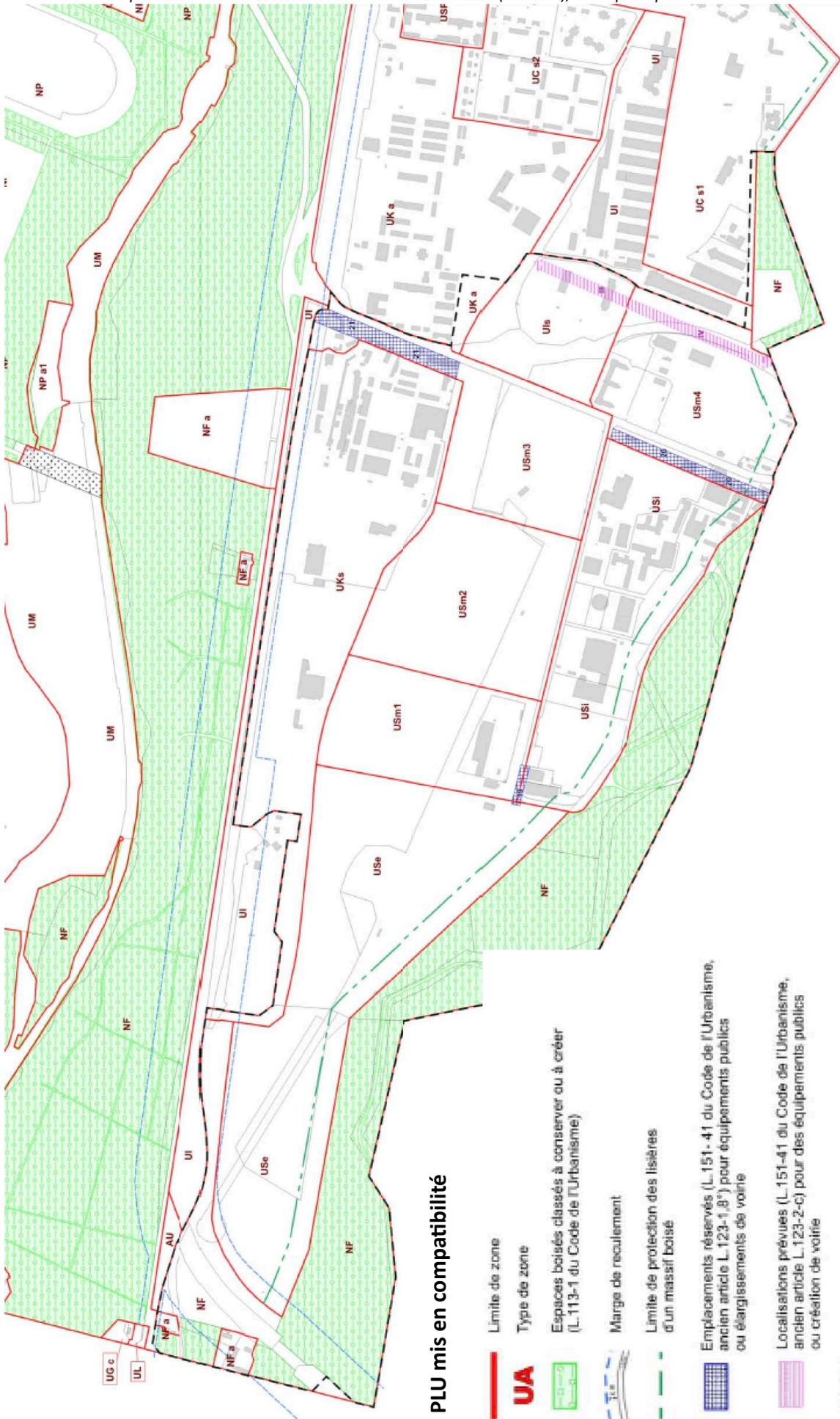
- de modifier la zone UI, par la création du secteur UIs,
- de modifier la zone UK, par la création du secteur UKs,
- de créer la zone US, composée de trois secteurs,
- d'instituer trois emplacements réservés et deux localisations.

Le règlement de la zone NF n'est pas modifié dans le cadre de la mise en compatibilité.

Le zonage est entièrement reconsidéré, avec :

- le maintien et l'élargissement à l'ouest de la zone NF,
- le maintien de la zone UI à l'ouest pour les sous-secteurs (quartier Bir-Hakeim) qui ne seront opérationnels qu'en troisième phase du projet,
- un reclassement en zone UK, secteur UKs,
- de l'espace réservé aux activités militaires,
- la création d'une vaste zone US couvrant les espaces opérationnels de l'aménagement du secteur. La zone US comprend 3 secteurs :





- le secteur USm correspondant aux quartiers mixtes (décomposée en autant de sous-secteurs),
- le secteur USi couvrant le quartier dédié aux activités économiques (sud de l'allée des Marronniers),
- le secteur USE intégrant les espaces destinés au réaménagement des pistes d'essais.

Des emplacements réservés (ER) sont prévus pour la réalisation du mail principal et de l'allée des Marronniers, ainsi qu'une localisation pour le futur tracé de la D91.

Le règlement écrit est modifié pour intégrer la nouvelle zone US. Le règlement de cette zone est complémentaire du contenu des orientations d'aménagement. Les règlements des zones UK, UI et NF n'est modifié que pour tenir compte de leur complémentarité avec les orientations d'aménagement et des modalités de la gestion de l'eau pluviale sur le plateau.

V - 4 - 2 - Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le Plan Local d'Urbanisme, qui définit la planification urbaine et la réglementation de l'usage des sols sur le territoire de la commune, constitue l'expression d'un projet urbain.

Les principes sur lesquels il se fonde, les actions et opérations souhaitées par la collectivité dans le domaine de l'aménagement, du traitement des espaces publics et de l'urbanisme, s'expriment dans le document de référence du PLU : le « projet d'aménagement et de développement durable » (PADD).

Le PADD de Versailles énonce des orientations susceptibles de répondre aux principaux enjeux en matière d'espaces publics, de déplacements, de paysage, d'environnement, de développement économique, de renouvellement urbain tels qu'ils sont soulevés dans le diagnostic mis en évidence par l'analyse de l'état initial de l'environnement. Il propose une vision globale et prospective d'un projet urbain, unique et cohérent, de la commune, qui s'applique sur l'intégralité de son territoire, y compris à l'intérieur des zones d'aménagement concerté (ZAC).

Le PADD repose sur trois orientations fondamentales :

- le maintien des objectifs du POS de 1998 :
 - équilibrer la croissance démographique de la ville au seuil de 95 000 habitants ;
 - conserver et mettre en valeur les quartiers anciens ;
 - améliorer l'habitat, restructurer les quartiers anciens et les centres de quartier périphériques ;
 - conserver les différents quartiers pavillonnaires ;
 - sauvegarder les espaces verts ;
 - favoriser le développement économique ;
 - créer les équipements publics nécessaires.
- la prise en compte des niveaux d'enjeux selon les différentes échelles d'approche de la ville ;
- la recherche permanente d'un équilibre entre le développement nécessaire à la ville et la préservation de la qualité du cadre de vie.

Observation du commissaire enquêteur :

Le projet d'aménagement de Satory-Ouest contribue à l'évidence à l'atteinte des objectifs exprimés dans le PADD du PLU de Versailles, qui, conçu dans cette perspective, n'a pas subi et n'a pas à subir de modifications.

V - 4 - 3 - Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Les orientations d'aménagement proposées dans le rapport de mise en compatibilité du PLU concernent plusieurs secteurs de la ville de Versailles, dont il convient de reconsidérer l'organisation urbaine, fonctionnelle, architecturale et paysagère.

Les secteurs d'orientation d'aménagement



Les Orientations d'aménagement sont décomposées en deux parties, l'une exposant les orientations applicables à l'échelle de l'ensemble du secteur, l'autre visant à définir des orientations plus détaillées pour des sous-secteurs du projet.

Ces orientations, qui peuvent s'appliquer à des thématiques ou à des sous-ensembles du territoire communal, sont destinées à :

- créer des espaces urbains de mixité accueillant de l'habitat, des activités économiques diversifiées, des équipements d'intérêt commun ;
- organiser leur desserte en transports en commun et leur lien fonctionnel avec leur environnement ;

- respecter et valoriser leur qualité paysagère et notamment les vues et les perspectives ;
- renforcer leur caractère végétal et maintenir des espaces en pleine terre ;
- enrichir la qualité architecturale de la ville.
-

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



Sur le territoire de Satory-Ouest, le projet développe 4 orientations thématiques :

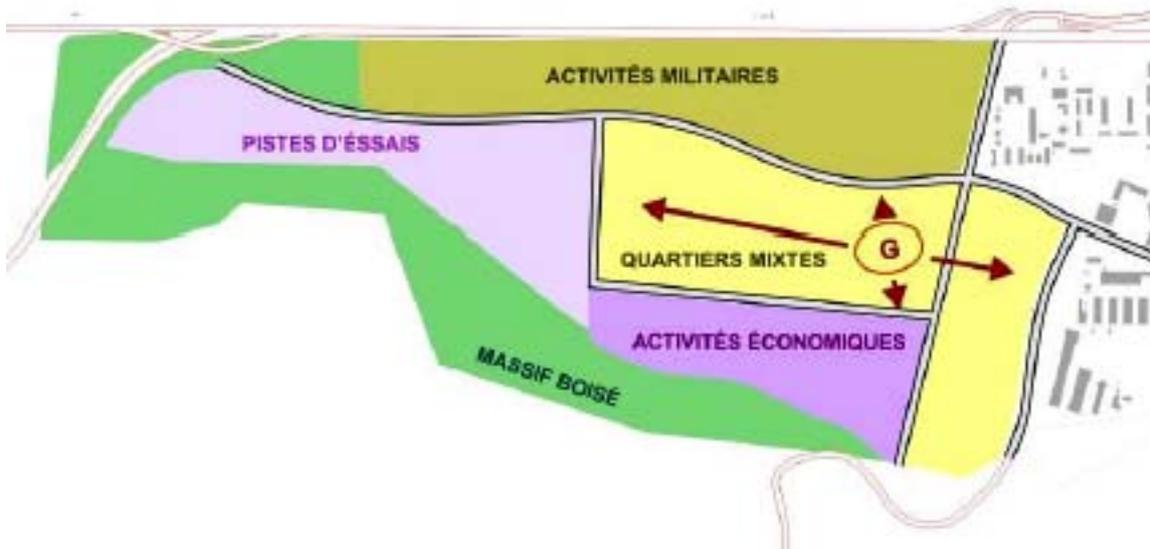
- les composantes de la trame verte et bleue ;
- la desserte et la mobilité : « L'orientation générale est de limiter l'usage de la voiture dans le secteur, au profit des circulations douces, des transports en communs et des modes innovants, notamment le transport public à la demande basé sur les technologies de véhicule autonome » ;
- la mixité fonctionnelle,
- la qualité urbaine, architecturale et environnementale.

Il propose un phasage et détermine 8 sous-secteurs : Lisière, Bir-Hakeim, Gare, Parc, Bastion et Hall A, Marronniers, pistes d'essais, emprises militaires (illustration ci-après).



Le secteur de Satory est décomposé en trois grands espaces différenciés selon leur vocation :

- les espaces boisés de la forêt domaniale de Versailles, qui sont intégralement préservés ;
- les espaces au sud de l'allée des Marronniers, occupés par des activités économiques, qui sont maintenus dans cette destination. Les entreprises déjà implantées pourront s'y développer et de nouvelles pourront être accueillies ;
- les autres espaces, qui ont une vocation future mixte comprenant de l'habitat et des activités économiques.



Ce degré de mixité pourra être variable selon l'organisation urbaine qui sera retenue. Dans la partie à l'est du secteur, à proximité de la RD 91, la composante résidentielle pourra être plus affirmée que dans le reste de ce vaste espace de projet. La partie nord, le long de la RN 12, sera plus propice à l'accueil d'activités tertiaires.

Les espaces de mixité, qui constituent une unité de site d'environ 150 hectares, supposent, préalablement à leur aménagement, qu'une réflexion d'ensemble soit menée. L'objectif est d'éviter une urbanisation au coup par coup sans projet de composition d'ensemble.

Compte tenu de son étendue, ce secteur devra être desservi à partir de plusieurs accès, en particulier :

- du côté Est, des accès à partir de la RD 91 organisés de façon à garantir la continuité des parcours avec le secteur de Satory-Est et vers la ville ;
- du côté Ouest, l'aménagement d'un accès devra être recherché au niveau de l'Épi d'Or.

Observation du commissaire enquêteur :

Le débat n'est pas clos sur l'hypothèse d'un accès Ouest à la ZAC. Il apparaît qu'un tel accès, qui faciliterait l'accès à la ZAC pour les résidents et les employés, présenterait l'inconvénient de servir d' « itinéraire bis » aux automobilistes ralentis sur la RN 12 et se circulant en direction de Paris ou de la vallée de la Bièvre.

La conception des circulations de desserte interne du site intègre nécessairement les circulations douces dans la continuité du réseau défini à l'échelle départementale et de Versailles Grand Parc.

Observation du commissaire enquêteur :

Le « maillage des modes doux » évoqué dans l'OAP desserte et mobilités, mériterait d'être renforcé en ce qui concerne les itinéraires cyclables.

Du point de vue des transports en commun, deux aspects doivent être pris en compte :

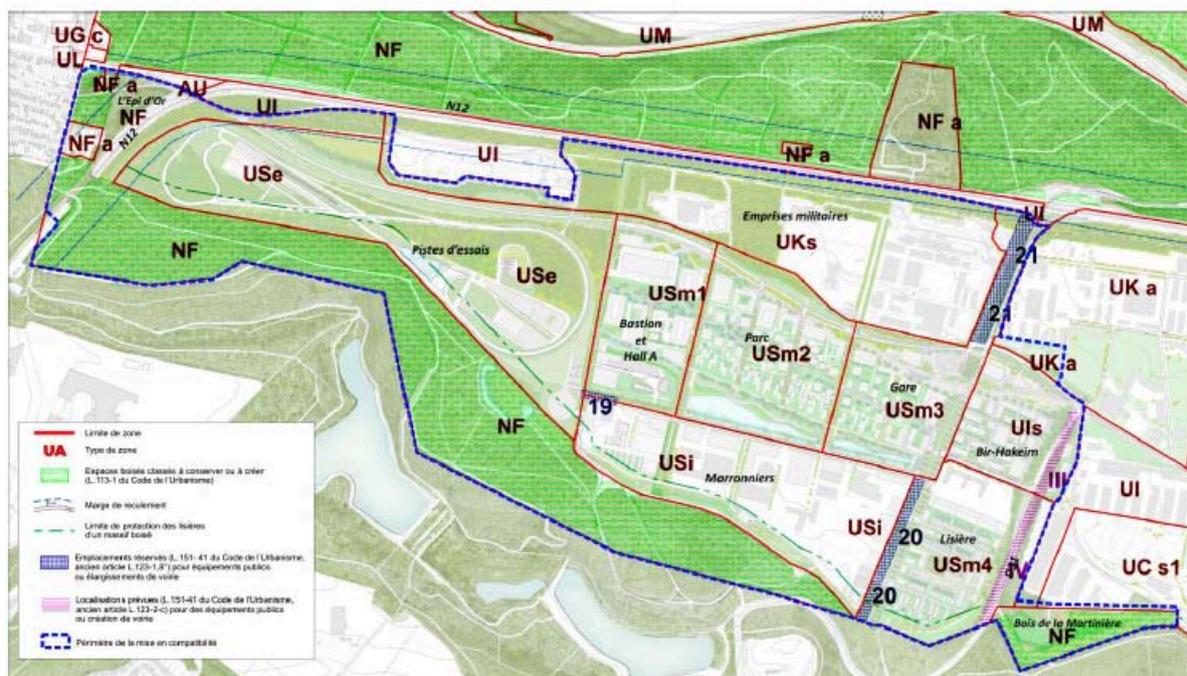
- la création d'une gare sur le tracé de la ligne verte du futur métro Grand Paris Express qui garantit une bonne desserte du site ;
- des liaisons vers la ville et ses différents pôles en s'appuyant sur le maillage du réseau de transports existant et en le complétant.

Quatre préoccupations environnementales majeures doivent être prises en compte dans l'aménagement de l'espace de projet :

- une large place à laisser au végétal, en évitant une minéralisation trop forte des sols, en composant une trame verte structurante et en organisant les continuités écologiques grâce à des corridors entre la forêt domaniale de Versailles et le bois de Satory ;
- la qualité architecturale et paysagère, à l'intérieur et aux abords du site ;
- la nécessité de prendre en compte et de traiter les pollutions pyrotechniques ;
- l'adaptation des réseaux d'assainissement aux besoins engendrés par cet important projet.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation comprennent des orientations spécifiques liées à la performance énergétique des constructions.

V - 4 - 4 - L'évolution du zonage sur Satory-Ouest



Zones	Superficie (ha) du PLU en vigueur	Superficie (ha) du PLU mis en compatibilité	Evolution (ha)
N (naturelle)	50,0	60,4	+10,4
AU (à urbaniser)	52,3	0	-52,3
U (urbaine)	133,5	175,4	+41,9
	235,8	235,8	0

V - 4 - 4 - 1 - Les zones AU

Dans le PLU en vigueur, la zone AU s'applique sur des espaces destinés à être ouverts à l'urbanisation à plus ou moins long terme. À ce stade du projet d'aménagement, elles disparaissent donc logiquement à l'intérieur du périmètre de la ZAC.

V - 4 - 4 - 2 - La zone U

La zone U du projet regroupe, sur l'ensemble du secteur constructible, des espaces destinés à l'accueil d'activités économiques, notamment celles qui constituent la spécificité de Satory-Ouest, des espaces destinés à l'habitat, des espaces mixtes, de larges espaces publics paysagés (le parc, l'onde verte, les mails). Elles contribueront à remédier aux déséquilibres constatés entre l'habitat et l'emploi dans ce bassin de vie.

La zone U comprend les sous-zones US, UK, UI.

Dans le secteur US, des sous-secteurs sont définis (USe, USi, USm) selon la vocation du quartier.

Le secteur USm prévoit l'aménagement de quartiers mixtes. Cette mixité peut comprendre, selon les quartiers, différentes fonctions et différentes destinations de constructions :

- USm1 correspond au quartier Bastion comprenant le Hall A. Sa destination est à dominante d'activités économiques. Ce secteur est destiné à accueillir des bureaux, des équipements et, éventuellement, des commerces et services de proximité. L'habitat y est interdit (sauf s'il est nécessaire au fonctionnement des activités exercées dans le secteur).
- USm2 correspond au quartier Parc. Ce secteur est destiné à accueillir principalement des logements, des bureaux, des équipements d'intérêt collectif, des parkings en superstructure.
- USm3 correspond au quartier Gare. Ce secteur est destiné à accueillir des logements, des bureaux, des commerces de détail, des services, des équipements d'intérêt collectif, des parkings en superstructure. Sa délimitation s'étend jusqu'à la RN 12 pour inclure l'aménagement du mail principal.
- USm4 correspond au quartier Lisière. Sa destination est mixte (bureaux, équipements, logements) avec une dominante de logements.
- USi correspond au quartier d'entreprises des Marronniers, déjà largement bâti, qui regroupe les activités de recherche et de développement des mobilités du futur.
- UIs : ce quartier de Bir-Hakeim est destiné à être aménagé en dernière phase du projet, après la mise en service de la gare Satory prévue à l'horizon 2030. Le site est actuellement occupé essentiellement par les infrastructures de la RD 91 et des activités économiques. Son aménagement étant prévu à long terme, il a été retenu de maintenir le zonage UI existant pour permettre aux activités présentes de fonctionner normalement. Toutefois, il fait l'objet d'un nouveau secteur spécifique UIs dont les dispositions visent à l'inscrire dans la stratégie globale de Satory-Ouest concernant la gestion des eaux pluviales et à rappeler l'existence d'orientations d'aménagement qui viennent compléter les dispositions réglementaires. La mise en œuvre de l'aménagement de ce quartier nécessitera ultérieurement une évolution des dispositions réglementaires.

En ce qui concerne l'habitat, l'orientation de mixité inscrite au PLU doit permettre d'accueillir, à l'échelle de chaque sous-secteur, une diversité de logements (logement social, logement libre, accession/locatif).

Les emprises militaires Nord et Est sont considérées à part (zones UK), ainsi que les pistes d'essais (USe).

V - 4 - 4 - 3 - La zone NF

Actuellement, les coteaux boisés du sud et de l'ouest sont classés en zone NF. Cette zone naturelle, d'environ 50 hectares dans le secteur Satory-Ouest, concerne les espaces forestiers qui, compte tenu de la fragilité de ces milieux et de leurs lisières, doivent faire l'objet d'une protection forte. Elle comprend un secteur NFa qui couvre deux espaces

comprenant des constructions insérées dans le massif boisés à l'ouest, en limite de Saint-Cyr-l'École.

La mise en compatibilité participe à la préservation du corridor écologique en classant en zone naturelle forestière NF les abords de la RN 12, alors qu'ils sont classés en zones urbaine (UI) et d'urbanisation future (AU) dans le PLU en vigueur.

Dès lors qu'est indiquée aux documents graphiques une limite de protection des lisières d'un massif boisé, les constructions nouvelles, à l'exclusion des extensions éventuelles des constructions existantes, doivent s'implanter dans le respect de cette protection.

Observations et avis du commissaire enquêteur :

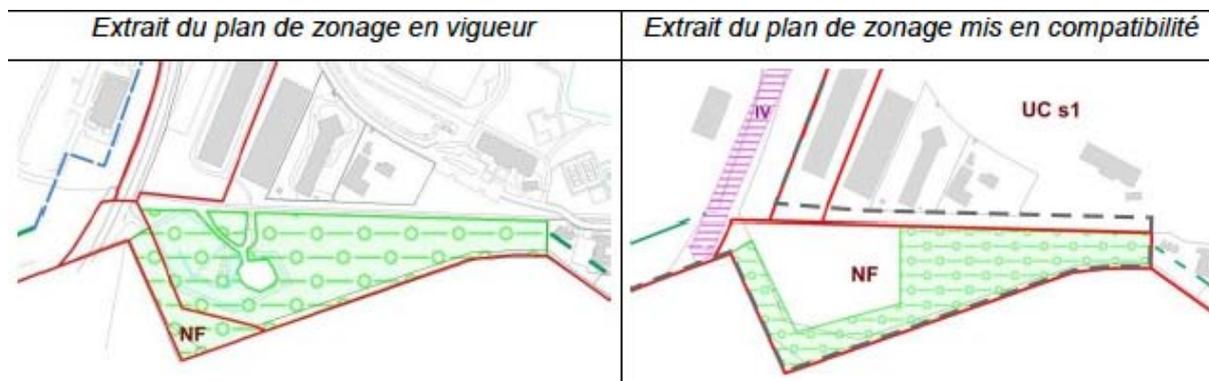
La lisière de 50 mètres de profondeur s'impose de droit sur l'ensemble du pourtour des massifs boisés de 100 hectares et plus, afin de préserver la forêt du mitage et des nuisances qui y affectent la flore, la faune et ses habitats. Le maintien des pistes d'essais dans ce secteur, *a fortiori* leur développement et la construction d'ouvrages confortant leur présence, me paraît contraire aux principes de préservation de cet environnement.

V - 4 - 4 - 4 - Les espaces boisés classés (EBC)

Le code de l'urbanisme précise que le classement interdit tout changement d'affectation, ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisement.

S'agissant des Espaces Boisés Classés du territoire de Satory, l'évolution a pour effet de supprimer 1,54 hectares d'EBC et d'inscrire environ 0,35 hectare d'EBC nouveaux. La suppression est rendue nécessaire pour permettre :

- la réalisation du TCSP accompagné d'un cheminement en modes doux,
- le réaménagement des bassins de rétention des eaux pluviales dans le bois de la Martinière (soit 1,4 hectares). Il s'agit essentiellement de corriger une erreur de délimitation des EBC existants qui couvraient les bassins.



Observation du commissaire enquêteur :

Les espaces boisés classés, qui sont précisément inventoriés dans le dossier, sont-ils compatibles avec l'aménagement de parcours cyclables ? Si non, n'est-il pas opportun de déclasser les superficies nécessaires au raccordement des pistes cyclables sur la RD 91 ?

V - 4 - 4 - 5 - Les emplacements et localisations réservés

Les *emplacements réservés* ont pour objet l'implantation du mail principal dans l'axe nord-sud, le prolongement de l'allée des Marronniers dans l'axe est-ouest, et l'implantation de programmes de logements dans le respect du principe de mixité sociale.

Les *localisations de réserve* ont pour objet la reconfiguration de la RD 91 dont le tracé définitif n'est pas encore arrêté.

Observations du commissaire enquêteur :

1. Le tableau des emplacements réservés et des localisations de réserve, comprenant l'identification des bénéficiaires et les références cadastrales, ainsi que leur objet, est régulièrement annexé au dossier.
2. Il n'est pas prévu d'emplacement réservé pour l'implantation d'un grand équipement public (lycée, équipement sportif, culturel ou de santé) à l'échelle de la ville. De ce fait, les Versaillais des autres quartiers, s'ils n'y travaillent pas, auront peu de raisons de fréquenter Satory-Ouest et de s'approprier ce nouveau quartier.

V - 4 - 4 - 6 - Bilan de la consommation d'espace

Evolution des superficies des zones dans le périmètre de la mise en compatibilité		
Zones	PLU en vigueur (ha)	PLU mis en compatibilité (ha)
NF	48,9	59,3
NFa	1,1	1,1
AU	52,3	
UCs1	4,7	0,5
UI	90,7	0,1
UIa	27,3	
UIb	9,1	
UIs		10,0
UKa	1,7	1,1
UKs		35,3
USe		40,8
USi		23,8
USm1		13,4
USm2		18,1
USm3		15,6
USm4		16,7
Total	235,8	235,8

V - 4 - 5 - L'évolution réglementaire

V - 4 - 5 - 1 - La protection des lisières

Dès lors qu'elle est indiquée aux documents graphiques, la limite de protection des lisières du massif boisé, encadrera strictement la possibilité de construire dans le respect des prescriptions du SDRIF.

Le projet d'OAP prévoit que, « dans la perspective de préserver la limite du massif boisé, un espace de lisière est délimité dans lequel aucune construction ne peut être édifiée. En revanche, des pistes d'essais y sont présentes. Ainsi, les ouvrages nécessaires à la modification des pistes d'essais peuvent y être réalisés, de façon très ponctuelle selon les impératifs fonctionnels et dans le souci de la conception d'un aménagement paysager global ».

Pour le maître d'ouvrage, l'exception pour le secteur USi s'inscrit dans les dispositions du SDRIF qui précise que « de nouvelles constructions sont réalisables dès lors qu'elles sont envisagées dans un site urbain constitué. Le secteur des Marronniers est une zone d'activités économiques existante séparée du massif boisé par une partie des pistes d'essais du Val d'Or. Il est à ce titre considéré comme un site urbain constitué. »

La lisière du massif boisé



Situation actuelle



Situation projetée

Observations et avis du commissaire enquêteur :

J'ai proposé au maître d'ouvrage une conception plus restrictive d'un site urbain constitué et exprimé mon désaccord sur le maintien des pistes d'essais en milieu protégé.

V - 4 - 5 - 2 - Les espaces verts

Le minimum d'espaces verts imposé, dont une forte proportion en pleine terre, fluctue d'un sous-secteur à l'autre, de 25 % à 50 % (quartiers Gare, Parc et Lisière, intégrant la majeure partie de la programmation de logements), 30 % (pour le sous-secteur Marronniers, existant et urbanisé) à 40 % (quartiers Bastion et Bir-Hakeim).

Les mails sont très marqués : 60 mètres de largeur pour le mail principal, 30 mètres pour les mails secondaires, et sont fortement végétalisés pour des raisons à la fois fonctionnelles, environnementales et esthétiques.

À la croisée des mails, le parc et l'onde active garantissent une forte dominance paysagère.

V - 4 - 5 - 3 - Les normes de stationnement

Pour les quartiers mixtes, le besoin en stationnement privé est organisé de façon mutualisée (les besoins de plusieurs programmes différents sont rassemblés dans un parking) et foisonnée (les temporalités différentes des besoins de stationnement des programmes concernés permettent d'attribuer une même place à plusieurs programmes). Selon l'aménageur, « *cette solution présente l'avantage d'optimiser le nombre de places nécessaires et de limiter l'utilisation de la voiture au sein des quartiers, par la diminution de l'offre de stationnement. C'est une solution qui permet, à terme, de favoriser les modes doux. Elle facilite également la réversibilité de l'offre en anticipant la réduction des besoins en stationnement à long terme* ».

Le stationnement public est aménagé le long des voiries. Ces stationnements répondent aux besoins de desserte locale : personnes à mobilité réduite, transports de fonds, véhicules en auto-partage et stationnements de courte durée liés aux commerces et aux équipements publics. L'objectif de ces stationnements est de favoriser au mieux les rotations. Des places publiques peuvent être également prévues dans les parkings en ouvrage suivant les besoins.

Afin de favoriser l'utilisation du vélo dans les déplacements, les normes de stationnement vélos retenues pour la zone US prennent en compte les prescriptions du PDUIF et du code de la construction et de l'habitation. Les normes retenues dans le PLU sont plus exigeantes pour le vélo dans les constructions nouvelles à destination principale de logement.

En matière de stationnement, les prescriptions du PLU sont les suivantes :

Logements accession	Studio	1 pl / logt	Soit environ 1.8 pl/logt pour un programme de logements familiaux
	2 pièces	1.5 pl / logt	
	3 pièces	2 pl / logt	
Logements sociaux	1 pl / logement		
Logements étudiants	1 pl / 5 logements		
Bureaux	1 pl / 50 m2		
Activités	1 pl / 50 m2		

Avis du commissaire enquêteur :

Les prescriptions du PLU dans ce domaine respectent les dispositions du Plan de Déplacements Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) concernant l'habitat et les bureaux : périmètre de bonne desserte en transport en commun, normes plafond pour les bureaux, normes plancher pour l'habitat, normes différenciées pour le logement locatif social : voir le chapitre V-6-7 du présent rapport.

V - 4 - 5 - 4 - La hauteur des bâtiments

Le projet prévoit, en zone US, une limitation à 20 mètres de la hauteur maximale des bâtiments à vocation économique. Le maître d'ouvrage estime que cette limite est compatible avec l'exigence d'invisibilité des bâtiments depuis la vallée de la Bièvre.

La hauteur d'un niveau d'habitat est fixée à 2,70 mètres, une valeur « confortable ».

Avis du commissaire enquêteur :

L'aménageur s'engage à éviter toute co-visibilité avec les sites d'intérêt majeur que sont la vallée de la Bièvre au sud et le Domaine du Château de Versailles au nord.

V - 4 - 5 - 5 - L'implantation des bâtiments

Les règles d'implantation par rapport aux limites séparatives (article 7) et les unes par rapport aux autres sur un même terrain (article 8) sont définies pour garantir notamment l'ensoleillement des constructions et la préservation de l'intimité des habitants.

Dans le secteur USm4 (quartier Lisière), la distance séparant une baie éclairant une pièce principale d'habitation d'une autre construction est au moins égale à 15 mètres.

Avis du commissaire enquêteur :

Cette dernière disposition, combinée à la superficie importante affectée aux espaces verts, donne les gages d'un aménagement urbain particulièrement aéré.

V - 5 - Les servitudes d'utilité publique modifiées

V - 5 – 1 – Qu'est-ce qu'une servitude d'utilité publique ?

Il s'agit d'une limitation administrative au droit de propriété instituée au bénéfice de personnes publiques (État, collectivités locales, établissements publics), de concessionnaires de services ou de travaux publics, ou de personnes privées exerçant une activité d'intérêt général.

Les dispositions d'une servitude d'utilité publique peuvent aboutir :

- à certaines interdictions ou limitations à l'exercice, par les propriétaires, du droit d'occuper ou d'utiliser le sol,
- au droit d'accès au terrain par les voies particulières ou les cheminements habituellement utilisés par le propriétaire, le fermier ou le locataire,
- au droit d'accès au terrain par les voies particulières ou les cheminements habituellement utilisés par le propriétaire, le fermier ou le locataire,
- à supporter l'exécution de travaux ou l'installation de certains ouvrages,
- à imposer l'obligation aux propriétaires d'effectuer certains travaux d'entretien.

V - 5 – 2 – Quelles sont les servitudes modifiées ?

Le plateau de Satory Ouest est soumis notamment :

- à des servitudes relatives aux transmissions radioélectriques destinées à garantir le bon fonctionnement des communications du Ministère de la Défense ;
- à des servitudes relatives aux canalisations de transport et distribution d'électricité, aux réseaux d'adduction d'eau potable, d'eaux usées, d'électricité, de télécommunications, de gaz, d'éclairage et de chauffage urbain existants.
- à des servitudes relatives aux infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Les voiries classées sur le périmètre d'étude sont la RN 12 et la RD 91. Les niveaux sonores doivent être pris en compte par les constructeurs lors de la construction d'un bâtiment.

Il n'existe pas de servitude relative aux canalisations de transport et de distribution de gaz.

Observation du commissaire enquêteur :

Le PLU comprend un tableau des servitudes et les reporte au document graphique. La mise en conformité ne supprimant aucune ancienne servitude ni n'en créant de nouvelles, il n'y a pas lieu de faire évoluer ce document obligatoire.

V - 6 – La conformité du PLU par rapport aux documents d'urbanisme de rang supérieur

V - 6 – 1 - Le SDRIF



Dans sa stratégie de rayonnement international de la région capitale, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) désigne le plateau de Saclay comme l'un des pôles à conforter et dynamiser, et l'identifie comme étant un *Territoire d'Intérêt Métropolitain* (TIM), partie prenante dans la réponse à apporter aux défis posés à l'Île-de-France en faveur du rééquilibrage de la région métropolitaine.

S'il dispose que la protection de la Plaine de Versailles doit être renforcée, les espaces encore libres de la construction préservés, et la croissance des bourgs existants limitée, le SDRIF considère que la ville de Versailles, qui combine la vitalité et le prestige d'une ville historique, administrative et culturelle, peut accéder à une réputation mondiale sur d'autres plans. L'ambition est de créer des synergies entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles tout en respectant les éléments naturels et historiques remarquables. Cela impliquera la résolution du problème de transport qui freine le dynamisme économique.

Les orientations du SDRIF qui concernent directement la commune de Versailles :

- Permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces urbanisés à optimiser à l'horizon 2030 ;
- Permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat dans les quartiers proches d'une gare à l'horizon 2030 ;
- Favoriser l'urbanisation dans les secteurs offrant un potentiel de création de quartiers urbains de qualité et une forte densité, grâce notamment à leur desserte en transport collectif et à l'accessibilité aux équipements et services (PION sud, proximité de la future gare de Satory et de la gare de Versailles-Chantiers) ;
- Augmenter et diversifier le tissu urbain et l'offre de logement dans les secteurs à fort potentiel de densification (Satory-Ouest) ;
- Protéger et mettre en valeur la faune et la flore locales avec le développement d'une réelle trame verte : mettre en place un véritable réseau maillé vert par l'intermédiaire de

squares de proximité, d'avenues urbaines plantées et de cheminements piétons pour ne pas entraver le déplacement de la faune et favoriser les liaisons douces. Deux continuités sont identifiées : un espace de respiration au sud-ouest et une liaison verte sur les coteaux du plateau de Satory.

Plus particulièrement, le plateau de Satory est considéré comme présentant un fort potentiel de densification pour sa partie Est, et comme secteur d'urbanisation préférentiel pour sa partie Ouest.

Concernant la partie Ouest, l'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat au moins égale à 35 logements par hectare.

Ces caractérisations sont renforcées par la présence en fond de pastille spécifiant qu'il s'agit d'un « *espace urbanisé à densifier* » et d'un « *quartier à densifier à proximité d'une gare* ».

La mise en compatibilité s'accompagne d'impératifs de protection environnementale :

- mise en retrait de la zone USm destinée aux quartiers mixtes définie par la mise en compatibilité par rapport à la RN 12 ;
- préservation de l'espace boisé et de l'espace naturel de la forêt domaniale de Versailles, à travers une extension de la zone NF sur la totalité du massif boisé intégrant un terrain au sud du quartier des Marronniers et le bois de la Martinière ;
- prise en compte de la lisière du massif boisé par la mise en compatibilité qui assure sa protection ;
- maintien et renforcement des espaces de respiration et de liaisons vertes (classement en zone naturelle et forestières NF sur le secteur de l'Épi d'Or et les abords de la RN 12).

Observation du commissaire enquêteur :

Le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles dans le secteur de Satory contribue à l'atteinte des objectifs du SDRIF.

V - 6 – 2 - Le Contrat de Plan État-Région (CPER)

Le contrat de plan État-Région (CPER) est un document par lequel l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir.

Les enjeux du CPER 2015 - 2020 :

- être un moteur de compétitivité nationale et un levier pour l'ensemble des territoires du pays,
- conforter et dynamiser la création d'emplois et le développement économique de la Région-capitale,
- contribuer à la résorption des inégalités sociales et territoriales dans la logique d'un rééquilibrage Est/Ouest de l'Île-de-France,
- être vecteur de transition écologique, énergétique et économique et participer pleinement de la construction d'un nouveau modèle de développement,

Selon la loi de 2010 relative au Grand Paris : « *Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France [...]. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national* ».

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France, et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

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

Entre autres missions, la *Société du Grand Paris* (SGP) :

- réalise les opérations d'équipement et d'aménagement prévues et les acquisitions foncières nécessaires ;
- réalise des investissements destinés à favoriser l'implantation et l'activité d'entreprises, d'organismes d'enseignement supérieur et de recherche ;
- assure l'assistance aux opérations immobilières et d'aménagement ayant pour objet le développement du pôle scientifique et technologique ;
- soutient les initiatives relatives à la circulation des connaissances, des innovations et des bonnes pratiques, la mobilité professionnelle, l'emploi et les rapprochements entre milieux scientifiques et économiques ;
- favorise la couverture par des réseaux de communications électroniques en très haut débit.

Le développement du plateau de Satory, un quartier aujourd'hui isolé du reste de la commune de Versailles, est fortement lié à l'amélioration de sa desserte. À l'horizon 2030, le site bénéficiera en effet d'une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris qui le reliera à Versailles-Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines, le campus, Massy et Orly.

Observation du commissaire enquêteur :

Le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles dans le secteur de Satory permet la contribution de Versailles à la construction et au renforcement du projet de Grand Paris. Réciproquement, le projet du Grand Paris est absolument déterminant dans le processus de désenclavement du site.

Une inquiétude demeure toutefois, à l'heure où ce rapport est établi, sur la réalisation effective de la portion de la ligne 18 intéressant le plateau de Satory. Sa réalisation a été mise en doute, puis confirmée, son report à l'échéance 2030 a été annoncé au printemps 2019 : la visibilité n'est pas parfaite sur les 10 ans à venir. Dans l'hypothèse du désengagement financier d'un l'État confronté à des insuffisances de financement,

la pertinence d'une liaison lourde, non ferrée et en site propre, a-t-elle été envisagée sur la portion Saclay/Saint-Quentin-en-Yvelines ? Se pourrait-il qu'elle le soit ?

V - 6 – 4 - L'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay

Une opération d'intérêt national (OIN) est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.

L'OIN Paris-Saclay est structurée par deux grands faisceaux :

- le faisceau Ouest, centré sur les centres de Recherche & Développement des grandes entreprises technologiques. Il se développe le long du RER C autour des pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy-Villacoublay.
- le faisceau Sud, qui se développe le long du RER B, autour des pôles de Massy et Palaiseau, en lien étroit avec la future aéroville d'Orly.

Il compte 27 communes, réunies en 3 communautés d'agglomération sur 2 départements (les Yvelines et l'Essonne).

Ce territoire affiche une grande diversité de spécialités scientifiques et économiques correspondant aux grands enjeux sociétaux que sont la santé, l'énergie, l'alimentation, l'environnement, la mobilité... Il couvre toute la gamme des activités depuis la recherche la plus fondamentale jusqu'aux activités de production.

Rappelons que Paris-Saclay compte 650 000 habitants et 300 000 emplois, sur une superficie trois fois et demie plus vaste que celle de Paris intra-muros. Il est un pôle majeur d'activités industrielles (10,6 % des emplois), et à forte intensité en main d'œuvre de cadres (4 fois plus que la moyenne française). 15 % des effectifs de la recherche française y travaillent, faisant déjà de Paris-Saclay le deuxième pôle de recherche français après Paris-Centre en rassemblant des universités, des grandes écoles d'ingénieurs et de management, des organismes de recherche nationaux, des centres privés de Recherche & Développement. Paris-Saclay participe au rayonnement international de la métropole.

Enfin, le site bénéficie d'une qualité de paysage et de nature remarquable qui réunit coteaux boisés, terres agricoles et forêts.

À proximité immédiate du château et du cœur historique de Versailles, desservi à terme par une gare de la ligne 18 du métro du Grand Paris, le plateau de Satory présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel, à l'échelle des Yvelines et à celle du Grand Paris.

Observation du commissaire enquêteur :

Le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles dans le secteur de Satory permettra à Satory d'occuper la place exceptionnelle à laquelle ce site particulier peut prétendre à la périphérie de l'OIN.

V - 6 – 5 - Le Contrat de Développement Territorial (CDT)

Les CDT sont la déclinaison locale des objectifs de mise en œuvre du Grand Paris en matière d'urbanisme, de transports, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection paysages, des espaces agricoles et forestiers.

Le projet stratégique décliné dans le CDT est présenté dans la première partie de ce rapport. La libération des terrains de l'armée sur le site de Satory Ouest représente une véritable opportunité foncière. Le site fait l'objet d'un protocole foncier entre l'État et l'EPAPS, levier déterminant pour la réalisation de la ZAC. Ainsi, à la demande de l'EPA, « *l'État peut transférer, en pleine propriété et à titre gratuit, à l'Établissement public, ses biens fonciers et immobiliers, à l'exclusion des forêts domaniales* ». Les terrains hors protocole foncier, en partie sud et Nexter Est, sont couverts par une ZAD dont l'EPFIF est titulaire du droit de préemption. Il s'agit d'un territoire d'intervention prioritaire de l'EPFIF. La ZAD a été renouvelée en mai 2016 pour une durée de 6 ans.

Les principales orientations programmatiques énoncées pour le développement de Satory Ouest prévoient une répartition de l'ordre de 40 % d'activités économiques et 60 % de logements, équipements et services.

Le projet énonce que : « *ces objectifs, dépendant de la libération effective du terrain de la STAT (Section Technique de l'Armée de Terre) et du CRA (Centre de ravitaillement alimentaire) permettent de fixer les ordres de grandeurs suivants :*

- *une répartition d'environ 60 % d'activités économiques liées au projet technologique et 40 % d'activités économiques autres, de type tertiaire, soit de 200 000 à 300 000 m² d'activités.*
- *un total d'environ 4 000 à 5 000 logements répartis entre logements familiaux et spécifiques, dont au moins 25 % de logements conventionnés, et la nécessité d'atteindre dès la première phase « une taille critique minimale » d'environ 2 000 à 2 500 logements « d'un seul tenant » pour consacrer la mutation du site et de son image aux yeux du marché immobilier tertiaire, pour atteindre la masse critique suffisante à l'installation de commerces et services et assurer le fonctionnement des équipements de proximité ».*

L'ensemble des infrastructures de transports nécessaires au développement de Satory-Ouest sont également citées : mise à niveau de l'échangeur RD 91/RN 12, possibilité d'une bretelle d'accès depuis la RN 12 vers le plateau, aménagement de la voie ferrée militaire, réorganisation du réseau de bus existant, réaménagement de la RD 91 dans sa fonction de lien avec le centre-ville.

Observation et avis du commissaire enquêteur :

1. Les dossiers « DUP » et « mise en compatibilité du PLU » mis à l'enquête publique divergent :

- sur l'estimation du nombre de logements attendus en première phase du développement de la ZAC... ou sur la notion de « première phase » ;

- sur le nombre de logements attendu en fin d'opération. 4 à 5 000 ? Si l'objectif est de compter à terme environ 10 000 habitants à Satory-Ouest, ce nombre de logements doit être reconsidéré.

2. La bretelle d'accès depuis la RN 12 n'est peut-être pas compatible avec les orientations d'aménagement.

V - 6 – 6 - Le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi)

Le programme local de l'habitat (PLH) est un document de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques.

Outre les besoins en logement, le PLH doit répondre aux besoins en hébergement et favoriser la mixité sociale et le renouvellement urbain. À partir d'un diagnostic de la situation existante, le PLH définit les objectifs à atteindre, notamment l'offre nouvelle de logements et de places d'hébergement, en assurant une répartition équilibrée et diversifiée des modes d'habitat sur le territoire.

Constat du PLH

Des tendances de fond sont observées depuis le PLHi 1 (2006-2011) : déficit de jeunes familles, vieillissement de la population, revenus globalement élevés, part élevée de CSP supérieure, parc de logements confortable (bien que subsistent à la marge des situations d'habitat indigne), déficit de foncier disponible et incertitudes sur les projets de développement à venir.

Des tendances récentes sont issues du PLHi 2 :

- le retour à une croissance démographique positive, malgré un solde migratoire encore légèrement négatif ;
- la perte des jeunes familles, aux revenus modestes et intermédiaires, migrant vers le reste des Yvelines,
- l'arrivée de ménages plus aisés en provenance de Paris, des Hauts de Seine et de l'étranger ;
- la sous-occupation du parc, compte tenu de la forte proportion de grands logements et du vieillissement de la population ;
- l'emballement des prix immobiliers, qui exclut de l'accession privée une part des classes moyennes ;
- la nécessité d'une réhabilitation thermique dans le parc de logements anciens publics et privés.

Objectifs portés dans le PLHi

On peut résumer le scénario du PLHi 2 en le décomposant comme suit :

- un « premier étage » de 500 logements par an qui permet de maintenir le niveau de population (besoins issus du scénario de stabilité démographique) ;
- un deuxième étage de 500 logements par an pour accompagner le développement démographique, qui représente un effort supplémentaire de production de 35 % par rapport aux dernières années du PLHi 1 ;

- un troisième étage de 500 logements par an ou « effet Grand Pari(s) » qui nécessite de « repousser les marges de manœuvre de manière inédite ».

Versailles Grand Parc s'est engagé sur une montée en charge progressive au cours du PLHi 2, qui doit permettre d'atteindre en rythme de croisière l'objectif de 1 500 logements par an.

L'atteinte des objectifs « Grand Pari(s) », soit 500 logements supplémentaires par an, nécessitent une mobilisation du foncier appartenant au ministère de la Défense sur Satory.

La mobilisation de ces terrains permettrait de dégager un potentiel de 4 300 logements.

Plus d'un ménage sur deux logés dans le parc privé sur le territoire peut prétendre à un logement social. Il est prévu de produire un flux de près de 320 logements conventionnés par an (PLAI, PLUS, PLS) dans le cadre du PLHi 2.

Les communes soumises au rattrapage de la loi SRU doivent consacrer au moins 30 % de leur offre nouvelle en logements sociaux. C'est le cas de Versailles, dont le parc social représentait 17,20 % de son parc de logement en juillet 2014.

Observation du commissaire enquêteur :

Les intentions correspondant aux objectifs du PLHi ont été énoncées dans le projet. Il est bien évidemment trop tôt pour établir le nombre et la répartition des programmes de logements conventionnés, qui feront l'objet des conventions triennales passées entre l'État (Préfecture des Yvelines) et la collectivité territoriale compétente.

V - 6 - 7 : Le Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France (PDUIF)

Le PDUIF approuvé en 2013 doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, et d'agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Ses préconisations :

- Inclure dans le rapport de présentation du PLU une analyse des territoires en fonction de la desserte en transports collectifs, des itinéraires piétonniers, cyclables, et la hiérarchisation du réseau de voirie.
- Intégrer dans le PADD les recommandations ci-avant sur les principes d'intensification urbaine et sur les itinéraires pour les modes actifs.
- Traduire les orientations du PADD dans le zonage et le règlement. Une attention particulière dans la rédaction du règlement pour les articles suivants est demandée :
 - l'article 3 permet d'intégrer des dispositions pour faciliter la circulation des transports collectifs en prévoyant des largeurs d'emprise de voirie suffisantes ainsi qu'un meilleur traitement des conditions de déplacement à pied et à vélo ;
 - les articles 6, 7, 9, 10 et 14 permettent d'intégrer des dispositions concourant à la définition de formes urbaines plus favorables à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture particulière.

- Intégrer dans l'article 12 des zones urbaines du PLU les normes minimales suivantes :
 - Habitat : 1,5 m² par logement minimum et un local de 10 m² minimum, cette norme ne s'appliquant qu'aux opérations de logement de plus de 400 m² de SHON.
 - Bureaux : 1 m² pour 100 m² de SHON.
 - Activités, commerces de plus de 500 m² de SHON, industries et équipements publics : 1 place pour 10 employés minimum ; prévoir également le stationnement des visiteurs.
 - Établissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves suivant le type d'établissement.
 - L'espace nécessaire au stationnement des vélos doit être clos et couvert.
 - Cet espace doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos, sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %.
 - Les vélos doivent pouvoir être rangés sans difficulté et pouvoir être cadencés par le cadre et la roue.
 - Des surfaces pour remorques, vélos spéciaux, rangement de matériel (casques) ainsi que des prises électriques pourront être réservées dans les locaux de stationnement vélo.
- Encadrer le développement du stationnement privé :
 - Inclure des normes minimales de stationnement pour les opérations de logements.
 - Fixer un nombre maximum de places de stationnement à réaliser lors de la construction de bureaux, 1 place maximum pour 55 m² de SHON.
 - Prévoir une clause visant à permettre la mutualisation du stationnement dans le cadre de vastes projets d'urbanisation, les éco-quartiers et nouveaux quartiers urbains..
- Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison.

Avis du commissaire enquêteur :

Le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles :

- définit une stratégie de la mobilité qui s'inscrit dans les objectifs du PDUIF, à savoir la limitation de la voiture et la promotion des circulations douces, des transports en commun, des mobilités innovantes et de modalités de stationnement (mutualisation et foisonnement) qui réduisent à terme l'utilisation de la voiture
- respecte les préconisations et les normes du PDUIF en matière de stationnement des véhicules pour les logements, pour les bureaux, et de stationnement des vélos.

V - 6 - 8 - Le SDAGE Seine-Normandie et le SAGE de la Bièvre

Le SDAGE

Les préconisations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) s'articulent autour des 8 « défis » et 2 « leviers » suivants :



Parmi les objectifs du SDAGE directement liés à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, on notera notamment la maîtrise des rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies préventives (des règles d'urbanisme s'appliquant aux constructions nouvelles) et palliatives (la maîtrise de la collecte et des rejets).



Le SAGE

Le Schéma d'Aménagement et de gestion des Eaux (SAGE) est un outil de planification, dont le rôle est de décliner localement les orientations du SDAGE en tenant compte des spécificités du territoire. Se situant dans le bassin versant de la Bièvre, le secteur Satory Ouest est intégré au SAGE de la Bièvre approuvé par arrêté du 19 avril 2017. Le SAGE vise l'atteinte du bon potentiel écologique pour les masses d'eau amont et aval de la Bièvre et de ses affluents, selon les échéances fixées par le SDAGE du bassin de Seine-Normandie.

Dans cet objectif, la Commission Locale de l'Eau a adopté des dispositions relatives aux enjeux dans les domaines de l'eau, de l'assainissement et des milieux aquatiques.

Les 5 grandes orientations du SAGE sont les suivantes :

- l'amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie ;
- la maîtrise des ruissellements urbains et la gestion des inondations ;
- le maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière ;
- la reconquête des milieux naturels ;
- la mise en valeur de la rivière et de ses rives pour l'intégrer dans la Ville.

En matière de gestion des eaux pluviales, le PLU impose :

- une gestion de l'eau pluviale intégrée au paysage et environnement, qui respecte la topographie du secteur et qui se fait le plus possible de manière gravitaire ;
- Un recueillement séparatif des eaux usées et des eaux pluviales ;
- Un dispositif de traitement adapté des eaux pluviales pour toute installation industrielle, artisanale ou commerciale ;
- Le recours systématique, dès le stade de conception des aménagements, aux techniques dites "alternatives" pour la gestion des eaux pluviales ;
- Afin de limiter les apports, tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif, les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette ;
- Une limitation du débit de fuite à 0,7 litre/seconde/hectare pour une pluie de référence de 50 ans ;
- La collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent, en priorité, être effectués par des noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.

Le projet de PLU précise : « *La gestion de l'eau pluviale, intégrée à la composition paysagère et environnementale du secteur, s'appuie sur la topographie du site en pente douce nord-sud. Elle s'inspire du ruissellement initial qui a façonné les micro-reliefs du plateau pour constituer le fil d'eau le plus simple et le plus rationnel possible. La gestion prévoit, ainsi, un écoulement général des eaux pluviales au maximum de façon gravitaire et à ciel ouvert dans le sens nord-sud, débouchant sur la Vallée de la Bièvre.*

Cette gestion permet la création d'espaces paysagers inondables et de noues introduisant au sein des espaces publics des continuités écologiques et des espaces d'agrément. L'organisation à l'échelle du secteur de la gestion des eaux pluviales permet de garantir le

débit de fuite et la qualité de l'eau pluviale en sortie du projet d'aménagement conformément à la réglementation. En conséquence, les lots au sein du secteur pourront présenter des débits de fuites différents, en intégrant la gestion des petites pluies à leur échelle. »

La Bièvre ne traverse pas le secteur de Satory-Ouest. Les zones humides prises en considération dans ce projet, qui font l'objet de mesures de compensation, ne sont pas inventoriées par le SAGE.

Avis du commissaire enquêteur :

La mise en compatibilité du PLU prévoit la compensation des zones humides impactées par la mise en œuvre du plan, et prend en compte les dispositions du SDAGE et du SAGE au sujet de la gestion des eaux pluviales.

V - 6 - 9 - Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

Le SRCAE fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Il définit trois grandes priorités régionales pour 2020 : le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments, le développement du chauffage urbain et la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier.

Principaux objectifs :

- Déployer des outils en région et sur les territoires pour planifier et assurer le développement du chauffage urbain.
- Dans les règlements du PLU, imposer aux constructions, travaux, installations et aménagements de respecter les performances énergétiques et environnementales renforcées en intégrant le raccordement aux réseaux de chaleur et le recours aux énergies renouvelables et de récupération.
- Vérifier que le règlement du PLU ne fait pas obstacle à la création ou au développement d'un réseau.
- Favoriser la densité de construction.
- Favoriser la mixité des usages au sein des quartiers (logements, bureaux, commerces...).
- Favoriser le développement de centrales photovoltaïques sur des sites ne générant pas de contraintes foncières supplémentaires.
- S'assurer que le PLU est cohérent avec les préconisations nationales et régionales.
- Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises.

- Faciliter le recours au vélo en agissant sur les conditions de circulation et le stationnement. Le PLU devra intégrer les éléments du PDUIF concernant le stationnement des vélos.
- Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises.
- Réserver des espaces pour la logistique lors de toute opération d'aménagement (éléments du PDUIF).
- Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques.
- Inclure dans le rapport de présentation du PLU une analyse des territoires en fonction de la desserte en transports collectifs, des itinéraires piétonniers et cyclistes et une hiérarchisation du réseau de voirie (PDUIF).
- Permettre l'utilisation de matériaux et de techniques de performance énergétique.
- Développer des filières agricoles et alimentaires de proximité.
- Préserver l'espace agricole et assurer la pérennité des filières agricoles.
- Inciter les Franciliens et les collectivités à mener des actions améliorant la qualité de l'air.
- Présenter le bilan des émissions et des concentrations de polluants atmosphériques sur le territoire.
- Retenir l'amélioration de la qualité de l'air comme orientation des PADD pour les communes situées dans la zone sensible pour l'air ou dont l'état initial de l'environnement aurait mis en évidence un enjeu particulier sur la qualité de l'air.
- Limiter l'urbanisation à proximité des principaux axes de trafic routier et, si ce n'est pas possible, veiller particulièrement à ce que les projets d'urbanisme fassent l'objet de prescriptions particulières pour limiter l'impact de la pollution extérieure sur la qualité de l'air intérieur (dispositifs de prises d'air éloignés des axes...) ;
- Conditionner l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser et l'implantation de nouveaux équipements commerciaux à une desserte par les transports collectifs.
- Introduire d'obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés.
- Prendre en compte les effets du changement climatique dans l'aménagement urbain.
- Prendre en compte l'adaptation au changement climatique, en particulier la lutte contre les îlots de Chaleur urbains (ICU).
- Réduire les consommations d'eau pour assurer la disponibilité et la qualité de la ressource.
- Faire état de règles à respecter pour ne pas entraver la circulation de l'eau : maîtrise des ruissellements, non imperméabilisation de certains sols.

La mise en compatibilité prend en compte les actions recommandées par le SRCAE à travers les orientations d'aménagements et le règlement :

- la limitation de l'urbanisation à proximité des principaux axes de trafic routier,
- l'ouverture de nouvelles zones à urbaniser et l'implantation de nouveaux équipements commerciaux conditionnés à une desserte par les transports collectifs,

- l'introduction de plafonds pour la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés,
- l'aménagement de pistes cyclables le long de l'onde verte active,
- la réalisation d'un maillage dédié aux piétons et aux cyclistes au sein des quartiers mixtes et l'obligation d'aménager un local pour stationner les vélos.

V - 6 - 10 - Le Schéma Régional Éolien (SRE)

Le SRE constitue une annexe du SRCAE. Le SRE francilien établit la liste des 648 communes situées dans des zones favorables et donc susceptibles de porter des projets éoliens. Elles ont été définies en tenant compte à la fois du "gisement" de vent et des enjeux environnementaux, paysagers ou patrimoniaux dont la région Île-de-France est riche. Leur identification a donné lieu à une concertation dans chacun des territoires de grande couronne présentant un potentiel éolien.

Observation du commissaire enquêteur :

Le projet ne fait pas référence au SRE.

V - 6 - 11 - Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

Le SRCE prend en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, ainsi que les éléments pertinents des schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.



Selon le maître d'ouvrage, la mise en compatibilité du PLU de Versailles prend en compte le corridor écologique identifié par le SRCE :

- en n'aggravant pas le point de fragilité que représente la RN 12, coupure dans le réservoir de biodiversité ;
- en classant en zone naturelle forestière NF les abords de la RN 12 et le secteur de l'Épi d'Or, qui sont classés en zones urbaines (UI) et d'urbanisation future (AU) dans le Plan Local d'Urbanisme de Versailles en vigueur ;
- en n'impactant pas le passage faune-flore existant sur la RN 12 ;
- en prenant en compte la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 Forêt Domaniale de Versailles, identifiée comme un réservoir de biodiversité à préserver.

La mise en compatibilité a un impact marginal pour permettre la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) accompagné d'un cheminement en modes doux, au niveau de l'Épi d'Or. Elle a pour effet de supprimer une bande de 6 mètres de profondeur d'Espaces Boisés Classés de chaque côté de l'emprise actuelle de la voie ferrée (soit 0,1 ha).

V - 6 - 12 - Le Schéma Régional pour le Climat (SRC)

Le SRC définit une stratégie d'adaptation du territoire pour favoriser une transition progressive, réfléchie et planifiée.

Observations du commissaire enquêteur :

Les prescriptions du SRC ne sont pas prises en considération dans le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles.

V - 6 - 13 - Le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM)

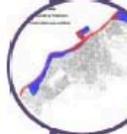
Un risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates et graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et/ou l'environnement.

Les générateurs de risques sont pour partie les industries pétrochimiques produisant l'ensemble des produits dérivés du pétrole (essences, goudrons, gaz de pétrole liquéfié).

Le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs (DDRM) recense les risques connus ou prévisibles. Il donne pour chacun des risques identifiés, une définition générale, la nature et l'historique de ses manifestations dans le département ainsi que les mesures de prévention spécifiques.

La prévention des risques majeurs

Ayant pour objet de réduire les conséquences des catastrophes, la prévention des risques englobe un large éventail de mesures visant à :

- 
réduire les aléas, c'est à dire empêcher les phénomènes de se produire (clouage de falaise pour empêcher le détachement de blocs), ou en limiter l'intensité (création de zones d'expansion de crue),
- 
réduire les enjeux, en limitant la présence de personnes et de biens dans les zones soumises à un aléa (c'est l'objectif des Plans de Prévention des Risques ou de l'expropriation au titre de la loi Barnier),
- 
Organisation de la Réponse de Sécurité Civile : **réduire la vulnérabilité de ces enjeux**, en améliorant leur capacité à faire face aux évènements lorsqu'ils surviendront (cela consiste notamment à s'y préparer au travers des plans de secours ou de l'information préventive des populations, mais aussi à adapter les constructions, etc).

Observations du commissaire enquêteur :

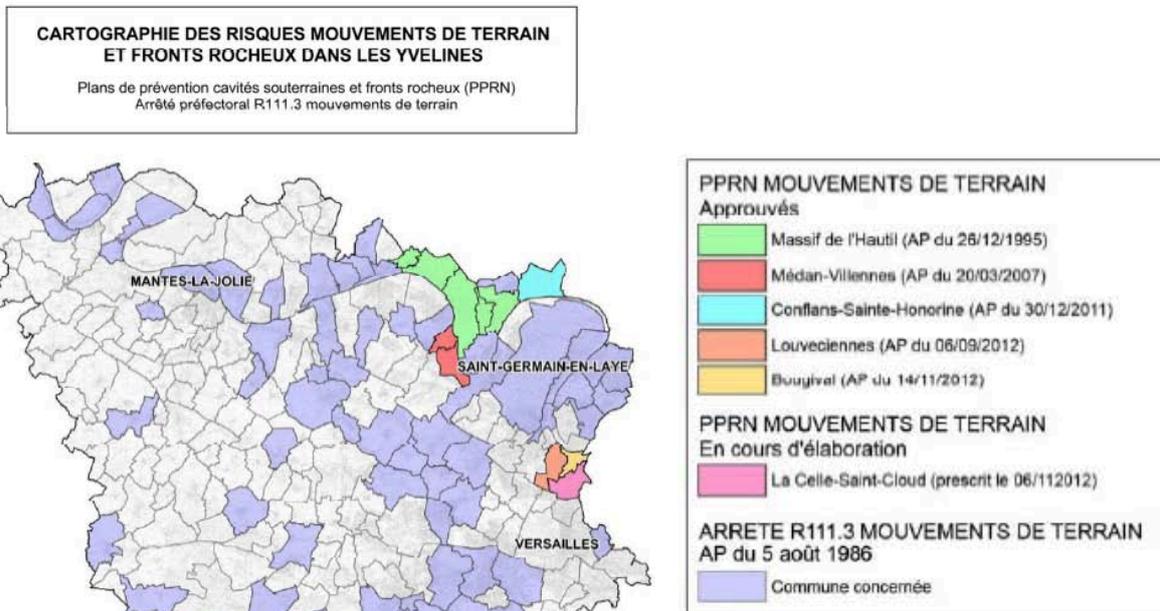
- Dans le DDRM des Yvelines, le risque de transport de matières dangereuses (TMD), qui recense les pipelines et gazoducs, n'englobe pas le transport d'hydrocarbures par voie ferrée jusqu'au Centre de Ravitaillement en Essences (CRE) de Satory, alors même que le risque est reconnu de classe 1 (matières et objets explosibles).
- Le DDRM ne cite pas le CRE de Satory dans son inventaire des sites à risque industriel. Aucun plan de prévention ne lui est associé.

Vernouillet	PPRN	PPRN	•		 	•
La Verrière		PPRN	•			•
Versailles			•		Passage potentiel	
Vert	PPRN		•		Passage potentiel	•
Le Vésinet			•			

- L'annexe à l'arrêté préfectoral n°2015197-0013 en date du 16 juillet 2015 n'inclut pas la ville de Versailles de la liste des communes où s'applique le droit à l'information sur les risques majeurs en application de l'article L.125-2 du code de l'environnement.

V - 6 - 14 - Le Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrains (PPRMT)

Ce Plan, approuvé par arrêté préfectoral le 19 octobre 2015, répertorie les risques liés aux anciennes carrières souterraines de calcaire et de craie. La ville de Versailles y est mentionnée.



V - 6 - 15 - Le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines (SDADEY)

Avis du commissaire enquêteur :

Le projet de mise en compatibilité du PLU ne fait pas explicitement référence à ce document qui, articulé avec les Schéma des Déplacements des Yvelines, prévoit notamment :

- de favoriser les nouveaux modes de transport émergents qui contribueront à améliorer l'offre de transports et la qualité du cadre de vie ;
- de conduire une politique volontariste en faveur des circulations douces :
 - dans le cadre d'un programme d'aménagement pluri-annuel ;
 - par la mise en œuvre du Schéma Départemental des « Véloroutes » et Voies Vertes ;
- un plan d'aménagement des transports en commun en site propre et des voies réservées incluant la liaison Versailles-Chantiers/Satory ;
- une participation au financement de la ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à Nanterre, indispensable à la réussite de l'OIN Paris-Saclay? Cette nouvelle liaison en rocade doit relier à terme « Orly/ Versailles/ Nanterre », avec une desserte des plateaux de Satory et Saclay.



Le maître d'ouvrage de Satory-Ouest est sait donc pouvoir compter sur des financements départementaux.

V - 6 - 16 - Le principe de non co-visibilité

La ZAC de Satory est concernée par le principe de co-visibilité, car elle se trouve à la fois dans la zone de protection du domaine du château de Versailles et aux abords de la vallée de la Bièvre.

Le patrimoine bâti de Versailles bénéficie de deux protections réglementaires :

- En premier lieu, le centre historique de Versailles est couvert par un secteur sauvegardé en application de la loi Malraux du 4 août 1962. Un plan de sauvegarde et de mise en valeur approuvé en 1993 couvre désormais près de 250 hectares. Au sein de ce périmètre, les règles d'urbanismes sont définies exclusivement par le plan de sauvegarde et de mise en valeur. Le périmètre de la ZAC n'est pas concerné par le plan de sauvegarde et de mise en valeur.
- En second lieu, le château est classé dans son ensemble (Château, Trianon, parcs et dépendances), au titre de la législation relative aux monuments historiques. Ces domaines classés de Versailles et de Trianon bénéficient d'un périmètre de protection élargie de leurs abords de 5 000 mètres de rayon à partir de la chambre du roi, complétée par une zone de 6 000 mètres de longueur selon une ligne fictive tirée dans le prolongement du Grand Canal, d'une largeur de 2 000 mètres au sud et de 3 500 mètres au nord. Cette protection est unique en France. Au sein de ce périmètre de protection, l'architecte des bâtiments de France dispose d'un droit de regard sur toutes les constructions envisagées. Il vérifiera notamment la co-visibilité entre ces constructions et le château de Versailles.

L'initiative du maître d'ouvrage

Après consultation de l'architecte des bâtiments de France (ABF), l'Établissement public du château de Versailles et la DRIEE, des points de mesure ont été déterminés précisément depuis le domaine du château de Versailles, les coteaux nord de la plaine de Versailles et la Vallée de la Bièvre, et une campagne de mesures a été effectuée par un géomètre en mars 2014 et en mars 2015. Il s'agissait d'établir la contrainte la plus majorante.

Le maître d'ouvrage considère les mesures prises depuis les coteaux nord comme un plafond que l'on peut dépasser ponctuellement sous réserve d'une protection paysagère adéquate.

Les mesures depuis le château et la vallée constituent, quant à elles, un plafond à ne pas dépasser.

Cette contrainte nécessitera l'adaptation de l'éclairage public afin de garantir le respect de cette condition de nuit comme de jour.

Par ailleurs, dans l'objectif du respect du site et de l'environnement de la vallée de la Bièvre, l'EPA Paris-Saclay, accompagné par la DRIEE, a procédé à des études de co-visibilité approfondies. Ces études ont démontré que les risques de co-visibilité n'apparaissaient qu'à des hauteurs élevées ne pouvant être atteintes par le projet urbain. Dans tous les cas, précise le maître d'ouvrage, les travaux effectués dans ces espaces ne pourront être réalisés qu'après accord exprès ou consultation de l'ABF, selon leur nature.

Observation du commissaire enquêteur :

Les études proposées dans le dossier démontrent la prise en compte par l'EPAPS de l'ensemble des contraintes liées au respect de ce principe.

Le parcellaire

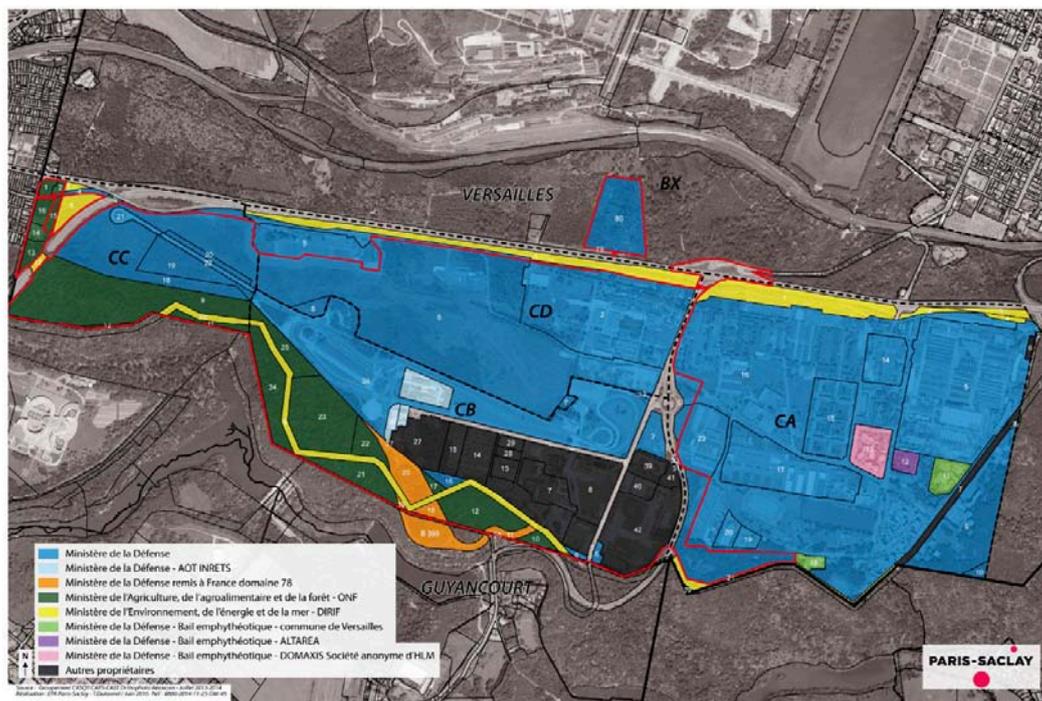
VI - L'enquête parcellaire

VI - 1 - Le contexte

Le projet d'aménagement du site de Satory-Ouest relève d'une Opération d'Intérêt National décrite plus haut dans le présent rapport. Afin de mener ce projet complexe à son terme en maîtrisant le plus possible l'ensemble des paramètres, l'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay a pris l'initiative d'une Zone d'Aménagement Concerté dès 2014, et a approuvé le dossier de création de cette ZAC le 19 juin 2018, à l'issue d'une concertation imposée par la réglementation en vigueur.

Dans le cadre de cette enquête publique unique, l'opération projetée fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

VI - 2 - La propriété foncière



La réalisation d'un projet cohérent sur le site de Satory-Ouest à Versailles nécessite une maîtrise de l'ensemble des emprises foncières représentées ci-dessus.

VI - 3 - La nécessité de l'expropriation

À l'heure actuelle, une partie importante du site de Satory-Ouest à Versailles est déjà maîtrisée par la puissance publique (EPAPS ou porteurs de foncier mandatés) qui a acquis des terrains nécessaires à l'opération auprès de propriétaires publics et privés. Cependant, certains terrains utiles au développement du projet d'aménagement restent détenus par des propriétaires privés, qui n'ont pas donné leur accord pour une transaction amiable.

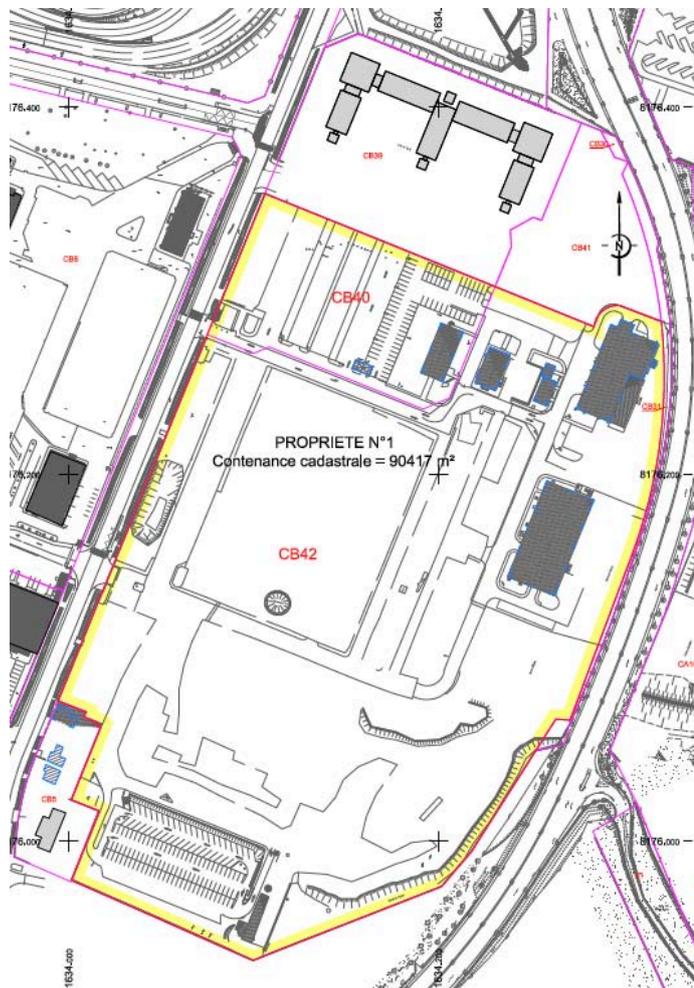
Faute d'avoir obtenu cet accord à ce jour, la nécessité de disposer du foncier implique un recours à l'expropriation.

Afin de vérifier l'identité des propriétaires, titulaires de droits (détenteurs d'usufruit, bénéficiaires de servitude, preneurs à bail) et autres intéressés directement concernés par ces acquisitions, en application de l'article R. 131-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'enquête publique s'accompagne d'une enquête parcellaire.

L'enquête vérifie l'identification du foncier concerné, les noms des propriétaires enregistrés au cadastre et la régularité de la procédure.

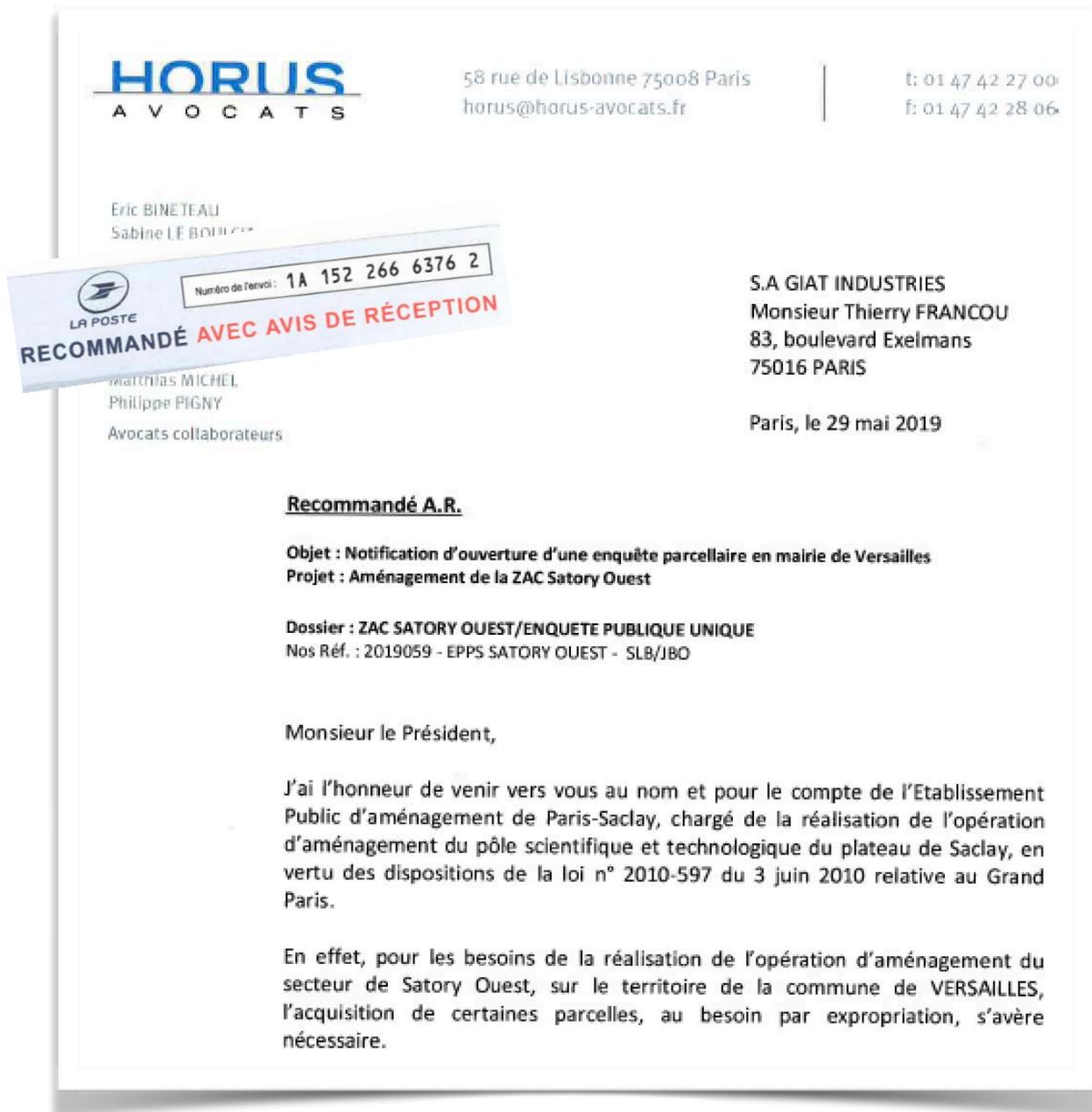
VI - 4 - Les biens expropriés

Les biens susceptibles d'être expropriés sont la propriété de la Société Anonyme GIAT Industrie. Ils portent les références CB 40 et CB 42 au cadastre, et présentent des superficies respectives de 10 451 m² et 79 966 m² (total : 90 417 m²).



VI - 5 - La notification

VI - 5 - 1 - la notification pour le compte de l'acquéreur



Observation du commissaire enquêteur :

La notification a été effectuée dans les formes requises par lettre recommandée avec accusé de réception en date du 29 mai 2019.

VI - 5 - 1 - L'avis de réception du propriétaire



Observation du commissaire enquêteur :

Le seul propriétaire concerné a donné suite à la demande de l'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay.

VI - 5 - Les avis recueillis durant l'enquête parcellaire

GIAT Industries

GIAT Industries est le seul propriétaire foncier visé par l'enquête parcellaire relative à la ZAC Satory-Ouest. Y en a-t-il d'autres qui auraient été oubliées, se demande l'association SAVE ?

Observation du commissaire enquêteur

GIAT Industries a été régulièrement sollicitée par l'EPAPS par courrier recommandé avec accusé de réception.

À la date de clôture de l'enquête publique, le samedi 3 août 2019, le registre d'enquête faisait état d'une seule réponse de la part de GIAT Industries : le retour du « questionnaire relatif à l'identité du propriétaire et aux parcelles concernées, dûment complété ».

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay confirme que seul le terrain GIAT est concerné par l'enquête parcellaire. A ce jour, il n'a pas été envisagé de mener d'autres enquêtes parcellaires.

Observation du commissaire enquêteur :

Aucune opposition à la procédure d'expropriation n'a donc été enregistrée au cours de l'enquête publique.