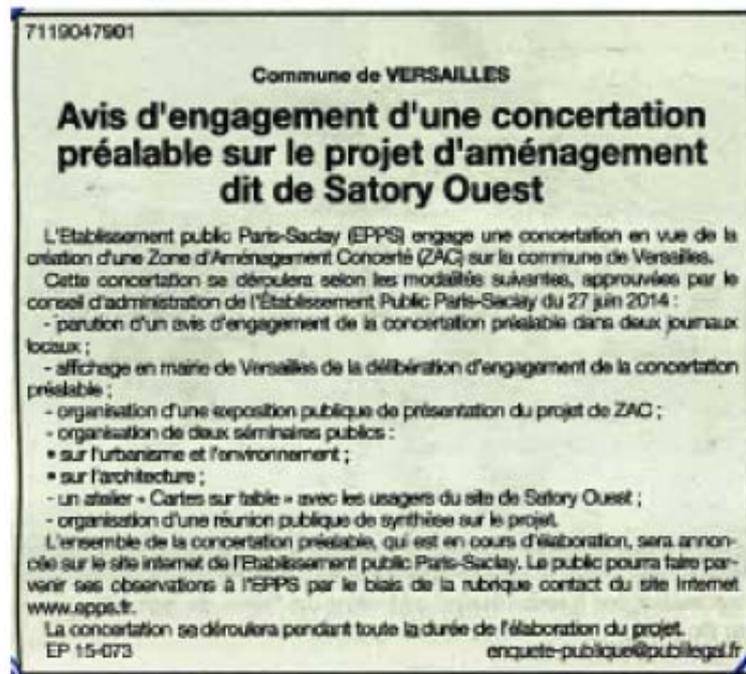


L'enquête publique

VII - La concertation préalable

La concertation sur le projet d'aménagement du quartier de Satory Ouest a été organisée du 27 juin 2014 au 3 juillet 2017, conformément à l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme, à l'initiative de l'aménageur de la zone d'aménagement concerté, l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay, après publication d'un « avis d'engagement d'une concertation préalable sur le projet d'aménagement de Satory-Ouest ».



La concertation a pris notamment la forme suivante :

- organisation d'une exposition publique de présentation du projet de ZAC du 23 mars au 29 avril 2017, au cours de laquelle 15 avis ont été déposés sur le registre ;
- organisation, le 28 janvier 2015, de 2 séminaires publics sur les thèmes suivants :
 - Urbanisme et l'environnement, les visions et les ambitions pour le quartier Versailles Satory-Ouest ;
 - Enjeux économiques, architecture et ville nature.
- création des ateliers « Cartes sur table » avec les usagers du site Satory-Ouest. 3 ateliers ont été organisés (le 4 mai 2015, le 10 septembre 2015, le 9 mars 2017), et ont été suivis d'une réunion d'information et d'échanges entre l'EPA Paris-Saclay et les associations le 15 juin 2017 ;
- organisation d'une réunion publique de synthèse sur le projet le 3 juillet 2017. Étaient présents des représentants associatifs, des représentants d'entreprises installées à Satory-Ouest, des élus de Versailles et de Saint-Cyr-l'École ;
- mise à disposition du public
 - de l'étude d'impact,
 - des études techniques à mesure de leur réalisation,
 - de l'avis délibéré de l'autorité environnementale et du mémoire complémentaire ;
- une rubrique dédiée sur le site internet de l'EPA Paris-Saclay ;
- un relais permanent sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter).

Le dossier d'enquête publique publie les comptes rendus des réunions et des ateliers.

VII - 3 - Les thèmes abordés à l'occasion de la concertation

- l'échelle du projet ;
- la cohabitation du nouveau quartier avec les activités actuelles du site
- les coûts, les financements et le phasage de l'opération ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- le respect de la règle de non-covisibilité ;
- la mobilité, les projets de transports et d'infrastructures routières ;
- l'accessibilité aux études menées par l'EPA ;

Le dossier produit l'ensemble des contributions enregistrées pendant la période sur les registres et sur le site internet www.epaps.fr.

Avis du commissaire enquêteur :

La concertation préalable a permis de nombreux échanges entre l'aménageur et le public, sur une longue durée et sous différentes formes. Les efforts consentis par le maître d'ouvrage en matière de transparence doivent être portés à son crédit.

VIII - L'organisation le déroulement de l'enquête publique

VIII – 1 – La prescription de l'enquête

La présente enquête publique unique a été prescrite par l'arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines n° 19-048 daté du 23 mai 2019.

Sa prolongation a été validée par l'arrêté de Monsieur le Préfet des Yvelines n° 19-076 daté du 11 juillet 2019.

VIII – 2 – La désignation du commissaire enquêteur

Le Tribunal Administratif de Versailles a désigné M. Thierry NOËL en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique unique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ZAC Satory-Ouest valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de VERSAILLES (Yvelines), et au parcellaire, par décision du 14 mai 2019.

VIII – 3 – Le calendrier de l'enquête

L'enquête publique, organisée du 20 juin au 20 juillet, puis prolongée jusqu'au 3 août 2019, a fait l'objet de 6 permanences tenues en mairie de Versailles :

- le vendredi 21 juin de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le mercredi 26 juin de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le mardi 9 juillet de 9 h 30 à 12 h 30 ;
- le samedi 20 juillet de 9 h 00 à 11 h 30 ;
- le lundi 29 juillet de 14 h 00 à 17 h 00 ;
- le samedi 3 août de 9 h 30 à 11 h 30.

Observation du commissaire enquêteur :

Les permanences ont été parfaitement organisées, la confidentialité des échanges entre le public et le commissaire enquêteur a été respectée.

VIII – 4 – La publicité de l'enquête

Le public a été informé de la tenue de l'enquête publique et de sa prolongation par différents moyens : avis publiés dans la presse départementale, site internet de la ville, affichage réglementaire constaté par huissier.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFECTURE DES YVELINES
DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION ET DES ÉLECTIONS
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques
COMMUNE DE VERSAILLES
AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE UNIQUE
préalable au projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Satory Ouest

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté Satory Ouest ;
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;
- le parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires, les titulaires de droits réels et autres intéressés.

Le projet est situé sur le plateau de Satory à Versailles, délimité au Nord par la RN 12 et au Sud par la vallée de la Bièvre.

Le réaménagement du site composé en grande majorité d'activités militaires et d'entreprises industrielles de la Défense, du sport automobile, de la recherche et de l'innovation, a pour objectif de constituer progressivement le huitième quartier de Versailles.

Il se fonde sur la mixité entre l'habitat et l'activité économique, sous des formes diverses.

Cette enquête, d'une durée de 31 jours, se tiendra
du 20 juin à 8 h 30 au 20 juillet 2019 à 11 h 30.
Commissaire enquêteur : Monsieur Thierry NOËL, ancien gérant de société

Lieux de l'enquête : Le dossier d'enquête comprenant notamment des informations environnementales ainsi que les avis des autorités environnementales seront mis à la disposition du public, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :
- à la mairie de Versailles,
- sur un poste informatique à la préfecture des Yvelines – secrétariat DRE (1 avenue de l'Europe – 78000 Versailles),
- sur le site internet de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :
- soit consignées par les intéressés sur le registre d'enquête ouvert à cet effet à la mairie de Versailles aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Versailles, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre.

Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions du jeudi 20 juin à 8 h 30 au samedi 20 juillet 2019 à 11 h 30 sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://projet-amenagement-zac-satory-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : projet-amenagement-zac-satory-ouest@enquetepublique.net.

Le commissaire enquêteur recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaitent dans les locaux de la mairie de Versailles, aux jours et heures suivants :

- le vendredi 21 juin 2019 de 14h00 à 17h00;
- le mercredi 26 juin 2019 de 14h00 à 17h00;
- le mardi 9 juillet 2019 de 9h30 à 12h30;
- le samedi 20 juillet 2019 de 9h00 à 11h30.

Toutes informations concernant ce projet pourront être obtenues auprès de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay à l'adresse suivante : contact@oin-paris-saclay.fr.

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines déclarera ou non l'utilité publique de l'opération qui emportera la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines et à la mairie de Versailles, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

7203682201 - AA

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Préfecture des YVELINES
Direction de la Réglementation et des Élections
Bureau de l'Environnement et des enquêtes publiques
Commune de VERSAILLES
Avis d'ouverture d'une enquête publique unique préalable au projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Satory Ouest
AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Il sera procédé à une enquête publique unique portant sur :
- la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté Satory Ouest ;
- la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme ;
- le parcellaire en vue de déterminer les parcelles à exproprier pour la réalisation du projet et de rechercher les propriétaires, les titulaires de droits réels et autres intéressés.

Le projet est situé sur le plateau de Satory à Versailles, délimité au Nord par la RN 12 et au Sud par la vallée de la Bièvre.

Le réaménagement du site composé en grande majorité d'activités militaires et d'entreprises industrielles de la Défense, du sport automobile, de la recherche et de l'innovation, a pour objectif de constituer progressivement le huitième quartier de Versailles.

Il se fonde sur la mixité entre l'habitat et l'activité économique, sous des formes diverses.

Cette enquête, d'une durée de 31 jours, se tiendra du 20 juin à 8 h 30 au 20 juillet 2019 à 11 h 30.

Commissaire enquêteur : M. Thierry NOËL, ancien gérant de société.

Lieux de l'enquête : le dossier d'enquête comprenant notamment des informations environnementales ainsi que les avis des autorités environnementales seront mis à la disposition du public, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public :
- à la mairie de Versailles,
- sur un poste informatique à la préfecture des Yvelines – secrétariat DRE (1, avenue de l'Europe – 78000 Versailles),
- sur le site internet de la préfecture des Yvelines, à l'adresse suivante : <http://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Urbanisme-Amenagement>

Pendant la durée de l'enquête, toutes observations et propositions sur l'utilité publique du projet, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles ou sur les limites des biens à exproprier et l'identité de leurs propriétaires pourront être :
- soit consignées par les intéressés sur le registre d'enquête ouvert à cet effet à la mairie de Versailles aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public,
- soit adressées par écrit au commissaire enquêteur domicilié pour cette enquête à la mairie de Versailles, désignée comme siège de l'enquête, afin d'être annexées au registre.

Le public pourra également faire parvenir ses observations et propositions du jeudi 20 juin à 8 h 30 au samedi 20 juillet 2019 à 11 h 30 sur le registre dématérialisé accessible sur le site dédié : <http://projet-amenagement-zac-satory-ouest.enquetepublique.net> ainsi que via l'adresse électronique dédiée à l'enquête : projet-amenagement-zac-satory-ouest@enquetepublique.net.

Le commissaire enquêteur recevra personnellement toutes les personnes qui le souhaitent dans les locaux de la mairie de Versailles, aux jours et heures suivants :

- le vendredi 21 juin 2019 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le mercredi 26 juin 2019 de 14 h 00 à 17 h 00,
- le mardi 9 juillet 2019 de 9 h 30 à 12 h 30,
- le samedi 20 juillet 2019 de 9 h 00 à 11 h 30.

Toutes informations concernant ce projet pourront être obtenues auprès de l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay à l'adresse suivante : contact@oin-paris-saclay.fr.

À l'issue de la procédure, le préfet des Yvelines déclarera ou non l'utilité publique de l'opération qui emportera la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles.

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, disponibles pendant un an à compter de la date de la clôture de l'enquête, à la préfecture des Yvelines et à la mairie de Versailles, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public, ainsi que sur le site internet de la préfecture (www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques).

EP19-313 enquête-publique@publegal.fr



Avis du commissaire enquêteur :

La publicité pour l'enquête publique et pour sa prolongation ont été effectuées conformément aux textes en vigueur.

VIII – 5 – La composition du dossier d'enquête soumis au public

À l'ouverture de l'enquête publique, le dossier présenté au public comprenait les pièces suivantes :

1. Arrêtés et délibérations :

- Arrêté n°19-048 du Préfet des Yvelines portant ouverture de la présente enquête publique (23 mai 2019)

2. Dossier Étude d'impact :

- Préambule et sommaire général
- Résumé non technique
- Chapitre 1 : analyse de l'état initial du site et de son environnement
- Chapitre 2 : esquisse des principales solutions de substitution examinées et justification du projet retenu
- Chapitre 3 : analyse des effets négatifs et positifs, temporaires et permanents, à court, moyen et long termes - mesures d'évitement, de réduction et de compensation
- Chapitres 4 à 8 :

- Chapitre 4 : modalités de suivi et estimation financière des mesures et de leurs indicateurs
- Chapitre 5 : compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par les documents d'urbanisme, articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17 du code de l'environnement, prise en compte du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France
- Chapitre 6 : analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus
- Chapitre 7 : description des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées
- Chapitre 8 : auteurs de l'étude d'impact
- Annexes de l'étude d'impact
 - Annexe 1 : études trafic (*mars 2017*)
 - Annexe 2 : étude historique des sols et des sous-sols (*septembre 2015*)
 - Annexe 3
 - Annexe 3a : diagnostic de pollution des sols et eaux souterraines (*novembre 2016*)
 - Annexe 3b : évaluation quantitative des risques sanitaires et plan de gestion (*décembre 2016*)
 - Annexe 4
 - Annexe 4a : rapport d'études géotechniques parcelle C (*décembre 2016*)
 - Annexe 4b : rapport d'études géotechniques parcelle D (*décembre 2016*)
 - Annexe 4c : rapport d'études géotechniques parcelle G (*janvier 2017*)
 - Annexe 4d : rapport d'études géotechniques parcelle H (*novembre 2016*)
 - Annexe 5 : pollution pyrotechnique (*janvier 2016*)
 - Annexe 6 : étude faune et flore (*2015*)
 - Annexe 7 : bibliographie et glossaire de la partie biodiversité (*mars 2016*)
 - Annexe 8 : étude zone humide (*novembre 2016*)
 - Annexe 9 : étude acoustique (*février 2017*)
 - Annexe 10 : étude air (*janvier 2017*)
 - Annexe 11 : étude co-visibilité
 - Annexe 11a : étude de co-visibilité, impact d'un projet de construction sur le plateau de Satory : estimation de la hauteur du masque végétal en bordure de la RN 12 (*mai/juin 2015*)
 - Annexe 11b : étude de co-visibilité, impact d'un projet de construction sur le plateau de Satory : depuis les communes environnantes du coteau nord (*mai/juin 2015*)
 - Annexe 12 : diagnostic du fonctionnement des eaux pluviales (*janvier 2017*)
 - Annexe 13 : étude de faisabilité de l'assainissement des eaux usées (*août 2015*)
 - Annexe 14 : étude stationnement (*juillet 2015*)
 - Annexe 15 : archéologie préventive
 - Annexe 16 : pollution radiologique en surface sur les zones Nexter-Est et annexe Drouot (*février 2017*)

- Compléments à l'étude d'impact
- Études complémentaires :
 - mise en état des sols,
 - impacts sur les milieux naturels,
 - impacts liés à la pollution de l'air,
 - impacts liés au bruit,
 - impacts sur les boisements
- Annexe 1 : évaluation quantitative des risques sanitaires et plan de gestion dur le secteur Nexter-Est (*mars 2017*)
- Annexe 2 : arrêté préfectoral complémentaire du 10 août 2017 relatif au site de la société GIAT INDUSTRIES (*août 2017*)
- Annexe 3 : note sur l'absence de migration des composées (*juillet 2018*)
- Annexe 4 : étude pédologique complémentaire (*octobre 2017*)
- Annexe 5 : rapport complémentaire milieux naturels (*octobre 2018*)
- Annexe 6 : rapport complémentaire zones humides (*septembre 2018*)
- Annexe 7 : état d'impact qualité de l'air (*septembre 2018*)
- Annexe 8 : campagne de mesure rapport d'impact qualité de l'air (*août 2018*)
- Annexe 9 : étude acoustique (*septembre 2018*)
- Étude d'impact : avis délibéré de l'autorité environnementale (n° Ae : 2017-34, avis adopté le 26 juillet 2017) et mémoire complémentaire
- 3. Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) valant mise en compatibilité (MEC) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles**
 - Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles (*décembre 2018*)
 - Mise en compatibilité du PLU, pièce 1 : rapport de présentation, partie A : contexte, projet et mise en compatibilité (*décembre 2018*)
 - Mise en compatibilité du PLU, pièce 1 : rapport de présentation, partie B : évaluation environnementale (*décembre 2018*)
 - Mise en compatibilité du PLU, pièce 2 : orientations d'aménagement (*décembre 2018*)
 - Orientations d'aménagement prévisionnelles dans le périmètre de la DUP, schéma A3 (*octobre 2018*)
 - Mise en compatibilité du PLU, pièce 3 : règlement (*décembre 2018*)
 - Mise en compatibilité du PLU : plan de zonage A3 (*décembre 2018*)
 - PLU de Versailles, plan A3 (*mis à jour en octobre 2017*) :
 - périmètres de bonne desserte en transports en commun
 - secteurs de mixité dans l'habitat
 - Avis de la CDPENAF (*du 2 avril 2019*)
 - Avis de la MRAe (n° MRAe : 2019-10, adopté le 28 mars 2019)
 - Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe du 28 mars 2019.

4. Dossier d'enquête parcellaire

- Notice explicative (novembre 2018)
- Plan parcellaire (CB 40 et CB 42)

5. Compléments graphiques au format A2

- La desserte et la mobilité
- La mixité des fonctions
- Les orientations d'aménagement prévisionnelles
- Les composantes de la trame paysagère
- Photographie aérienne : le périmètre de la DUP

6. Le registre d'enquête publique coté et paraphé par le commissaire enquêteur

Observations du commissaire enquêteur :

1. 12 kg... c'est le poids du dossier d'enquête proposé aux citoyens soucieux d'apprendre et de comprendre de quoi l'avenir de Satory sera fait. Paradoxalement, cette « déferlante documentaire » est le fruit d'une louable exigence des acteurs de la concertation, qui ont souhaité que toutes les informations, tous les rapports d'études utiles à la justification du projet soient portés à la connaissance du public.
2. Hormis pour le commissaire enquêteur qui prenait connaissance de ce dossier pour la première fois, le public qui s'est présenté à l'enquête (les associations agréées pour la défense de l'environnement, parties prenantes de la concertation) avait une connaissance déjà ancienne et étendue de la nature du projet et de ses composantes.
3. Le public aurait néanmoins apprécié que soit effectué au préalable un effort de synthèse, d'élimination des doublons et de mise à jour des documents, ainsi que la transcription de certains d'entre eux sous une forme compréhensible par le plus grand nombre.
4. Un plan issu du PLU et un plan de projet en grand format eurent été bienvenus.

VIII – 6 – La prolongation de l'enquête

Compte tenu du volume, de la diversité et de la complexité des informations soumises au public d'une part, compte tenu de la période estivale choisie pour procéder à l'enquête publique unique d'autre part, il est apparu que le délai d'enquête serait trop court pour permettre à chacun de formuler ses contributions dans de bonnes conditions.

C'est la raison pour laquelle le commissaire enquêteur, en accord avec le maître d'ouvrage et la préfecture des Yvelines, a pris l'initiative d'une prolongation de cette enquête pour une durée de 15 jours, la durée maximale autorisée par la réglementation en vigueur.

IX - Les observations de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) et les réponses du maître d'ouvrage

En application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Versailles visant à permettre la réalisation du projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) « Satory Ouest », a fait l'objet d'un examen au cas par cas ayant conclu à la nécessité de réaliser une évaluation environnementale par décision n°MRAe 78-031-2018 du 12 octobre 2018.

Dans cette décision, la MRAe appelait la mise en œuvre de dispositions réglementaires précises ayant pour objet de :

- limiter l'exposition des futurs habitants et occupants du site de l'opération aux risques sanitaires engendrés par les pollutions existantes, et assurer la compatibilité des sols avec les usages projetés ;
- assurer la préservation du maximum de zones humides et des sites de compensation de celles qui seront impactées ;
- assurer la prise en compte et la préservation, du corridor de la sous-trame arborée traversant la route nationale N12 à l'extrémité ouest de l'emprise du projet de « Satory Ouest » ;
- et justifier de l'articulation du PLU avec des plans et programmes de rang supérieur.

Sur le dossier

Dans son avis rendu le 28 mars 2019, la MRAe estime que « *les enjeux de l'évaluation environnementale sont bien identifiés dans le dossier, des développements (présentation de la procédure, articulation avec les plans et programmes de rang supérieur, justification des choix, présentation des mesures visant à éviter, réduire, compenser les incidences) sont clairs et permettent de bien appréhender les enjeux du dossier. Les principales incidences du projet sont bien identifiées. Le dossier [...] n'apporte toutefois pas tous les éléments attendus dans une mise en compatibilité du PLU.* ».

La MRAe observe que certaines études complémentaires, annoncées en vue de la demande d'autorisation environnementale, ne peuvent pas être soumises à son examen.

La MRAe considère que le rapport de présentation qui lui a été soumis, trop succinct et incomplet, ne devrait pas renvoyer systématiquement à l'étude d'impact mais aurait du être lui-même complété, sans doute à l'occasion d'une révision préalable du PLU qui aurait donné lieu à une première évaluation environnementale.

En conséquence, la MRAe « *recommande de compléter le rapport de présentation de la mise en compatibilité du PLU avec les résultats des analyses de l'étude d'impact du projet Satory-Ouest (état initial notamment)* ».

Observation du commissaire enquêteur

En réponse à cette dernière recommandation, l'EPAPS rappelle l'ensemble des études réalisées et détaillées dans le cadre de l'étude d'impact, et propose de compléter la pièce B du rapport de présentation du PLU par une synthèse de l'étude d'impact dont il produit les éléments.

Cette initiative est de nature à satisfaire la demande de la MRAe sans modifier le projet, et à permettre au public qui consulte le rapport de présentation du PLU de bénéficier de l'ensemble des informations qu'il est en droit de connaître.

Sur la pollution des sols

La MRAe considère que les dispositions annoncées répondent à ses observations de juillet 2017, qu'elles sont de nature à traiter la pollution, mais que « *la compatibilité des sols avec les usages projetés n'est pas pleinement assurée* ».

La MRAe recommande que :

- ***les « zones de compatibilités sanitaires avec les différents usages futurs » soient différenciées dans le PLU, dès l'achèvement des études nécessaires ;***
- ***en attendant, des dispositions conservatoires soient prises sur les secteurs où une incertitude persiste sur la compatibilité des sols avec les usages projetés.***

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il a exposé et représenté sur une carte les objectifs réglementaires en matière de niveau de dépollution chimique des sols selon les zones et leurs usages futurs que l'EPAPS s'engage à atteindre. Il propose d'intégrer cette carte

aux orientations d'aménagement du PLU et de compléter ainsi le chapitre consacré à la qualité environnementale :

« La question de la dépollution des sols est traitée dans le cadre d'une stratégie précise de gestion, autant que faire se peut, in situ afin de ne pas externaliser les terres polluées. Il s'agira d'adapter le nivellement du projet d'urbanisation pour optimiser les mouvements de terre nécessaires à la dépollution chimique et la dépollution pyrotechnique ; les niveaux de risques liés variant d'un sous-secteur à l'autre. Le développement d'une structure d'expérimentation sur la mobilité (nouvelles pistes d'essais) est l'occasion de pouvoir stocker les terres polluées parallèlement à des principes de phytoremédiation qui pourront être adoptés dans le temps de la fabrication de ce territoire. Les objectifs de dépollution s'inscrivent dans le principe de compatibilité des zones sanitaires avec les futurs usages, tels que représentés par la carte... » (Cf. carte publiée dans le présent rapport).

Le maître d'ouvrage rappelle également que l'Agence Régionale de Santé (ARS) doit valider la compatibilité des sols avec les usages envisagés avant tout aménagement du site.

Il précise enfin que *« la gestion et la réalisation de la dépollution chimique s'inscrivent dans la mise en œuvre opérationnelle du projet et non dans un plan de zonage qui a pour objectif d'encadrer les futurs aménagements et constructions. En effet, la mise en compatibilité sanitaire des sols avec les usages futurs représente un préalable à l'aménagement des constructions, sa garantie s'inscrit, par conséquent, davantage dans la mise en œuvre du projet d'aménagement de la ZAC que dans l'aspect réglementaire des documents du plan local d'urbanisme ».*

Sur les OAP

La MRAe estime que les OAP *« s'attachent à préserver le caractère naturel des sites concernés par le projet »*, mais qu'elles *« restent très générales dans leur formulation »*.

Sur les EBC

La MRAe estime que les déclassements d'espaces boisés classés sont justifiés.

Sur la zone NF et les lisières

La MRAe considère que les occupations autorisées sont susceptibles de porter atteinte aux boisements et empêchent de *« garantir que la fonctionnalité de la continuité écologique identifiée aux abords de la RN 12 sera assurée »*.

La MRAe recommande :

- d'approfondir l'analyse des incidences du zonage NF sur la continuité écologique aux abords de la N12, à l'ouest du site, et le cas échéant d'envisager un règlement plus adapté à la nécessaire protection de ces zones naturelles ;
- de conforter la prise en compte des continuités dans les OAP ;
- de conforter la protection des lisières en encadrant davantage les constructions autorisées dans la bande de 50 mètres de protection des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares ;

Réponses du maître d'ouvrage

1. Le maître d'ouvrage estime que « les incidences de la modification du zonage sur cette continuité écologique sont positives dans la mesure où cette zone est [...] augmentée de près de 10 hectares » comme illustré ci-après :

Plan de zonage du PLU de Versailles en vigueur



Plan de zonage mis en compatibilité



■ Surface de la zone NF

2. Concernant la recommandation de la MRAe d'envisager un règlement de la zone NF plus adapté à la nécessaire protection des zones naturelles, il est rappelé que la procédure de mise en compatibilité a vocation à apporter une modification du PLU en vigueur afin de permettre la réalisation du projet de la ZAC Satory Ouest. Dès lors, seulement les zones nécessaires au projet, c'est-à-dire concernées par un aménagement font l'objet d'une modification réglementaire. C'est le cas de la zone US, UI et UK.
3. Concernant les constructions comprises dans la bande de 50 mètres de protection de la lisière des massifs boisés de la Vallée de la Bièvre, le projet prévoit des aménagements paysagers ayant pour vocation la rétention des eaux pluviales ou la reconstitution de zones humides et de prairies mésophiles. En outre, concernant le secteur des pistes (USe), le Règlement (cf. Article US2) mis en compatibilité autorise soit des constructions, installations, ouvrages liés aux pistes d'essais, pérennisant une activité existante sur le site, et des constructions, installations, ouvrages qui valorisent un aménagement paysager et la biodiversité.

Avis du commissaire enquêteur

1. Dans l'état actuel du projet, la continuité écologique sus-visée ne semble pas menacée.
2. L'article US2 du règlement sus-visé ne me semble pas conforme aux impératifs de protection des lisières. Cette disposition me paraît attaquable.

Sur les zones humides

La question des zones humides sera approfondie dans le cadre de la procédure « Loi sur l'Eau ». Toutefois, la MRAe observe que « *le PLU ne prévoit pas de zonage spécifique à la préservation de ces zones humides* ». En conséquence :

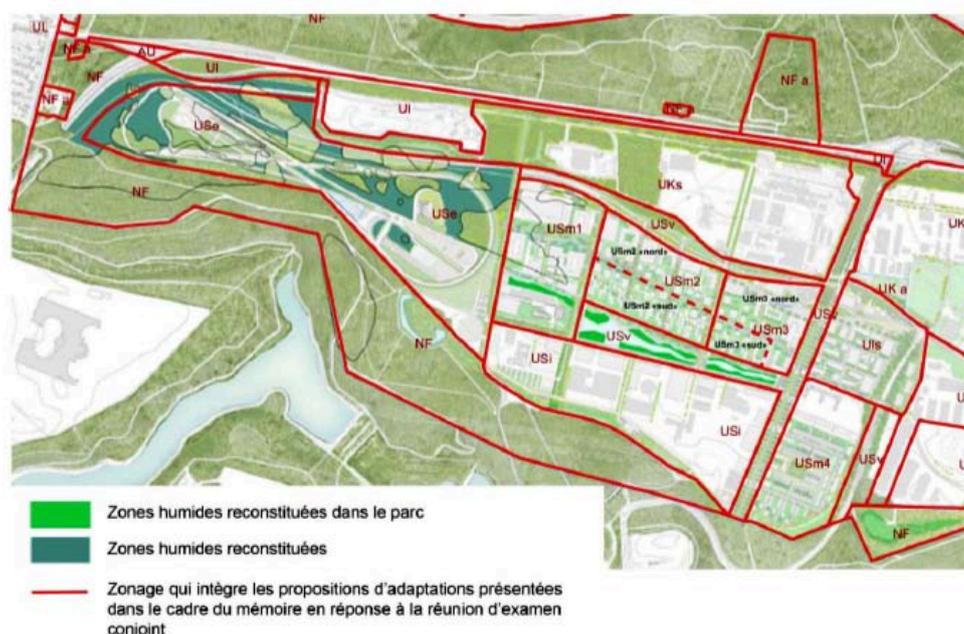
La MRAe recommande :

- **d'approfondir l'analyse des incidences des zonages prévus sur les zones humides actuelles ainsi que sur celles recrées au titre des mesures de compensation,**
- **le cas échéant, en tenant compte des dernières études et des prescriptions éventuelles de l'autorisation nécessaire pour le projet « Satory Ouest » en application des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement, d'adapter le zonage et le règlement du PLU afin de garantir la préservation des zones humides.**

Réponse du maître d'ouvrage

Les zones humides existantes sont situées dans l'extrême Ouest du plateau de Satory. La modification du plan de zonage dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU de Versailles implique la suppression de zones humides existantes dans les zones USe et USm1.

Par ailleurs, comme il est indiqué dans la *Pièce B du Rapport de présentation*, les zones humides sont principalement reconstituées dans la zone USe et dans le parc, qui ferait partie de la zone USv que l'EPA Paris-Saclay propose de créer pour sanctuariser les espaces publics structurants du quartier de Satory Ouest.



Ainsi, le plan de zonage et le règlement assurent le maintien dans le temps des zones humides existantes non impactées et des zones humides créées dans le cadre de la mise en œuvre du plan.

Enfin, il est rappelé que le projet permis par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fait l'objet d'une demande au titre de l'autorisation dite « Loi sur l'Eau », conformément aux articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement. Cette procédure amène l'EPA Paris-Saclay à préciser les modalités de compensation des zones humides et à garantir la bonne gestion des zones humides pendant une durée de 30 ans. Par ailleurs, cette procédure sera soumise à enquête publique. Le dossier est actuellement en cours d'instruction.

Avis du commissaire enquêteur

La réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante sur ce point. Les associations agréées pour la défense de l'environnement, légitimement soucieuses du devenir des zones humides, disposeront d'une nouvelle opportunité de concertation et d'expression sur le sujet.

X - Les observations de l'État et des personnes publiques associées (PPA)

X – 1 – La Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) des Yvelines

La CDPENAF, à l'unanimité, considérant le projet de mise en compatibilité du PLU :

- demande l'application de la réglementation s'appliquant aux zones humides de classe 2 et la caractérisation de la zone humide de classe 3 avant toute exécution du projet.
- confirme qu'il n'y a pas lieu à autorisation de défrichement.
- constate que les surfaces en EBC seront reclassées.

X – 2 – L'examen conjoint des PPA du 18/02/2019

X – 2 – 1 - La Mairie de Versailles

Monsieur le maire de Versailles exprime les réserves suivantes :

- Sur la règle de l'espacement des bâtiments par rapport à la hauteur, les demandes de la commune ont bien été prises en compte pour le quartier « Lisière » (un espacement fixé à 15 mètres pour un nombre de niveaux de R+4). Néanmoins, dans les autres quartiers, la règle sur l'espacement entre bâtiments y est de seulement 8 mètres pour une hauteur de 18 mètres. Il ne peut approuver de telles règles en l'état.

- Sur le phasage, il considère que la réalisation de la ZAC Satory Ouest est conditionnée à l'arrivée de la ligne 18. Il demande donc que le démarrage de la phase 2 et la réalisation du quartier « Gare » soient conditionnés à l'arrivée de la ligne 18.

Il prend acte de l'objectif maximum de 700 logements sur le quartier Lisière, même s'il lui apparaît davantage réaliste d'envisager 600 logements. Une réalisation du quartier Lisière à l'horizon 2023 lui semble, par ailleurs, plus réaliste que 2022. Aussi, il estime indispensable que la préfiguration de la trame paysagère structurante est/ouest composée d'espaces arborés et de bassin d'eau soit conçue à partir du mail principal dès la phase 1. Ainsi la réalisation du parc doit être un préalable à l'aménagement du quartier. Ou tout du moins, la moitié du parc. En outre, la commune souhaite que des espaces significatifs de sport soient réalisés.

X – 2 – 2 - Le ministère des Armées

Plusieurs observations sont énoncées :

- Le ministère des armées est préoccupé par l'impact qu'auront certaines évolutions réglementaires sur sa gestion des « emprises militaires » situées au nord de la ZAC Satory Ouest et classées en zone Uks.

Il formule cinq demandes :

1. que soit étudiée la création d'une zone « UM » militaire spécifique aux activités des armées ;
2. que soit supprimée la contrainte de débit de rejet des eaux pluviales pour la zone UKs (ou Um) si le débit s'applique bien à l'ensemble de la ZAC et non à la parcelle ;
3. que la hauteur maximale autorisée en zone UKs soit augmentée de 12 à 15 m afin de limiter le différentiel avec la zone UMs (20 m) dans le respect des règles de co-visibilité ou qu'une plus grande progressivité des hauteurs de construction soit mise en œuvre dans les quartiers mixtes périphériques ;
4. que la distance de recul applicable vis-à-vis de la RD 91 soit diminuée à 10 m ;
5. que la plantation des arbres de haute tige ne soit imposée que pour des surfaces de stationnement supérieures à un seuil compris entre 1500 et 2000 m².

X – 2 – 3 - La Gendarmerie

Deux points sont évoqués :

- La gendarmerie s'interroge sur le quartier « Bir-Hakeim », plus précisément sur le nouveau tracé de la RD 91 et sur les règles de recul qui vont s'imposer sur leurs emprises militaires.

La gendarmerie exprime son accord quant à la division du terrain dénommé Annexe Drouot, propriété du Ministère de l'Intérieur qui sera bien cédé pour partie afin de permettre le développement du projet. Néanmoins, elle souhaite s'assurer que d'éventuelles règles de recul ne viennent réduire la superficie utilisable du reste de l'Annexe Drouot. Ainsi, la partie du terrain cédée correspond à une future valorisation et la partie du terrain conservée à vocation à accueillir des activités militaires.

Elle souhaite donc des précisions sur l'emplacement du tracé, la distance de recul et son impact sur le terrain.

- La gendarmerie s'interroge aussi sur la possibilité de créer une voie de desserte permettant de relier leurs emprises à la RD 91.

X – 2 – 4 - La Direction Départementale des Territoires (DDT)

La DDT souligne la bonne qualité d'ensemble du projet.

Elle exprime cependant des regrets s'agissant du traitement du logement social. Ainsi, il est dommage que l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) ne soit pas plus ambitieuse s'agissant de la production de logement locatif social (LLS), ce qui aurait aidé Versailles à sortir de son statut de commune carencée.

La DDT formule enfin plusieurs recommandations, applicables surtout aux quartiers « Gare » et « Bir-Hakeim ». Elle propose que les orientations de l'OAP mettent l'accent sur l'installation des commerces en rez-de-chaussée ainsi que sur l'installation des bureaux en hauteur. Elle propose aussi d'accorder un bonus de constructibilité en hauteur (+ 1 m) pour les commerces s'installant en rez-de-chaussée, afin de favoriser la création de linéaires commerciaux.

La DDT 78 propose par ailleurs quelques modifications rédactionnelles.

X – 2 – 5 - L'architecte des bâtiments de France

En particulier, elle s'inquiète d'un dépassement possible causé par les superstructures et les ouvrages techniques, implantés sur les toits et formant une émergence au-delà des 20 mètres.

Elle recommande également de travailler sur une valeur urbaine d'ensemble, une densité maîtrisée du programme et sur la qualité des espaces libres paysagers au cœur des futurs quartiers.

X – 2 – 6 - Le Conseil départemental des Yvelines

Le CD 78 remercie l'EPA Paris-Saclay pour le travail réalisé.

Il s'interroge sur le futur tracé de la RD91, et demande si l'état d'avancement du projet permet déjà de la positionner. Par ailleurs, il demande à connaître les effets de l'outil « *servitude de localisation* ».

Tout comme la DDT 78, il s'interroge aussi sur la typologie des logements qui seront créés dans la ZAC, et demande qu'elle soit précisée dans l'OAP. Il abonde dans le sens de la DDT sur le LLS et encourage la construction d'une grande diversité de typologies de logements dont les logements intermédiaires et l'accession aidée à la propriété.

X – 2 – 7 - La Commission Locale de l'Eau (CLE) du Syndicat de la Bièvre

La CLE :

- constate la compatibilité du projet avec les dispositions du SAGE et le respect de la règle du débit de fuite à l'échelle de la ZAC,
- demande de prévoir les équipements nécessaires à l'infiltration des eaux pluviales d'une pluie de 50 ans ainsi que les capacités de stockage d'une pluie centennale,
- « *regrette l'absence de traitement dans le dossier de sujets tels que la toiture végétalisée, les matériaux perméables, la récupération des eaux de pluie...* » ;
- invite l'EPAPS à se rapprocher d'Hydreaulis en cas de raccordement à la station d'épuration « *Carré de Réunion* ».

Réponse du maître d'ouvrage

L'EPA répondra à ces prescriptions dans le dossier d'Autorisation Environnementale et dans le cadre de la mise en œuvre du projet, lot par lot.

X – 2 – 8 - La Chambre des métiers et de l'artisanat dans les Yvelines (CMA 78)

La CMA aurait souhaité plus d'indications sur les commerces implantés en rez-de-chaussée, et privilégie les commerces de proximité, notamment de bouche, par rapport aux activités tertiaires et immobilières.

Réponse du maître d'ouvrage

Il n'y a ni obligation ni préconisation au PLU. L'EPA pourra y répondre dans les orientations d'aménagement.

X – 2 – 9 - La Société du Grand Paris (SGP)

La SGP :

- émet des réserves sur la bonne prise en compte de l'ensemble des éléments du dossier de DUP de la ligne 18 datant de mars 2017,
- demande que soit pris en compte le fait qu'un tunnelier procèdera aux excavations de 2022 à 2025.

X – 2 – 10 - Île-de-France Mobilités (IDFM)

Pour IDFM, « il serait préférable d'écrire à propos de la voie dite « TCSP » qu'il s'agit d'une voie pouvant accueillir des navettes et des vélos, mais ne pas évoquer un TCSP à proprement parler ».

Observation du commissaire enquêteur

En réponse aux observations de la ville et des personnes publiques associées, le maître d'ouvrage :

- formule des propositions d'adaptation de son rapport de présentation, du plan de zonage, des orientations d'aménagement, des règlements et du plan d'assainissement ;
- précise les composantes de la mixité urbaine ;
- corrige le phasage à la demande de la ville et de SGP (phase 1 de 2019 à 2023, phase 2 de 2023 à 2030, phase 3 de 2030 à 2035) ;
- mentionne les ouvrages de la ligne 18 ;
- répond aux observations du ministère des Armées qui ne génèrent pas d'adaptations aux documents de mise en compatibilité.

X – 3 – Les avis sollicités des PPA

X – 3 – 1 - L'Agence Régionale de Santé (ARS)

Avis émis le 21 janvier 2019

L'ARS :

- évoque l'incompatibilité actuelle des sols avec les usages futurs,
- demande une actualisation du plan de gestion en temps réel,
- rappelle qu'elle doit valider les propositions de l'EPA Paris-Saclay avant l'aménagement du site,

- rappelle que l'implantation d'établissements accueillant des personnes de 0 à 18 ans doit être évitée sur les sites pollués,
- prend acte du complément de l'étude d'impact sur la qualité de l'air et de ses conclusions favorables,
- attire l'attention sur la nécessité de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques,
- prend acte du complément de l'étude d'impact sur les nuisances sonores et de ses conclusions favorables.

Observation du commissaire enquêteur

L'Établissement Public de Paris-Saclay a pris ces observations en considération.

X – 3 – 2 - La Ville de Versailles

Avis émis le 28 janvier 2019

La Ville de Versailles :

- conditionne la réalisation du quartier Satory-Ouest en plusieurs phases corrélées au développement des dessertes, et notamment à l'arrivée de la ligne 18 du métro automatique,
- demande la création ou la conservation d'espaces de nature et de sport significatifs ;
- rappelle que la réalisation de 700 logements dans le quartier *Lisière* est un maximum ;
- rappelle que les surfaces construites par l'aménageur devront être revues à la baisse en cas de non libération des terrains militaires prévue dans le périmètre de la ZAC ;
- demande que le ratio de 40 % des surfaces dédiées à l'activité soit garanti dans le temps ;
- rappelle ses exigences en matière de qualité urbaine et paysagère à l'échelle de l'opération et de chaque quartier (qualité architecturale, distances entre les constructions, traitement des espaces libres).

Observation du commissaire enquêteur

L'Établissement Public de Paris-Saclay a donné une suite favorable à ces observations et complété son dossier sur la composition des espaces publics en conséquence.

X – 3 – 3 - Le Conseil départemental des Yvelines (CD 78)

Avis émis le 29 janvier 2019

Le CD 78 rappelle que « l'ambition du département est de donner la priorité absolue à l'emploi sur Satory et souhaite que toutes les garanties soient prises pour l'EPAPS, au titre de son projet de ZAC, pour faire de ce territoire l'un des principaux cœurs économiques de Paris-Saclay ».

Observation du commissaire enquêteur

Le développement économique de Satory constitue bien un axe majeur du projet de l'Établissement Public de Paris-Saclay, notamment dans le domaine des mobilités du futur, civiles et militaires.

Le CD 78 souhaite :

- *"que soient étudiées, sans délais, toutes les solutions de mobilités, rapidement opérationnelles, réalisables à moindre coût, innovantes et suffisamment évolutives, pour accompagner l'urbanisation progressive du plateau de Satory et améliorer le rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux stratégiques, à l'instar du projet de liaison TCSP mis à l'étude par l'EPAPS proposant une réutilisation partielle de la plate-forme de la voie militaire entre la gare de St-Cyr et Satory [...] ».*
- que l'offre d'intermodalité soit renforcée ;
- que les dispositions nécessaires soient prises pour réaliser le tronçon St-Aubin/Versailles du Grand Paris Express ;
- travailler à une forte diversification de l'offre de logements ;

Observation du commissaire enquêteur

L'Établissement Public de Paris-Saclay confirme que le dossier qu'il a présenté est conforme à ces orientations.

- approfondir l'examen des données issues des études de trafic pour l'aménagement des carrefours, sans oublier la liaison RD 91/RD 938 ;
- rappeler qu'aucun projet définitif de réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91 n'est arrêté à ce jour. Il constate que *« la réalisation d'une voie mode doux entre l'échangeur RN 12/RD 91 réaménagé et la gare Satory n'apparaît pas sur le document graphique, et les conditions de franchissement de l'échangeur de la RN 12 ne sont pas avérées ».*

Observation du commissaire enquêteur

L'Établissement Public de Paris-Saclay rectifiera le document graphique à l'issue de l'enquête publique, au cours de laquelle il s'est engagé à réfléchir en concertation avec les usagers des modes doux.

X – 3 – 4 - L'Unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines (UDAP 78)

Avis émis le 31 janvier 2019

L'UDAP formule les observations suivantes :

- *« Le futur projet urbain est structuré sur une trame verte végétale intensifiée, la préservation et la valorisation des espaces boisés, une gestion qualitative de l'eau et des zones humides et une maîtrise raisonnée du foncier.*
- *Néanmoins, une attention toute particulière sera apportée à la bonne intégration du quartier-parc dans son environnement tant par sa richesse architecturale que par sa densité maîtrisée et la qualité des espaces libres laissés entre chaque opération.*
- *Il est également recommandé de travailler sur une valeur urbaine d'ensemble afin d'éviter un effet de collection d'objets architecturaux sans relation entre eux. Une réflexion sera également menée sur les interfaces entre les nouveaux quartiers habités et les espaces publics liés à la construction de la nouvelle gare.*

- *Enfin l'absence de co-visibilité du projet depuis les points les plus significatifs du château de Versailles et de son environnement immédiat et plus lointain sera démontrée à travers un volet paysager renforcé pour chaque opération et une étude d'impact si nécessaire ».*

Observation du commissaire enquêteur

L'Établissement Public de Paris-Saclay renvoie à ses engagements en matière de qualité urbaine et environnementale, ainsi qu'à l'étude de co-visibilité jointe au dossier. Il précise que cette étude « sera rappelée lors des procédures d'urbanisme ultérieures pour démontrer à nouveau l'absence de co-visibilité à l'échelle du bâtiment ».

X – 3 – 5 - L'Office National des Forêts (ONF)

Avis émis le 5 février 2019

L'ONF souligne "le déficit de connaissances concernant le nombre de et la localisation des exutoires du réseau d'eaux pluviales en forêt domaniale » et évoque les problèmes suivants :

- inondations et affaissement de sol en forêt domaniale, générés par le déversement des eaux en forêt ;
- pollution du milieu forestier ;
- présence irrégulière des exutoires sur le sol forestier (aucune concession ou autorisation existante).

Observation du commissaire enquêteur

L'Établissement Public de Paris-Saclay connaît ces problématiques et les a documentées dans une étude hydrologique complétée par le SIAVB. Il s'engage à satisfaire les exigences de l'ONF dans le cadre du dossier d'Autorisation environnementale.

L'ONF souhaite que tout soit mis en œuvre pour minimiser l'impact du réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91 sur la forêt domaniale.

L'ONF constate que « certaines routes forestières sont intégrées dans le réseau de cheminement pour les modes doux [...] Ces voies forestières ne font pas l'objet d'un entretien adapté aux pistes cyclables ».

Réponse du maître d'ouvrage

Les cartographies des modes doux intègrent les routes forestières sur la base de pratiques actuellement observées. Pour mémoire, les modes doux incluent d'autres modes que le vélo et la dénomination « *cheminement modes doux* » n'est pas synonyme de voie verte.

L'ONF s'inquiète de l'accroissement des flux en forêt domaniale et demande un complément à l'étude acoustique prenant en compte les bureaux et habitation de l'ONF du secteur.

X – 3 – 6 - La Direction des Routes d'Île-de-France (DIRIF)

Avis émis le 4 avril 2019

La DIRIF souhaite commenter ainsi la position de l'Autorité environnementale (AE) :

« Je rejoins l'EPAPS sur les difficultés à répondre à un avis de l'AE qui n'a pas voulu considérer que le projet d'échangeur portait ses propres objectifs de fluidification et de sécurisation de l'échange, indépendamment du projet de ZAC.

D'une manière générale, la question portée par l'AE est celle de la desserte de la ZAC de Satory, en fonction du développement progressif de l'urbanisation et des différents projets routiers et de transports collectifs ».

Par ailleurs, la DIRIF précise que *« le dossier de création de la ZAC est imprécis sur la nécessité ou pas d'un complément d'échange avec la RN 12 au niveau de l'Épi d'Or, et sur son éventuelle échéance de réalisation ».*

Réponse du maître d'ouvrage

L'hypothèse de la réalisation d'une bretelle d'accès à Satory par la pointe ouest du plateau n'est pas retenue. Les études tendent à montrer que sa réalisation n'est pas nécessaire à l'atteinte des objectifs du réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91.

Les études menées par la DIRIF, en partenariat avec l'EPA et les collectivités pour déterminer la meilleure option du réaménagement de cet échangeur sont actuellement en cours et, en sus de la fluidification et de la sécurisation du trafic, intègrent les contraintes suivantes : limitation de l'impact sur la forêt domaniale, passages modes doux sécurisés, développement du grand territoire.

XI - Les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage

Compte tenu du grand nombre de personnes potentiellement concernées par l'aménagement de la ZAC Satory-Ouest, à Versailles et alentour, on peut considérer que le public n'a pas répondu à la proposition qui lui était faite de s'exprimer sur un projet de cette importance à l'occasion de cette enquête publique.

Cependant, de volumineuses contributions écrites, parfois solidement argumentées, ont été enregistrées sur les registres papier et numérique. Certaines de ces contributions sont susceptibles de faire évoluer le projet présenté par l'EPAPS.

Préambule du maître d'ouvrage

Dans le cadre des procédures réglementaires nécessaires à la réalisation de la ZAC Satory Ouest à Versailles, le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay du 19 juin 2018, l'a autorisé à lancer une Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de Versailles afin d'asseoir la maîtrise foncière du secteur en ZAC et de modifier le document d'urbanisme pour permettre la réalisation du projet.

À ces fins, en décembre 2018, l'Etablissement a déposé en Préfecture des Yvelines un dossier de demande d'enquête unique regroupant :

- une demande de Déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement de la ZAC Satory Ouest valant mise en compatibilité du PLU de Versailles ;
- une enquête parcellaire.

Suite à la réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associés (18/02/2019) et à la demande de la Préfecture des Yvelines, le Tribunal Administratif de Versailles a désigné le 15 mai 2019 M. Thierry Noël en qualité de commissaire enquêteur pour cette procédure.

L'enquête publique s'est déroulée du 20 juin 2019 au 3 août 2019. 11 contributeurs ont participé et déposé un total de 26 contributions, 2 sur le registre papier et 24 sur le registre électronique.

Le 12 août 2019, M. Thierry Noël, a remis sa synthèse des observations du public à l'EPA Paris-Saclay et à la Préfecture des Yvelines et demandé à l'Etablissement, pétitionnaire de la procédure, de répondre aux observations par écrit.

Le présent document constitue ce **mémoire en réponse à la synthèse des observations du public**. Il reprend in extenso le texte de la *synthèse des observations du public par thème* en y insérant les réponses de l'EPA Paris-Saclay. Il propose également une réponse pour chaque contributeur.

XI - 1 - Observations de portée générale

XI - 1 - 1 - Sur la participation du public aux enquêtes

XI - 1 - 1 - 1 - Particuliers

Deux personnes se sont présentées individuellement. Toutes deux sont des habitants du quartier de l'Épi d'Or à Saint-Cyr-L'École, inquiets de l'évolution de la circulation dans leurs parages. Elles n'ont pas laissé d'observations écrites sur le registre.

L'une d'elle s'est étonnée d'avoir pu acheter récemment un délaissé de la voie de chemin de fer utilisée par l'Armée, sur lequel elle a pu bâtir un abri de jardin.

Observation du commissaire enquêteur

Il serait utile que la maître d'ouvrage enquête sur cette acquisition, dans la mesure où elle serait susceptible de réduire l'emprise de la voie ferrée devant être mise au service de la liaison en site propre Satory/Saint-Cyr-l'École.

XI - 1 - 1 - 2 - Associations agréées pour la défense de l'environnement

- Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs (SAVE),
- Versailles Environnement et Initiative (VEI),
- Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB),
- Association bucoise pour la protection et l'amélioration du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement (APACH),
- Yvelines Environnement,
- Vélo Versailles Grand Parc (Vélo VGP),
- Association pour l'amélioration et la défense du cadre de vie de l'Épi d'Or à Saint-Cyr-l'École (ADEEO),
- Association de Sauvegarde des Étangs de la Minière (ASEM),
- Association DeBange-Houdon (ADBH)

XI - 1 - 1 - 3 - Institutions

Gendarmerie Nationale.

XI - 1 - 1 - 4 - Entreprises

IFSTTAR.

Observations du commissaire enquêteur :

1. Les villes de Saint-Cyr-L'École et Buc n'ont pas délégué de représentant au cours des permanences.

2. Ni l'entreprise Nexter ni la société PSA n'ont contribué à l'enquête.
3. Aucun résident de Satory-Est n'a adressé de courrier ni ne s'est présenté aux permanences.
4. La quasi-totalité des contributions a été transmise au commissaire enquêteur par internet.

XI - 1 - 2 - Sur le calendrier de l'enquête

- Protestation générale contre le choix de la période estivale pour organiser ces enquêtes, qui comportent des éléments nouveaux (SAVE, VEI, APACH, AVB...). L'extrait du registre ci-dessous illustre le sentiment général des associations :

Tous les sujets soulevés dans la présente contribution sous forme de compilation par documents présents au dossier, démontrent que si les associations avaient pu disposer des documents dans des délais raisonnables alors, des analyses et débats auraient pu être organisés avec les équipes de l'aménageur EPAPS afin d'étudier sérieusement les projets.

D'autres sujets non abordés ici concernent les préservations de zones naturelles. Il est certain que des études ont été lancées mais là aussi ce n'est pas dans la précipitation du mois de juillet que des avis peuvent être élaborés.

Les associations membres de SAVE doivent constater que les dispositions de consultation ont été limitées à une période trop contrainte pour apporter analyse et contrepropositions.

- La prolongation de l'enquête a été appréciée et mise à profit (de nombreuses contributions sont parvenues après le 20 juillet), mais n'a évidemment pas réglé le problème de l'indisponibilité du public en période de vacances d'été.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'enquête publique s'est ouverte le 20 juin 2019 et les congés scolaires ont débuté le 6 juillet : la durée de l'enquête publique se trouve à la fois dans une période scolaire et une période des congés. Cela permet donc de toucher plusieurs publics, et notamment des publics plus différenciés, tels que les actifs.

La demande de prolongation de l'enquête publique a, par ailleurs, été entendue et le commissaire enquêteur a relayé cette demande. Sans que l'EPA Paris-Saclay ne formule aucune objection, l'arrêté de prolongation a été promulgué le 11 juillet 2019 et porté à la connaissance du public, prolongeant l'enquête publique de deux semaines jusqu'au 3 août.

Observation du commissaire enquêteur

Certains ont au contraire apprécié d'être en vacances pour disposer du temps nécessaire à l'assimilation de cette copieuse documentation !

XI - 1 - 3 - Sur la composition des dossiers

XI - 1 - 3 - 1 - Sur l'étude d'impact et ses annexes

- Dossier très consistant, bien construit (ADBH), au point de noyer le lecteur non initié sous la masse des chiffres, des sigles, des tableaux (SAVE, VEI) ?
- VEI : documents « *souvent remarquablement vagues* », engagements parfois « *incantatoires* » (logements-emplois, aménagement des accès routiers).
- SAVE fait état d' « *incohérences* » d'un document à l'autre, du fait de l'évolution permanente du dossier.
- L'ASEM considère que l'étude d'impact est « incomplète » et « immature », qu'elle manque de synthèse, en foi de quoi l'association estime que le programme de Satory-Ouest n'est pas concevable. Pour l'association, l'étude devrait comporter notamment :
 - les superficies de la ZAC, dont les surfaces imperméabilisées ;
 - le nombre, la localisation, la taille, la hauteur des bâtiments prévus ;
 - le zonage du PLU ;
 - le nombre d'habitants estimé, dont la population présente en journée ;
 - le calendrier des travaux ;
 - le réseau de voiries détaillé ;
 - le nombre, la localisation et la capacité de stockage des bassins de rétention d'eau pluviale.

L'association considère que le maître d'ouvrage sous-estime les impacts de l'opération sur la vallée classée de la Bièvre (bruit, pollution atmosphérique, sur-fréquentation humaine, travaux...).

SAVE : Des éléments demandés depuis très longtemps apparaissent enfin. Pour quelles raisons ont-ils fait l'objet d'une « rétention » qui oblige à travailler dans l'urgence ?

Depuis 2017 nous demandions ces documents que nous savions exister... ! La concertation est une pratique difficile dans nos habitudes françaises toujours frileuses dans les démarches de transparence des prises de décisions. La présence de garants de la concertation (désignation abusive) n'a pas apporté la fluidité pourtant nécessaire au fonctionnement de notre démocratie.

Les responsables sauront ils améliorer la situation pour les étapes prochaines ?

Réponse de l'EPA Paris Saclay

Les documents présentés dans le cadre de la présente procédure correspondent aux exigences réglementaires pour un projet de cette ampleur et à ce stade d'avancement. Les thématiques citées ici font l'objet de contributions spécifiques et de réponses rapportées dans la suite du document.

À noter que le dossier déposé était constitué, pour environ la moitié, de l'étude d'impact initiale de la ZAC Satory-Ouest et de ses annexes mises à disposition du public

du 23 juillet 2018 au 24 septembre 2018 en intégralité et abordées lors de l'atelier « cartes sur table » du 10 septembre 2018 avec les associations du territoire, notamment de SAVE. Seule l'Annexe 1 des compléments sur l'étude d'impact relative au plan de gestion GIAT n'a pas été intégrée à l'étude d'impact initiale, mais figure dans les Compléments à l'étude d'impact joints au dossier d'enquête publique.

Concernant l'Annexe 5, l'annexe mentionnée p.7 est un document répertoriant les 1 881 cibles isolées évoquées (latitude, longitude, profondeur, diamètre, volume, moment magnétique et niveau de risques). Constituée de 44 pages, il n'avait pas été jugé utile de la transmettre au public de par sa complexité. Concernant l'Annexe 11, l'étude de covisibilité concerne bien l'ensemble de la ZAC. La note "sur la partie Nord" évoquée concerne l'étude spécifique depuis les coteaux de la plaine de Versailles. Le reste du document, constitué de A3 plié en A4, présente bien l'ensemble des contraintes de covisibilité liées au domaine du Château, au nord, et à la vallée de la Bièvre, au sud.

Ainsi, si la complexité du dossier n'est pas à nier, l'EPA Paris-Saclay a œuvré pour en faciliter l'appropriation et continuera à le faire.

Observations du commissaire enquêteur :

1. 12 kg... c'est le poids du dossier d'enquête proposé aux citoyens soucieux d'apprendre et de comprendre de quoi l'avenir de Satory sera fait. Les associations agréées pour la défense de l'environnement, engagées dans la concertation avec le maître d'ouvrage depuis 2014, avaient déjà connaissance de la plupart des documents répertoriés dans le dossier d'enquête.
2. Le dossier ne comprenait pas de plans à une échelle qui aurait permis une bien meilleure lisibilité.
3. Le public aurait apprécié que soit effectué au préalable au préalable un travail de synthèse, d'élimination des doublons et de mise à jour des documents, ainsi que la transcription de certains d'entre eux sous une forme plus compréhensible par le plus grand nombre.

XI - 1 - 3 - 2 - Sur la mise en conformité du PLU

Pas de commentaires sur la composition du dossier de mise en conformité du PLU.

XI - 1 - 3 - 3 - Sur le parcellaire

L'association SAVE souhaite s'assurer que GIAT industries est le seul propriétaire foncier concerné par l'enquête parcellaire.

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.

XI - 2 - Synthèse des observations du public par thèmes

Avis du public sur la Déclaration d'Utilité Publique

XI - 2 - 1 - Sur la consommation d'espace

- APACH souhaite connaître le nombre d'hectares qui seront imperméabilisés.
- L'ASEM considère que ce secteur enclavé, sensible, saturé, exposé au bruit, pollué, industriel, doit demeurer vierge de toute nouvelle construction. Si toutefois l'arrivée de la ligne 18 se confirmait, il conviendrait de revoir le nombre de logements « *largement à la baisse* » à proximité de la gare, et d'affecter le reste du territoire de la ZAC à l'exploitation maraîchère. L'urbanisation « *excessive* » est « *inappropriée et incompatible avec les exigences de qualité affichées. En l'état, le projet n'est « pas viable* ».

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay a démontré dans son dossier que le projet était viable. Actuellement, le site de Satory est fortement imperméabilisé et la gestion des eaux pluviales n'est pas conforme aux réglementations du SDAGE et du SAGE comme le décrit le Chapitre I de l'Étude d'impact. Dès lors, comme développé dans le Chapitre III, 2.4 de l'Étude d'impact, l'objectif du projet de ZAC est de réguler les ruissellements et ainsi de mieux protéger le site classé de la vallée de la Bièvre. Le projet intègre un système de gestion des eaux pluviales au maximum gravitaire, privilégiant une infiltration des pluies à travers des noues et espaces verts. Ce système participe d'une volonté globale de limiter le plus possible l'imperméabilisation des sols en privilégiant l'aménagement d'espaces publics paysagers, la forte présence d'espaces verts et de pleine terre au sein des parcelles privées.

Cette ambition représente une orientation d'aménagement :

« 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 microreliefs 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. » (Orientations d'aménagement, Chapitre 2.1.3, p.10)

Par ailleurs, l'urbanisation sera mesurée grâce aux principes paysagers décrits dans les Orientations d'aménagements et imposés dans le Règlement du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles. En effet, conformément à l'Orientation d'aménagement proposée dans la présente procédure (cf. Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p. 22), à l'échelle des espaces publics ainsi que des îlots bâtis (dont le périmètre en rouge est représenté

sur la carte « Les composantes de la trame paysagère » ci-dessous), un minimum de 50 % seront réservés aux espaces verts au sein des espaces publics et privés de la ZAC :

« [...] A l'échelle des espaces publics, mais également à celle des îlots bâtis, la place accordée aux espaces verts est importante. Ces derniers représentent 50 % au minimum de la surface totale des quartiers mixtes localisés dans le schéma consacré aux composantes de la trame verte. » (Chapitre 1.3, Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p. 22).

En outre, la place généreuse laissée aux espaces publics (mails de 60 m et de 30 m, nombreux espaces inondables paysagers, noues...) et les règles s'appliquant aux espaces privés ou espaces publics de la zone USe (25 % minimum d'espaces verts dont la moitié au moins en pleine terre à l'échelle de la parcelle dans les secteurs USm1, USm3 « nord », USm 4, USi, 35 % minimum d'espaces verts dont la moitié au moins en pleine terre à l'échelle de la parcelle dans le secteur USm2 « nord », 50 % minimum d'espaces verts dont la moitié au moins en pleine terre à l'échelle de la parcelle dans les secteurs USm2 « sud » et USm3 « sud », gestion des eaux pluviales à l'air libre dans des espaces plantés inondables, ...) vont conduire le projet à poursuivre une exigence en matière de qualité environnementale, paysagère et de vie.

Observations du commissaire enquêteur

1. Compte tenu d'une part de la superficie des espaces verts préservés et créés autour et au cœur du projet d'aménagement, et d'autre part des exigences de la ville de Versailles en matière de densité des îlots d'habitation, la consommation d'espaces peut être qualifiée de raisonnable. Il est à noter par ailleurs qu'une grande partie des espaces libres aujourd'hui, artificielle, souvent polluée, pas ou peu fréquentable par le public, appelle un traitement qu'un projet à l'échelle de Satory-Ouest est susceptible de permettre.
2. L'ASEM disqualifie le projet mais, hélas, ne formule pas de propositions de nature à recevoir un label de compatibilité avec les plans et schémas s'imposant à l'aménageur (SDRIF, CdT...).

XI - 2 - 2 - Sur la gare de Satory-Ouest

- Quelle autorité est-elle en mesure de s'engager pour la réalisation et la mise en service de la gare de Satory-Ouest en 2030, dont la création est déterminante pour l'avenir de ce quartier ?
- ADBH regrette que les risques liés à la date incertaine de réalisation de cet équipement ne soient pas analysés.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay a pris acte des avis successifs émis par les collectivités en organisant le phasage du projet d'aménagement en fonction de la mise en service des infrastructures de transport, et notamment de la livraison de la ligne 18. Ainsi, dans le

périmètre des compétences qui sont les siennes, l'EPA Paris-Saclay garantit la viabilité de la première phase du projet, notamment en termes d'accessibilité, dans l'attente de la ligne 18, par le concours des autres infrastructures de transport citées dans le dossier.

Ainsi « *les risques liés à la date jugée incertaine* » de réalisation de la ligne 18 ont été pris en compte dans la mesure où le phasage de l'opération est conditionné à sa mise en service. En effet, comme il a été indiqué dans les Orientations d'aménagement au Chapitre 2.5 qui présente les orientations en matière de phasage avec lesquels le projet doit être conforme, la poursuite de l'urbanisation au-delà de la première phase d'aménagement est conditionnée au calendrier de réalisation de la ligne 18 qui sera constaté et acté avec les collectivités :

« *La première phase amorce le développement du projet et le lancement de la deuxième phase dépendra de la confirmation de l'arrivée de la ligne 18 pour 2030* ». (Orientations d'aménagement, Chapitre 2.5 p.20)

On retrouve également ce conditionnement dans le dossier de Déclaration d'utilité publique :

- Au Chapitre III.2.1 Objectifs et enjeux du projet (cf. p.20) :
 - « *L'ambition portée pour le développement du plateau de Satory, aujourd'hui enclavé, est directement liée aux projets structurants de transport en commun et de mutation des infrastructures routières :*
 - *La ligne 18, reliant, via Satory Versailles-Chantiers à l'aéroport d'Orly ;* »
- Au Chapitre III.2.5.1 Les principes du phasage (cf.p.37) : « *La réalisation du projet est organisée en trois phases dont la temporalité est directement corrélée au calendrier de livraison de la gare de la ligne 18 du Grand Paris Express et liée à la montée en puissance progressive des modes desservant Satory Ouest (transports en commun, véhicules et modes doux).* »

Observation du commissaire enquêteur

Le renoncement éventuel à la réalisation de la ligne 18 du métro automatique remettrait immédiatement et obligatoirement en cause l'ensemble du projet restant à mettre en œuvre (soit 80 % des logements prévus à ce jour). Il y aura donc, dans ce cas, une nouvelle période de concertation au cours de laquelle le public, les collectivités locales et les organismes financeurs auront à exprimer leur point de vue.

XI - 2 - 3 - Sur la mixité des fonctions

Pour l'ASEM :

- l'existence de pistes d'essais pour véhicules est incompatible avec la présence de logements dans la ZAC ;
- l'activité économique du site n'aura d'effets positifs qu'à court terme.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay s'est assuré que les logements ne seraient pas impactés par les nuisances, principalement acoustiques, des pistes d'essais, par l'éloignement et l'interposition de bâtiments de développement économique vis-à-vis des constructions à destination principale de logements. Cette problématique a fait l'objet d'une étude spécifique, rapportée au Chapitre IV des Compléments à l'étude d'impact et présentée en intégralité dans l'Annexe 9 correspondante :

« L'analyse de la cartographie sonore montre qu'en période diurne les pistes n'impactent pas les bâtiments d'habitation masqués par les premiers bâtiments de bureaux/ateliers riverains des pistes. De plus, l'inclinaison de la piste sur sa partie Est permet de réduire les niveaux sonores puisque la pente elle-même joue un rôle de protection à la source sur la piste. L'analyse de la cartographie sonore montre qu'en période nocturne l'impact sonore des pistes est nul sur les bâtiments sensibles et très faible vis-à-vis de la future voie, masquée par des bâtiments de bureaux au Nord. » (Compléments à l'étude d'impact, p. 50)

De plus, en contribuant à rendre pérenne les pistes, outil d'expérimentation industrielle, le projet contribue à maintenir sur site des activités économiques dans un cadre urbain renouvelé et accessible, générant des effets positifs à long terme.

L'ASEM dans sa contribution déclare à propos des effets positifs du projet en matière d'emploi et d'économie pour les communes et la région : *« Nous reconnaissons que le seul intérêt de ce programme est son atout économique pour la ville et la région, mais ce ne seront des effets positifs qu'à court terme »*. L'EPA Paris-Saclay rappelle qu'un des objectifs de l'OIN Paris-Saclay dans laquelle la ZAC de Satory-Ouest s'insère, est de créer des pôles de vie et d'emploi afin notamment de réduire les déplacements pendulaires. En outre, les effets positifs de l'implantation d'activités économiques pour un territoire notamment en matière d'emploi s'inscrivent sur le long terme, si ces implantations sont en adéquation avec les besoins du territoire.

XI - 2 - 4 - Sur le phasage du projet

- Une interrogation partagée : quid de la phase 2 de la réalisation de la ZAC si la gare de Satory-Ouest n'est pas construite ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Comme indiqué au Chapitre XI-2-2 du présent document, le lancement de la phase 2 est corrélé au calendrier de livraison de la gare de la ligne 18. Tout retard induira naturellement une évolution du projet. Par ailleurs, il convient de préciser que la ligne 18, intrinsèquement liée au projet Paris-Saclay dans son ensemble, à une échelle dépassant largement la ZAC de Satory Ouest, a déjà été déclarée d'utilité publique et a vu son calendrier confirmé par l'État (pour la partie yvelinoise) en mars 2018.

- L'ASEM :
 - s'oppose à toute construction avant l'arrivée de la ligne 18 du métro automatique et de la gare de Satory-Ouest ;

- demande si le projet est coordonné avec celui de la gare de Guyancourt, oublié dans le dossier, auquel il sera relié par la ligne 18, et qui aura lui aussi de fâcheuses conséquences pour l'environnement de la vallée de la Bièvre.
- SAVE regrette que le projet ne soit pas présenté en relation avec celui de PION. Même remarque de VEI (Béatrice FLOCH), qui ajoute l'impact des nouveaux îlots d'urbanisation (Versailles Chantiers, communes environnantes) ;

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

- Concernant l'opposition de l'ASEM à la réalisation de constructions avant l'arrivée de la ligne 18 en l'absence de solutions de transports, l'EPA Paris-Saclay tient à rappeler que des solutions de transports seront aménagées avant l'arrivée de ligne 18. Comme l'indique la phase 1 des Orientations d'aménagement : « *La desserte du secteur est assurée :*
 - *par l'aménagement de l'échangeur RN 12/RD 91 nécessaire pour résoudre les problèmes de trafic existant et anticipant les développements futurs, notamment en termes de circulations douces ;*
 - *par le développement de lignes de bus ;*
 - *par l'aménagement, sur la future onde active, d'une première bande roulante, destinée aux chantiers puis à la mise en œuvre d'une voie de transport en commun et modes doux reliant Satory à Saint-Cyr ; »* (Orientations d'aménagement p.21)

L'EPA Paris-Saclay a démontré dans le cadre des études de trafic présentée dans l'étude d'impact initiale (Chapitre III de l'Étude d'impact initial de la page 50 p. 61) qu'une première phase était faisable dans la mesure où elle est accompagnée de l'amélioration de l'échangeur RN 12/RD 91 et d'un renforcement des lignes de transports en commun (cf. Chapitre II de l'Étude d'impact initiale, p. 34).

A noter que la programmation qui avait été testée pour la première phase (cf. Chapitre III de l'Étude d'impact initiale p.51) est sensiblement plus importante que la programmation actuellement envisagée, confortant d'autant la faisabilité de l'ensemble.

Par ailleurs, l'ensemble des développements urbains du territoire a été intégré dans la conception du projet, notamment dans la modélisation des trafics routiers. Il s'agit d'une part du modèle de base de trafic, conçu par la Direction des Routes Île-de-France (DIRIF), qui décrit le développement démographique de la Région Ile-de-France, et d'autre part d'un affinage de ce même modèle par le bureau d'études (décrit dans l'Annexe I de l'Étude d'impact initial, p.25-28). Les quartiers de Versailles-Chantiers et Pion ont ainsi été considérés comme pris en compte par le modèle DIRIF de base. Par ailleurs, les projets de développement de Saint-Quentin, notamment autour de la future gare de la ligne 18 à Guyancourt, ont été anticipés. Le niveau de définition de ce projet étant à l'époque faible, des hypothèses conservatrices ont été prises en termes de programmation pour tester la robustesse du réseau viaire.

XI - 2 - 5 - Sur la composition du projet

SAVE :

- Le quartier Bastion sera-t-il composé uniquement d'activités en raison de la proximité de la piste d'essais ? Quels sont les effets sur le nombre de logements à construire ?
- Quelle est la localisation des espaces réservés aux équipements publics (écoles, crèches, collège, équipements sportifs...) et aux commerces ?
- Quelle est la superficie des espaces verts par quartier ?
- On tient peu compte des contraintes militaires et de sécurité.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Le choix de dédier le quartier Bastion aux activités économiques procède en partie de la volonté de créer une transition entre les espaces d'essais et les quartiers plus urbains et de proposer un maximum de surfaces économiques à proximité des pistes d'essais. Ce choix résulte également de l'avancement des études de faisabilité immobilière, notamment en réponse aux premiers preneurs de lot identifiés, présentant des programmes avec une part importante d'ateliers. La conception d'une forme urbaine particulière répondant à leurs exigences et à celles du projet urbain a nécessité de modifier l'occupation du sol dans le quartier Bastion. Les surfaces économiques supplémentaires de ce secteur ont été retirées des autres secteurs de la ZAC, permettant de conserver l'équilibre global entre les programmes, y compris de logements.

Concernant les équipements publics, dans le cadre d'un projet de cette ampleur, leur localisation (de même que leur contenu précis, les éventuelles mutualisations...) n'est pas déterminé par la présente procédure et restera dans une certaine mesure prévisionnelle même au-delà des autres procédures réglementaires, notamment sur les phases 2 et 3 du projet urbain. Cette souplesse nécessaire aux adaptations du projet urbain dans le temps se retrouve pour les autres types de programme. Seule exception, les commerces sont préférentiellement prévus le long du mail 60, depuis la limite sud du quartier Gare, face au parc, jusqu'à la limite nord du quartier Gare, face à la gare de la ligne 18, comme le prévoient les Orientations d'aménagement (cf. p.16), mais le futur règlement permettra d'en envisager ailleurs si cela s'avère pertinent :

« L'essentiel des commerces et des services est regroupé dans la polarité, l'objectif étant d'y créer des lieux d'animation et de centralité. La polarité s'organise autour du site d'implantation de la gare et se prolonge, essentiellement en pied d'immeubles, le long du mail principale vers le sud jusqu'à l'allée des Marronniers, potentiellement en accroche du quartier « Lisière » plus au sud. » (Orientations d'aménagement, p.16)

Concernant la superficie des espaces verts par quartier/sous-secteur, un plancher a été fixé dans les Orientations d'aménagement :

- A l'échelle des sous-secteurs Lisière, Bir-Hakeim (cf. Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p.29), Gare et

Parc, 50 % des espaces sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre.

- A l'échelle du sous-secteur Bastion, 40 % des espaces sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre.
- A l'échelle du sous-secteur Marronniers, 30 % des espaces sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Soit :
 - environ 4,8 hectares minimum pour le quartier Lisière ;
 - environ 3,4 hectares minimum pour le quartier Bir-Hakeim ;
 - environ 3,8 hectares minimum pour le quartier Gare ;
 - environ 5,6 hectares minimum pour le quartier Parc ;
 - environ 5,7 hectares minimum pour le quartier Bastion.

De plus, comme indiqué au Chapitre XI-2-1 du présent document sur le sujet de l'importance de l'urbanisation, les partis pris paysagers du projet vont naturellement amener le projet à aménager des espaces plantés généreux.

Concernant la prise en compte des contraintes liées aux activités militaires, le projet urbain de manière générale ainsi que le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles ont été réalisés en concertation et en accord avec les militaires :

1. A l'échelle du projet, les garanties ont été prises pour que l'accès aux emprises soit maintenu à toutes les étapes de réalisation de la ZAC et que dès la première phase, l'ensemble de la clôture de la zone militaire pérenne (regroupant le CRE, le CPA et la STAT) soit réalisée.
2. A l'échelle de la Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU de Versailles, cela s'est traduit par la création d'une zone dédiée (UKs), réservée à l'ensemble des usages liés à l'activité militaire (Articles UK 1 et UK 2 du Règlement qui s'appliquent à la zone UKs p.23 et p.24) et par un assouplissement modéré des règles d'urbanisation (Articles UK6, UK10, UK12 et UK13) afin qu'il puisse y développer leurs projets (cf. Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p.43 à 48).
3. Concernant les emprises de la Gendarmerie, l'EPA Paris-Saclay confirme que l'élaboration du tracé futur de la RD 91 se fera en concertation étroite avec la Gendarmerie pour s'assurer de l'usage future de l'annexe Drouot. Au sujet de la réglementation qui s'applique actuellement à l'annexe Drouot (UI) et qui est reprise dans les grandes lignes par la mise en compatibilité du PLU de Versailles (UIs), celle-ci a vocation à évoluer lors de l'urbanisation du quartier Bir-Hakeim, prévu en dernière phase du projet d'aménagement, tel qu'il est décrit dans le Rapport de présentation, Pièce A (cf. p.44). Cette évolution sera portée par une procédure de modification du PLU spécifique et permettra d'intégrer au Règlement le projet élaboré de manière partenariale :

« [Le quartier Bir-Hakeim (UIs)] 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 (article 4.2) 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. » (Rapport de présentation, Pièce A, p. 44).

Par ailleurs, la reconfiguration de la RD 91 a été matérialisée par l'instauration d'une servitude de localisation pour la création de voiries. Cette servitude d'urbanisme permet d'instituer des mesures conservatoires en l'attente de la précision du tracé, celui-ci n'est donc pas figé.

De plus, conformément à leurs demandes exprimées lors de la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019, l'étude de l'opportunité d'une nouvelle entrée des casernes de la Gendarmerie sur la future RD 91 est en cours.

XI - 2 - 6 - Sur l'aspect financier du projet

SAVE, qui considère que le tableau des dépenses est trop sommaire, demande :

- le bilan prévisionnel de l'aménageur ;
- un tableau des investissements ;
- un échéancier de remboursement des emprunts ;
- le coût estimé de l'acquisition du foncier, des travaux préalables, leur financement, les dates prévisionnelles de lancement des travaux, leur articulation dans le temps ;
- le mode et la garantie de financement des travaux extérieurs à la ZAC (aménagement routiers, eaux usées...) ;
- une ventilation plus précise des postes budgétaires (cf. tableau page suivante) ;
- la preuve de l'engagement des collectivités sur les équipements publics (écoles, crèches, collège, équipements sportifs...), les installations commerciales... ;
- le coût et le calendrier de l'enlèvement de 150 000 m³ de terres ;
- qui prend en charge les coûts de gestion de Nexter Est.
- VEI relève de nombreuses incertitudes (financement des équipements).
- ADBH relève que, malheureusement, les questions financières ne sont pas traitées à ce stade de l'évolution du dossier.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay rappelle que la législation encadrant la présente procédure de Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU ne demande qu'une « *estimation sommaire des dépenses* » (cf.5° de l'article R112-4 du Code de l'expropriation). Toutefois, suite à la validation du dossier de réalisation par son conseil

d'administration, l'Etablissement est en mesure de préciser l'estimation sommaire des dépenses ainsi :

Poste	€ HT	€ TTC
Acquisition foncière à réaliser	≈ 41 M€	≈ 41 M€
Travaux de remise en état des sols	≈ 80 M€	≈ 96 M€
Reconstitutions, démolitions et dépollution des terrains	≈ 70 M€	≈ 84 M€
Honoraires travaux liés	≈ 10 M€	≈ 12 M€
Travaux d'aménagement	≈ 150 M€	≈ 180 M€
Études urbaines	≈ 15 M€	≈ 18 M€
Travaux d'aménagement	≈ 115 M€	≈ 138 M€
Honoraires travaux liés	≈ 15 M€	≈ 18 M€
Participation aux infrastructures extérieures	≈ 5 M€	≈ 6 M€
Indication du montant des mesures compensatoires	≈ 10 M€	≈ 12 M€
TOTAL	≈ 281 M€	≈ 329 M€

Concernant le réaménagement de l'échangeur RN12/RD91, il est rappelé qu'il ne fait pas partie du projet d'aménagement et son coût n'est donc pas porté au bilan. Il fera toutefois l'objet d'une participation de la ZAC.

Une précision peut être faite quant à la mise en état des sols :

1. La dépollution du site interviendra sur les premières années du projet, soit à partir de 2021. Le volume de terre prévisionnel sera géré autant que faire se peut sur site, sous le contrôle de l'Agence Régionale de Santé (ARS), consultée notamment dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnemental Unique (AEU).
2. La dépollution du terrain Nexter-Est est prise en charge, en vue d'une conformité des sols pour un usage industriel, par son occupant, GIAT. La mise en conformité complémentaire, afin notamment de permettre l'installation d'établissements qui accueilleront des publics sensibles, sera prise en charge par le bilan d'aménagement de la ZAC.

Satory Préalables financiers restant à cadrer (montants et origine des fonds)

Le dossier Satory fait l'objet depuis 2013 d'estimations d'investissements d'infrastructures préalables et nécessaires. Le tableau ci-dessous dresse une liste indicative en faisant mention de l'origine des informations et chiffreages.

Le CPER IdF de 2015 prévoit un contrat avec le département et VGP, mais ce contrat n'est toujours pas connu en septembre 2018 ni en 2019.

Projet	Montant estimé en M €	Origine de l'information	Qui finance ?	Date ? Début.	commentaire
Infrastructures					
Voie multimodale St Cyr Satory	15	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	?	?	peu probable, mais portion? Onde verte ?
TCSP Satory Chantiers	3,3	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	?	?	Est-ce pertinent ? Nouveau plans Phibus 2019 ?
Mise à niveau échangeur RD91/RN12	12 + ?	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	Etat DIRIF + Dep78	?	Priorité certaine mais plus de 12 M euros
Aménagement RD91 - Bir Hakeim	?	CDT v8 page 170 chiffreage (I) 2014	ZAC + Dep 78	?	Priorité confirmée dans EI de 2017.
Aménagement RD91 - vers SQY (Thales)	?	mention dans Etude d'impact 2018	? ZAC + Dep 78 ?	?	Priorité confirmée dans EI de 2018.
Bretelle Ouest depuis Guyancourt (Epid'Or)	8	CDT v8 page 170 chiffreage 2014	Etat DIRIF + Dep78	?	?phase 2 ?? Confirmée ?
Accès depuis maréchal Juin	?	Non évoqué dans le CDT	ZAC + ??	?	Nécessaire évidence dans EI 2017
Accès depuis rampe St Martin	?	Non évoqué dans le CDT, mais TCSP?	?	?	Discutable et pourtant.....
Parkings silo proximité "gare" ?	?	Non évoqué dans le CDT	? ZAC	?	et ? par quartiers ? À phaser ?
Pistes circulations douces	?	Non évoqué dans le CDT	? ZAC	?	attente d'un plan cohérent
Aménagements					
Dépollution des zones mutables Etat	70	Evoqué dans E. Impact 2017 page 496	ZAC	?	Préalable pour piste
Dépollution chimique NEXTER (Lisière)	4 + ? 30	plan EQRS EI de 2017, non chiffré en durée	Nexter ??? + ZAC	?	Préalable quartier Lisière et Bir Hakeim : phase 1
Zone de pépinière temporaire sur 1,5 hectare	1	Délib CM Versailles du 20 avril 2017	Ville Vers + ? ADEME	?	projet à financer par ? Urgence lisières
Installation nouvelle piste d'essais à l'Ouest	?	Nouveau projet 2017 sur 40 hectares	? ZAC + Min.Def.	?	Préalable pour la suite
Pré verdissements de zones dont les lisières	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC	?	Z. compensation eco. ???Urgences ?
Espaces verts (8,5 hectares)	40-50	Evoqué dans E. Impact 2017 page 496	ZAC	?	à phaser
Voiries et système hydraulique de surface	?	A inclure dans budget ZAC + Réseau chaleur ?	ZAC	?	Urgent mais aussi à phaser avec HYDRAULYS
Place du Grand Paris autour Gare SGP L18	?	Identifié présentation SGPL18 10 mai 2019	???	?	Aménagements des abords de gare SGP
Equipements sociaux					
Ecoles	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC et dep 78 ?	?	avec premiers arrivants
CES ??	?	Pas évoqué et pourtant nécessaire	Dep 78	?	Gymnase ? Stade ?
Centre animation culturel (MQ) + eq sportif	?	A inclure dans budget ZAC	ZAC et Ville Vers.	?	
Piscine (sur Satory Est)	?	Reprise de l'équipement à l'Etat	Ville Vers	?	Finalisé fin 2018
Lycée Julie Ferry déplacé	?	? semble repoussé après 2028	Région IdF	2018	reporté
Commerces					
	?		Promoteurs	?	1 ers annoncés sur Lisière
Etudes					
Etudes préalables à la ZAC EPAPS	4,2	Bilan gestion EPAPS 2016, et comptes 2017	EPAPS	2013	cumulés annuels à poursuivre(?,4 ETP en 2018)
Soutien VGP en équipe de préparation	?	Comptes annuels VGP	VGP	2012	cumulés annuels à établir
190603-v14-EtatdeslieuxplateauSatory		Quels financements			18 juin 2019

XI - 2 - 7 - Sur l'environnement naturel

XI - 2 - 7 - 1 - Sur les continuités écologiques

- Yvelines Environnement s'associe aux observations de la MRAe, qui recommande d'indiquer les dispositions prévues pour améliorer ou rétablir une continuité écologique de part et d'autre de la RN 12 à l'ouest de la ZAC, notamment au niveau de l'échangeur avec la RD 91.
- L'ASEM refuse toute perturbation des habitats existants, et demande que la prévention l'emporte sur la compensation.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Comme développé dans le Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, la continuité écologique à l'ouest de la ZAC, identifiée par le SRCE et perturbée par la RN 12, est améliorée par les dispositions réglementaires du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles :

« Les incidences de la modification du zonage NF sur cette continuité écologique sont positives dans la mesure où cette zone est étendue par la présente mise en compatibilité. Dans le PLU de Versailles en vigueur, la zone NF couvre presque en totalité les espaces boisés de Satory-Ouest situés au sud et à l'ouest. Celle-ci représente environ 50 hectares. Cette zone comprend, par ailleurs, une zone NFa qui couvre deux espaces comprenant des constructions insérées dans le massif boisés à l'ouest, en limite communale avec Saint-Cyr-l'École ».

La mise en compatibilité prévoit, comme il a été indiqué dans la Pièce A du Rapport de présentation, une modification du plan de zonage et de la zone NF dans l'objectif de l'augmenter. En effet, une partie de l'emprise de la zone AU est classée en zone NF afin de couvrir l'ensemble de la forêt domaniale de Versailles et plusieurs espaces n'étant pas destinés à être urbanisés : le bois de la Martinière, les abords de la RN 12, le secteur de l'Épi d'Or à proximité de St-Cyr-l'École. La zone NF est, par conséquent, augmentée d'environ 10 hectares. Dès lors, la continuité écologique aux abords de la RN 12 est d'autant plus préservée. » (Mémoire en réponse à la réunion d'examen du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p.82)

De plus, en accord avec la recommandation de la MRAe, il a été proposé de conforter cette continuité écologique en l'inscrivant dans les Orientations d'aménagement : elle figure sur la carte des « composantes de la trame paysagère » :

« L'adaptation consisterait à inscrire le corridor de la sous-trame arborée identifié par le SRCE en « continuité verte » qui figure sur le plan ci-dessous par une flèche rouge. » (Mémoire en réponse à la réunion d'examen du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p.82).

Au niveau de l'échangeur RN 12/RD 91, aucune continuité écologique n'a été identifiée par le SRCE (cf. Mémoire en réponse à la réunion d'examen du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p.81). Néanmoins, à travers les principes d'aménagement développés dans les Orientations d'aménagement et les dispositions réglementaires

imposées dans le Règlement, le développement de la faune et de la flore est favorisé à travers :

- des Orientations d'aménagement développées au Chapitre XI-2-1 du présent document (des pourcentages d'espaces verts et de pleine terre imposés à l'échelle de la parcelle privée, à l'échelle des quartiers/sous-secteurs et à l'échelle de l'ensemble du secteur qui sera urbanisé au sein de la ZAC Satory Ouest ; une gestion des eaux de manière gravitaire...)
- des mesures « Éviter-Réduire-Compenser (ERC) développées dans l'Évaluation environnementale (cf. Rapport de présentation, Pièce B, paragraphe 5.3, p.101-110), qui préservent les habitats existants en évitant de les impacter et en les compensant.

XI - 2 - 7 - 2 - Sur la protection des milieux naturels et des paysages

VEI rappelle la fragilité de l'écrin forestier dans lequel se développera la ZAC, et redoute la disparition de la mince bande de forêt qui sépare la ZAC de la RN 12.

Yvelines Environnement :

- renvoie aux observations de la MRAe, qui recommande de compléter l'étude d'impact par un inventaire des milieux naturels susceptibles d'être directement ou indirectement affectés par les aménagements.
- dit ne vouloir admettre aucune atteinte aux paysages, en particulier des sites classés.
- s'associe à la demande de la MRAe qui consiste à vouloir la preuve que les mesures que l'EPAPS met en œuvre traitent de façon satisfaisante les impacts qui ne seront connus qu'étape par étape, et demande que cet engagement soit officialisé.

L'ASEM :

- considère qu'un « grand ensemble de 5 000 logements, un total de 550 000 m² de planchers et une piste d'essais » ne peuvent pas avoir une influence positive sur le paysage. Voir le « triste exemple » de Satory-Est.
- demande que des mesures particulières soient prises pour assurer la protection, la sauvegarde et l'entretien de la vallée classée de la Bièvre, à la fois en phase « travaux » et en phase « exploitation » (sic).

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant l'inquiétude quant à la disparition de la bande de forêt qui sépare la ZAC de la RN 12, il convient de préciser que celle-ci est conservée et préservée par les Orientations d'aménagement. En effet, cette bande de forêt a été identifiée dans les Orientations d'aménagement comme la lisière nord. Celle-ci constitue un des éléments de trame paysagère de la ZAC :

« Au nord du site, le long de la RN 12, une bande arborée est à maintenir ou à créer dans l'objectif d'amplifier l'écran végétal constitué par le coteau boisé au nord de la route nationale, 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 N12 ;*
- *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'École jusqu'en limite communale.*

Dans la partie de cette bande arborée située dans la marge de reculement figurant au plan de zonage, aucune nouvelle construction ne peut être édifiée. En revanche, les ouvrages et infrastructures nécessaires à la desserte du secteur peuvent y être réalisés dès lors qu'ils sont conçus de façon à minimiser leur impact visuel. » (Orientations d'aménagement, p.8).

De plus les usages actuels, militaires, resteront inchangés par le projet. L'onde verte active constitue, par ailleurs, un rideau végétal secondaire entre les activités militaires et les quartiers mixtes de la ZAC :

« Son emprise sinueuse, dont l'épaisseur varie tout au long de son tracé, offre des perspectives de paysage naturel boisé. Ainsi, 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. » (Orientations d'aménagement, p.8).

Concernant la complétude des inventaires, l'EPA Paris-Saclay informe faire réaliser un inventaire faune-flore complémentaire ainsi qu'une campagne de sondages pédologiques (couche supérieure du sol) dans le cadre des éléments demandés par la DDT « Police de l'Eau » dans l'instruction du dossier d'autorisation environnementale unique.

Concernant l'impact sur le paysage et notamment des sites classés, l'Étude d'impact a démontré que le projet avait un impact positif sur le paysage actuel, constitué d'espaces épars, peu qualitatifs et peu adaptés aux piétons :

« Le projet urbain aura donc un impact positif sur le site de part l'attention qui sera menée sur les qualités urbaine, paysagère et architecturale du quartier : il s'agira d'un véritable nouveau paysage à vivre. Les tracés de ce nouveau paysage s'ancrent dans l'histoire et la géographie du lieu. La trame des espaces publics et du paysage a pour objectif de tisser des liens de ville et de nature entre le plateau et son environnement d'une part, et entre le secteur Ouest et le secteur Est d'autre part. » (Chapitre III, Étude d'impact, p.62).

En outre, les documents de mise en compatibilité participent à la valorisation du paysage de manière générale, comme développé dans le Rapport de présentation - Pièce B (cf. p.65) :

« Les Orientations d'aménagement consacrent un chapitre spécifique à la trame verte dont les composantes ont tout à la fois une fonction paysagère, urbaine et écologique :

- *La lisière nord, bande arborée maintenue et renforcée le long de la N12 ;*
- *L'onde verte active qui offre des perspectives de paysages naturels boisés ;*
- *La traverse, constituée d'espaces de circulations douces dans un cadre végétal reliant les quartiers mixtes ;*
- *Les pistes d'essais qui conservent une forte dominante naturelle. Elles constituent en continuité du parc un paysage ouvert qui offre des perspectives vers l'ouest ;*
- *Le parc, espace ouvert inscrit dans un maillage paysager très arboré ;*
- *Le massif boisé et sa lisière, protégés ;*
- *Le mail principal, qui par son orientation, son emprise et sa composition reprend l'idée du mail versaillais ;*
- *Les mails secondaires, qui ouvrent des perspectives dégagées vers le massif boisé au sud du secteur ;*
- *Les abords arborés de la nouvelle emprise de la D91.*

Les Orientations d'aménagement (OA), comprennent, en outre, des orientations spécifiques pour l'insertion urbaine et paysagère et pour la qualité architecturale des nouvelles constructions : respect de séquences paysagères structurantes, continuité des traitements architecturaux entre l'espace public et les constructions, ouverture des constructions sur le paysage, matériaux naturels, etc. » (Rapport de présentation, Pièce B, p.65-66).

Par ailleurs, l'EPA Paris-Saclay précise qu'il existe un site classé qui est celui de la Vallée de la Bièvre et que la mise en compatibilité a pour effet de classer en totalité le site classé en zone naturelle et forestière (NF) en y incluant le bois de la Martinière auparavant classé en zone urbaine UCs1 et un terrain du massif boisé, au sud du quartier des Marronniers, auparavant classé en zone urbaine UIb (cf. Rapport de présentation, Pièce B, p. 66).

Au sujet des sites inscrits, comme développé dans le Rapport de présentation Pièce B (cf. p.67), trois espaces du secteur se situent dans le périmètre du site inscrit de la Vallée de la Bièvre et des étangs de Saclay :

- *« à l'Est, les abords de la RD 91, notamment le site d'activités Nexter déjà classé en zone urbaine (UI/Uia) correspondant à une partie du futur quartier Lisière classé dorénavant en zone USm4. La mise en compatibilité prévoit également, par des servitudes de localisation et des orientations d'aménagement, une meilleure intégration de la RD 91 dans son milieu : réaménagement de la RD 91, actuellement axe au caractère autoroutier, en une voie plus urbaine et paysagère ;*
- *au Sud, un espace des pistes d'essais déjà classé en zone urbaine (UI) et inscrit dorénavant en zone USe. Aucune urbanisation n'est prévue sur cet espace. Seules les constructions liées au fonctionnement des nouvelles pistes sont autorisées par le règlement de la mise en compatibilité ;*
- *à l'Ouest, la RN 12 et ses abords jusqu'à Saint-Cyr-l'École. La mise en compatibilité ne concerne pas cet espace qui reste classé en zone NF. Les boisements existants restent classés en EBC. »*

Par conséquent, la mise en compatibilité n'a pas d'incidence sur les sites classés et inscrits. Il est rappelé, par ailleurs, comme au Chapitre I.5 du présent document que dès lors que des aménagements sont prévus dans un site classé, l'autorisation d'urbanisme relève de la compétence du préfet en ce qui concerne les déclarations préalables ou du ministre de l'environnement s'agissant des demandes de permis, conformément à l'Article L.341-10 du code de l'environnement. Quand il s'agit d'un site inscrit, les travaux effectués ne peuvent être réalisés qu'après accord ou consultation de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

Durant la phase chantier, les milieux naturels feront l'objet de mesures de protection, décrites notamment dans la Pièce B du Rapport de présentation du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles :

« Durant la phase travaux de la mise en œuvre du plan, il est prévu de conserver et préserver autant que possible les éléments biologiques et paysagers remarquables. Ces espaces constitueront des zones refuges pour la faune et la flore pendant cette période et des sources de biodiversité pour la recolonisation des espaces aménagés à l'issue des travaux.

L'emprise des travaux sera délimitée précisément afin de réduire au maximum les risques de dommages aux milieux naturels et des zones sensibles seront délimitées là où les travaux, les circulations et les dépôts seront interdits.

Dans la mesure du possible, les travaux de défrichement seront réalisés hors période printanière (saison de reproduction de la plupart des espèces animales et végétales).

Les animaux éventuellement piégés dans les tranchées seront prélevés et relâchés dans un habitat proche équivalent.

Toutes les dispositions nécessaires seront prises pour ne pas sectionner les racines des arbres isolées restant en place et des plantations d'alignement, pour éviter les chocs d'engins occasionnant des blessures, pour ne pas enterrer ni entasser de gravats au pied de l'arbre et éviter le compactage du sol sur un rayon minimum de 1,5 mètres.

Pour être efficaces, les protections d'arbres doivent avoir les caractéristiques suivantes :

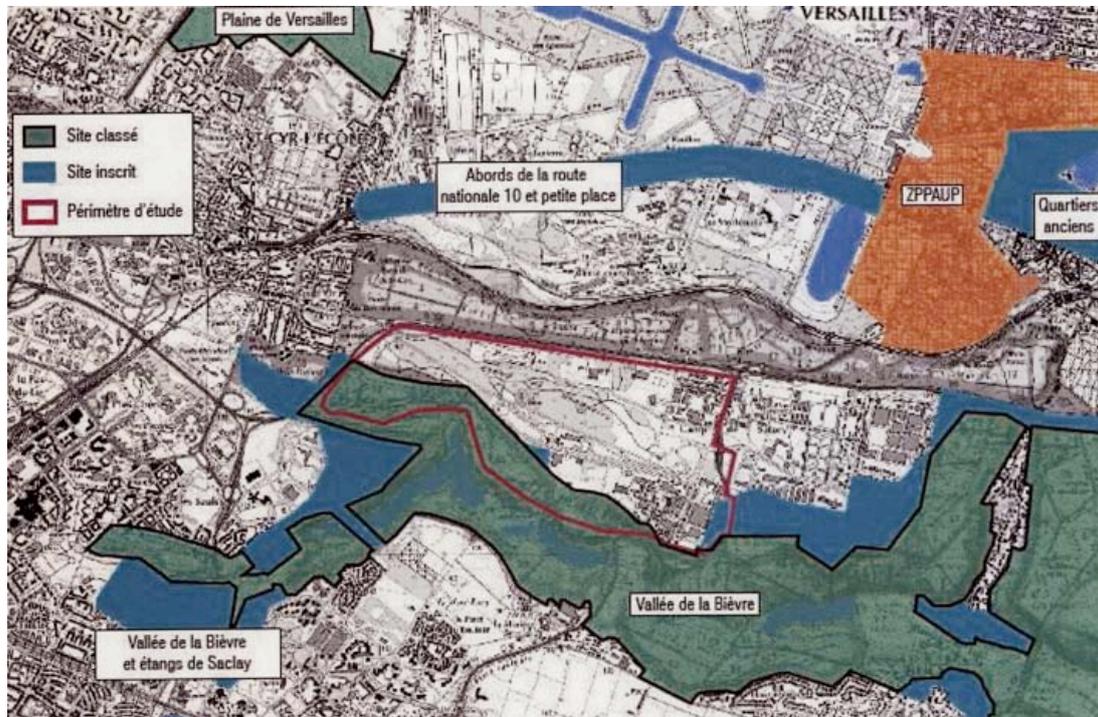
- *Hauteur minimum de 2 mètres ;*
- *Être stables sans avoir à être enfoncées dans le sol ;*
- *Sans frottement ;*
- *Éléments pleins pour éviter tout risque de choc direct contre l'écorce.*

Il faudra également éviter l'entassement de matériaux lourds aux pieds des arbres pour parer au déversement accidentel de produits toxiques. » (Rapport de présentation, Pièce B, p.108).

Conformément aux engagements de l'étude d'impact et aux futurs arrêtés liés aux sujets environnementaux qui seront pris (dossier AEU notamment), l'EPA assurera le suivi des impacts du projet grâce aux indicateurs qui auront été définis.

XI - 2 - 7 - 3 - Sur le renforcement des lisières et la protection de la Vallée classée de la Bièvre

Les documents APACH/AVB ci-dessous illustrent le fait que le déplacement de la RD 91 affecte le site inscrit.



L'ASEM :

- précise que le périmètre de la ZAC englobe bien des parcelles classées et boisées de la Vallée de la Bièvre. L'étude doit être corrigée en conséquence.

- demande que l'EPAPS contribue à la sensibilisation du public sur le patrimoine de la forêt de Versailles et de la vallée de la Bièvre.

APACH/AVB/SAVE rappellent le précédent ayant entraîné l'annulation partielle du PLU de Versailles en 2005 et proposent :

- d'échelonner les hauteurs des bâtiments du quartier Lisière, de telle sorte qu'aucun bâtiment de la ZAC ne soit visible de la vallée ;
- de renforcer la lisière en opérant à cet endroit les reboisements dus par l'Armée dans le cadre du permis de construire obtenu en 2008 en faveur du GIGN.

AVB demande que soient interdits les essais à l'air libre des véhicules de rallye, qui troublent la tranquillité de la faune et des promeneurs.

ADBH constate qu'il a peu été tenu compte du site classé, et estime que l'étude de covisibilité n'est pas convaincante.

SAVE constate :

- « aucune mention de la vallée de la Bièvre depuis l'espace du parc du château » ;
- « rien sur la fragilité et la profondeur du rideau d'arbres de la lisière nord » ;
- « aucune mention sur les déclivités au nord de la RN 12 » ;
- « constats faits en été alors que les arbres sont des feuillus » ;
- « rien sur les risques induits sur la lisière par l'extension de l'échangeur RN12/RD 91 ».

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

S'il n'est pas de la compétence stricte de l'EPA Paris-Saclay de mener des activités de sensibilisation liée à la protection de l'environnement et de la Vallée de la Bièvre auprès des usagers, il est tout à fait envisageable d'accueillir et de soutenir ce type d'action au sein du projet urbain.

À propos de l'impact de la modification de la RD 91 sur le site inscrit de la Vallée de la Bièvre, celui-ci est inexistant. Le dévoiement de la RD 91 est conçu hors périmètre du site inscrit et n'empiète sur aucune parcelle boisée.

Concernant les parcelles classées et boisées de la Vallée de la Bièvre, celles-ci ont bien été prises en compte, comme démontré au Chapitre XI-2-7-2 du présent document.

Concernant la hauteur des bâtiments liée à l'enjeu de protection paysagère du site de la Vallée de la Bièvre, l'EPA Paris-Saclay rappelle que dans la mise en compatibilité du PLU proposée, y compris les compléments suite à la réunion d'examen conjoint organisée le 18 février 2019, les hauteurs maximales sont de 13,5 mètres pour Uks (au nord) et de 18 mètres et 20 mètres (suivant la destination) pour le secteur US. Ces hauteurs sont compatibles avec les contraintes de co-visibilité tant depuis la Vallée de la Bièvre que le domaine du Château, c'est à dire que les constructions respectant ces limites sur ces secteurs ne dépasseront pas de la crête des arbres actuels vue depuis les points de référence définis par l'ABF et l'Etablissement public du château (pour le domaine du Château) et par l'Inspecteur Général des Sites de la DRIEE (pour la vallée de la Bièvre). Il existe une marge importante entre les hauteurs maximales imposées

dans le projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles et les hauteurs maximales de co-visibilité.

Cette étude a été menée par un géomètre est annexée à l'Étude d'impact initiale (cf. Annexe 11). L'EPA Paris-Saclay propose aux contributeurs de prendre connaissance de la note annexée au présent mémoire « *Méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de covisibilité de la ZAC Satory Ouest* » qui démontre que ces problématiques ont bien été prises en compte à leur juste niveau et en amont du projet.

Concernant les pistes d'essais du Val d'Or auxquelles l'association AVB fait référence dans sa contribution, elles sont, en effet, maintenues. Il s'agit d'une infrastructure existante appartenant à l'Etat et leurs modalités de gestion dépassent la présente procédure.

Observation du commissaire enquêteur

Cette mise au point sur la question de la co-visibilité est bienvenue, les études et l'information relatives aux mesures effectuées côté Vallée de la Bièvre ayant échappé aux lecteurs...

XI - 2 - 7 - 4 - Sur la protection des lisières

- La marge de protection de 50 m au droit du massif forestier de plus de 100 ha n'apparaît pas assez clairement sur les documents graphiques.
- L'ASEM demande que la bande de protection prévue par le SDRIF soit portée à 100 mètres au minimum, et s'interroge sur l'utilisation de cette lisière pour faciliter l'accès aux pistes d'essais.
- SAVE :
 - estime que les lisières nord et sud n'ont pas fait l'objet d'évaluations de la qualité des plantations et des sols ;
 - considère qu'une étude de « covisibilité » manque sur la lisière sud ;
 - s'associe à la recommandation de la MRAe visant à conforter les lisières boisées en encadrant mieux les constructions autorisées.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay propose aux contributeurs de prendre connaissance de la note annexée au présent mémoire Les lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares.

XI - 2 - 7 - 5 - Sur les zones humides

Yvelines Environnement :

- rappelle son attachement à la préservation des zones humides et la nécessité de respecter les prescription du SDAGE et du SRCE, qui lui paraissent menacées par la nouvelle configuration des pistes d'essais et n'être considérées que sur le mode de la compensation. Sur ce point, Yvelines Environnement renvoie à nouveau aux observation

de la MRAe, qui s'interroge sur les conditions du maintien de l'alimentation des zones humides à long terme.

- demande également que soit transmise sans délai aux services de l'État (qui doivent pouvoir effectuer des contrôles inopinés) toute anomalie constatée lors des contrôles de la qualité de l'eau (et non tous les deux ans).
- Demande une étude plus fine du fonctionnement hydraulique du plateau de Satory.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Ces sujets relèvent, pour le niveau de précision souhaité par le contributeur, du dossier d'autorisation environnementale unique (AEU) de la ZAC Satory-Ouest. Une première version a été déposée en décembre 2018 auprès de la DDT, « Police de l'eau » et guichet unique pour ce type de dossier. Son instruction se poursuit cette année en collaboration avec les services instructeurs et le dossier comprendra notamment :

- un nouvel inventaire faune-flore réalisé sur l'année 2019 ;
- un relevé complémentaire pédologique et flore pour la délimitation des zones humides et la définition de leurs fonctionnalités réalisés en 2019 ;
- la description du schéma hydraulique complet de la ZAC, espace public par espace public, intégrant les rejets des espaces privés ;
- la définition des indicateurs de suivi (notamment concernant la qualité de l'eau).

Une enquête publique devrait intervenir au deuxième trimestre 2020 et une mise à disposition du public sera organisée.

Toutefois, à l'échelle du projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles, objet de la présente procédure, la localisation prévisionnelle des zones humides existantes pouvant être maintenue et des compensations répondant aux impacts a été prévue. En effet, comme il est indiqué dans le Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, le plan de zonage et le Règlement assurent le maintien à long terme des zones humides existantes et des zones humides créés dans le cadre du projet à travers :

- la zone USE qui accueille l'aménagement des nouvelles pistes d'essais. Au sein de cette zone, des zones humides sont préservées et créées. Cela est permis par une réglementation stricte des constructions permises dans cette zone (cf. Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p. 88). Par ailleurs, cette zone est identifiée dans les Orientations d'aménagement comme une zone accueillant de manière privilégiée des zones humides.
- La zone USv dont la création a été proposée dans le cadre du Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe (cf. partie 1.2). Comme expliqué dans le mémoire :

« Cette zone USv est en effet destinée à l'aménagement des espaces publics structurants. Tout comme la zone USE, la constructibilité y serait limitée par l'Article US 2 du Règlement :

2.5 - Dans le secteur USv seules sont admises les constructions, les installations, les occupations et utilisation du sol suivantes :

- les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un site de baignade,
- les constructions légères liées aux services de loisirs tels que kiosques, cabines de bain, ...
- les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'un équipement public de loisir ou sportif,
- les constructions, installations, ouvrages ou travaux nécessaires à l'aménagement d'espaces publics, paysagers et circulés,
- l'aménagement paysager, hydrologique, viaire et écologique du secteur,
- les infrastructures liées aux réseaux, à la gestion de l'eau, à la voirie ou aux transports ainsi que les constructions, les équipements et les installations techniques qui leur sont directement liés et nécessaires à leur bon fonctionnement. » (Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p.88-89).

XI - 2 - 7 - 6 - Sur la protection des espèces remarquables

- Yvelines Environnement demande que soit transmise sans délai aux services de l'État (qui doivent pouvoir effectuer des contrôles inopinés) toute anomalie constatée lors du suivi des espèces remarquables (et non tous les deux ans).
- L'ASEM estime que les nuisances occasionnées par la phase travaux entraînera « la disparition de nombreux oiseaux et autres habitants des forêts et étangs alentour ». Elle propose un rapprochement entre l'écologue désigné par l'EPAPS et les associations locales.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Ces sujets ont été traités dans l'étude d'impact et ses compléments et vont faire l'objet d'une évaluation plus fine dans le cadre du volet « Espèces Protégées » du dossier d'Autorisation Environnementale Unique, évoqué au Chapitre XI-2-7-5 du présent mémoire sur le sujet des zones humides.

Concernant les nuisances occasionnées pendant la phase travaux, se référer au Chapitre XI-2-7-2 du présent document.

Enfin, l'EPA Paris-Saclay associera les associations à la phase travaux notamment au travers d'échanges avec des écologues.

XI - 2 - 8 - Sur les déplacements

XI - 2 - 8 - 1 - Généralités

- Yvelines Environnement soutient toutes les demandes concernant l'amélioration des mobilités à l'intérieur du site, en priorité les modes doux et les transports en commun.

- SAVE considère que l'estimation des parts des modes de déplacement est irréaliste et en contradiction avec l'étude SARECO.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant les modes doux et les transports en commun, les Orientations d'aménagement ainsi que le Règlement du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles participent à encourager leur renforcement :

- les orientations d'aménagement prévoient le développement des transports collectifs afin d'assurer la connexion de la ZAC avec Versailles ainsi que les communes voisines :

« La desserte du secteur Satory-Ouest par la ligne 18 du métro du Grand Paris Express, et des connexions multimodales qui y sont liées, structure la programmation et la conception du projet.

La localisation de la gare de métro, au cœur du dispositif viaire (le mail principal à l'est, l'onde verte active au nord, et la voie supplémentaire au sud), favorise son accessibilité.

La réalisation d'un TCSP reliant Saint-Cyr à Satory, dont le tracé emprunte sur tout ou partie celui de l'onde verte active, dessert le secteur d'est en ouest. Le renforcement des lignes de bus participe à la plus grande accessibilité du secteur Satory-Ouest en assurant une desserte du nord au sud et d'est en ouest. » (cf. Orientations d'aménagement, p.12).

- les orientations d'aménagement prévoient également un maillage dense des modes doux :

« 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. La traverse, d'orientation est-ouest, composante importante de ce maillage (voir orientation sur la structure paysagère), est également constituée de venelles végétalisées d'orientation nord-sud.

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. » (cf. Orientations d'aménagement, p.13).

- en prescrivant une stratégie de stationnement mutualisé et foisonné, les orientations d'aménagement encouragent au long terme le développement des déplacements actifs.

« Pour les quartiers mixtes, le besoin en stationnement privé est réalisé majoritairement en superstructure et 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). 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. » (cf. Orientations d'aménagement, p.13)

- Le Règlement impose des normes exigeantes en matière de stationnement pour les voitures et les vélos.

Concernant les parts modales, comme expliqué dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale sur l'étude d'impact (cf. p.42) :

« [...] pour la première phase, l'hypothèse d'usages de déplacement similaires à la commune voisine de Guyancourt a été retenue, tandis qu'à fin d'opération, le report modal vers les transports en commun est naturellement considéré comme plus important du fait du métro et doit tendre vers des parts modales de l'ordre de grandeur de Versailles. »

Ces hypothèses ont été élaborées par le bureau d'étude spécialisé RRA en fonction des nouvelles offres de mobilités qui accompagnent le développement de la ZAC Satory Ouest :

- *« En première phase : la restructuration du réseau de bus avec des lignes régulières plus lisibles (fréquence de l'ordre de 10 minutes), combinée à la réalisation d'un quartier favorisant les déplacements à pied et en vélo avec des aménagements combinés à une offre de service urbaine. N'a pas été prise en compte à ce stade une offre de transport public à la demande basée sur les technologies de véhicule autonome, à laquelle l'EPA travaille néanmoins, et qui pourrait notablement améliorer le report modal.*
- *A terme, la ligne 18 du métro Grand Paris Express. »*

Ces objectifs sont ambitieux et les hypothèses de part modales de l'étude de SARECO sont sensiblement identiques à celles de RRA pour la phase actuelle et la première phase. En revanche, pour la phase 3 (après la ligne 18), SARECO considère que 50 % des usagers/habitants utilisent leur voiture après l'arrivée de la ligne 18 à Satory. Cette hypothèse, plus pessimiste quant au développement des modes actifs après l'arrivée du métro, est celle qui a finalement été prise en compte pour la réalisation du modèle de trafic. Il convient toutefois de préciser que d'autres éléments sont à prendre compte dans une modélisation de trafic : la part modale en fonction des usages, le taux de co-voiturage...

XI - 2 - 8 - 2 - Sur les déplacements doux



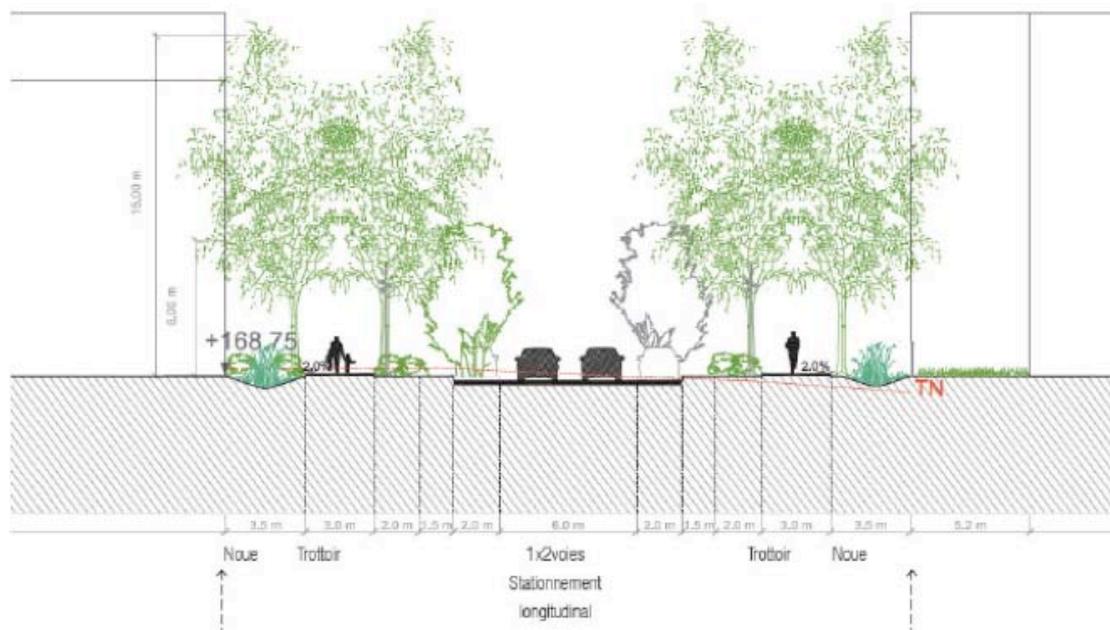
Pour l'association VéloVGP, le dossier ne met pas suffisamment en relief les projets de circulations douces, et notamment le réseau de pistes cyclables, alors qu'aucun détail concernant la circulation automobile n'est omis. Pas d'objectifs qualitatifs ni quantitatifs. Pas de projection sur la montée en puissance de ce mode de déplacement.

VéloVGP demande de faire apparaître sur le plan un itinéraire propre à la circulation des cycles, et notamment :

- la liaison avec la RD 91 à l'extrémité sud de la grande allée,
- le franchissement de la RN 12,
- les liaisons inter-villes et inter-quartiers,
- la desserte des équipements publics.

VéloVGP remarque également :

- Pourquoi les pistes cyclables sont-elles absentes de certains profils de voirie ?

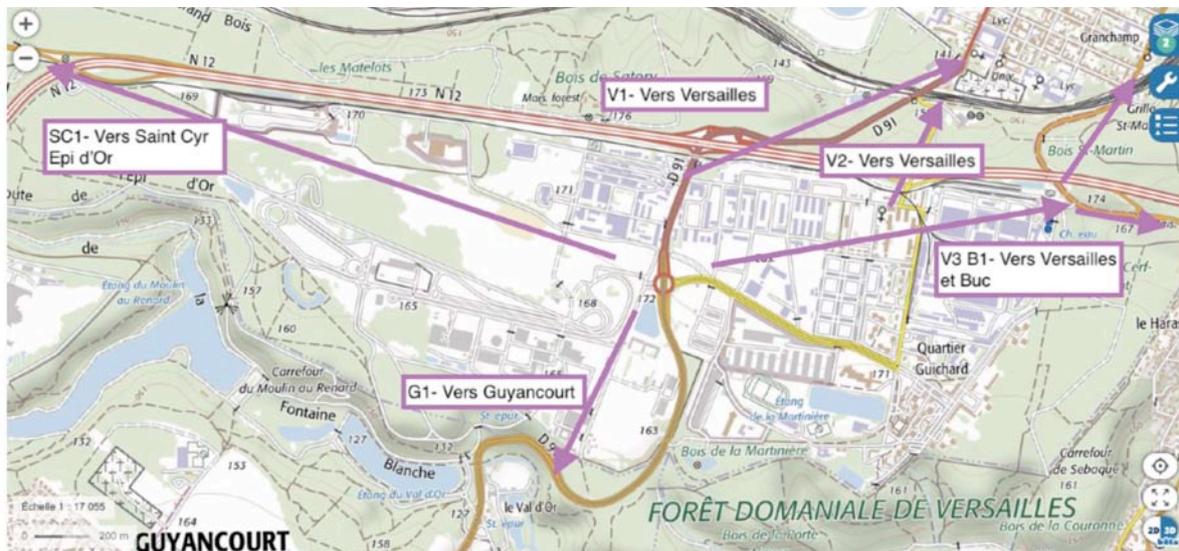


Les mails secondaires – profil à l'étude (Source : PDAA-Dalnoky)

- Pourquoi exonérer la gare de garages à vélos ?
- La topographie du secteur ne doit pas être un alibi.
- Il est inexact de prétendre que l'usage du vélo n'est pertinent que dans un rayon de 3 à 5 km.
- Quels sont les choix d'aménagement (franchissements, matériaux, éclairage, signalisation, marquage de « l'avantage vélo »...) ?
- Est-il prévu une circulation partagée ?

Pour VéloVGP, la priorité donnée aux modes de déplacement doux devra être concrètement affichée et ressentie dès le début de la réalisation de la première phase de la ZAC, afin de marquer fortement la volonté d'exemplarité de la ZAC de Satory-Ouest sur ce point.

Enfin, Vélo VGP assortit sa contribution d'un schéma d'aménagement comportant 6 liaisons majeures (illustration ci-après), et se dit disponible pour participer à une concertation.



ADBH considère aussi que la thématique des circulations douces est abordée de façon trop superficielle, et SAVE estime que la réflexion de l'EPAPS n'est pas partagée avec les acteurs spécialistes du domaine. L'association regrette par ailleurs qu'aucun plan des circulations douces ne soit fourni, et que la cohérence avec les réseaux hors ZAC (Saint-Cyr, Satory-Est) ne soit pas documentée.

VEI fait observer que la piste cyclable le long de la RD 91, qui pourrait être raccordée au réseau des liaisons douces de Satory, est très dangereuse et mal entretenue



Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay partage la préoccupation des contributeurs et confirme que les liaisons cycles à l'échelle du territoire sont bien prises en compte dans le projet d'aménagement en général et dans le dossier de demande d'utilité publique en particulier, ainsi que dans les Orientations d'aménagement. Ainsi, le plan « *La desserte et la mobilité* » (dossier DUP, p.85) fait apparaître les points d'entrée sur le quartier pour les modes doux, dans le prolongement des "chemins forestiers" au niveau de l'échangeur RN12/RD91 et au sud du quartier ainsi que vers Saint-Cyr-l'École, au niveau de la voie ferrée (un linéaire de "circulations douces" est indiqué). Ce principe est rappelé au Chapitre VI.3.2.3 du dossier de Déclaration d'utilité publique (cf.p.87) le maillage des modes doux, notamment "*développer les continuités dans les parcours piétonniers forestiers et saisir les opportunités de franchissement*" sur la RD 91, permettant notamment de rejoindre le quartier du Cerf-Volant à Buc.

À propos des six liaisons majeures proposées par VéloVGP :

1. Concernant les connexions situées en intégralité dans le périmètre de la DUP : la voie ferrée vers Saint-Cyr et l'aboutissement du futur grand mail sur la forêt

domaniale sont des aménagements portés par le projet. Ils seront réalisés dans ce cadre, et ce dès la première phase.

2. Concernant la création d'une liaison douce dans l'échangeur RN12/RD91, lors de son réaménagement par la DIRIF concomitant à la première phase du projet urbain, l'EPA Paris-Saclay et les partenaires souhaitent sa réalisation dans des conditions optimales afin d'éviter tout croisement entre les flux voitures et les modes doux. Néanmoins, cette infrastructure n'étant pas intégrée au périmètre de la Déclaration d'utilité publique, il n'a pas été possible de représenter la liaison sur les cartes des Orientations d'aménagement. En revanche, le mail 60 orienté nord-sud depuis l'échangeur jusqu'au quartier Lisière en passant par la gare, accueillera bien une piste cyclable.
3. Concernant les connexions depuis Satory-Est vers Versailles et Buc au niveau de la porte Maréchal Juin et l'avenue Moncey, l'EPA Paris-Saclay souhaite également renforcer les accès en modes doux en ces points. L'EPA Paris-Saclay étudie donc avec les collectivités les modalités d'évolution de ces secteurs. De même, étant située hors du périmètre de la Déclaration d'utilité publique, elles n'ont pu être représentées sur les cartes. De même, l'EPA Paris-Saclay réitère son engagement à intégrer les modes doux aux voiries reliant la ZAC Satory-Ouest à la partie Est du plateau de Satory.

Concernant la prise en compte des modes doux dès le démarrage du projet, les espaces publics réalisés en première phase, intégrant des pistes cyclables ou permettant un usage partagé avec les véhicules motorisés, sont exposés au Chapitre III.2.5 du dossier de Déclaration d'utilité publique (cf. p.38) et au Chapitre 2.5 des Orientations d'aménagement (cf. p.21). Il s'agira notamment des liaisons douces internes aux nouveaux quartiers, du réaménagement de l'allée des Marronniers, des nouveaux mails et de la liaison vers Saint-Cyr-l'École.

Concernant les choix en matière d'aménagement des voiries, ceux-ci n'ont pas à être fixés au stade de la Déclaration d'utilité publique, même si des principes ont été indiqués, notamment de largeur, dans le Chapitre VI.1. du dossier de Déclaration d'utilité publique (La trame structurante du paysage et des espaces publics cf. p. 76-81). Les autres choix, tel que celui de considérer que la vitesse sur les mails 30 permet une cohabitation vélo/voiture (cf. profil à l'étude cité), sont en cours d'élaboration et pourront faire l'objet de discussions avec les associations d'usagers.

Concernant l'exonération d'obligation de réalisation de stationnement dans le cadre de la gare de la ligne 18, cette rédaction est imposée à l'EPA Paris-Saclay car elle découle directement de la Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU portée par la Société du Grand Paris (SGP) sur l'ensemble de la ligne 18. Etant déjà arrêtée, cette déclaration d'utilité publique s'impose aux documents d'urbanisme, y compris ceux mise en compatibilité par une déclaration d'utilité publique postérieure. L'EPA Paris-Saclay et la SGP portent toutefois une volonté commune d'implanter des parkings vélos en nombre suffisant et à proximité de la gare.

XI - 2 - 8 - 3 - Sur les déplacements automobiles



Le public considère unanimement que l'apport de population nouvelle dans le périmètre de la ZAC, cumulée avec celle qui occupera les nouveaux quartiers habités de Versailles (Pion) et de Saint-Cyr-l'École, entraînera une sur-saturation de la circulation sur RN 12, et au passage l'aggravation des conditions de circulation sur les « itinéraires de délestage » qui empruntent les voies de circulation des centres-villes (Versailles, Saint-Cyr).

- SAVE estime que le problème de la sur-saturation de la RN 12 est évoqué (parfois de façon « édulcorée ») mais qu'aucune solution n'est proposée.
- Quels sont les aménagements prévus sur les échangeurs en entrées de ZAC et dans les secteurs concernés hors périmètre de ZAC ? Les accès au quartier paraissent avoir été peu travaillés ou insuffisamment décrites (ADBH, SAVE).
- Quid de l'étude de la DIRIF (SAVE) ?
- Impact du nouveau tracé de la RD 91 : APACH/AVB déplorent qu'une nouvelle imperméabilisation s'ajoute à celle de l'ancien tracé délaissé.
- Comment seront traitées les intersections en lieu et place du giratoire surélevé existant sur la RD 91 ?
- Quels aménagements contre le bruit de la RN 12 et de la RD 91, qui menacera en premier lieu les occupants des 700 logements de la phase 1 ? Un mur anti-bruit est-il prévu (VEI) ?
- APACH/AVB : un projet de déviation des poids-lourds de Buc sur RD 91 existe. Le risque de transit par Satory-Ouest est-il anticipé ?
- A-t-on mesuré l'effet de l'aménagement projeté sur la circulation sur la RD 938 à Buc ?

VEI :

- constate qu'il n'est pas fait mention du co-voiturage ;
- se prononce en faveur de l'aménagement d'un rond-point/échangeur sous la RN 12, épargnant le plus possible la forêt.

ADEEO considère la création d'une bretelle de sortie sur la RN 12 Ouest comme nécessaire pour permettre l'évitement du quartier de l'Épi d'Or à Saint-Cyr en provenance du Nord.

- Avantages et inconvénients d'un accès automobile à l'Ouest de la ZAC ?

SAVE considère que les emprises réservées aux voies de circulation ne sont pas définies assez précisément.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Au sujet de la sur-saturation de la RN 12 et des itinéraires de délestage : comme indiqué dans l'étude d'impact, les flux de trafic engendrés par le projet d'aménagement de la ZAC Satory-Ouest sont liés à l'augmentation générale du trafic en Ile-de-France projetés par la DIRIF.

Ainsi, comme indiqué dans le Chapitre III de l'Étude d'impact initiale (cf. p.52), en phase 1 du projet d'aménagement, la situation du réseau routier est qualifiée de « proche » de la situation existante avec les saturations observées à l'heure de pointe du matin, « avec quelques aggravations du fait de l'augmentation des flux particulièrement au niveau de l'échangeur RN12/RD91 ». Par ailleurs, il a été conclu « [qu'] aucune difficulté particulière n'est observée dans le quartier, mise à part une situation proche de la capacité théorique au niveau de la route de la Minière (flux > 1 000 vp/h) et le rond-point de Bir-Hakeim ».

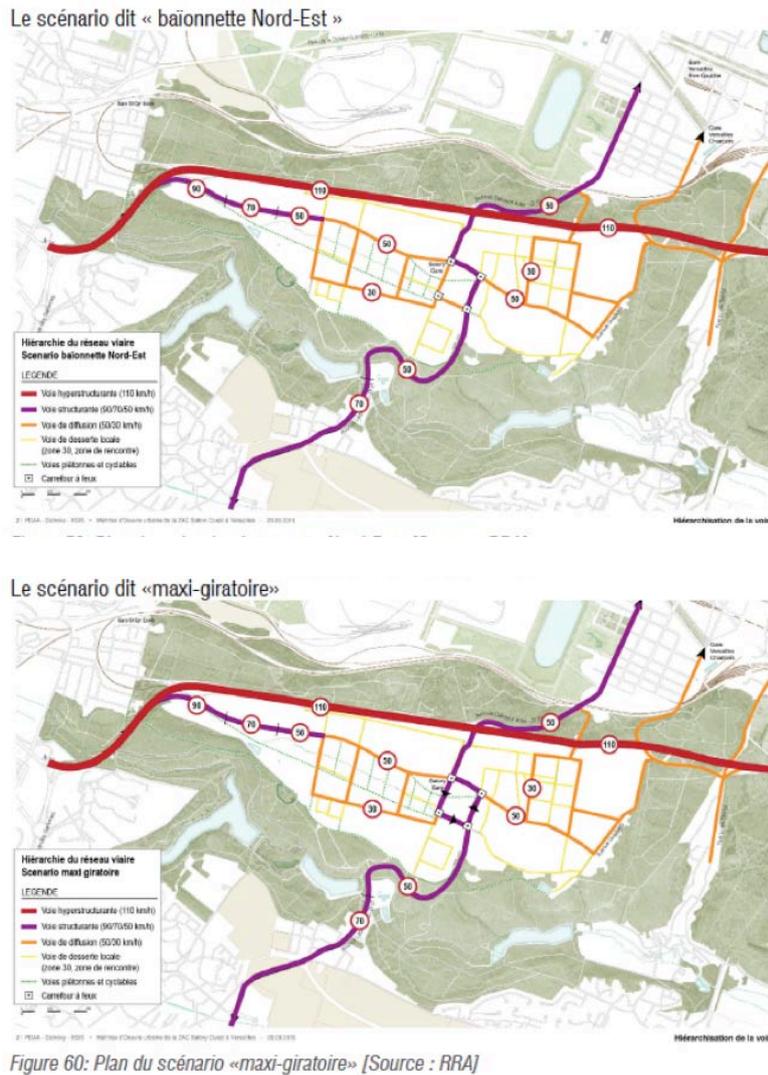
Au regard de la saturation au niveau de l'échangeur RN12/RD91, l'étude d'impact établit que le réseau routier existant doit être optimisé à travers la reconfiguration de l'échangeur RN12/RD91 (cf. Chapitre III, Étude d'impact, p.54). Celle-ci représente une des principales solutions permettant de réduire les effets de saturation, c'est pour cela qu'elle est envisagée dès la première phase du projet, comme développé dans les Orientations d'aménagement (cf. Chapitre 2.5, Orientations d'aménagement, p.21).

Les principaux accès au quartier prévus dans le cadre du projet sont définis dans les Orientations d'aménagement à travers la cartographie « La desserte et la mobilité » (illustration ci-après) :

- Via l'échangeur RN12/RD91 réaménagés première phase du projet
- Via la RD91 dont le réaménagement du giratoire Bir-Hakeim permet un accès de la ZAC par Satory Est.
- Via la liaison Saint-Cyr/Satory à l'extrémité ouest de la ZAC.

L'association SAVE, dans sa contribution n°3, souligne que l'étude de la DIRIF sur l'échangeur RN 12/RD 91 mentionné à l'Annexe 14 de l'Étude d'impact initiale n'a pas été fournie. Lors de l'élaboration de l'Étude d'impact, l'EPA Paris-Saclay précise qu'il ne disposait pas de plus d'éléments que ceux qui figurent dans le dossier mis à enquête publique, mais l'Établissement confirme que le projet est en cours de d'élaboration par la DIRIF qui livrera prochainement à l'EPA des éléments.

Concernant l'aménagement de la RD 91, les impacts environnementaux liés au dévoiement ont bien été intégrés à l'étude d'impact depuis le début, l'option d'une mise à plat de la RD 91 ayant déjà été retenue. Les terrains pris pour ce dévoiement correspondent à des friches (portion de l'ancien tracé de Maréchal Soult), à des parties d'emprises militaires (annexe Drouot) ou à des abords de voiries (butte entre la RD 91 et les emprises du GIGN et de l'armée). La mise à plat du giratoire va permettre l'urbanisation du quartier du même nom, pour lequel 50 % des espaces (publics comme privés) devront être aménagés en espaces verts (cf. Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint, p.29). Deux scénarios de réaménagement de la RD 91 ont été envisagés : celui de la « baïonnette » et celui du « maxi giratoire » présentés au Chapitre III de l'Étude d'impact initiale (cf. p.56) et illustrés ci-après.



En termes de trafic, l'EPA Paris-Saclay s'est engagé auprès des partenaires à proposer un projet urbain qui garantisse le maintien de la capacité de transit de la RD 91, nécessaire au bon fonctionnement du territoire, tout en créant les conditions pour que la vie urbaine puisse la côtoyer, s'y brancher et la traverser. Les premières études de trafic présentées dans l'étude d'impact initiale (cf. Annexe 1) ont démontré la faisabilité du système sous réserve de la reprise de l'échangeur RN12/RD91, condition technique prise en compte par la suite dans l'ensemble des documents réglementaires de la ZAC, y compris la présente Déclaration d'utilité publique. Aucun impact notable n'a été relevé sur les communes voisines. Les études dynamiques permettant la démonstration de la faisabilité du système sont en cours de réalisation en partenariat étroit avec la DIRIF, le Conseil Départemental des Yvelines, l'Agglomération de Versailles Grand Parc et la Ville de Versailles et vont permettre de déterminer, dans le cadre du projet d'aménagement, les géométries précises des chaussées des différents carrefours.

Par ailleurs, le barreau de Buc a bien été pris en compte dans les modalisations de trafic réalisées par le bureau d'études Tractebel. Le projet de déviation des poids lourds par le barreau de Buc n'a pas d'impacts sur le volume de trafic de la RD 91 et

n'entraîne pas de nouveaux reports de poids lourds sur la RD 91. Par ailleurs, il est observé que la création du barreau semble induire un report du trafic au niveau de la rue Louis Blériot / Avenue Charles Quatremare vers celui-ci.

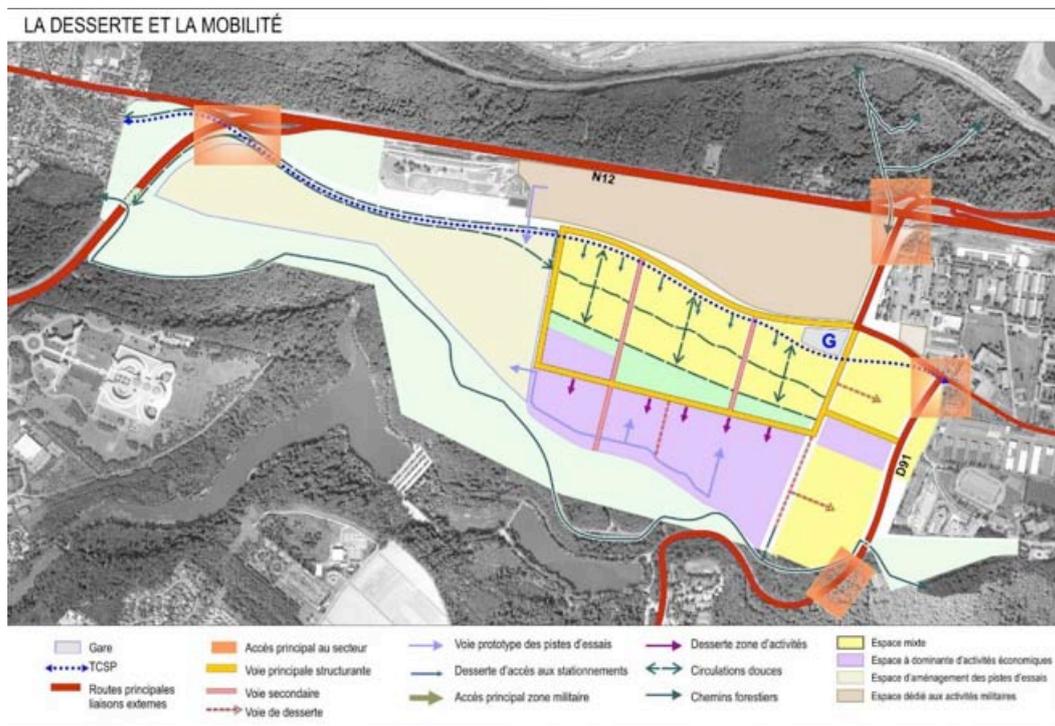
Concernant les nuisances sonores générées par la RD 91 et la RN 12, se référer au Chapitre XI-2-11-3 du présent document.

L'éventualité d'une bretelle de sortie sur la RN 12 décrite dans l'Étude d'impact initiale correspond à un flux entrant : seuls les automobilistes circulant sur la RN 12 dans le sens Saint-Quentin vers Paris peuvent l'emprunter pour entrer dans le quartier. Ainsi, dans l'éventualité de sa réalisation, seuls pourraient l'emprunter les automobilistes provenant du nord du département qui souhaiteraient rejoindre la RN 12 au niveau de l'échangeur A12/N12, trajet qui existe déjà et qui contourne la ville de Saint-Cyr. Ainsi, la réalisation de cette bretelle n'a pas d'influence sur le trafic de transit impactant Saint-Cyr.

À propos de la demande de VEI de réaliser un rond-point échangeur sous la RN 12 épargnant le plus possible la forêt, l'EPA Paris-Saclay rappelle que le réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 est sous maîtrise d'ouvrage de la DIRIF.

Concernant le co-voiturage, celui-ci est principalement une donnée d'entrée aux évaluations de trafic. Sa favorisation n'est que marginalement liée au projet urbain, des places de stationnement sur voirie ou des déposes minutes étant prévues.

Enfin, concernant les emprises dédiées aux voies de circulation, celles-ci sont définies dans les Orientations d'aménagement à travers la cartographie « *La desserte et la mobilité* » (ci-après).



XI - 2 - 8 - 4 - Sur la ligne 18 du métro automatique



SAVE remarque qu'aucune prévision sérieuse des fréquentations de la ligne 18 n'est connue.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Dans le cadre de la procédure de Déclaration d'utilité publique portée par la Société du Grand Paris sur la ligne 18, des premières prévisions de trafic ont été réalisées. Celles-ci ont fourni l'ensemble des prévisions de fréquentations de la ligne 18. Il n'est pas dans les compétences de l'EPA Paris-Saclay de les ré-estimer sur la base des évolutions du projet de Satory-Ouest.

XI - 2 - 8 - 5 - Sur les autres modes de transports en commun



ASEM : l'association considère qu'aucune solution de transport en commun ne sera disponible avant l'arrivée de la ligne 18 du métro automatique. Si cette affirmation n'est pas vérifiée, quelle sera la nature de la réorganisation et de la densification du réseau de bus en phase 1 ?

VEI (Béatrice FLOCH) : le Pôle d'Échanges Multimodal de Versailles-Chantiers est-il déjà saturé avant sa mise en service ?

SAVE :

- L'analyse de la fréquentation actuelle des transports en commun aurait du être jointe au dossier.
- Quelle est la nature de la liaison bus vers St-Cyr ? Est-ce bien un transport en commun en site propre, appellation que récuse Île-de-France Mobilités ?
- Comment s'organisera la liaison avec Saint-Cyr ? Le schéma est peu compréhensible.
- La carte des zones accessibles en 30 mn en transports en commun est incompréhensible.

ADEEO/APACH : Comment ce TCSP se raccorde-t-il au réseau ferré et à la gare de Saint-Cyr, aux pistes cyclables de Saint-Quentin-en-Yvelines et au quartier du Cerf-Volant à Buc ? La voie ferrée des Armées, pourrait permettre la liaison en site propre entre Satory et la gare RER de Saint-Cyr-l'École.



Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Une densification du réseau en transports en commun est prévue dès la phase 1 avant l'arrivée de la ligne 18, comme indiqué dans le Chapitre III de l'Étude d'impact initiale (cf. p.59-60) :

- aménagement d'une voie de TCSP ;
- une offre de bus qui sera composée de lignes de provenance de Versailles permettant un rabattement vers les gares RER et Transilien (Versailles Rive Gauche et Versailles Chantiers) ;
- développement de la liaison Saint-Cyr depuis la gare Satory.

Ces éléments sont cartographiés précisément par la Figure 68 du Chapitre III de l'Étude d'impact (cf. p.60). Ils constituent une première base de réflexion qui est en cours d'affinement avec l'agglomération Versailles Grand Parc qui apportent son retour d'expérience sur les usages et la fréquentation du réseau.

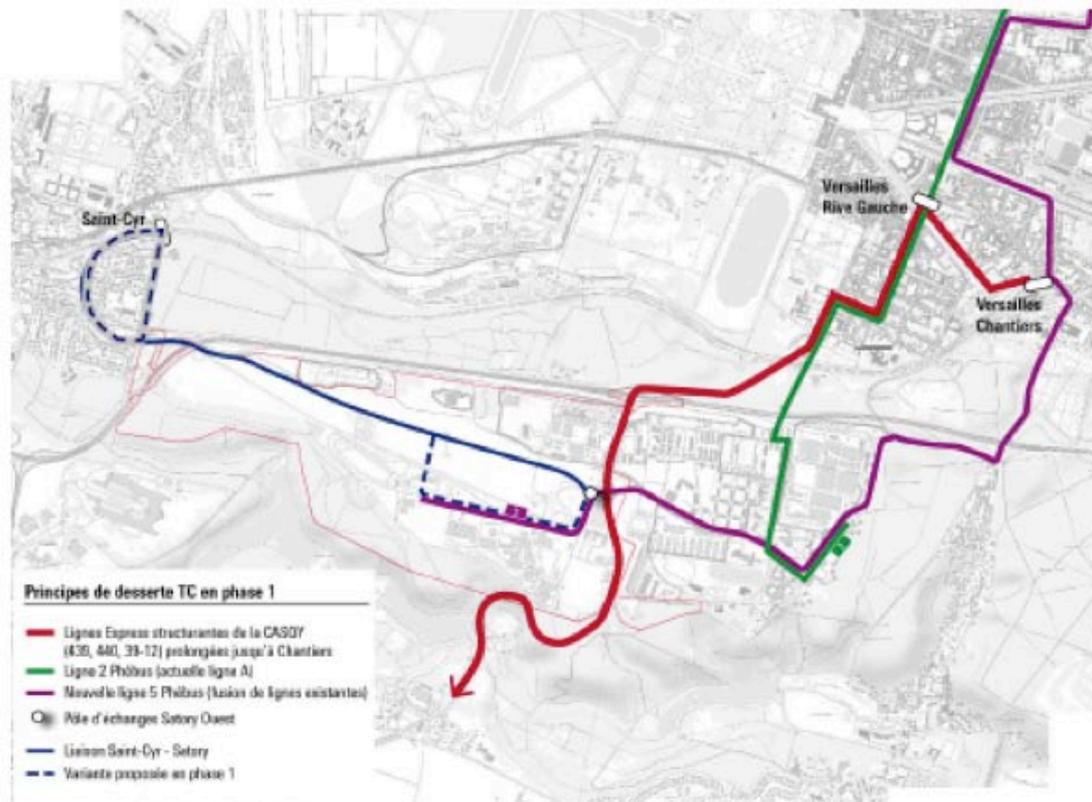


Figure 68: Desserte en transports en commun prévue en phase 1 (avant métro) [Réalisation : RRA]

Par ailleurs, l'ensemble de ces éléments sont prévus dans les Orientations d'aménagement du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles au Chapitre 2.5.2 (cf. p.27, Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe) :



- « La desserte du secteur est assurée :
 - par l'aménagement de l'échangeur N12/D91 nécessaire pour résoudre les problèmes de trafic existant et anticipant les développements futurs, notamment en termes de circulations douces ;
 - par le développement de lignes de bus ;
 - par l'aménagement, sur la future onde active, d'une première bande roulante, destinée aux chantiers puis à la mise en œuvre d'une voie de transport en commun et modes doux reliant Satory à Saint-Cyr ;
- La desserte des nouveaux programmes est assurée :
 - par la route de la Minière, requalifiée et préfigurant le futur mail principal ;
 - par l'allée des Marronniers requalifiée ;
 - par la réalisation des voies secondaires et tertiaires qui maillent les quartiers *Lisière et Bastion* ».

Concernant le pôle multimodal de Versailles-Chantiers, sur lequel l'EPA Paris-Saclay n'intervient pas, l'agglomération de Versailles Grand Parc est actuellement maître d'ouvrage d'une étude de pôle traitant de sa réorganisation, en partenariat avec Île-de-France Mobilités et la SGP. Cette étude comporte deux volets, l'un consacré à Versailles-Chantiers et l'autre à Satory. Ainsi, la Communauté d'agglomération s'assure de la mise en cohérence de ces deux aménagements avec le réseau de transports en commun.

Concernant la liaison entre la gare de Satory et Saint-Cyr-l'École, celle-ci apparaît essentielle au développement urbain du plateau et de sa connexion à son environnement :

- Elle permet une première phase d'aménagement ambitieuse tant en matière de développement économique que d'habitat (horizon 2025) en connectant le plateau

de Satory, aujourd'hui enclavé, au réseau ferré de transport en commun francilien (interconnexion en gare de Saint-Cyr avec le RER C, les lignes N et U et le futur Tram 13) et en modérant ainsi l'impact de l'opération sur le réseau viaire.

- A la livraison de la ligne 18 (2030), outre son intérêt pour les entreprises et les futurs habitants de Satory, elle accroît largement les perspectives de fréquentation de la gare de Satory, qui sera alors très attractive pour un bassin de vie s'étendant à l'ouest depuis Saint-Cyr-l'École et délestera ainsi la gare de Versailles-Chantiers.
- Support de la mise en service d'une ligne de transport public à la demande utilisant des navettes autonomes, elle s'inscrit pleinement dans la stratégie de mobilité innovante de l'opération d'aménagement.

Par ailleurs, cette liaison est rendue possible par l'utilisation d'une voie ferrée militaire, qui connecte les installations logistiques de l'Armée présentes à Satory. L'Armée n'utilise qu'occasionnellement ces voies et a confirmé, sur la base des études de l'EPA Paris-Saclay, la possibilité d'un usage mixte entre fret militaire et lignes de transport en commun.

Le projet prévoit ainsi de réaménager une section de voie d'1,2 km reliant le plateau à la gare de Saint-Cyr, en une voie mixte fer/pneu, permettant de faire circuler bus et navettes tout en maintenant l'usage militaire. Plusieurs aménagements sont en cours de précision :

- les aménagements en gare de Saint-Cyr, en lien notamment avec la SNCF et en coordination avec les études de pôle gare pilotées par Versailles Grand Parc ;
- l'aménagement d'une liaison douce.

XI - 2 - 8 - 6 - Sur les plans de déplacements

SAVE/ADBH : Il manque un plan de déplacements des personnels des entreprises de plus de 100 salariés.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Les plans de déplacement ne relèvent pas des documents d'urbanisme et ne sont donc pas concernés par la présente procédure.

Toutefois, un Plan de déplacements interentreprises (PDIE) existe depuis 3 ans sur le plateau de Satory. La démarche a été initiée par l'agglomération Versailles Grand Parc qui en assure la coordination, la mise en œuvre et la communication. La Chambre de commerces et d'industrie des Yvelines se charge de l'animation, des enquêtes et du référencement auprès d'Île-de-France Mobilités.

Ce plan a été défini autour de six grands axes :

- Réduire la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements des salariés ;
- Optimiser les déplacements liés à l'activité professionnelle ;
- Favoriser le développement de transports alternatifs ;
- Améliorer l'accessibilité du secteur géographique et des sites ;

- Fluidifier la circulation sur un territoire ;
- Mutualiser les services aux entreprises.

Ce plan fédère la très grande majorité des entreprises du site (pour mémoire, leur participation à ce dispositif repose sur le volontariat) qui participent à l'élaboration de ce plan. Les entreprises sont invitées à participer annuellement à des ateliers thématiques, des groupes de travail autour des enjeux de la mobilité.

Une enquête sur les pratiques de mobilités des salariés a été menée en 2017. Les données seront actualisées début 2020 notamment afin de prendre en compte l'occupation du Mobilab et les effectifs de l'entreprise d'Arquus non comptabilisés au lancement de la démarche.

XI - 2 - 8 - 7 - Sur la circulation aérienne



APACH/AVB attirent l'attention sur les nuisances occasionnées par le survol de la ZAC par un grand nombre d'hélicoptères (intersection lignes Est-ouest et nord-sud sur Satory-Ouest, + GIGN).

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Cet enjeu ne s'intègre pas dans la présente procédure. Néanmoins, l'EPA confirme que dans le cadre du développement du projet, il étudiera l'aspect sonore des différentes activités et les mesures à mettre en œuvre.

XI - 2 - 8 - 8 - Sur le stationnement

SAVE :

- estime que le dossier contient peu d'éléments sur les volumes des parkings en silo : volumes, nombre de places, hauteurs, occupations au sol ?
- demande que soit mise à jour l'étude SARECO (celle qui figure au dossier date d'un projet d'aménagement antérieur).

Il est fait état de parkings temporaires : procédé crédible ?

L'étude concernant le stationnement au droit des commerces et des équipements publics est incomplète.

Pas d'études sur le stationnement sur voirie (places payantes, livraisons...).

Comment les parkings à vélos de la gare de Satory-Ouest, s'ils existent, seront-ils configurés ? Les cyclistes devront-ils prendre l'ascenseur avec leur engin, comme à Versailles-Chantiers ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Les volumes des parkings silos sont en cours de redéfinition par le Bureau d'Études SARECO qui met à jour l'étude réalisée en 2015, annexée à l'Étude d'impact (cf. Annexe 14). L'objectif de cette étude est notamment d'aboutir à un dimensionnement précis des parkings silos. A noter que le volume de stationnement liés aux commerces et

équipements publics a bien été étudié dans l'Étude d'impact (cf. Annexe 14, p.30) et fait partie de la mise à jour.

En termes de localisation, au même titre que pour les équipements publics (cf. Annexe 14), la localisation future des parkings silos, notamment dans les phases ultérieures ne sauraient être arrêtés. Toutefois, leur hauteur est réglementée à l'Article US10 dans le Règlement du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles.

Concernant le recours à des parkings temporaires, c'est une hypothèse de travail solide et très courante en aménagement urbain. Cela peut permettre, par exemple :

- d'absorber des besoins en stationnement plus importants avant l'évolution des usages (produite par les renforcements en transports en communs, en mode doux...) sur un espace géré et sécurisé plutôt que sur l'espace public ;
- d'anticiper l'arrivée d'un programme immobilier par rapport à la livraison des places correspondantes dans le parking silo dédié.

Concernant les modalités de réalisation du stationnement vélo, son accessibilité depuis l'espace public est une clé de sa réussite. Ainsi, l'ensemble des parkings vélos de la ZAC l'intégreront préférentiellement donc en rez-de-chaussée, conformément au projet de mise en compatibilité du PLU de Versailles à l'Article US12.5, p.52 du Règlement. :

« Pour les nouvelles constructions, un espace est aménagé pour stationner les vélos, et réservé à cet usage, selon les normes et les modalités précisées par le code de la construction et de l'habitation (articles R.111-14-4 et suivants et arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R.111-4-2 à R.111-4-8 du CCH figurant en annexe du présent règlement).

Cet espace est :

- *intégré à la construction ou couvert, exclusivement réservé aux vélos, sécurisé et équipé de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivols ;*
- *situé de préférence au rez-de-chaussée, facilement accessible depuis l'espace public et les accès aux constructions.*

Si le constructeur démontre l'impossibilité de localiser cet espace en rez-de-chaussée, il peut être réalisé ailleurs dans la construction mais doit toujours être facilement accessible, à proximité d'un ascenseur suffisamment grand pour y faire entrer un vélo ou d'une rampe de pente inférieure à 12 %.

Dès lors que l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos est situé :

- *au rez-de-chaussée de la construction, il fait l'objet d'un traitement architectural qualitatif,*
- *à l'extérieur de la construction, il fait l'objet d'un traitement paysager qualitatif. » (Règlement, p.52-53).*

A ce titre, le parking de rabattement de la gare de la ligne 18 aura à respecter cette contrainte.

XI - 2 - 9 - Sur l'eau et l'assainissement

XI - 2 - 9 - 1 - Sur l'eau potable

Pour SAVE, le schéma d'eau potable est incomplet (secteur des Marronniers).

ADEEO : Le futur réseau aura-t-il un impact sur le débit d'eau potable à Saint-Cyr-l'École ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

En effet, il manque un réseau d'eau potable existant sur l'allée des Marronniers qui dessert l'ensemble des entreprises présentes. Il a depuis été identifié et intégré aux schémas d'aménagement.

Concernant le futur réseau de distribution d'eau potable, l'EPA Paris-Saclay travaille avec Aquavesc, exploitant en charge de la production, du traitement et de la distribution de l'eau potable. Les besoins de la ZAC de Satory-Ouest sont connus et intégrés par Aquavesc, qui garantit la continuité de ce service pour l'ensemble des usagers sur l'ensemble des communes desservies.

XI - 2 - 9 - 2 - Sur les eaux pluviales

- AVB :
 - Quelle est la fonction du bassin implanté sur espace vert central : sera-t-il sec sauf en périodes de fortes pluies ? C'est le souhait d'AVB, qui considère que le procédé des bassins de retenue est obsolète et inadapté.
 - L'aqueduc de Trappes pourrait permettre d'acheminer une partie du ruissellement vers Versailles.
- Yvelines Environnement s'interroge sur la conformité du dossier avec les dispositions du SAGE du bassin versant de la Bièvre. Les propos de l'EPAPS semblent renvoyer cette vérification à plus tard.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant le bassin représenté sur le parc dans les schémas d'aménagement, celui-ci comportera plusieurs parties :

- certaines seront destinées à rester en eau pour un rôle d'agrément et n'auront donc aucun rôle de stockage dans le système hydraulique du projet ;
- les autres seront à sec pour disposer des volumes de stockage nécessaires.

De manière générale, il n'est pas prévu de « bassins de retenues » au sens strict du terme sur le projet. En effet, conformément au schéma d'aménagement et de gestion des eaux de la Bièvre, les "petites pluies" (8 premiers mm) sont retenues et infiltrées à l'échelle de chacune des parcelles privées ou chacun des espaces publics. Cette rétention des 8 premiers mm signifie que la plupart du temps, lorsqu'il pleut, la ZAC de Satory Ouest ne rejette pas d'eau pluviale. En conséquence, utiliser l'aqueduc du Trappes pour alimenter Versailles, notamment son parc, ne serait pas pertinent. Au-

delà de ces 8 mm, la régulation se fait pour partie sur les parcelles privées et pour partie sur les espaces publics en sollicitant des espaces paysagers que la topographie permet d'inonder temporairement. Ces espaces ayant comme fonction première d'être des lieux paysagers et d'agrément, ils ne constituent pas des bassins de retenues.

Le détail du dispositif de gestion des eaux pluviales sera présenté dans le cadre du dossier d'Autorisation Environnementale Unique, volet Loi sur l'Eau, dont c'est le rôle. La compatibilité avec le SAGE de la Bièvre y est décrit article par article ; celle avec le projet du SDAGE du bassin de la Seine y sera également présenté.

XI - 2 - 9 - 3 - Sur les eaux usées

L'analyse de la problématique de l'assainissement est signée de l'association SAVE dans sa contribution n°2, à laquelle s'associe l'association ADBH.

- Le schéma des eaux usées présenté dans le dossier est obsolète (2015). Pourquoi le publier alors qu'il existe une étude plus récente ?
- Compte tenu des études récentes et en cours, quel est le choix retenu pour l'évacuation des eaux usées de la ZAC ?
- Comment ce choix s'articule-t-il avec les travaux prévus à Versailles, et notamment les collecteurs de l'avenue de Sceaux et les transports en commun de Versailles-Chantiers ?
- Quels seront les coûts additionnels supportés par les usagers ?
- Quels seront les délais d'étude et de réalisation ?
- Pourquoi le projet ne prend-il pas en compte les effluents des zones militaires longeant la RN 12 et ceux de Satory-Est ?
- Comment s'établit la liaison technique et financière avec le réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines ?
- Quel est l'avis du syndicat HYDREAULIS sur la solution retenue par le maître d'ouvrage ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant l'étude proposée en annexe de l'étude d'impact, il convient tout d'abord de préciser qu'elle visait à tester toutes les hypothèses de raccordement de la ZAC Satory Ouest à une station d'épuration, quelle qu'elle soit, et à établir les contraintes techniques correspondantes. En conséquence, ni le bureau d'étude Safège ni l'Etablissement n'ont déterminé la solution retenue à ce stade. L'étude a permis de conclure à la faisabilité technique de plusieurs hypothèses de raccordement pour différentes stations d'épuration. L'ensemble des hypothèses ont été présentées aux partenaires et notamment aux agglomérations et syndicats pour que les discussions sur les sujets contractuels puissent avoir lieu au bon niveau.

Les réflexions actuelles s'orientent a priori vers la connexion du futur réseau de Satory-Ouest à la station du Carré de Réunion sous la gestion d'Hydreaulys (cf. délibération 2018 45 du 19 juin 2018 d'Hydreaulys).

L'étude évoquée par le contributeur est une étude intermédiaire menée par Hydreaulys suite à celle réalisée par Safège pour l'EPA Paris-Saclay. Cette étude intermédiaire n'a pas été transmise à l'EPA.

Aujourd'hui, Hydreaulys lance une nouvelle étude technique pour fixer les modalités précises du raccordement à la station du Carré de la Réunion. Plusieurs hypothèses (point de raccordement plus ou moins bas, plusieurs points de piquage possibles dans la ZAC, ...) doivent être étudiées.

Ainsi :

1. le nouveau réseau n'impacterait pas le secteur des Chantier et de l'avenue de Sceaux ;
2. la station de relevage des eaux usées de l'agglomération de Saint-Quentin située juste sous ce point bas pourrait être facilement connectée à ce nouveau réseau.

Cette même étude devra permettre de répondre à la question du calendrier de mise en œuvre.

Concernant les coûts de réalisation des infrastructures, l'EPA Paris-Saclay, aménageur de la ZAC, assurera la maîtrise d'ouvrage des réseaux internes à la ZAC, intégrés aux coûts des travaux d'aménagement du bilan. Hydreaulys, gestionnaire, assurera la maîtrise d'ouvrage des éventuels travaux de raccordement à l'extérieur. Le financement de ce raccordement et les éventuelles modifications de la redevance sont appréciés par Hydreaulys à l'échelle de l'ensemble du réseau, notamment si l'agglomération de Saint-Quentin s'y connecte.

La partie Est du plateau de Satory bénéficie déjà de raccordements et leur étude n'a donc pas paru nécessaire à ce stade. Les rejets des établissements militaires existants sur la ZAC Satory Ouest ont été intégrés aux projections de l'EPA Paris-Saclay et leurs réseaux d'eaux usées sont intégrés aux schémas d'aménagement.

XI - 2 - 10 - Sur les sources d'énergie

- Quelles sont les sources d'énergie retenues pour faire face aux besoins de la ZAC ?
- Quelle sera la part des énergies renouvelables ?
- SAVE : Un réseau de chaleur est-il prévu ? Les eaux grises seront-elles valorisées ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Une stratégie énergétique précise est actuellement en cours d'étude. Néanmoins, les grands principes énergétiques de la ZAC sont décrits dans l'Étude d'impact :

« La stratégie énergétique que nous mettons en œuvre sur cette opération est basée sur une recherche de sobriété énergétique des projets bâtis que nous structurons par un travail spécifique sur les morphologies et la matérialité des projets.

Elle se poursuit par un approvisionnement par les énergies renouvelables disponibles localement, pour réduire les consommations d'énergies fossiles et les émissions de polluants à impact écologiques (eq. CO2, eq. CFC11, autres) ou à impact sanitaire (PM,

NOx, autres). Elle se prolonge par un choix d'équipement et d'installations techniques efficaces et se finalise par une sensibilisation des futurs usagers aux modes d'usages favorisant la réduction des consommations.

C'est donc par un ensemble d'actions complémentaires sur chaque maillon de la chaîne des consommations d'énergie que nous encadrons la maîtrise globale des consommations énergétiques et des émissions de polluants associés. » (Chapitre III, Étude d'impact, p.104)

Concernant le réseau de chaleur, comme développé dans l'Étude d'impact au Chapitre III, il en existe déjà un à Versailles alimenté par du gaz (90 %) et du fioul (10 %) et qui produit de l'électricité et de la chaleur. Comme le précisé l'Étude d'impact, un réseau de chaleur présente des avantages (fiabilité, constance de la distribution, minimisation risques d'incendies, nuisances sonores, odeurs, etc.) mais il faut pouvoir étudier :

- *« la possibilité d'un raccordement pour la première phase pour les besoins en chauffage. Cela reste à confirmer par l'exploitant.*
- *à terme, une transition du système de production conjointe de chaleur et d'électricité de manière à augmenter la part d'énergies renouvelables qui alimentent le réseau. Des solutions alternatives pourront être étudiées, comme la géothermie pour la production de chaleur avec le générateur d'appoint co-générateur chaleur et électricité, ou encore l'utilisation de la biomasse (bois, bio-gaz...) pour la chaufferie. » (Chapitre III, Étude d'impact, p.108-109)*

Les eaux grises pourraient tout à fait être valorisées :

« L'aménagement du nouveau quartier de Satory va demander la mise en place d'un réseau de canalisations neuf pour évacuer les eaux usées du plateau. Il est donc tout à fait envisageable de faire le choix d'un réseau permettant la récupération de chaleur, de la même manière qu'il est possible d'optimiser ce réseau pour récupérer un maximum de chaleur. Ce gisement d'appoint peut permettre de couvrir une partie des besoins en chaud du projet. Il s'agit d'un logique « micro » qui vient compléter la solution structurante du schéma de stratégie énergétique. » (Chapitre III, Étude d'impact, p.109).

XI - 2 - 11 - Sur les risques, les dangers et les nuisances

XI - 2 - 11 - 1 - Sur la pollution des sols d'origine industrielle et militaire

- L'inquiétude est partagée sur la pollution pyrotechnique :
 - Quelle sera la profondeur des fouilles par rapport aux sous-sols des futurs logements ?
 - Pourquoi l'annexe annoncée n'est-elle pas contenue dans le dossier (SAVE) ?



- Sur quelle base le coût de la dépollution du champ de manœuvres est-il estimé ? Existe-t-il des réserves budgétaires s'il apparaît nécessaire de réaliser des travaux complémentaires ?
- L'ASEM estime qu'après dépollution, une concertation devrait décider de la suite à donner au projet de ZAC.
- Qui contrôle les opérations de dépollution en cours chez GIAT ?
- SAVE :
 - estime que le dossier sur les pollutions radiologiques n'est pas complet : seuls Nexter Est et Drouot sont évoqués.
 - constate qu'un plan à long terme de gestion des sols pollués est annoncé, puis plus rien... (EI, chap. 0).
 - s'associe aux réserves de la MRAe sur le principe de la dépollution en deux phases pour le quartier Lisière.
 - demande :
 - Qui dépollue ?
 - Comment ?
 - Qui vérifie ?
 - Comment se déroulent les « opérations avant vente et après acquisition par l'EPAPS » ?
 - Quelle durée, quelle méthodologie de réception après dépollution ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la dépollution pyrotechnique, comme il est indiqué au Chapitre 1.2 Pollution pyrotechnique des Compléments à l'étude d'impact (cf.p.10), les terrains seront dépollués pyrotechniquement jusqu'à une profondeur de 4 mètres pour les futures pistes d'essais et de 6 mètres pour tous les autres espaces, dont les futurs logements. Ces profondeurs ont été retenues par les bureaux d'études spécialisés parce qu'elles correspondent aux profondeurs maximales constatées pour les bombes aériennes, quand bien même les munitions retrouvées sur le champ de manœuvres sont généralement d'un calibre moindre.

Ainsi sécurisés, il sera possible de réaliser des sous-sols aux bâtiments et les travaux de construction et d'entretien des futurs réseaux profonds (eaux usées).

L'annexe évoquée par SAVE avait été retirée de l'étude de diagnostic pyrotechnique dans un but de lisibilité. Elle consiste en la liste exhaustive des 1 881 cibles isolées identifiées (latitude, longitude, profondeur, diamètre, volume, moment magnétique et niveau de risques). Constitué de 44 pages, ce document n'avait pas été jugé apporter une information pertinente et compréhensible au public. Il est fourni en annexe du présent mémoire.

Le coût des travaux de dépollution (pyrotechnique et chimique) est aujourd'hui estimé à environ 35 M€ HT. Il est basé sur les données et ratios collectés auprès des bureaux d'étude ayant réalisé les différentes études annexées à l'étude d'impact et les retours

d'expérience des chantiers de dépollution du territoire. Cette estimation intègre dans ses aléas une provision pour des travaux complémentaires.

Concernant le terrain GIAT, parfois appelé par son ancienne dénomination « Nexter-Est », destiné à accueillir le futur quartier Lisière, les opérations de dépollution en cours sont menées par GIAT Industries en application de ses obligations de mise en conformité du terrain avec un usage industriel. Les modalités de cette mise en conformité ont été déterminée par la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE) et l'Agence régionale de santé (ARS) et actés dans le cadre d'un arrêté préfectoral (Annexe II des Compléments à l'Étude d'impact). C'est donc la DRIEE qui est en charge du contrôle de ce chantier et en validera la clôture.

Concernant les modalités prévisionnelles du chantier de dépollution complémentaire sur GIAT, le processus est décrit dans les compléments à l'Étude d'impact (cf. Chapitre I de la page 6 à 12). En résumé, suite à la première dépollution et à l'acquisition du terrain, l'EPA Paris-Saclay établira un nouveau plan de gestion du terrain pour le mettre en conformité avec d'autres usages et notamment des équipements sensibles. Ce plan de gestion sera présenté et validé par l'ARS avant sa mise en œuvre. L'EPA Paris-Saclay sera maître d'ouvrage du chantier et désignera une entreprise de dépollution suite à une consultation pour un marché de travaux à l'issue des opérations de dépollution réalisées par GIAT. Le plan de gestion visera à limiter au maximum les évacuations de terre pour privilégier un traitement sur place. La DRIEE et l'ARS seront associés au suivi et à la réception du chantier. La durée estimée du chantier de dépollution est difficile à déterminer, l'EPA Paris-Saclay n'ayant pas connaissance de l'état des sols résiduels suite à la première dépollution.

VEI attire l'attention sur des pollutions de rivières (illustration ci-contre). Quelles en sont la nature et l'origine ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Dans le cadre du projet d'aménagement urbain, la reprise des espaces de gestion des eaux pluviales des entreprises présentes le long de l'allée des Marronniers va permettre de contrôler et éviter ce type de pollution. De même, le projet des futures pistes d'essais inclut les dispositifs techniques pour éviter des pollutions accidentelles.

Pour ces raisons, l'EPA Paris-Saclay prendra l'attache de VEI pour repérer sur une carte le lieu pris en photo et pouvoir signaler aux usagers les plus probablement concernés le phénomène.



XI - 2 - 11 - 1 - Sur la pollution de l'air

- ADEEO : les niveaux de pollution attendus par Airparif constitueront-ils une atteinte à la qualité de vie des habitants du quartier de l'Épi d'Or à Saint-Cyr ?

- ASEM : la ZAC sera responsable de décès causés par l'émission de gaz à effet de serre et contribuera à l'emballlement climatique. L'association demande une étude plus poussée et l'application du « principe de précaution ». La ZAC génèrera la consommation de combien de tonnes de CO² supplémentaires ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'Étude d'impact (cf. Chapitre 1, p.165) indique que le projet de la ZAC Satory-Ouest « va engendrer une pollution atmosphérique supplémentaire dans la zone, que ce soit au moment de la phase chantier qu'à sa mise en service ». Toutefois cette augmentation est modérée, comme le rapport d'Aria en date de septembre 2018 le précise à l'Annexe 7 des Compléments à l'étude d'impact. Celle-ci 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 ». Néanmoins, l'étude alerte : « [...] 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. » Ces risques sont dus principalement à la présence de la RN 12. Dès lors, l'étude préconise un recul minimum de 100 mètres par rapport à la RN 12 :

« Compte-tenu des niveaux de pollution estimés par AIRPARIF le long des axes routiers et notamment de la RN 12 (cf. §2.8.3), il est conseillé d'éloigner les premiers bâtiments des principaux axes routiers d'au minimum 100 mètres. Ces espaces entre les axes routiers et les bâtiments peuvent être valorisés en zone tampon. » (Annexe 7, Compléments de l'Étude d'impact, p .122)

Cette préconisation a bien été prise en compte dans le plan d'aménagement de la ZAC Satory-Ouest, comme l'illustre la carte ci-dessous.

Il est à noter que les pavillons de l'Épi d'Or se situent à plus de 100 mètres de la RN 12.

Distances estimées entre la RN12 et les premières constructions en façade nord du projet de la ZAC Satory Ouest



XI - 2 - 11 - 2 - Sur le dépôt de carburant des Armées

- Estime-t-on sans risque la proximité des futures habitations avec le dépôt de carburant ? Quelle étude démontre que le risque est maîtrisé ?
- SAVE aimerait savoir ce qu'il en est de ce risque industriel, de l'information des riverains sur le sujet, et de l'étude de sécurité publique « en cours de réalisation » mentionnée dans le dossier d'enquête.

Observation du commissaire enquêteur :

Un entretien a été programmé avec le commandant du SDIS chargé de la prévention incendie sur le site des Satory-Ouest après la remise de cette synthèse.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay propose aux contributeurs de prendre connaissance de la note annexée au présent mémoire (« Note sur la prise en compte des risques liés à l'activité du Centre de Ravitaillement des Essences à Satory ») qui démontre que ces problématiques ont bien été prises en compte à leur juste niveau.

Concernant l'étude de Sécurité et de Sûreté publique, son cahier des charges a été présenté à la sous-commission compétente à la Préfecture des Yvelines le 17 décembre 2018. L'étude elle-même devrait être présentée à cette sous-commission à l'automne 2019.

Observations du commissaire enquêteur (bis) :



Les éléments recensés à l'occasion d'un entretien avec le service Prévisions du SDIS 78 inquiètent quelque peu. Il apparaît 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 et les ont irrémédiablement bloquées. Combien de temps faut-il pour que des organismes de cette nature atteignent une longueur de 2 mètres ?
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 que cette hypothèse ne doive pas être prise en considération ?
5. L'explosion mortelle de l'usine AZT de Toulouse était improbable, elle aussi...

XI - 2 - 11 - 3 - Sur le bruit

- Pour le public, le développement urbain du secteur est synonyme d'élévation des niveaux de bruit ambiants. Les habitants du quartier de l'Épi d'Or à Saint-Cyr se sentent particulièrement menacés.
- ADEEO demande des dispositifs de protection à la source (murs, merlons paysagers, revêtements de chaussées non bruyants).
- Pour l'ASEM, les mesures anti-bruit proposées seront insuffisantes.
- ADBH s'inquiète également des nuisances sonores que subiront les nouveaux habitants.
- AVB considère que le survol du site habité de Satory par les hélicoptères de Toussus-le-Noble est inacceptable. S'y ajoutent, pour l'ASEM, les hélicoptères du GIGN.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant les nuisances sonores générées par la RD 91 et la RN 12, il convient de rappeler que le Chapitre III de l'Étude d'impact initiale (cf. p.65-76) et le Chapitre 4 des Compléments à l'Étude d'impact, ainsi que leurs annexes respectives (cf. Annexe 9 de l'Étude d'impact initiale et Annexe 9 des Compléments), démontrent l'absence de nuisances liées au trafic routier sur les programmes d'habitations projetés :

Par ailleurs, la piste d'essais ne présente également aucun impact sonore sur les futures habitations.

« L'analyse de la cartographie sonore montre :



L'illustration ci-dessus montre l'exposition sonore du premier rideau de bâtiment (bâtiments d'activités et logements) et les zones d'agrément situées derrière en cœur d'îlot. Pour les bâtiments sensibles impactés, seules les façades en vue directe sur les infrastructures de transports sont concernées par l'exposition sonore.

Vue Nord Ouest



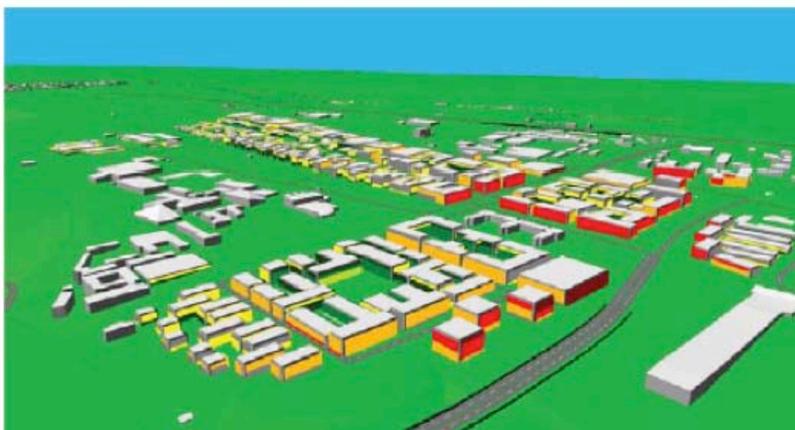
L'illustration ci-dessus montre l'exposition sonore du premier rideau de bâtiment et les zones d'agrément situées sur les quartiers en aval de la source de bruit (axe de communication ouest-est).

Vue Sud Ouest



L'illustration ci-dessus montre que les quartiers sont protégés vis à vis du bruit des infrastructures de transports par le premier rideau de bâtiment ; ce sont des zones qu'il s'agira de préserver du bruit.

Vue Sud Est



L'illustration ci-dessus montre l'exposition du premier rideau de bâtiment vis à vis de la RD91 et les secteurs préservés derrière en cœur d'îlot. On observe l'efficacité du mur d'enceinte sur les premiers étages des bâtiments riverains de l'infrastructure.

- *-en période diurne : les pistes n'impactent pas les bâtiments d'habitations masqués par les premiers bâtiments de bureaux/ateliers riverains de la pistes [...] L'inclinaison de la piste sur sa partie Est permet de réduire les niveaux sonores puisque la pente elle-même joue un rôle de protection à la source sur la piste.*
- *en période nocturne : l'impact sonore de la piste est nul sur les bâtiments sensibles et très faible vis-à-vis de la future voie, masquée par des bâtiments à vocation de bureaux au nord ».*

En outre, des mesures acoustiques devront être mises en œuvre pour l'ensemble des bâtiments, conformément à l'arrêté du 30 mai 1996, comme développé à l'Annexe 9 de l'Étude d'impact, afin de respecter un niveau sonore qui ne met pas en péril la qualité de vie des habitants ainsi que leur santé. Des techniques de protection sonores sont également proposées au Chapitre 7.5 de cette même Annexe.

XI - 2 - 11 - Sur les communications

Le projet prévoit-il le raccordement de la fibre optique ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

En tant que maître d'ouvrage des futurs espaces publics dont la réalisation sera contrôlée par leurs futurs propriétaires (ville de Versailles pour la très grande majorité des espaces publics, Département pour la RD 91...), l'EPA Paris-Saclay installera les fourreaux nécessaires pour que les opérateurs puissent déployer leurs réseaux, dont la fibre optique.

XI - 2 - 12 - Sur les équipements publics

- SAVE : Les espaces affectés aux commerces, aux écoles, aux équipements sociaux... ne sont pas localisés.
- APACH/AVB proposent de localiser l'une des 5 déchetteries de Versailles Grand Parc sur le territoire de Satory-Ouest.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la spatialisation des programmes, la réponse a été apportée au Chapitre II.A.2 du présent document.

Au sujet de l'implantation d'une déchetterie sur le site de la ZAC Satory Ouest, la problématique de gestion des déchets est étudiée par l'agglomération de Versailles Grand Parc, compétente sur ces sujets et étroitement associée au dossier. A ce jour, cette implantation n'a pas été envisagée.

Avis du public sur la mise en conformité du PLU de Versailles

XI - 2 - 13 - Sur l'évolution de la superficie des zones

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
Ula	27,3	
Ulb	9,1	
Uls		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

APACH : Combien d'hectares seront-ils soustraits de la zone naturelle ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Comme il est détaillé dans le l'évaluation environnementale du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles, Rapport de présentation, Partie B (cf.p.34) l'évolution du zonage consiste en la suppression de la zone à urbaniser permettant une augmentation des zones urbaines et des zones naturelles :

- Les emprises dédiées aux zones naturelles (NF) augmentent de 21 %, soit 10,4 hectares.
- Les emprises dédiées aux zones urbaines (U) augmentent de 31 %, soit 41,9 hectares.

Il est précisé que :

- Le secteur dédié à l'aménagement des pistes d'essais d'environ 41 ha est classé en zone urbaine (USE), mais revêt un caractère naturel important. Ce nouveau

secteur englobe pour partie les zones AU et UI actuelles (cf. 6.3. de la Partie A du rapport de présentation de la mise en compatibilité du PLU).

- Le secteur dédié à l'aménagement du futur quartier (USm) englobe pour partie les zones AU et UI actuelles.

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

Ainsi, seulement environ 0,7 hectares de zone NF ont été retirés et intégrés à la zone USi (secteur Marronniers), correspondant à l'emprise actuelle imperméabilisée de la piste nord du Val d'Or en limite du quartier Marronniers.

Toutefois, au global, la zone NF est augmentée de 10,4 hectares correspondant à son extension sur l'ensemble de la forêt domaniale de Versailles et sur plusieurs espaces qui n'ont pas vocation à être urbanisés : le bois de la Martinière, les abords de la RN 12, le secteur de l'Épi d'or à proximité de Saint-Cyr-l'École.

XI - 2 - 14 - Sur la délimitation des zones

XI - 2 - 14 - 1 - Sur les zones U

L'IFSTTAR demande le classement du « Hall A », construction affectée à la recherche et à l'enseignement supérieur au sein du pôle des mobilités du futur, en zone USi et non en zone USm1, et une nouvelle rédaction des orientations d'aménagement du PLU en conséquence.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

La zone USm1 fait partie de la zone US qui a vocation à accueillir des constructions mixtes : ce zonage est tout à fait compatible avec les activités de l'IFSTTAR dans le Hall A. En effet, le sous-secteur USm1 a vocation principalement à accueillir des constructions à destination d'activités économiques. Les occupations autorisées dans la zone USm1 sont les mêmes que celles autorisées dans la zone USi :

« US2. 2.2 - sont en outre soumises à des conditions particulières les constructions, les installations, les occupations et utilisations du sol suivantes :

Dans le secteur USi et le sous-secteur USm1 :

1. Les constructions à destination d'habitation, dès lors qu'elles sont liées et nécessaires au fonctionnement des activités exercées dans le secteur

2. *Les constructions à destination de commerce et de restauration, dès lors qu'elles répondent exclusivement à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des usagers du secteur*
3. *Les constructions à destination d'artisanat dès lors qu'elles sont liées aux activités économiques implantées dans le secteur.* » (Règlement, p.40).

Concernant les Orientations d'aménagement du Hall A p.34, il serait possible de modifier la rédaction de la façon suivante :

« *Ce lieu a pour vocation à accueillir des usages multiples, prioritairement des activités de recherche et liées à l'enseignement supérieur, à l'exception de constructions à destination d'habitat :*

- *activités économiques ;*
- *équipements d'intérêt collectif, notamment dédiés au pôle des mobilités du futur (lieu d'échanges, pratiques événementielles, etc.)* ».

Observations du commissaire enquêteur :

Compte tenu de la nature de sa demande, cette proposition est sans doute de nature à satisfaire le pétitionnaire.

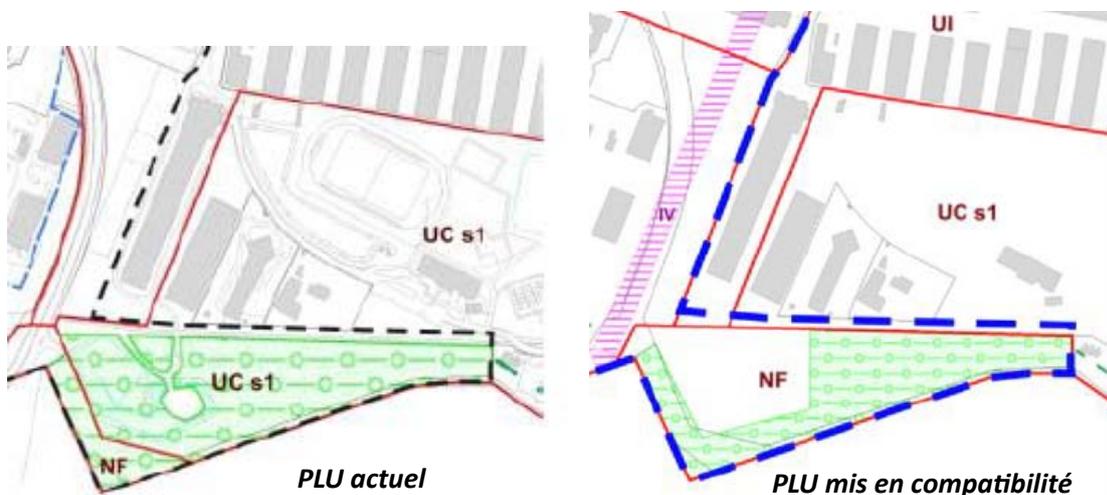
XI - 2 - 14 - 2 - Sur les zones NF

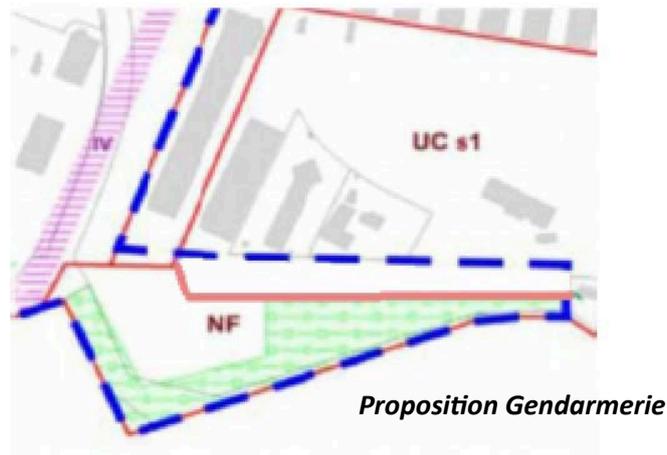
AVB/APACH :

- Quelle est la raison d'être de l'excroissance verte NF au sud-est de la ZAC ?
- Pourquoi la surface classée en EBC a-t-elle été réduite ?

La Gendarmerie Nationale :

Pour satisfaire les besoins de développement des activités du GIGN, la Gendarmerie Nationale demande le déplacement vers le sud de la limite de la zone NF comme illustré ci-après :





Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Le périmètre de la ZAC Satory-Ouest intègre une « excroissance » sur la partie Est de la RD 91 aujourd'hui occupée par des boisements, des cheminements forestiers et deux bassins de gestion des eaux pluviales sous gestion du Ministère des Armées et de la Gendarmerie dénommés 4A/4B. L'intégration de cette zone au périmètre de la ZAC doit permettre à l'EPA d'intervenir sur les bassins 4A/4B qui interceptent l'un des exutoires de la ZAC et d'étudier la faisabilité d'une passerelle modes doux sur la RD91 depuis le quartier Lisière vers les cheminements de la forêt domaniale.

La réduction des EBC en ce point est uniquement liée à la correction d'une erreur dans le PLU de Versailles actuel, comme expliqué dans le Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février et à l'avis de la MRAe :

« La suppression d'EBC est rendue nécessaire pour permettre :

- La réalisation du TCSP accompagné d'un cheminement en modes doux, au niveau de l'Épi d'Or. La suppression concerne ponctuellement une bande de 6 mètres de profondeur de chaque côté de l'emprise actuelle de la voie ferrée (soit 912 m²) ;
- En correction d'une erreur réglementaire dans le PLU de Versailles en vigueur qui inscrit une partie du bois de la Martinière comprenant des bassins de rétention en EBC, le périmètre correspondant est supprimé (soit 14 451 m²). » (Mémoire en réponse à la réunion d'examen conjoint du 18 février 2019 et à l'avis de la MRAe, p. 86).

Concernant les demandes de la Gendarmerie nationale, il est possible de ne pas modifier le zonage actuel et de conserver l'intégralité de la zone UCs1. Dès lors, les Orientations d'aménagement de la mise en compatibilité ne s'appliqueraient plus à cette zone UCs1. Toutefois, cela serait contraire à la réalité du terrain qui présente une zone boisée dans la continuité de la zone Naturelle et Forestière (NF).

Quoiqu'il en soit, l'EBC existant le long de la limite de la caserne du GIGN ne peut être réduit dans le cadre de la présente procédure. En effet, la mise en compatibilité du PLU proposée s'appuie sur l'utilité publique du projet de la ZAC Satory-Ouest ; il n'intègre

pas les développements envisagés par la gendarmerie, dont l'EPA Paris-Saclay ignore la nature, les modalités et les éventuels impacts environnementaux.

Observations du commissaire enquêteur :

Compte tenu :

- que le GIGN dispose d'espaces libres sur sa propre parcelle pour y édifier, le cas échéant, de nouvelles constructions ;
- du fait que la Gendarmerie n'est pas, à ce jour, en mesure d'indiquer le gabarit de la construction qu'elle souhaiterait pouvoir édifier en « débordant » sur l'espace boisé classé ;
- que le GIGN n'a pas respecté ses obligations de reboisement lors d'une précédente opération de défrichage de sa parcelle ;
- que la Gendarmerie n'a pas convaincu du fait que cette revendication relevait bien d'un intérêt national et d'obligations attachées à sa mission de sécurité ;

il est à craindre que suite favorable donnée à cette demande occasionnerait un recours devant le tribunal administratif.

XI - 2 - 15 - Sur les OAP

La Gendarmerie Nationale considère que les OAP ne sont pas compatibles avec les activités qu'elle souhaite développer sur ce territoire.

SAVE estime que la présentation de l'OAP ne dit rien des étapes du développement de la zone et de sa composition (voirie, espaces verts, logements sociaux...).

L'IFSTTAR :

- relève une incohérence dans les délimitations du quartier Bastion entre l'étude d'impact et l'OAP ;
- demande que la carte des orientations d'aménagement comprenne deux nouvelles flèches de principe signalant respectivement l'accès au Hall A à partir de l'allée des Marronniers et à partir de la voirie structurante Nord-Sud (entre le Hall A et les nouvelles pistes).

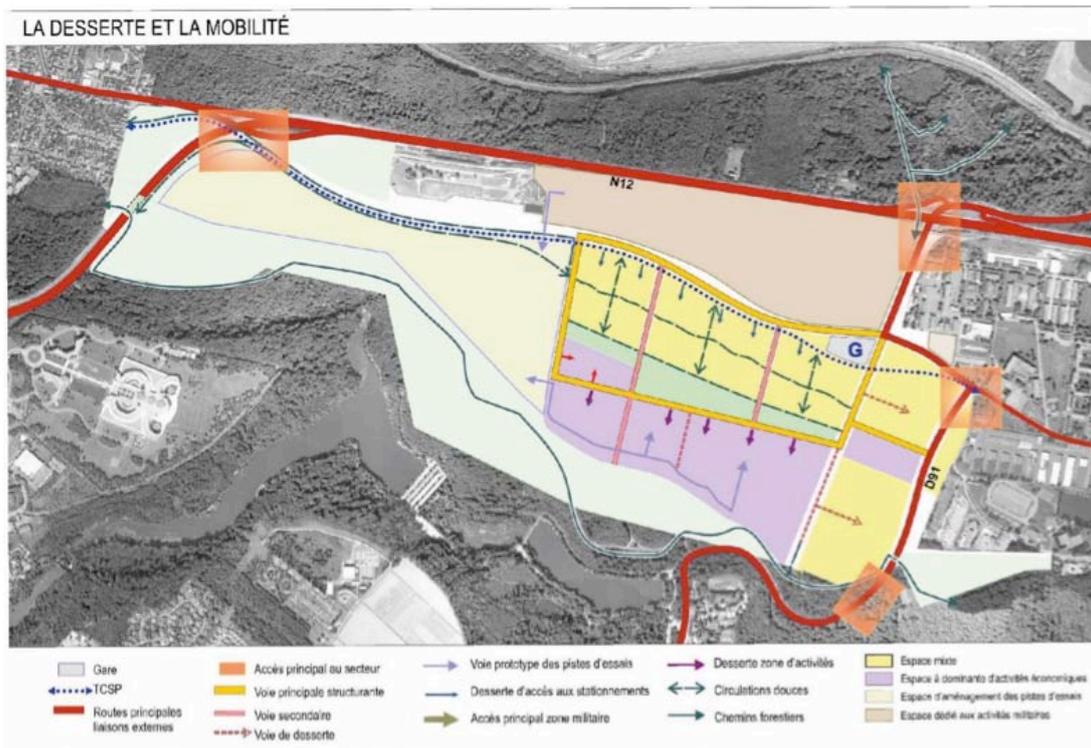
Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant les demandes de la Gendarmerie, se référer au Chapitre XI-2-13-1 du présent document.

Concernant les étapes de développement du projet d'aménagement, ceux-ci sont décrits au Chapitre III.2.5 *Phasage* du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (p.37), et ses étapes ont fait l'objet d'OAP spécifiques décrites au Chapitre 2.5. Le phasage, p.20 des Orientations d'aménagement pour le secteur Satory Ouest. Dans un souci de flexibilité, ces orientations n'incluent pas de dispositions spécifiques à la thématique du logement social.

Concernant les demandes de l'IFSTTAR :

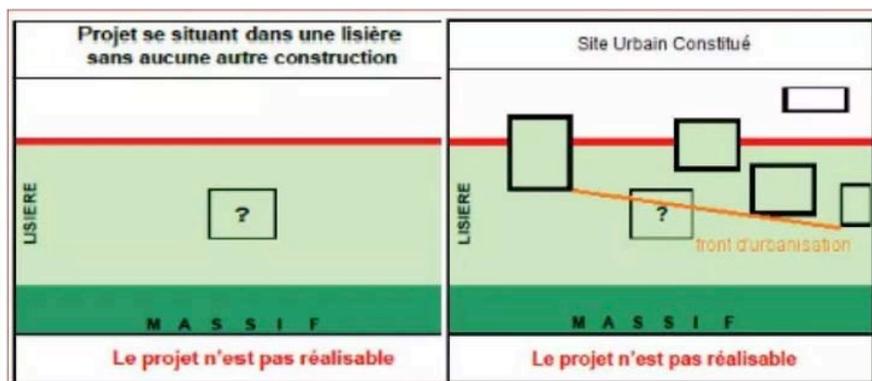
- La différence de délimitation du Hall A entre l'étude d'impact et le projet de modification du PLU est liée à la différence de nature entre les deux documents : l'étude d'impact décrivait une réalité physique et un projet précis s'y rapportant, tandis que le document d'urbanisme définit des règles d'urbanisation communes à un secteur.
- Il est effectivement possible de signaler les principes d'accès au Hall A à partir de l'allée des Marronniers et à partir de la voirie structurante nord-sud en modifiant la carte de la façon suivante :



XI - 2 - 16 - Sur les sites urbains constitués (SUC)

Il existe une différence d'appréciation sur la réglementation du droit à construire en SUC.

Extrait d'une note de la Préfecture des Yvelines :



Toute nouvelle urbanisation à moins de 50 mètres des limites des bois de plus de 100 ha est interdite. Le principe de base à retenir pour un projet de construction est qu'aucune nouvelle avancée de l'urbanisation vers le massif n'est possible. Néanmoins, dans le cas d'un site urbain constitué (SUC), l'hypothèse d'une urbanisation est envisageable. Un SUC est « un espace bâti », doté d'une trame viaire et présentant une densité, un taux d'occupation des sols et une volumétrie que l'on rencontre dans les zones agglomérées. Son existence et ses limites sont appréciées au cas par cas en tenant compte des limites physiques et des voiries existantes. Il revient à la commune d'en définir le détail lors de l'élaboration de son PLU dans le respect de la définition ci-avant.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay renvoie à la note « Les lisières des massifs boisés de plus de 100 ha » annexée au présent document.

Avis du commissaire enquêteur

Il est possible que la position du maître d'ouvrage entraîne une fragilité juridique du document.

XI - 2 - 17 - Sur les Espaces Boisés Classés (EBC)

La présence d'un EBC à l'extrémité sud du futur mail principal ne constituera-t-il pas un obstacle au maillage des pistes cyclables de la ZAC avec celle qui longe la RD 91 ?

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Les espaces boisés s'étendent en effet sur l'ensemble des coteaux boisés de la Vallée de la Bièvre se situant à Guyancourt, et donc au sud du futur mail principal. Dès lors, l'aménagement des pistes cyclables de la ZAC s'appuiera sur les chemins forestiers existants. En effet, les cheminements existants dans le massif boisé ne sont pas classés en EBC dans le PLU de Versailles et du PLUi de Saint-Quentin en Yvelines comprenant Guyancourt. Ainsi la continuité cyclable est assurée et pourra faire l'objet d'aménagement si nécessaire. La continuité cyclable reliant la route de la Minière et la RD 91 existe, par ailleurs, déjà.

Avis du commissaire enquêteur

Pour des raisons de sécurité développées plus haut, il importe que le débouché des pistes cyclables sur la RD 91 soit envisagé sur une zone non accidentogène, en amont et en aval de la partie pentue et sinueuse de la départementale.

XI - 2 - 18 - Sur les règlements de zones

APACH :

- propose de limiter les hauteurs de la zone Us afin de garantir l'invisibilité des constructions projetées par le GIGN

- demande que les règles adoptées soient identiques à celles qui s'appliquent pour le Domaine national du Château de Versailles.

L'ASEM demande également la réduction de la hauteur des bâtiments en zone Us.

La Gendarmerie Nationale souhaiterait que les dispositions réglementaires des zones U du PLU ne soient pas applicables aux activités relevant de la sécurité et de la sûreté nationale.

L'IFSTTAR :

- rappelle les termes de sa correspondance du 19/09/2018 adressée à M. le Préfet des Yvelines ;
- demande qu'au sein du pôle des mobilités du futur appelé à se développer en concertation, les aménagements soient possibles sans condition d'éloignement par rapport au mur d'enceinte, et que les dispositions de l'article US 13-2 ne soient pas applicables aux installations de recherche et d'enseignement supérieur ;

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la covisibilité, l'EPA Paris-Saclay propose de prendre connaissance de la note annexée au présent mémoire : « *Méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de covisibilité de la ZAC Satory-Ouest* », qui démontre que ces problématiques ont bien été prises en compte à leur juste niveau et en amont du projet.

Concernant la demande de la Gendarmerie Nationale, il peut lui être proposé de conserver sur une partie du linéaire immédiat son zonage existant, UCs1, comme exposé au Chapitre II.B.2.1 du présent document concernant les sujets de lisière et de boisement.

Concernant les demandes de l'IFSTTAR en matière de réglementation, il convient de rappeler, tout d'abord, que le Hall A est soumis à la réglementation de l'Article US6 en matière de retraits et d'alignement. Cet article indique que les constructions par rapport à une voie publique peuvent être à l'alignement ou en retrait, et ce retrait n'est pas règlementé. Par conséquent, le règlement de la mise en compatibilité du PLU de Versailles n'implique aucune condition contraignante en matière d'éloignement par rapport au mur d'enceinte. Ensuite, au sujet de l'Article US13.2, une des ambitions de la ZAC Satory-Ouest est de créer un quartier ville-nature. Ainsi, des pourcentages d'espaces verts à l'échelle des quartiers mais également à l'échelle de parcelles sont imposés pour l'ensemble des types de constructions possibles. Dans la mesure où les espaces publics ne représentent pas les seuls lieux de végétalisation, les parcelles privées font partie intégrante d'un paysage commun à l'échelle du plateau de Satory.

XI - 2 - 19 - Sur les aménagements et usages futurs

L'IFSTTAR

- souhaite rendre possibles :
 - l'extension de la parcelle CB 32 vers l'ouest ;
 - la réalisation de constructions nouvelles, de nature différente, sur la parcelle ;

- la définition « originale » d'un couloir paysager entre le Hall A et l'allée des Marronniers ;
- sur les voiries ouvertes au public, la sécurisation des traversées des véhicules expérimentaux entre les ateliers, le Hall A et les pistes ;
- demandera le transfert gratuit en pleine propriété des parcelles CB 32 et CB 43 au titre de l'article L.719-14 du code de l'éducation ;
- demande l'ajustement du tracé du prolongement vers l'ouest de l'allée des Marronniers, sans préjudice quant au stationnement linéaire, aux fonctionnalités d'accès au bâtiment de l'IFSTTAR, aux équipements et aux sens de circulation existants ;
- émet des réserves sur le projet de créer des espaces de stationnement public longitudinaux du Sud de l'Allée des Marronniers jusqu'au droit du bâtiment de l'IFSTTAR ;
- demande que la suppression éventuelle de stationnements devant le bâtiment de l'IFSTTAR soit compensée dans un périmètre « raisonnable » et sans dépense pour l'Institut ;
- demande un droit d'accès à la voie privée située en limite du massif boisé et permettant d'accéder aux pistes.

SAVE :

- demande la répartition entre les diverses catégories de logements sociaux ;
- craint une forte densité de logements et s'interroge sur les distances entre les immeubles.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant l'IFSTTAR, une réponse à l'ensemble de ces interrogations est développée au Chapitre XI-3-8 du présent document.

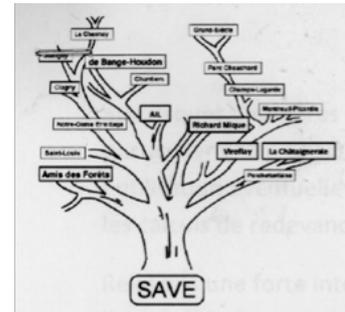
La répartition des catégories de logements sociaux n'est pas arrêtée à ce jour, elle sera adapter à la réalité des besoins identifiés localement en matière de logement et aux obligations législatives et règlementaires applicables à la commune de Versailles en matière de réalisation de logements et de logements sociaux, (cf. Chapitre 2.3.1 des Orientations d'aménagement, p.15)

Concernant les distances entre les immeubles réglementés aux articles 6, 7 et 8 du projet de Règlement de la mise en compatibilité du PLU, les distances retenues sont au contraire très confortables pour les futurs usages. Ainsi, la combinaison de la distance minimale de 15 mètres (soit, pour mémoire, la moitié de la largeur des mails) entre deux façades de logements présentant des pièces principales et une part importante de l'emprise de la parcelle réservée aux espaces verts et de pleine terre, permet de susciter l'esprit de ville nature souhaité.

XI - 3 - Réponses du maître d'ouvrage aux observations du public par contributeur

XI - 3 - 1 - SAVE

L'engagement de l'association vis-à-vis du projet est continu depuis l'ouverture de la concertation (terme contesté par SAVE) par l'EPAPS en 2015.



1 - Dans une première contribution :

- L'association regrette, et interprète comme un « *signal négatif* » de la part de l'administration, la durée trop courte de l'enquête, menée à une date estivale peu favorable à un travail de groupe. Elle regrette dans le même temps la mise à disposition trop tardive de documents sollicités depuis plusieurs mois. Ces mêmes documents, disponibles dans le dossier de l'enquête publique, sont jugés incomplets.
- L'association déplore le flou qui entoure l'évaluation des dépenses, ainsi que le manque de transparence et de précision du dossier quant au financement des aménagements, notamment en ce qui concerne :
 - la ventilation des dépenses,
 - un éventuel calendrier prévisionnel,
 - l'identité des financeurs des projets.
- Elle aurait souhaité qu'un calendrier prévisionnel des aménagements soit d'ores et déjà mis en place et communiqué (répartitions foncières, ordre des travaux, estimations de durée, temps incompressibles...).

2 - Dans une deuxième contribution, l'association analyse l'Annexe 13 de l'Étude d'Impact, (Étude de faisabilité de l'assainissement des eaux usées du futur quartier Satory-Ouest, datée d'août 2015), dossier « *methodique* » et « *explicite* », mais lacunaire en ce qui concerne :

- la desserte des 3 zones militaires nord de long de la RN,
- la desserte actuelle de la partie Est de Satory,
- des propositions « de réponses aux risques énumérés », en lien avec la solution d'assainissement retenue.

En ce qui concerne « *l'utilisation éventuelle d'un réseau à ce jour CASQY* », SAVE projette l'établissement d' « *un protocole particulier entre CASQY et VGP* » pour dédommager l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines.

En outre, SAVE soulève de nouvelles interrogations apportées par une Étude de faisabilité plus récente (finalisée mi 2018) :

- Raison de l'absence de cette dernière étude dans le dossier de la présente EP ?
- Prix de la rénovation du collecteur Versailles Sud et répartition des financements du projet entre l'EPAPS, HYDRAULYS et Versailles, et conséquences financières sur les consommateurs ?

- Coûts de gestion par HYDRAULYS, et conséquences sur les consommateurs ?
- Raison de l'absence de Satory-Est ou des établissements militaires dans l'étude des débits ?
- Quelle prise en compte de « la sensibilité de la zone PEM Chantiers - Avenue de Sceaux (...) avec le risque de chantiers longs perturbateurs de circulations » ?
- Quels délais jusqu'à la « mise en exploitation indispensable pour les premiers habitants du quartier Lisière » ?

3 - Dans une troisième contribution, SAVE examine le dossier minutieusement et partage notamment :

- Ses préoccupations pour le manque de précisions en ce qui concerne :
 - la chronologie générale de plusieurs procédures (dont déplacement de 150 000 m³ de terres),
 - les voiries, les parkings (phasage et situation géographique des aménagements), les réseaux de transports en commun,
 - la gestion future des encombrements, ainsi que des flux de personnes,
 - les objectifs de circulation douce, et notamment les réseaux cyclables et leur mise en cohérence avec les pistes existantes,
 - « l'amplification du manteau forestier » en quartier « Lisière »,
 - le risque industriel lié au dépôt de carburant des armées : manque une évaluation du danger et une information des riverains,
 - le programme de dépollution (dangers et précautions à prendre vis-à-vis de la pollution industrielle actuelle, solutions choisies et coûts de la dépollution),
 - la lisibilité des cartes, la datation de certains schémas,
 - le réseau de chaleur : manque d'informations dans le dossier, manque d'études complémentaires,
 - les réseaux de communication, en l'absence notamment de mention de la fibre optique,
 - certains financements, comme celui de l'échangeur N 12 - RD 91,
 - la reprise des sols appartenant à NEXTER (coût, surveillance, calendrier des travaux),
 - l'appréciation générale des dépenses (étagements, désignation des contributeurs...), qui bénéficierait d'un tableau pluriannuel des investissements nécessaires par projets, et d'un tableau de remboursement des emprunts.
- Ses remarques sur l'absence regrettable :
 - de plan de déplacement des personnels des établissements présents (une exigence réglementaire),
 - de véritable prévision des fréquentations de la ligne 18,
 - de mention du site classé de la vallée de la Bièvre (et du périmètre sensible que représente la lisière Sud) dans l'étude de covisibilité ; étude qui néglige également le jugement du Tribunal Administratif de Versailles du 19 mai 2005 ayant porté à revoir le règlement de constructibilité de la zone.
 - de mention des futurs équipements sociaux, ainsi que des types de commerces.

- Des inquiétudes diverses, notamment en ce qui concerne un règlement autorisant « l'ouverture à une très forte densification » urbaine, ou encore « l'exonération de garages vélos pour la gare de la ligne 18 », ou les écoles.
- Ses remarques sur l'ancienneté (voire l'obsolescence) de certains documents, dont certains semblent incompatibles entre eux.

Elle renouvelle ses regrets quant au délai de mise à disposition des pièces et l'absence de transparence du projet, rendant plus difficile l'analyse du dossier et la production d'avis.

Dans une dernière contribution et en guise de conclusion, l'association réitère ses inquiétudes en ce qui concerne les enjeux humains et environnementaux du projet, insiste sur la difficulté d'appréhension du dossier et demande un « *élargissement* » et une amélioration de l'enquête par la mobilisation d'une CNDP et l'organisation de réunions publiques visant à clarifier le projet, puis enfin ***une nouvelle enquête publique***.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

1-Première contribution :

- Concernant les précisions demandées à propos des éléments financiers, se référer au Chapitre XI-2-6 du présent document.
- Un calendrier prévisionnel des aménagements par secteur, avec un calendrier associé ne fait pas partie des documents nécessaires à une procédure de Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité.

2-Deuxième contribution :

- Pour cette deuxième contribution qui concerne spécifiquement le sujet de l'assainissement, se référer à la réponse détaillée de l'EPA Paris-Saclay au Chapitre XI-2-9-3 du présent document.

3-Troisième contribution :

- Des précisions sont apportées au sujet des voiries, des parkings et des réseaux de transports en commun au Chapitre XI-2-8 du présent document.
- Le Chapitre XI-2-8-3 du présent document développe des éléments de précisions sur la gestion future des saturations liées au trafic routier.
- Le Chapitre XI-2-8-2 du présent document explique les aménagements prévus par le projet en matière de pistes cyclables.
- SAVE s'interroge sur la mise en œuvre de l'amplification du manteau forestier du quartier Lisière. Cette amplification est prévue dans les Orientations d'aménagement. En effet, l'intégration du paysage dans le quartier Lisière représente une orientation du sous-secteur.

« Qualité architecturale, paysagère et environnementale :

Le sous-secteur fera l'objet d'une attention particulière au sujet de la compatibilité des sols, du fait de son passif.

Le lien entre le mail et la forêt domaniale s'appuie sur la lisière au sud du sous-secteur. Cette dernière représente un espace de transition entre la forêt domaniale et le sous-secteur de par la nature des plantations et ses usages. L'ambiance recherchée est celle d'un bocage. La lisière est un milieu humide servant à la fois de gestion des eaux pluviales et d'habitat pour la biodiversité.

La trame générale des espaces publics du sous-secteur est relativement resserrée vis à vis des grandes figures paysagères qui l'entoure. Des formes de paysages naturels jouxtent les constructions de logements pour constituer l'identité d'un sous-secteur à l'écart du cœur de l'urbanisation. Des espaces de proximité sont aménagés, en contrepoint des grands paysages offerts par les coteaux forestiers au sud.

A l'échelle du sous-secteur, au minimum 50% des espaces, y compris les espaces publics, sont aménagés en espaces verts, dont la moitié au moins en pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement paysager végétal et/ou minéral. Dans le cas d'un traitement minéral, les matériaux mis en œuvre au sol ont un taux de perméabilité important. » (Orientations d'aménagement, p.26)

- Concernant les inquiétudes au sujet du risque industriel lié au dépôt de carburant des armées, se référer à la note annexée au présent mémoire « *Note sur la prise en compte des risques liés à l'activité du Centre de Ravitaillement des Essences à Satory* » qui démontre que ces problématiques ont bien été prises en compte à leur juste niveau.

Observations du commissaire enquêteur :

Voir observation au XI-2-13-1.

- Concernant le programme de dépollution ainsi que la reprise des sols à Nexter, se référer au Chapitre XI-2-11-1 du présent document.
- À propos du réseau de chaleur, se référer au Chapitre II.A.8 du présent document.
- Concernant les réseaux de communication et notamment de la fibre optique, se référer au Chapitre XI-2-11 du présent document.
- Au sujet des financements notamment de l'échangeur RN 12 et RD 91 et de l'appréciation générale des dépenses, se référer au Chapitre XI-2-6 du présent document.
- Concernant le plan de déplacement des personnes des établissements, se référer au Chapitre XI-2-8-6 du présent document.
- Concernant les futures fréquentations de ligne la 18, se référer au Chapitre XI-2-8-4 du présent document.
- Concernant, la protection du site classé de la Vallée de la Bièvre notamment à propos du sujet de la co-visibilité, se référer à la note annexée au présent mémoire : « *Méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de co-visibilité de la ZAC Satory-Ouest* » qui démontre que ces problématiques ont bien été prises en compte à leur juste niveau et en amont du projet.

- Concernant les équipements publics et les commerces, se référer au Chapitre XI-2-5 du présent document.

Dans sa contribution, SAVE déplore les dispositions du règlement liées aux retraits et aux distances entre les bâtiments imposées, considérant qu'elles favoriseraient une ouverture à une trop forte urbanisation. Il convient de préciser que ces espacements entre les bâtiments et le dimensionnement généreux des espaces publics structurants (30 à 60 mètres de largeur) permettent des écartements très confortables et assurent une densité urbaine très mesurée :

« Le mail principal est celui situé le plus à l'est du secteur. Par son orientation et son emprise d'une soixantaine de mètres de large environ, le mail principal structure la composition générale du site et marque son entrée. Dans ses dimensions, il peut être assimilé aux allées du trident menant à la place d'arme du château de Versailles. » (Orientations d'aménagements, p.10).

« Les trois mails localisés à l'ouest ont de larges emprises, d'une trentaine de mètres, pour un maillage des quartiers par des espaces publics de grande qualité. » (Orientations d'aménagements, p.10).

- Concernant, l'exonération d'obligation de stationnement vélos de la gare de la ligne 18, ce reporter au Chapitre XI-2-8-2 du présent document.
- Il n'existe pas d'exonération de garages vélos pour les écoles. En effet, le Règlement encadre bien le stationnement vélo pour les écoles à l'Article US 12.5 de la zone US :
« Pour les constructions à destination principale d'établissements d'enseignement, l'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos est dimensionné pour accueillir :
 - 1 place pour 8 à 12 élèves pour les écoles primaires ;
 - 1 place pour 3 à 5 élèves/étudiants pour les collèges, lycées et l'enseignement supérieur. » (Règlement, p.53).

XI - 3 - 2 - VéloVGP

L'association insiste sur plusieurs nécessités concernant les circulations douces :

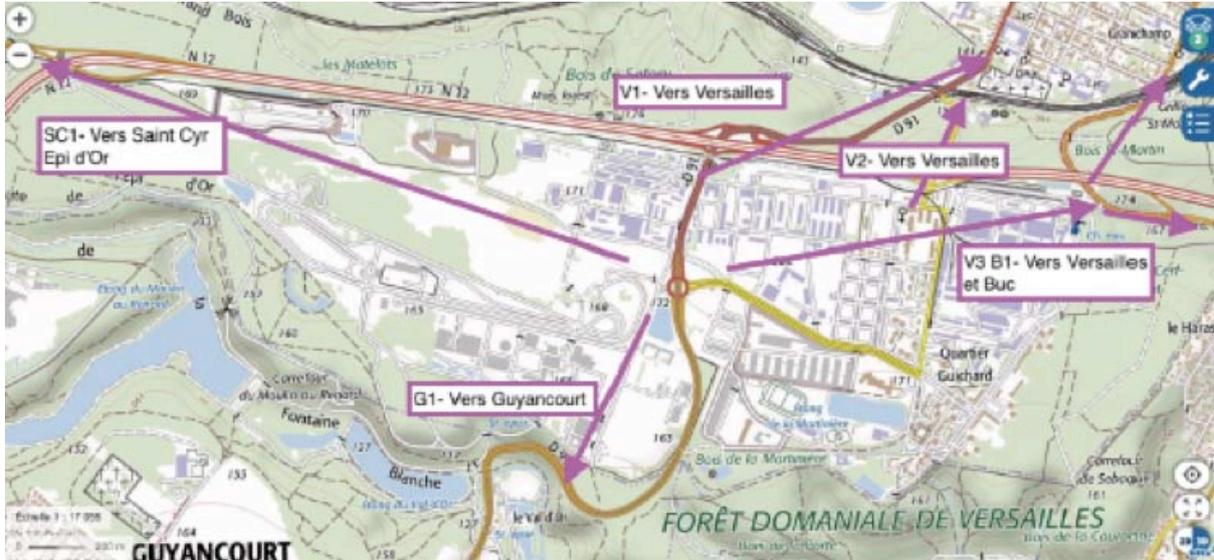


- La mise en place d'un cahier des charges précis (itinéraires, aménagements...) prenant individuellement en compte chaque mode de circulation douce à l'intérieur du plateau. Des aménagements, même provisoires, devraient être mis en place dès le début du projet.
- La création d'un maillage qui permette de relier Satory aux autres quartiers de la ville ainsi qu'aux villes voisines ((la difficulté que représente le dénivelé de 46 mètres étant anachronique) ; ce qui implique par ailleurs des aménagements en cohérence dans les villes, agglomérations, départements voisins. L'association définit, schéma à l'appui, 6 liens majeurs à créer.

- L'ajout au dossier de « mesures (indicateurs) et d'objectifs chiffrés, en particulier concernant la fréquentation, la mise à jour, la surveillance (...), la maintenance (...) » des aménagements.

En outre, VéloVGP demande à faire partie d'une concertation régulière, à l'image de celle que les villes de Versailles et de Buc mettent en place pour leurs projets d'aménagement.

L'association définit, schéma à l'appui, 6 liens majeurs à créer :



- **V1** : un « franchissement cyclable de qualité, visible et pérenne » vers Versailles sur l'échangeur de la D91 / A12,
- **V2** : une amélioration de l'accès à Versailles par l'avenue du Maréchal Juin,
- **V3 + B1** : une rénovation des accès à Versailles et à Buc (2 liens) par la sortie Montcey via la rampe Saint-Martin (actuellement impraticable),
- **G1** : vers Guyancourt, l'accès à la D91 par l'adaptation au PLU et l'aménagement d'une parcelle actuellement inoccupée,
- **SC1** : le renforcement, vers Saint Cyr, du passage le long de la voie de chemin de fer.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la précision des aménagements doux, des grands principes sont développés dans le dossier de Déclaration d'utilité publique à travers la trame structurante du paysage et des espaces publics (cf. p.76-81).

Le phasage de la réalisation des espaces publics qui y sont décrits est celui exposé au Chapitre III.2.5 Phasage (cf. p.37 à 41) du dossier de Déclaration d'utilité publique et au Chapitre 2.5 des Orientations d'aménagement (cf.p.20 à 23) : dès la première phase, des liaisons douces internes aux nouveaux quartiers et vers Saint-Cyr-l'École sont aménagées. L'aménagement d'une liaison douce sous l'échangeur, concomitant à cette même phase est également prévu, mais n'étant pas intégré au périmètre de la Déclaration d'utilité publique, il n'a pas été représenté sur les cartes de phasage du projet urbain.

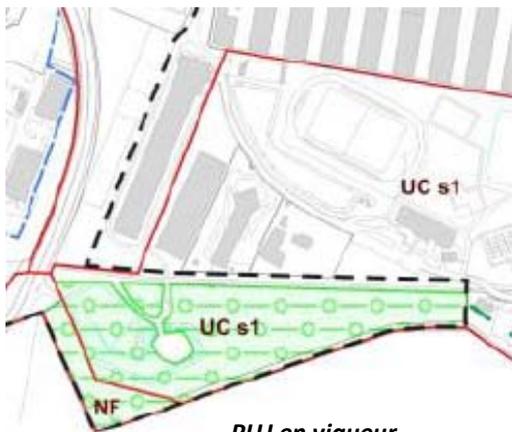
À propos du maillage permettant de relier Satory aux communes voisines, il convient de se reporter au Chapitre XI-2-8-2 du présent document.

La conception détaillée du système de mobilités douces fera l'objet d'une concertation spécifique avec les acteurs du territoire. L'EPA Paris-Saclay conviera l'association VéloVGP aux ateliers de concertation, notamment ceux dédiés aux sujets de mobilités.

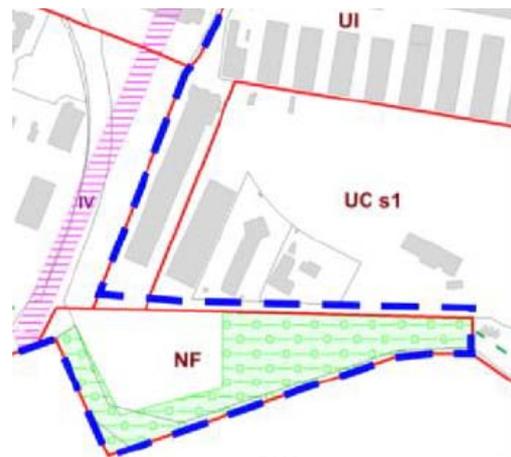
XI - 3 - 3 - Gendarmerie Nationale



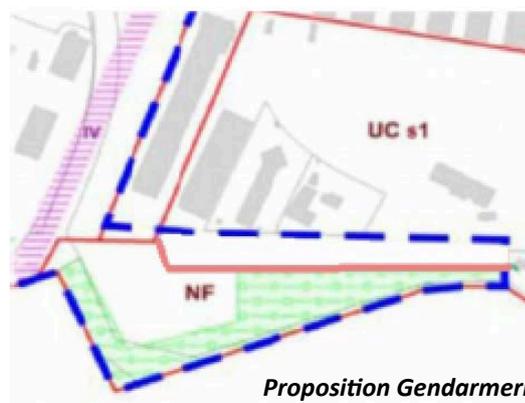
La gendarmerie nationale formule, dans ses courriers, des propositions visant à rendre au projet de Mise En Compatibilité avec le PLU de Versailles sa concordance avec « les activités spécifiques de la gendarmerie et les évolutions envisagées sur les sites militaires », à savoir : que la parcelle CA16 n'évolue pas en zone NF et reste en zone UC, pour permettre la « pérennisation » des installations et le « maintien de la capacité opérationnelle » du GIGN, ou que le règlement de la zone NF soit modifié pour permettre aux constructions de voir le jour, et que les limites de la zone EBC (Espace Boisé Classé), soient reculées le long de l'emprise militaire.



PLU en vigueur



PLU mis en compatibilité



Proposition Gendarmerie

Sur la question de la cession d'une partie de l'emprise militaire Drouot au futur quartier « Bir-Hakeim », la gendarmerie s'interroge :

- Sur le tracé définitif de la RD91, qui « conditionne l'usage et les constructions à venir dans la partie Est de l'emprise Drouot »,
- Sur la possibilité de réalisation d'une voirie secondaire pour arrimer à la RD 91 les quartiers Moncey et Pasquier,
- Sur « la valorisation du foncier susceptible d'être cédé à titre onéreux ».

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

À propos des questions de zonage, se référer au Chapitre XI-2-13 du présent document.

Concernant l'interrogation sur le tracé définitif de la RD91 et à la possibilité de réalisation d'une voirie secondaire afin de proposer un accès à la RD91 depuis les quartiers Moncey et Pasquier, se référer au Chapitre XI-2-5 du présent document.

XI - 3 - 4- ADEEO

Au nom du quartier de l'Épi d'Or, l'association questionne :

- L'impact sur St Cyr de l'adduction d'eau générée par le nouveau quartier, et de l'augmentation des niveaux de pollution de l'air.

Elle demande :

- Des mesures de protection acoustique, de régulation du trafic (création de bretelle ouest) ;
- Une explicitation des projets de transport en commun et de bretelle de sortie de la RN12 (nécessaire à l'évitement du quartier de l'Épi d'Or) ;
- Une liaison intercommunale des voies de circulation douce.

Elle signale une erreur sur le titre de la figure page 29 de l'Étude d'Impact.



Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant l'impact sur la ville de Saint-Cyr de l'adduction d'eau générée par le nouveau quartier, se référer au Chapitre XI-2-9-1 du présent document.

À propos de l'impact sur la ville de Saint-Cyr de l'augmentation des niveaux de pollution de l'air, se référer au Chapitre XI-2-11-2 du présent document.

Concernant les protections acoustiques, se référer au Chapitre XI-2-11-3 du présent document.

Au sujet de l'explicitation des projets de transports prévus, se référer au Chapitre 2.2 des Orientations d'aménagement (cf.12) du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles qui détaille l'ensemble des aménagements en matière de transports prévus

dans le cadre du projet de la ZAC Satory-Ouest, et au Chapitre XI-2-8-1 du présent document.

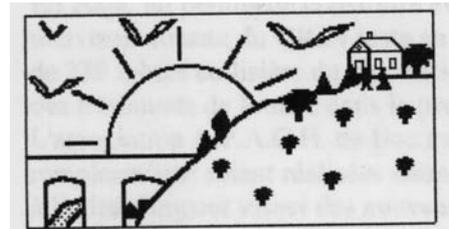
À propos de la pertinence de la création d'une bretelle ouest de sortie de la RN 12, une réponse est développée par l'EPA Paris-Saclay au Chapitre XI-2-8-3 du présent document.

ADDEO exprime la nécessité de créer une liaison intercommunale de voies de circulation douce afin de connecter le quartier de Satory au réseau piéton et cyclable de Saint Cyr et Saint Quentin via le Bois Robert au sud du quartier de l'Épi d'Or. Le dossier de mise en compatibilité du PLU le prévoit à travers l'aménagement de la liaison Saint-Cyr Satory (cf. Chapitre 2.2.1 des Orientations d'aménagement, p.12). Il convient de se référer au Chapitre XI-2-8-5 du présent document pour prendre connaissance de l'explication en détail qui est faite de cette liaison.

Par ailleurs, l'EPA rappelle que la ville de Saint-Cyr est régulièrement associée à la conception du projet d'aménagement, tant à travers l'échelon communautaire que communal et continuera de l'être, en particulier sur les sujets de transports en communs.

XI - 3 - 5 - APACH

(Association bucoise pour la Protection et l'Amélioration du Cadre de vie, de l'Habitat et de l'Environnement)



L'association APACH :

- Regrette à son tour le choix de la période estivale pour la tenue de l'Enquête Publique.
- Propose de revoir le plan de zonage et le règlement du PLU modifié pour une limitation de la hauteur des bâtiments, pour la protection paysagère du site de la vallée de la Bièvre.
- Questionne la pertinence de la construction de logements en quartier « Lisière », jugé plus enclin à recevoir des équipements ou constructions à usage d'activité (ex.: école des Mines).
- Partage sa préoccupation sur le devenir de la parcelle zonée NF au sud-est de la RD 91 et au sud du GIGN, dont l'association espère qu'elle servira à renforcer la lisière boisée (compenser les abattages par des replantations étant jugé insuffisant).
- S'inquiète de la nuisance provoquée par le survol d'hélicoptères du GIGN, dont l'itinéraire ne semble pouvoir être modifié.
- Questionne les nouveaux enjeux soulevés par la modification du tracé de la RD 91, sur le plan environnemental (imperméabilisation des sols) et humain (gestion des flux).

Elle souligne la nécessité :

- de créer des liaisons (transports en commun) afin d'intégrer la ZAC à son environnement géographique direct,
- d'implanter une déchetterie sur le site.

La présidente de l'association ajoute dans une nouvelle observation que le déplacement vers l'Est de la RD91 affectant le site classé de la vallée de la Bièvre, ses « *contraintes et particularités devront être prises en compte* », avec effet sur le règlement du PLU. Même remarque quant au « *faux triangle au sud* » de la parcelle appartenant à la Gendarmerie.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la limitation des hauteurs des bâtiments pour la protection paysagère du site de la Vallée de la Bièvre, se référer au Chapitre XI-2-7-3 du présent document et de la note Méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de covisibilité de la ZAC Satory Ouest annexée au présent mémoire.

Concernant la pertinence de la construction de logements dans le quartier Lisière vis-à-vis des nuisances sonores produites par la RD91, se référer au Chapitre XI-2-11-3 du présent document.

Concernant, le devenir de la parcelle NF au sud-est de la RD91 et au sud du GIGN, se référer au Chapitre XI-2-13-1 du présent document.

Concernant les impacts de la modification du tracé de la RD 91, l'EPA Paris-Saclay se réfère au Chapitre XI-2-8-3 du présent document.

Concernant la nécessité de créer des liaisons de transports en commun afin d'intégrer la ZAC à son environnement géographique directe, se référer au Chapitre XI-2-8-5 du présent document.

Concernant l'implantation d'une déchetterie sur le site, se référer au Chapitre XI-2-12 du présent document.

Concernant la prise en compte des contraintes du site classé de la Vallée de la Bièvre avec effet sur le règlement, il convient de rappeler, tout d'abord, que la Vallée de la Bièvre a bien été identifiée comme un site classé dans l'Étude d'impact.

Par ailleurs, les sites inscrits et les sites classés sont des servitudes d'utilité publique (SUP), cartographiées, répertoriées et accompagnées d'une notice explicative dédiée dans les annexes du PLU de Versailles. Ces servitudes font donc partie intégrante du PLU qui récapitule de manière exhaustive, notamment, les servitudes de protection des sites et des monuments naturels dont le site classé de la Vallée de la Bièvre et le site inscrit de la Vallée de la Bièvre et des étangs de Saclay. Ces SUP sont instituées en application de l'Article L.341-1 du code de l'environnement qui déclare : "*Il est établi dans chaque département une liste des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général.*" et ajoute en Nota Bene : "*Ces dispositions s'appliquent aux projets, plans, programmes ou autres documents de planification pour lesquels l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique est publié à compter du premier jour du sixième mois après la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L.123-19 du code de l'environnement.*"

En outre, dès lors que des aménagements sont prévus dans un site classés, l'autorisation d'urbanisme relève de la compétence du préfet en ce qui concerne les déclarations préalables ou du ministre de l'environnement s'agissant des demandes de permis, conformément à l'Article L.341-10 du code de l'environnement. Dans un site inscrit, tout projet de modification ou de démolition doit faire l'objet d'une consultation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) conformément à l'Article R. 341-9 du code de l'environnement.

Ainsi, la présente procédure ne modifiant pas ces annexes existantes du PLU de Versailles, les servitudes décrites s'appliquent toujours, notamment pour le triangle au sud de la parcelle de la Gendarmerie.

À propos de l'impact de la modification de la RD 91 sur le site inscrit de la Vallée de la Bièvre, se référer au Chapitre XI-2-7-3 du présent document.

XI - 3 - 6 - AVB

L'association :

- Se joint aux autres associations pour désapprouver le choix de la période estivale pour la tenue de l'enquête publique.
- Exprime ses inquiétudes quant :
 - au nouveau tracé de la RD 91 notamment vis-à-vis de l'augmentation de l'imperméabilisation du terrain, de la contrainte de défrichage de zone boisée, et de l'impact général sur les circulations de véhicules / sur les trajets des usagers.
 - à la surface d'imperméabilisation des sols en général, qui doit être limitée pour des contraintes écologiques.
 - au devenir du « triangle vert », « zone précieuse et sensible » au sud de la ZAC et à l'est de la RD 91, et située au-dessous de l'emplacement où 230 arbres avaient été abattus en 2008 pour la construction des nouveaux locaux du GIGN.
 - au maintien de la piste d'essais à l'air libre (perturbatrice, notamment sonore, de la faune, des résidents et des promeneurs).
 - au survol inéluctable des quartiers d'habitation par les hélicoptères du GIGN.



Elle demande :

- à ce que soit renforcée la lisière boisée côté vallée de la Bièvre ;
- à ce que les transports en commun établissent des liaisons notamment avec les communes voisines ;
- à ce que soit fortement limitée la hauteur des bâtiments en quartier Lisière (pour des questions de nuisances sonores liées à la RD 91 d'une part, et de visibilité depuis la vallée de la Bièvre d'autre part) ;
- à ce que les bassins de retenue d'eau de ruissellement, peu adaptés à la géographie du plateau et à l'époque, soient gardés « secs en dehors des épisodes pluvieux importants » et que l'aqueduc de Trappes soit « envisagé pour acheminer une partie de l'eau de ruissellement vers Versailles » ;

- à ce qu'une déchetterie soit implantée sur le site.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant les impacts de la modification de la RD91, se référer aux XI-2-8-3 du présent document.

Concernant la limitation de la surface imperméable du projet par des contraintes écologiques, une réponse de l'EPA Paris-Saclay est développée au Chapitre XI-2-1 du présent document.

Concernant le devenir du « triangle vert », il convient de se reporter aux réponses apportées à la contribution d'APACH, Chapitre XI-3-5 du présent document.

Concernant les pistes d'essais du Val d'Or auxquelles l'association AVB fait référence dans sa contribution, se référer au Chapitre XI-2-7-3 du présent document.

Au sujet de la lisière du massif boisé, L'EPA Paris-Saclay propose au contributeur de prendre connaissance de la note annexée au présent mémoire Les lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares.

Concernant la nécessité de créer des liaisons de transports en commun afin d'intégrer la ZAC à son environnement géographique directe, se référer au Chapitre XI-2-8-5 du présent document.

Concernant la hauteur des bâtiments lié à l'enjeu de protection paysagère du site de la Vallée de la Bièvre, se reporter à la note Méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de covisibilité de la ZAC Satory Ouest annexée au présent mémoire.

Pour les nuisances sonores, provoquées par la RD 91, se référer au Chapitre XI-2-11-3 du présent document.

Concernant les bassins de retenue, une réponse de l'EPA Paris-Saclay est développée au Chapitre XI-2-9-2 du présent document.

Concernant l'implantation d'une déchetterie sur le site, se référer au Chapitre XI-2-12 du présent document.

XI - 3 - 7 - ASEM

L'association remarque :

- la difficulté d'appréhension de l'Étude d'Impact (dense et peu synthétique) ;
- des incohérences et erreurs quant à l'impact du projet sur la Vallée de la Bièvre ;
- un manque de pertinence quant au choix géographique de ce nouveau quartier résidentiel ;



- qu'une influence positive sur le paysage d'un « grand ensemble de 5000 logements et un total de 550 000m² de planchers (...) » est difficilement envisageable ;
- que les nuisances acoustiques, incluant le couloir aérien des hélicoptères du GIGN, seront incompatibles avec une bonne qualité de vie (malgré des mesures anti-bruit) ;
- que l'amélioration du cadre de vie n'est pas assuré, et que « l'allègement du programme et de la gare de Satory - ou sa suppression - permettraient de financer un souterrain à la place du viaduc (...) sur le plateau de Saclay » ;
- que le projet n'apporte pas de solution satisfaisante au problème de la saturation des routes ;
- une indétermination quant aux parts d'énergie fossile et d'énergie renouvelable qui seront consommées par le projet ;
- l'absence de mention du projet de quartier de la gare de Guyancourt, qui reliera celle de Satory, avec des conséquences indirectes sur l'environnement.

L'ASEM demande :

- la réduction du nombre de logements et bureaux / un allègement général du projet, contre toute urbanisation excessive. En parallèle, que soit également fortement réduite l'imperméabilisation des sols.
- la réduction de la hauteur maximale des bâtiments en zone Us pour éviter leur visibilité depuis la vallée de la Bièvre ;
- une étude « plus poussée quant à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre » (dont ASEM ajoute qu'elles « vont décoller »).
- la création d'une « *bande non aedificandi* » de 100 mètres à la lisière de la zone classée de la vallée de la Bièvre ; associée à des mesures d'entretien, de protection de la zone et de sensibilisation envers son caractère fragile.
- à ce que l'écologue désigné par l'EPAPS « se mette en contact avec les associations présentes sur le site (AVB, ASEM, APACH ou Amis des Forêts de Versailles) et qui connaissent parfaitement les lieux », pour tenter de préserver les zones naturelles menacées.
- à ce que soient prises des mesures de prévention (et non de compensation) « *pour éviter tout impact sur le milieu naturel de la zone classée* ».
- à ce qu'une nouvelle concertation publique soit engagée à l'issue des travaux de dépollution pyrotechnique, « *pour décider ou non de la suite du projet de la ZAC et dans quelles conditions* ».

Elle s'oppose fermement à « *toute construction préalable à l'arrivée de la ligne 18* » (en l'absence de solution de transport, « *obligeant les habitants à utiliser leur automobile* »).

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant l'impact du projet sur la Vallée de la Bièvre, se référer au Chapitre XI-2-7-2 du présent document ainsi qu'à l'Annexe au sujet de la co-visibilité.

Concernant l'inquiétude de l'ASEM quant au nombre de logements prévus qui induirait une forte imperméabilisation des sols, se référer aux Chapitres XI-2-1 et XI-2-5 du présent document.

Concernant la consommation d'énergie fossiles et renouvelables, se référer au Chapitre XI-2-10 du présent document.

Concernant la demande de réduction de la hauteur maximale des bâtiments en zone Us pour éviter leur visibilité depuis la Vallée de la Bièvre, se référer à la note au sujet de la covisibilité annexée au présent document.

Concernant la demande d'une étude sur l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, se référer au Chapitre XI-2-11-2 du présent document.

Concernant la demande de création d'une bande de 100 mètres à la lisière de la zone classée de la vallée de la Bièvre, L'EPA Paris-Saclay propose aux contributeurs de prendre connaissance de la note annexée au présent mémoire Les lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares.

Concernant la demande de mettre en contact les associations avec l'écologue désigné par l'EPA Paris-Saclay, se référer au Chapitre XI-2-7-6 du présent document.

Concernant les impacts des nuisances sonores liées à la RN 12 et RD 91, se référer au Chapitre XI-2-11-3 du présent document.

Au sujet de l'inquiétude quant à l'absence de solution pour palier la sur-saturation des routes, se référer au Chapitre XI-2-8-3 du présent document.

Concernant la demande de privilégier des mesures de prévention et non de compensation pour éviter les impact sur le milieu naturel de la zone classée de la Vallée de la Bièvre, se référer au Chapitre XI-2-7-2 du présent document.

Enfin, quant à l'opposition de la réalisation de constructions avant l'arrivée de la ligne 18 en l'absence de solutions de transports, se référer au Chapitre XI-2-4 du présent document.

XI - 3 - 8 - IFSTTAR

La Directrice de l'Institut émet plusieurs demandes :



1. Que soit définitivement qualifié le « Hall A » du site de Satory, dans les Orientations d'Aménagement du PLU, non pas en zone USm1 (quartiers mixtes de Satory Ouest), mais en zone USi (espace dédié à l'accueil d'activités économiques), de manière à préserver sa « vocation », et à mener « la poursuite de son aménagement pour les besoins de la recherche et de l'enseignement supérieur ».

2. Vis-à-vis de l'aménagement du « Hall A » :

- Que son programme d'aménagement soit élaboré en concertation avec les membres du « pôle des mobilités du futur » (IFSTTAR, VEDECOM, TRANSDEV, École des Mines, etc.)

- Que le règlement du PLU ne compromette pas le développement de cette parcelle, et que soient conçues des exceptions :
 - pas de conditions d'éloignement ou de retrait par rapport au mur d'enceinte,
 - que les dispositions du projet d'article US 13.2 « *ne soient pas applicables aux installations de recherche et d'enseignement supérieur* »,
 - que puisse être étendue « *la parcelle CB 32 (Hall A) vers l'Ouest, sur l'emprise du bâtiment Clément Ader et au-delà* »,
 - que puissent voir le jour des constructions nouvelles « *en nature de laboratoires, bureaux, accueil du public, ressources de type hôtelier* »,
 - que puisse être réalisé un couloir paysager entre le Hall A et l'allée des Marronniers (« *continuité paysagère* », « *lieu de rencontres et d'échanges* »)
 - que soient préservées les voiries qui servent de passage aux véhicules expérimentaux, et que soit préservée la sécurité sur celles-ci,
 - que soit « *réservée la possibilité d'utiliser ces voiries (...) comme un « laboratoire à ciel ouvert » (...) pour des tests des interactions véhicules-usagers-piétons* ».
3. Elle indique que l'Université Gustave Eiffel, dont l'Institut deviendra bientôt l'un des campus, « demandera à bénéficier des dispositions de l'article L719-14 du code de l'éducation pour disposer d'un transfert gratuit en pleine propriété des parcelles cadastrées CB 32 et CB 43 ».
4. Que soient ajustés « *le tracé et la largeur du prolongement vers l'Ouest de l'allée des Marronniers* » pour préserver les accès et stationnements privatifs existants, et dans le cas contraire, que ces derniers soient reconstitués « *sans dépense pour l'Ifsttar* ».
5. Que l'IFSTTAR ait accès à la voie particulière prévue par les Orientations d'Aménagement du PLU, en limite du massif boisé, « *destinée à accéder directement aux pistes d'essais* ».
6. Que soient ajoutées, sur la carte p.14 des Orientations d'Aménagement du PLU, « deux nouvelles flèches de principe (couleur violette : desserte zone d'activité) donnant accès au Hall A, l'une à partir de l'allée des Marronniers, l'autre à partir de la voirie principale structurante Nord-Sud entre le Hall A et les nouvelles pistes (...) »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la qualification du Hall A dans la zone USi se référer au Chapitre XI-2-13-2 du présent document.

Concernant la demande de modification de la carte « La desserte et la mobilité » des Orientations d'aménagement (cf.p.14) se référer au Chapitre XI-2-15 du présent document.

Concernant les demandes d'exceptions liées au retrait et à l'Article US13, se référer au Chapitre XI-2-19 du présent document.

Concernant les autres sujets, l'EPA Paris-Saclay souligne qu'ils ne concernent pas le dossier de Déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du PLU de Versailles Ils feront l'objet des échanges nécessaires entre l'Etablissement et l'IFSTTAR.

Concernant le stationnement, l'emplacement réservé n°19 au niveau de l'allée des Marronniers suppose un réaménagement de celle-ci. L'EPÀ proposera de reconstituer les places de stationnement supprimées dans le cadre de cet aménagement à proximité.

XI - 3 - 9 - ADBH

ASSOCIATION DE BANGE-HOUDON

L'association DeBange Houdon salue un dossier « construit de manière rationnelle et exhaustive ».

Elle observe cependant :

- des carences en données budgétaires / financières,
- une incertitude quant à la date de réalisation de la gare de la ligne 18, élément « crucial » du projet.

Elle soutient les diverses contributions des associations et cite l'essentiel des problématiques abordées par ces dernières :

- une attention à apporter au site classé de la vallée de la Bièvre (concerné par la question de la covisibilité),
- la nécessité de préciser les aménagements de circulation (flux, circulations douces),
- la question des nuisances sonores,
- celle de l'assainissement (étude lacunaire).

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant les carences en matière de données financières, se référer au Chapitre XI-2-6 du présent document.

Concernant l'incertitude de la date de réalisation de la gare de la ligne 18, se référer au Chapitre XI-2-2 du présent document.

Concernant, la protection du site classé de la Vallée de la Bièvre à travers l'enjeu de la covisibilité, se référer à la note annexée au présent mémoire Méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de covisibilité de la ZAC Satory Ouest qui démontre que ces problématiques ont bien été prises en compte à leur juste niveau et en amont du projet.

Concernant les aménagements de circulation, il convient de se reporter au Chapitre 2.2.1 des Orientations d'aménagement (cf. p.12) et au Chapitre XI-2-8 du présent document qui apporte des compléments d'explication.

Au sujet des nuisances sonores provoquées par la RN 12, se référer au Chapitre XI-2-11-3 du présent document.

Concernant l'étude d'assainissement, se reporter au Chapitre XI-2-9-3 du présent document.

XI - 3 - 10 - Yvelines Environnement



L'association Yvelines Environnement :

- Se joint aux autres associations pour désapprouver la date de l'enquête publique.
- Apporte son soutien aux 3 contributions de l'association SAVE (I-1), et à celle de l'association APACH (I-5). Elle mentionne notamment les problématiques suivantes :
 - l'amélioration des mobilités (circulations douces, transports en commun, parkings),
 - l'efficacité de la dépollution du site et de l'assainissement du nouveau quartier.
- Rappelle ses demandes pour / souligne son attachement à la conservation des diverses zones humides, la préservation des espèces dans la ZAC, et celle des paysages alentour. Elle souligne la grande attention qu'elle portera à ces questions.

À ce sujet, elle exprime son inquiétude en appuyant les recommandations de l'Autorité Environnementale et en commentant les réponses du Maître d'Ouvrage, jugées non convaincantes, aux avis de cette dernière :

- Elle relève l'aveu selon lequel « certains terrains n'ont pas fait l'objet de sondages (...) pour des raisons d'accessibilité » et estime faible une « densité moyenne d'un sondage pour 2 hectares ».
- Elle estime que « *l'approche systémique (...) par compensations* » des impacts du projet sur les espèces protégées ne représente pas une solution écologique à long terme, et demande par conséquent à ce que soit pris « *un engagement de rétablissement de la continuité écologique, conforme au SRCE* ».
- Elle demande « formellement » que, à l'occasion du suivi annuel des espèces remarquables et du suivi mensuel de la qualité de l'eau par l'EPAPS, « *toute anomalie constatée lors des contrôles soit immédiatement transmise aux services de l'État, qui doivent se réserver le droit de tout contrôle inopiné.* »

Outre son soutien à toutes les recommandations de l'Autorité Environnementale, l'association demande à ce que « *les compléments de solutions qui seront mises en œuvre soient portés à la connaissance du public* », et que soit « *bien inscrite dans tous les documents officiels* » la recommandation selon laquelle le Maître d'Ouvrage sera tenu de « *démontrer que les mesures qu'il met en œuvre traitent de façon satisfaisante* » des impacts « *qui ne pourront être connus qu'étape par étape.* »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant l'amélioration des mobilités douces et des transports en commun, se référer aux Chapitres XI-2-8-1, XI-2-8-2 et XI-2-8-5 du présent document.

Concernant l'efficacité de la dépollution et de l'assainissement à réaliser au plus près des rejets, se référer au Chapitre XI-2-11-1 du présent document.

Concernant l'attachement à la conservation des zones humides, des espèces et des paysages, et de la demande d'un suivi annuel des espèces remarquables et d'un suivi

mensuel de la qualité de l'eau par l'EPA Paris-Saclay se référer aux Chapitre XI-2-7-5 et XI-2-7-6 du présent document.

Au sujet de la demande de la prise d'un engagement par l'EPA Paris-Saclay d'une du rétablissement de la continuité écologique conformément au SRCE, se référer au Chapitre XI-2-7-1 du présent document.

Concernant les sondages liés aux zones humides, l'étude des zones humides, de leur préservation, de leur compensation sera complétée et actualisée dans le cadre du dossier d'Autorisation environnementale, comme indiqué au Chapitre XI-2-7-5 du présent document.

XI - 3 - 11- VEI



Enquête publique sur la ZAC Satory Ouest [\[lire\]](#)

JUIL
23

23 juillet 2018 par admin | [Enquêtes publiques, Urbanisme](#)

23 Juillet au 24 septembre 2018 : Mairie et préfecture

Les documents sont disponibles à la mairie, à la préfecture et [sur le site de la préfecture](#)

Premier avis de VEI qui sera complété : Malgré une étude d'impact aux très nombreuses pages, le dossier comporte de nombreuses lacunes sur le bruit, l'eau, la pollution et la biodiversité. Une partie des études apparaît « tronquée ». Il subsiste beaucoup de flous sur les calendriers et installations futures.

L'association VEI :

- Désapprouve la période choisie pour l'enquête publique alors que la ville « vit au rythme scolaire ».
- Souligne, à propos de la DUP, les difficultés à appréhender un dossier volumineux mais :
 - *imprécis* au niveau :
 - des zonages (ex : limite floue de la forêt domaniale),
 - des prévisions de logements, de commerces et de leurs conséquences sur l'emploi,
 - des aménagements de voiries (RD 91) ;
 - et *incertain* en ce qui concerne :
 - les financements, ce qui rend difficile la concertation du public,
 - l'avenir des parcelles appartenant à l'armée.
- Considère que le projet est éloigné des réalités du terrain ; qu'il sous-estime :
 - l'environnement naturel fragile dans lequel se trouve le plateau de Satory, « poumon vert » dont bénéficient les communes alentour,
 - les contraintes pratiques et financières liées à la saturation de la circulation routière, à la pollution sonore, à la pollution industrielle.

Dans une seconde contribution et à propos de l'Étude d'Impact, l'association VEI :

- Partage à nouveau ses craintes et questionnements vis-à-vis d'une future circulation saturée, source de pollution (sonore, qualité de l'air).
- Questionne l'impact de la modification de la fonction RD 91 / N 12 sur la bande forestière qui longe la N 12, et propose la création d'un rond-point échangeur sous la N 12, qui épargnerait au maximum l'espace vert concerné.
- Déploie l'usage d'un langage hermétique (sigles, manque de clarté...) peu accessible au public non initié.

Dans sa contribution déposée par email, Mme Floch (VEI) apporte son soutien à « *nombre de réserves et remarques déjà émises par les associations* ».

Sont questionnés les « objectifs » du projet, ainsi que sa « pertinence économique à moyen et long termes ».

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

Concernant la limite de la forêt domaniale, celle-ci est reportée sur le plan de zonage de la mise en compatibilité du PLU de Versailles. Elle est également cartographiée dans le plan de zonage du dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles.

Concernant l'aménagement de la RD91 et notamment son tracé, celui est représenté par la carte « La desserte et la mobilité » dans les Orientations d'aménagement (cf. p. 14). A partir de ce tracé, il existe deux scénarios envisagés : maxi-giratoire ou baïonnette présentés au Chapitre 3 de l'Étude d'impact initiale (cf. p.56).

Concernant les financements, il est convenu de préciser que les montants de l'estimation sommaire des dépenses sont issus du travail sur le bilan d'aménagement mené par l'EPA Paris-Saclay et se basent sur les études de sols, les études de Maîtrise d'œuvre urbaine, paysagères et techniques, des retours d'expérience,... Les "sources de financement" ne sont pas demandées dans le cadre d'un dossier de Déclaration d'utilité publique, seules les dépenses sont attendues.

Concernant l'avenir des parcelles appartenant à l'armée, une partie des terrains militaires sont transférés à l'EPA Paris-Saclay pour la réalisation du projet (champ de manœuvres, emprises des anciennes pistes, ...) dans la mesure où ils sont dès aujourd'hui inutiles à l'armée ou le seront une fois les nouvelles pistes d'essais aménagées à l'ouest.

Concernant la prise en compte de l'environnement paysager du plateau de Satory, il convient de rappeler que la trame paysagère des espaces publics, issue du schéma directeur du projet, est abondamment décrite dans les documents et sanctuarisée dans les Orientations d'aménagement et, pour partie lorsque cela est possible, dans le Règlement (Articles US13, création d'un zonage USv, etc.). Elle induit une reconnaissance des lisières de Satory par leur amplification, la mise en œuvre de grands mails plantés et d'un parc.

Concernant les impacts d'une éventuelle saturation routière en terme de pollution de l'air et de nuisances sonores, se référer aux Chapitres XI-2-11-2 et XI-2-11-3 du présent document.

Concernant l'impact de la modification de la fonction RD91/RN12, ceux-ci font l'objet d'une évaluation spécifique par la DIRIF, maître d'ouvrage de cet aménagement.

XI - 4 - Avis des associations sur la DUP

- Les Amis de la Vallée de la Bièvre (AVB) et l'Association de Sauvegarde des Étangs de la Minière (ASEM) concluent leur contribution par un **avis défavorable** à la DUP de la ZAC Satory-Ouest.
- L'association SAVE, qui joint au registre d'enquête un « état des lieux du Plateau de Satory » élaboré par ses soins, a apporté une contribution importante à cette enquête publique. Elle connaît le dossier de Satory-Ouest pour avoir été régulièrement informée sur ce projet (elle récuse le terme de concertation). À l'issue de l'enquête, elle émet l'avis suivant :

En conséquence sur un dossier difficile à appréhender par le public dans l'état actuel nous demandons au commissaire enquêteur de proposer d'élargir et améliorer à la fois la qualité des conditions de l'enquête et la compréhension du projet et de ses enjeux. Pour cela :

- d'organiser des dispositifs qui permettent réellement au public et aux entreprises, de comprendre les enjeux, les risques et de prendre connaissance de ce dossier complexe par la communication de dossiers plus précis et cohérents puis par des réunions publiques spécifiques par communes concernées: au moins deux par commune avoisinante,(Buc, Versailles, Guyancourt, St Cyr)
-
- de demander l'aide de la CNDP pour diligenter des experts supplémentaires « communiquant » permettant de présenter au public et aux entreprises la synthèse des contraintes, le lien entre les approches systémiques et fonctionnelle et le fonctionnement général de la zone, sans oublier les projets de Satory Est.
-
- de présenter dans la mesure du possible (hors Secret Défense) les contraintes liées à la présence d'une part de l'armée et d'autre part de la gendarmerie
-
- de provoquer ensuite une autre enquête publique consolidée par ces apports

Réponse de l'EPA Paris-Saclay

L'EPA Paris-Saclay ayant apporté les réponses et compléments demandés par ces contributeurs dans le présent document, il convient de rappeler que le projet de la ZAC Satory Ouest s'inscrit dans un processus de concertation depuis la prise d'initiative de la ZAC approuvée en 2016 par le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay, à travers :

- une concertation préalable à la réalisation de l'Étude d'impact comprenant l'organisation d'une exposition publique de présentation du projet de ZAC, de séminaires publics, d'ateliers « cartes sur table » avec les usagers du site (entreprises, militaires, associations), d'une réunion publique de synthèse.

- une mise à disposition du public de l'Étude d'impact, du dossier de création de la ZAC Satory Ouest

L'ensemble des événements de concertation ont participé à faire évoluer le projet : les contributions ont permis de conforter certaines propositions de l'EPA Paris-Saclay, de développer et de préciser certaines thématiques, de prendre connaissance des principales préoccupations soulevées par le public. Ainsi, des propositions d'amélioration du projet ont été prises en compte dans la conception même du quartier (attention portée à la conciliation des activités actuelles et futures du site, à l'ouverture du plateau vers Saint-Cyr, importance de mener une réflexion à l'échelle du Plateau de Satory en matière de gestion des eaux pluviales, de la biodiversité, etc.). Cette démarche sera poursuivie dans le cadre de cette procédure : les propositions d'aménagement élaborées par l'association *Vélo VGP*, par exemple, représentent une source d'information précieuse pour l'EPA Paris-Saclay afin qu'il puisse améliorer la conception du plan de circulations douces et actives du projet en cohérence avec les besoins locaux.

Cette démarche de concertation sera poursuivie à travers la mise en place d'ateliers « cartes sur table » autour des thématiques mises en lumière lors de cette enquête publique (biodiversité, mobilité) ainsi qu'à travers la mise en œuvre d'une enquête publique du dossier d'Autorisation environnementale unique dans le courant de l'année 2020.

Conclusions motivées

Conclusions motivées relatives à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ZAC Satory-Ouest à VERSAILLES

L'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de ZAC Satory-Ouest sur le territoire de Versailles, associée à l'enquête constatant la mise en conformité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles et à l'enquête parcellaire, a été prescrite par les arrêtés de M. le Préfet des Yvelines n° 19-048 en date du 23 mai 2019 et n° 19-076 du 11 juillet 2019. Elle s'est déroulée en mairie de Versailles à compter du 20 juin 2019, et a été prolongée jusqu'au 3 août 2019 pour tenir compte du volume de l'ensemble du dossier et de sa complexité d'une part, de l'empiètement sur la période de vacances estivales d'autre part. 6 permanences ont été organisées par le commissaire enquêteur durant la période d'enquête.

L'objet de l'enquête

Le plateau de Satory, 8e quartier de Versailles, présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel à l'échelle régionale, et plus spécifiquement à celle de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay (OIN Paris-Saclay), ainsi que cela est identifié au SDRIF.

Trois facteurs essentiels ont fait évoluer ce potentiel identifié vers la concrétisation d'un projet urbain sur le secteur de Satory Ouest à Versailles :

- la restructuration de l'armée qui engendre la libération de vastes espaces, aujourd'hui, pour partie, à l'état de friche ;
- la mise en œuvre du projet du Grand Paris Express et la programmation de la ligne 18, qui a vocation de relier Orly à Versailles-Chantiers, avec l'implantation d'une gare au centre du plateau de Satory ;
- l'inscription du site dans la dynamique globale du développement du cluster Paris-Saclay.

Une étude d'impact a été prescrite pour caractériser précisément les atouts et les handicaps du site de Satory-Ouest. Parallèlement, une étude urbaine a été conduite par l'Établissement Public de Paris-Saclay, dont il résulte un projet d'aménagement de grande échelle dont les principales caractéristiques sont :

- la création d'un véritable quartier de Versailles susceptible d'accueillir 10 000 habitants dans une approche « ville-nature » soutenue par un environnement naturel de grande qualité, et respectueux des principes de la mixité sociale ;
- le développement d'une économie à haute valeur ajoutée s'inscrivant dans le contexte de Paris-Saclay, et particulièrement orientée vers les « mobilités du futur (au titre desquelles les pistes d'essais de véhicules sont conservées et reconfigurées) » ;
- une priorité donnée aux déplacements doux et aux transports en commun, s'appuyant sur l'arrivée du métro automatique à l'horizon 2030 qui sera le véritable fer de lance de l'aménagement projeté et organisé en plusieurs phases ;
- le traitement des problématiques de gestion des eaux et de pollution des sols et des sous-sols liées à l'occupation de ce site par l'armée durant plusieurs dizaines d'années.

Le public est invité à porter une appréciation sur l'ensemble des composantes de ce projet à l'occasion de cette enquête publique au terme de laquelle le préfet des Yvelines sera en mesure de déclarer le projet de Satory-Ouest d'utilité publique.

La concertation

Les enquêtes publiques relatives aux projets de développement urbain pèchent parfois par défaut de concertation. Ce n'est pas le cas ici : le maître d'ouvrage, l'Établissement Public de Paris-Saclay, a associé la « société civile » à l'élaboration de son projet sur une longue durée et par des moyens variés (exposition publique, réunions, ateliers...), respectant ainsi la règle et l'esprit de la concertation.

L'information du public

L'information du public sur l'objet les conditions d'organisation de l'enquête a été parfaitement assurée par des annonces dans la presse départementale, par affichage dans les panneaux administratifs de la ville et en plusieurs points de la ZAC de Satory-Ouest, par la publication de pages dédiées sur le sites internet de la ville de Versailles, de l'Établissement Public de Paris-Saclay et de la préfecture des Yvelines.

Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée dans d'excellentes conditions matérielles, essentiellement au bénéfice de plusieurs associations agréées dans le domaine de la défense de l'environnement.

Le public en général n'a, hélas, pas saisi cette occasion d'exercer un regard curieux, voire critique, sur le cadre administratif et juridique qui déterminera les conditions de vie de 10 000 habitants au sein d'un espace qui deviendra un quartier à part entière de la ville de Versailles.

Le dossier d'enquête

Le dossier présenté à l'enquête publique était complet. C'est bien le moins pour un une somme comportant 2 407 pages de documentation, et affichant sur la balance... 12 kg !

Le maître d'ouvrage, cependant :

- aurait été aimable de compiler cet immense réservoir d'informations et de données présenté à l'enquête, de l'expurger de nombreux doublons et de quelques données contradictoires entre lesquelles le lecteur, quelque peu noyé sous la masse, aura du arbitrer lui-même en se fondant sur des recoupements et des dates de publication ;
- aurait du joindre au dossier des plans à une échelle permettant une meilleure lisibilité du document graphique.

Les effets du projet sur le PLU

Le projet présenté par l'Établissement Public de Paris-Saclay « vaut mise en compatibilité » du PLU de Versailles, qui classe actuellement la majorité des terrains mobilisés pour la réalisation de la ZAC en zones « à urbaniser ».

Les effets du projet sur sur l'habitat

Par l'implantation de zones vouées au logement et de zones mixtes, le projet organise l'habitat futur sur le territoire de Satory-Ouest conformément :

- aux prescriptions de l'État, qui attend un rééquilibrage social du territoire à l'échelle de la ville et de l'agglomération,
- aux vœux de la Ville de Versailles, qui souhaite notamment :
 - donner corps au concept « ville/nature » qu'elle promeut : à ce stade, elle milite toujours pour une moindre densité des quartiers habités sur les plans de la hauteur et des distances entre les constructions ;
 - compenser, en accueillant de l'ordre de 10 000 habitants, les pertes démographiques enregistrées depuis 40 ans et rééquilibrer la pyramide des âges en faveur d'une population sensiblement plus jeune.

Les effets du projet sur les services et les équipements publics

Aucun équipement public, aucun service public n'existe à ce jour à Satory-Ouest. Le projet crée les conditions d'implantation de services publics et privés nécessaires aux futurs habitants de quartier. Aucun équipement de plus grande ampleur n'est envisagé.

Les effets du projet sur les déplacements

L'arrivée annoncée en 2030 d'une gare de la ligne 18 du Grand Paris Express est, aux yeux des aménageurs, de la ville, du public, LA condition de la réalisation de la ZAC Satory-Ouest et la raison pour laquelle le projet n'accueillera, avant la mise en service de la gare, que 600 à 700 logements.

Avant cette échéance, le transport par bus sera intensifié, et la liaison en site propre vers la gare RER de Saint-Cyr l'École réalisée.

Le projet fait le pari d'un changement d'époque radical : une baisse sensible du recours à la voiture individuelle, le développement des modes de transport doux sont mis en avant.

La concertation à venir précisera un certain nombre de dispositions relatives aux déplacements à vélo au sein de la ZAC et en direction des pôles urbains alentour. Sur la question du réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91, l'EPA Paris-Saclay n'omet pas d'adoindre aux objectifs de fluidification et de la sécurisation du trafic, les contraintes de circulations douces sécurisées.

Le dossier ne convainc pas tout à fait sur les conséquences de la réalisation de cette ZAC (à laquelle s'ajoutent de nombreux aménagements urbains alentour) sur l'intensité de la circulation sur la RN 12 et la RD 91.

Les effets du projet sur l'environnement

- L'étude d'impact, support de l'étude du projet, examine les problématiques environnementales dans toutes leurs composantes, dans un secteur de la ville où les sols et sous-sols sont particulièrement dégradés.
- L'état initial du site fait l'objet d'un relevé géographique, géologique, faunistique, floristique, précis et exhaustif.
- Les problématiques de la gestion des eaux usées et des eaux de pluie (négligée par les occupants actuels du site), sont abordées avec la compétence requise, de même que les questions de pollution des sols et des sous-sols particulièrement préoccupantes à Satory-Ouest. De ce point de vue, on peut estimer que ce projet d'aménagement vient opportunément « sauver » le plateau de Satory de la lente dégradation de son environnement.
- La question de la protection des zones humides, milieux naturels menacés, et la compensation de celles qui seront affectées par le projet, est traitée, sans toutefois être accompagnée à ce stade d'engagements précis et géo-localisés sur les modalités de leur restitution, de leurs connexions et de leur alimentation durable.
- Le maître d'ouvrage a mesuré les impacts de son projet sur les secteurs protégés, et compense globalement plus que de besoin l'atteinte portée ici et là à l'environnement naturel. Les espaces boisés sont protégés... mieux que ne le sont les lisières du massif forestier, qui restent accessibles aux pistes d'essais.
- À mon sens, le corridor écologique répertorié, qui bénéficie de l'extension d'une zone naturelle, n'est pas menacé par le projet.
- Les hauteurs maximales des bâtiments respecteront, de façon non négociable, la règle de non-covisibilité par rapport au Domaine de Versailles et à la Vallée de la Bièvre.
- Les nuisances (notamment le bruit) et les risques sont inventoriés et traités, hormis le risque d'accident représenté par le stockage d'hydrocarbures par l'armée, sur une parcelle opportunément maintenue hors périmètre de la ZAC.
- Le réaménagement de l'échangeur RN 12/RD 91 limitera, autant que faire se peut pour garantir la fluidité et la sécurité des usagers, les impacts sur la forêt domaniale.

- Les activités et aménagements autorisés dans les sites urbains constitués ne me paraissent pas compatibles avec l'exigence de protection des lisières des massifs boisés.
- Le projet confère un espace, un volume et une consistance peu communs et très valorisants au futur paysage urbain.

Les avis de l'État, de la Mission Régionale d'Autorité environnementale et des Personnes Publiques Associées

Aucun avis défavorable des services de l'État et des Personnes Publiques Associées n'a été enregistré. Quelques recommandations ont été formulées qui ont été prises en considération, comme celle qui consiste à transcrire dans le rapport de présentation du PLU les orientations exprimées dans l'étude d'impact du projet.

Les avis de la MRAe ont donné lieu à la production, par l'EPA Paris-Saclay, d'un mémoire en réponse tenant compte de façon argumentée de la totalité des observations formulées.

Les contributions du public

Les contributions du public émanent en quasi totalité d'associations localement reconnues et agréées pour la défense de l'environnement.

Plusieurs d'entre elles, associées de longue date par l'Établissement Public de Paris-Saclay à l'évolution du projet d'aménagement de Satory, se sont montrées compétentes, exigeantes, vigilantes, souhaitant peser sur l'évolution du projet dans un sens favorable à leurs préoccupations qu'elles estiment, souvent à juste titre, d'intérêt public. Elles ont enrichi l'enquête de véritables « mémoires » qui sont autant d'« aides-mémoire » à la disposition de l'aménageur. Elles ont contesté certains aspects du contenu du dossier, en y joignant quelquefois de judicieuses propositions que le maître d'ouvrage s'est dit disposé à prendre en considération.

Certains avis exprimés durant l'enquête relèvent d'une lecture incomplète du dossier. Ceci est bien compréhensible, étant donné la quantité de documents soumise à l'analyse du public, et au peu de temps dont celui-ci disposait, malgré la prolongation de l'enquête, pour en entreprendre l'examen minutieux et approfondi qui lui était proposé.

Quelques-unes des questions posées (sur le financement du projet, sur les questions relatives à l'eau par exemple) trouveront mieux leur place dans la suite de la procédure d'instruction du dossier.

Une association exprime le souhait souhaite de voir les autorités compétentes renoncer à tout projet de développement urbain sur le territoire de Satory-Ouest. Une autre association demande que la procédure d'élaboration du projet soit entièrement reprise et donne lieu, le moment venu, à une nouvelle enquête publique. J'estime que, pour de nombreuses raisons évoquées dans ce rapport, ces propositions ne sont ni réalistes ni souhaitables.

Les réponses du maître d'ouvrage, dont je tiens à saluer la disponibilité et le souci de la transparence, ont eu le grand mérite de démontrer son respect envers le public et sa capacité à justifier les choix proposés.

Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, et en particulier de la pertinence et de la précision des réponses apportées par l'Établissement Public de Paris-Saclay aux observations des personnes publiques associées et du public,

j'émet un **avis favorable** au projet de déclaration d'utilité publique de la ZAC de Satory-Ouest.

De nombreuses étapes restent à franchir, de nombreuses décisions restent à prendre avant de mettre en œuvre l'opération d'urbanisme de Satory-Ouest. Le partage des informations et, dans une certaine mesure, de la décision, est l'une des clés de la réussite et de l'exemplarité de cette entreprise ambitieuse. C'est pourquoi je **recommande** à l'Établissement Public de Paris-Saclay :

- de constituer d'un observatoire permanent des milieux aquatiques, floristiques et faunistiques du territoire concerné, 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'EPA Paris-Saclay remplissent durablement les objectifs recherchés et annoncés. Il pourra s'assurer d'un réemploi conforme des terres polluées ;
- de présenter en détail l'option retenue pour l'assainissement des eaux usées ;
- de poursuivre et d'intensifier la concertation avec la population et ses représentants.

Fait à Longpont-sur-Orge le 17 septembre 2019



Thierry NOËL

Conclusions motivées relatives à l'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de VERSAILLES

L'enquête publique préalable à la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles, associée à l'enquête sollicitant la déclaration d'utilité publique la ZAC de Satory-Ouest et à l'enquête parcellaire, a été prescrite par les arrêtés de M. le Préfet des Yvelines n° 19-048 en date du 23 mai 2019 et n° 19-076 du 11 juillet 2019. Elle s'est déroulée en mairie de Versailles à compter du 20 juin 2019, et a été prolongée jusqu'au 3 août 2019 pour tenir compte du volume de l'ensemble du dossier et de sa complexité d'une part, de l'empiètement sur la période de vacances estivales d'autre part.

6 permanences ont été organisées par le commissaire enquêteur durant la période d'enquête.

L'objet de l'enquête

Cette enquête publique découle de la demande de déclaration d'utilité publique la ZAC de Satory-Ouest à Versailles. En effet, compte tenu de l'inadaptation d'un certain nombre de dispositions justificatives, graphiques et réglementaires, l'utilité publique de la ZAC de Satory-Ouest ne saurait être déclarée en l'état du Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur à Versailles.

Il est donc nécessaire de mettre le PLU de Versailles en conformité avec le projet.

La concertation

Aucune concertation n'a formellement été organisée dans le cadre de la procédure de mise en conformité du PLU de Versailles. En revanche, une longue concertation a précédé et accompagné l'élaboration par l'Établissement Public de Paris-Saclay du projet d'aménagement de la ZAC Satory-Ouest à Versailles. La mise en conformité du PLU de Versailles étant la stricte traduction des orientations et des dispositions retenues pour l'aménagement de la ZAC, il est pertinent de considérer que la procédure de concertation vaut également pour l'ensemble de l'enquête unique.

L'information du public

L'information du public sur l'objet les conditions d'organisation de l'enquête a été parfaitement assurée par des annonces dans la presse départementale, par affichage dans les panneaux administratifs de la ville et en plusieurs points de la ZAC de Satory-Ouest, par la publication de pages dédiées sur le sites internet de la ville de Versailles, de l'Établissement Public de Paris-Saclay et de la préfecture des Yvelines.

Le déroulement de l'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée dans d'excellentes conditions matérielles, essentiellement au bénéfice de plusieurs associations agréées dans le domaine de la défense de l'environnement.

Le public en général n'a, hélas, pas saisi cette occasion d'exercer un regard curieux, voire critique, sur le cadre administratif et juridique qui déterminera les conditions de vie de 10 000 habitants au sein d'un espace qui deviendra un quartier à part entière de la ville de Versailles.

Le dossier d'enquête

Le dossier de mise en compatibilité du PLU de Versailles présenté à l'enquête publique, quoi que réduit au minimum des documents exigibles en la circonstance, était complet.

La comparaison entre les dispositions du PLU en vigueur et celles du PLU mis en compatibilité était relativement aisée.

Le maître d'ouvrage aurait du joindre au dossier des plans à une échelle permettant une meilleure lisibilité du document graphique.

Les effets du projet sur le PADD

La mise en compatibilité proposée ne modifie pas le projet d'aménagement et de développement durable du PLU de Versailles. La procédure de mise en compatibilité est donc adéquate, une révision simultanée du PLU ne s'imposait pas en la circonstance.

Les effets du projet sur le zonage et les règlements

Les dispositions retenues dans le projet présenté par le maître d'ouvrage de la ZAC Satory-Ouest bouleversent fondamentalement le zonage et la réglementation du PLU en vigueur. Ceci s'explique d'une part du fait de la réorganisation des pistes d'essais du site de Satory qui libère du foncier désormais affecté au logement et au développement économique, d'autre part du fait que la majeure partie du territoire était classée en zone « à urbaniser » dans l'attente d'un projet d'aménagement.

Les zonages protégeant les espaces boisés sont préservés, la représentation graphique des lisières est créée. Se pose toutefois, à mon sens, la question des aménagements et des activités que le PLU peut autoriser dans cet espace de protection du massif boisé.

Des emplacements réservés sont créés pour permettre la mise en place des mails, les axes nord-sud structurants du nouveau quartier.

Les effets du projet sur sur l'habitat

Par l'implantation de zones vouées au logement et de zones mixtes, le projet organise l'habitat futur sur le territoire de Satory-Ouest conformément :

- aux prescriptions de l'État, qui attend un rééquilibrage social du territoire à l'échelle de la ville et de l'agglomération,
- aux vœux de la Ville de Versailles, qui souhaite notamment :
 - donner corps au concept « ville/nature » qu'elle promeut : à ce stade, elle milite toujours pour une moindre densité des quartiers habités sur les plans de la hauteur et des distances entre les constructions ;
 - compenser, en accueillant de l'ordre de 10 000 habitants, les pertes démographiques enregistrées depuis 40 ans et rééquilibrer la pyramide des âges en faveur d'une population sensiblement plus jeune.

Les effets de la mise en compatibilité du PLU sur les déplacements

L'arrivée annoncée en 2030 d'une gare de la ligne 18 du Grand Paris Express est, aux yeux des aménageurs, de la ville, du public, LA condition de la réalisation de la ZAC Satory-Ouest et la raison pour laquelle le projet n'accueillera, avant la mise en service de la gare, que 600 à 700 logements.

Avant cette échéance, le transport par bus sera intensifié, et la liaison en site propre vers la gare RER de Saint-Cyr l'École réalisée.

Le projet fait le pari d'un changement d'époque radical : une baisse sensible du recours à la voiture individuelle, le développement des modes de transport doux sont mis en avant. Cependant, des engagements très concrets sont encore attendus en faveur des cyclistes dans les orientations d'aménagement du PLU. La question du stationnement est traitée conformément aux dispositions du PDUIF.

Le dossier ne convainc pas tout à fait sur les conséquences de la construction de cette ZAC, à laquelle s'ajoutent de nombreux aménagements urbains alentour, sur la circulation sur la RN 12 et la RD 91.

Les effets la mise en compatibilité du PLU sur les services et les équipements

Le PLU modifié permet l'implantation de services publics et privés nécessaires aux futurs habitants de quartier. Aucun équipement de plus grande ampleur n'est envisagé.

Les effets la mise en compatibilité du PLU sur l'environnement

- La zone naturelle (N) de Satory-Ouest « gagne » 10 hectares.
- À travers son règlement, le PLU met bon ordre à la gestion des eaux de pluie, négligée par les occupants actuels du site.

- Les hauteurs maximales des bâtiments sont conçues pour respecter la règle de non-covisibilité par rapport au Domaine de Versailles et à la Vallée de la Bièvre. Il reste à convaincre les associations veillant au respect de la vallée classée de la Bièvre de l'exactitude des mesures réalisées.
- Les nuisances et les risques sont inventoriés et traités, hormis le risque d'accident représenté par le stockage d'hydrocarbures par l'armée (sur une parcelle opportunément maintenue hors périmètre de la ZAC), qui semble sous-estimé. Le rayon de danger estimé par le SDIS 78 mériterait des mesures réglementaires de protection adaptées.

Les effets la mise en compatibilité du PLU sur les documents d'urbanisme de rang supérieur

La mise en compatibilité proposée renforce la compatibilité du PLU de Versailles avec l'ensemble des documents d'urbanisme de rang supérieur, notamment le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, le SDAGE et le SAGE.

Les avis de l'État, de la Mission Régionale d'Autorité environnementale et des Personnes Publiques Associées

Aucun avis défavorable des services de l'État et des Personnes Publiques Associées n'a été enregistré. Quelques recommandations ont été formulées qui ont été prises en considération par l'EPA Paris-Saclay, comme celle qui consiste à transcrire dans le rapport de présentation du PLU les orientations exprimées dans l'étude d'impact du projet.

Les avis de la MRAe ont donné lieu à la production, par l'EPA Paris-Saclay, d'un mémoire en réponse tenant compte de façon précise et argumentée de la totalité des observations formulées.

Les contributions du public

Les contributions du public émanent en quasi totalité d'associations localement reconnues et agréées pour la défense de l'environnement.

La principale observation relative au PLU de Versailles concernant les hauteurs maximales des bâtiments, jugées excessives au regard de l'impératif de non-visibilité par rapport à la vallée classée de la Bièvre.

La Gendarmerie Nationale a souhaité modifier dans un sens moins contraignant les règles s'appliquant aux parcelles qu'elle occupe, pour des motifs qu'elle estime liés à ses missions de sécurité d'intérêt national. N'étant pas convaincu du bien-fondé de cette demande, je suis défavorable au retrait de la limite de l'espace boisé sur lequel elle envisage de construire un nouveau bâtiment du GIGN.

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations qui lui ont été adressées, très précisément argumentées, ont eu l'immense mérite de démontrer sa disponibilité envers le public et sa capacité à justifier les choix proposés.

L'Établissement Public de Paris-Saclay pourrait-il cependant éviter désormais de programmer des enquêtes de cette importance au cœur de l'été ?

Compte tenu des éléments qui précèdent, j'émet un **avis favorable** au projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles.

Cet avis favorable est prononcé **sous réserve** que le maître d'ouvrage documente auprès des autorités compétentes, parmi lesquelles le SDIS 78, le risque potentiel d'incendie et/ou d'explosion créé par la présence, hors ZAC mais en limite nord de celle-ci, du Centre de Ravitaillement en Essence des Armées, et prenne en conséquence, le cas échéant, les mesures réglementaires nécessaires à la protection des populations.

Fait à Longpont-sur-Orge le 17 septembre 2019

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping arch followed by the initials 'TN'.

Thierry NOËL

Conclusions motivées relatives à l'enquête parcellaire dans le périmètre de la ZAC Satory-Ouest à VERSAILLES

L'enquête parcellaire, associée à l'enquête publique de déclaration d'utilité publique la ZAC de Satory-Ouest et à l'enquête visant la mise en conformité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles (Yvelines), a été prescrite par les arrêtés de M. le Préfet des Yvelines n° 19-048 en date du 23 mai 2019 et n° 19-076 du 11 juillet 2019. Elle s'est déroulée en mairie de Versailles à compter du 20 juin 2019, et a été prolongée jusqu'au 3 août 2019 pour tenir compte du volume de l'ensemble du dossier et de sa complexité d'une part, de l'empiètement sur la période de vacances estivales d'autre part.

6 permanences ont été organisées par le commissaire enquêteur durant la période d'enquête.

L'objet de l'enquête

Cette enquête publique, partie de l'enquête publique unique visant également à prononcer la déclaration d'utilité publique de la ZAC de Satory-Ouest et à mettre le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Versailles en conformité avec ce projet, a pour objet d'autoriser l'expropriation de deux parcelles incluses dans le périmètre de la ZAC Satory-Ouest.

Ces deux parcelles, qui totalisent une superficie de 90 410 m², sont la propriété de l'entreprise GIAT Industrie.

Comme l'ensemble des propriétaires publics et privés ayant une activité sur le site de Satory-Ouest, l'entreprise GIAT Industrie :

- exerce une activité sur des parcelles sises au sein de l'Opération d'Intérêt National de Paris-Saclay, qui confère à l'Établissement Public de Paris-Saclay des prérogatives particulières en matière d'acquisitions foncières dans un but d'utilité publique ;
- a été informée du projet de ZAC initié par l'Établissement Public de Paris-Saclay en 2014 et donc la création est intervenue en juin 2018 ;
- a été sollicitée par l'Établissement Public de Paris-Saclay aux fins de rechercher un accord amiable pour la vente de ses parcelles.

Aucun accord n'ayant été trouvé à ce jour, l'Établissement Public de Paris-Saclay a lancé la procédure de déclaration d'utilité publique lui permettant de recourir, si nécessaire, à l'expropriation des parcelles appartenant à l'entreprise GIAT Industrie.

L'information du public

L'information du public sur l'objet les conditions d'organisation de l'enquête a été parfaitement assurée par des annonces dans la presse départementale, par affichage dans les panneaux administratifs de la ville et en plusieurs points de la ZAC de Satory-Ouest, par la publication de pages dédiées sur les sites internet de la ville de Versailles, de l'Établissement Public de Paris-Saclay et de la préfecture des Yvelines.

Conclusions

- Considérant que l'expropriation de ces deux parcelles peut constituer, en l'absence d'accord, une condition *sine qua non* de la réalisation du projet de ZAC de Satory-Ouest, opération d'aménagement d'intérêt local, régional, national ;
- Considérant que le phasage prévisionnel de ce projet rend opportune la mise en œuvre de la procédure d'expropriation en l'absence d'accord amiable entre les parties ;
- Considérant que l'enquête publique relative à la déclaration d'utilité publique a été conduite concomitamment à l'enquête parcellaire ;
- Considérant que la procédure d'enquête parcellaire a été menée dans les formes requises pour l'identification des parcelles cadastrales et de leurs propriétaires, et qu'elle a été accompagnée de la publicité adéquate ;
- Prenant acte de la légitimité de l'Établissement Public de Paris-Saclay à engager cette procédure ;
- Constatant que l'Établissement Public de Paris-Saclay d'une part, la société GIAT Industrie d'autre part, ont produit les documents attendus ;
- Constatant qu'aucune opposition ne s'est manifestée au cours de l'enquête contre un possible recours à l'expropriation,

J'émet un **avis favorable** à la procédure engagée par l'Établissement Public de Paris-Saclay visant à exproprier si besoin les parcelles nécessaires à la réalisation de la ZAC Satory-Ouest.

Fait à Longpont-sur-Orge le 17 septembre 2019



Thierry NOËL