

ZAC SATORY OUEST

VERSAILLES

Dossier de réalisation

Participation du public par

voie électronique

Mémoire en réponse à la synthèse des observations du public

Juillet 2022

Table des matières

1 Bilan de la Participation du public par voie électronique	5
1.1 Synthèse du présent bilan	5
1.2 Le projet Satory Ouest	6
1.2.1 L'ambition : le huitième quartier de Versailles, un pilier du cluster Paris-Saclay	6
1.2.2 Réalisation de la ZAC Satory Ouest	6
1.2.3 Evaluation environnementale du projet de ZAC	7
1.3 Composition du dossier, modalités et mise en œuvre de la participation du public	8
1.3.1 Composition du dossier mis à disposition	8
1.3.2 Modalités de mise à disposition	8
2 Les contributions	10
3 Synthèse des observations du public par thèmes	11
3.1 Les modalités de la participation du public	11
3.2 Le phasage et le financement du projet	11
3.3 Préservation de l'environnement paysager existant : forêt domaniale du Château de Versailles et Vallée de la Bièvre	15
3.3.1 Préservation du caractère naturel	15
3.3.2 Le renforcement des lisières et la protection de la Vallée classée de la Bièvre et de la forêt Domaniale de Versailles	18
3.3.3 Gestion forestière	20
3.3.4 Traitement de la zone naturelle au sud-est de la RD91 et au sud du GIGN	21
3.4 Compensations écologiques	22
3.4.1 Absence de solutions alternatives moins impactantes	22
3.4.2 Impact sur les zones boisées et impact indirect des pistes d'essais	24
3.4.3 Garantie de la pérennité des compensations	25
3.5 Mise en état des sols	26
3.5.1 Dépollution	26
3.5.2 Evacuation des terres excavées	28
3.6 Assainissement	29
3.7 Gestion des déchets	30
3.8 Stratégie énergétique et performances environnementales des bâtiments	31
3.8.1 Stratégie énergétique	31
3.8.2 Adaptation des bâtiments au changement climatique	33
3.9 Mobilités	35
3.9.1 Echangeur RN12/RD91	35
3.9.2 Modification du tracé de la RD91	36

3.9.3	Stationnement mutualisé et foisonné _____	37
3.9.4	Liaisons urbaines _____	43
3.9.5	Les déplacements actifs et la ligne 18 du métro automatique _____	45
3.9.6	Données trafic _____	47
3.10	La qualité de vie des futurs habitants : nuisances sonores et pollution atmosphérique _____	48
3.11	Programmation et fonctionnalités urbaines _____	51
3.11.1	Activités économiques _____	51
3.11.2	Logements _____	52
3.11.3	Equipements publics, commerces et services _____	52
3.11.4	Eclairage urbain _____	53
3.12	Evitement des risques liés au CRE _____	55
4	Annexes du bilan de la PPVE : contributions _____	56

Suite à la délibération de son Conseil d'Administration, le 27 juin 2014, et conformément à l'article R.311-1 du Code de l'urbanisme, l'EPA Paris-Saclay a été autorisé à prendre l'initiative de la ZAC Satory Ouest et à mettre en œuvre une concertation pendant la durée d'élaboration du projet.

L'EPA Paris-Saclay, en partenariat avec la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc et la ville de Versailles, a organisé une concertation préalable (article L.103-2 anciennement L.300-2, Code de l'urbanisme) qui s'est déroulée du 27 juin 2014 au 3 juillet 2017. Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay, le 19 juin 2018.

Le 19 juin 2018, le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay a également adopté le dossier de création de la ZAC Satory Ouest constitué, conformément à l'article R.311-2 du Code de l'urbanisme, d'un rapport de présentation, d'un plan de situation, d'un plan de délimitation du ou des périmètres, d'une étude d'impact et la définition du régime fiscal applicable au regard de la part locale de la taxe d'aménagement. Suite à cette adoption, l'EPA Paris-Saclay a sollicité la commune de Versailles ainsi que l'agglomération de Versailles Grand Parc pour avis et adressé le dossier au Préfet des Yvelines, autorité administrative compétente pour créer la ZAC en application de l'article L.311-1 du Code de l'urbanisme.

A l'issue de cette procédure et notamment de la mise à disposition du public du dossier du 23 juillet 2018 au 24 septembre 2018, le préfet des Yvelines a pris l'arrêté de création de la ZAC Satory Ouest le 16 janvier 2019, clôturant cette procédure.

Le 10 décembre 2022, le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC Satory Ouest, constitué, conformément à l'article R.311-7 du Code de l'urbanisme, d'un projet de programme des équipements publics à réaliser dans la zone, d'un projet de programme global des constructions à réaliser dans la zone, des modalités prévisionnelles de financement de l'opération d'aménagement, échelonnées dans le temps ainsi que des Compléments à l'étude d'impact. Suite à cette approbation, l'EPA Paris-Saclay a transmis le dossier au Préfet des Yvelines, autorité administrative compétente pour approuver le programme des équipements publics.

A cette fin, le Préfet a saisi pour avis la commune de Versailles ainsi que l'agglomération de Versailles Grand Parc et a mis le présent dossier à la disposition du public.

La mise à disposition du public s'est déroulée du 24 mai 2022 au 26 juin 2022. 9 contributions ont été déposées sur le registre électronique.

Le présent document constitue le **mémoire en réponse à la synthèse des observations du public**. Il propose une réponse pour chaque contributeur au Chapitre IV.

1 Bilan de la Participation du public par voie électronique

1.1 Synthèse du présent bilan

Dans le cadre de ses missions en tant qu'aménageur de l'Opération d'Intérêt National, le Conseil d'Administration de l'Établissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay du 10 décembre 2022 a adopté le dossier de réalisation de la ZAC Satory Ouest. Fruit d'un travail de co-élaboration avec les collectivités et les partenaires du territoire, ce dossier a fait l'objet d'une participation du public par voie électronique (PPVE).

A l'issue de cette PPVE, neuf contributions ont été déposées dont il convient de faire le bilan. Celui-ci, accompagné des avis délibérés de la Ville de Versailles et de l'agglomération de Versailles Grand Parc (collectivités compétentes saisies par l'EPA Paris-Saclay), contribue à éclairer le Préfet des Yvelines sur les modalités d'un arrêté de réalisation pour la ZAC Satory Ouest.

Ce bilan présente le projet urbain, la composition du dossier, les modalités et la mise en œuvre de sa mise à disposition du public puis décrit les principaux thèmes abordés dans les contributions et les réponses qui peuvent y être apportées.

Les participations du public sont de trois ordres :

- **Des remarques, critiques ou interrogations sur le contenu de dossier de réalisation, de l'étude d'impact et des compléments à l'étude d'impact (programmation, financement, phasage, préservation de la Vallée de la Bièvre et de la Forêt Domaniale de Versailles, etc.).**

Ces éléments trouvent réponse dans le dossier de réalisation, l'étude d'impact et les compléments à l'étude d'impacts eux-mêmes. L'EPA les réexpose et, au besoin, les développe.

- **Des remarques, critiques ou interrogations sur des sujets qui ne sont pas abordés dans le dossier de réalisation, l'étude d'impact et ses compléments.**

L'EPA apporte des éléments de précisions sur des sujets qui sont développés dans le dossier d'Autorisation environnementale unique comme les compensations et la garantie de la pérennité des compensations.

L'EPA apporte également des réponses à des questions relatives à des thématiques d'aménagement urbain plus opérationnelles, ne concernant pas le dossier de réalisation, comme la collecte des ordures ménagères ou encore l'éclairage urbain.

- **Des remarques, critiques ou interrogations sur des éléments du projet qui ne peuvent être précisés à ce stade (assainissement, approvisionnement énergétique, dévoiement de la RD91, zone PEM Chantiers Avenue de Sceaux, origine des voyageurs de la ligne 18, liaison Saint-Cyr Satory, répartition des logements sociaux, ...)**

Certains sujets, comme la répartition des logements sociaux, le dévoiement de la RD91, sont insuffisamment prévus ou validés pour être communiqués à ce stade. D'autres sujets, comme l'assainissement et l'approvisionnement énergétique font l'objet d'études dont l'EPA n'est pas maître d'ouvrage et sur lesquels il ne peut apporter que des réponses partielles.

Par le présent mémoire, l'EPA répond à l'ensemble des remarques, critiques et interrogations du public.

1.2 Le projet Satory Ouest

L'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPA Paris-Saclay) porte plusieurs opérations d'aménagements inscrites dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN), mentionnée à l'article R.102-3 du Code de l'Urbanisme par décret en Conseil d'État n°2009-248 du 3 mars 2009, dans le but de faire émerger sur ce territoire un cluster scientifique, technologique et économique d'envergure internationale.

Dans ce contexte, le territoire de Satory Ouest constitue un des piliers de cette ambition, identifié par le Contrat de Développement Territorial Versailles-Grand-Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines, signé le 14 décembre 2015.

Le quartier de Satory Ouest a vocation à accueillir un pôle économique s'appuyant sur les filières de la mobilité et de la défense et un lieu d'innovation des mobilités urbaines, dans un cadre ville-nature privilégié. Il s'agit ainsi de développer un quartier mixte accueillant environ 60 % de logements et 40% d'activités économiques, de commerces et de services.

1.2.1 L'ambition : le huitième quartier de Versailles, un pilier du cluster Paris-Saclay

Avec l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express en 2030, la ZAC Satory Ouest connectera le 8^{ème} quartier de Versailles au reste du territoire.

Le projet est un **quartier ville-nature**, caractérisé par une forte interpénétration de la ville et de la nature, privilégiant :

- une trame paysagère qui fonde et qui structure l'ensemble des quartiers, notamment à travers une réinterprétation des avenues versaillaises sur la trame nord-sud et la réalisation, sur la trame est-ouest, de parcs linéaires : l'Onde, la traverse, le parc, les lisières, ... ;
- une intégration de la biodiversité dès la conception du quartier ;
- la réalisation d'un quartier de gare, mixte et de densité raisonnée ;
- une architecture privilégiant les matériaux naturels (brique, pierre, bois).

Le projet est un quartier actif à la pointe des mobilités innovantes et de l'industrie de la Défense. Au sein du cluster Paris-Saclay, ce territoire doit devenir le pôle des mobilités du futur et de la Défense en s'appuyant sur le réaménagement des pistes d'essais existantes pour permettre le maintien et le déploiement des activités de recherche et de développement dans ces filières.

Cette dynamique de recherche s'inscrira dans Satory Ouest par la mise en œuvre des mobilités actives. Le projet est un quartier exemplaire en matière de mobilités actives et innovantes. A travers la restructuration de la desserte en transport en commun (dont, en premier lieu, l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express), le développement des circulations douces (liaisons avec le reste du territoire, desserte favorisée à l'intérieur du quartier) et la réalisation de parkings silo mutualisés et foisonnés répondant aux besoins de plusieurs programmes.

1.2.2 Réalisation de la ZAC Satory Ouest

Suite à une délibération du Conseil d'Administration, le 27 juin 2014, et conformément à l'article R.311-1 du Code de l'urbanisme, l'EPA Paris-Saclay a été autorisé à prendre l'initiative de la ZAC Satory Ouest et à mettre en œuvre une concertation pendant la durée d'élaboration du projet.

L'EPA Paris-Saclay, en partenariat avec la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc et la ville de Versailles, a organisé une concertation préalable (article L.103-2 anciennement L.300-2, Code de l'urbanisme) qui s'est déroulée du 27 juin 2014 au 3 juillet 2017.

Par délibération du 19 juin 2018, le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay a approuvé le bilan de la concertation et adopté le dossier de création de la ZAC Satory Ouest.

Le 10 décembre 2022, le Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay a approuvé le dossier de réalisation de la ZAC Satory Ouest. Suite à cette approbation, l'EPA Paris-Saclay a transmis le dossier au Préfet des Yvelines, autorité administrative compétente pour approuver le

programme des équipements publics. A cette fin, le Préfet a saisi pour avis la commune de Versailles ainsi que l'agglomération de Versailles Grand Parc et met le présent dossier à la disposition du public.

A l'issue de cette procédure, le Préfet des Yvelines approuvera par arrêté préfectoral le programme des équipements publics de la ZAC Satory Ouest.

1.2.3 Evaluation environnementale du projet de ZAC

En application des articles L.122-1-II et R.122-2 du code de l'environnement, le projet de la ZAC de Satory Ouest avait été soumis, en amont de son approbation, à une étude d'impact.

Conformément à l'article R.122-7 du code de l'environnement, le dossier de création de la ZAC et l'étude d'impact avaient été transmis le 4 mai 2017, par le Préfet des Yvelines, à l'autorité environnementale (Autorité Environnementale) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). L'Autorité Environnementale avait procédé à l'évaluation environnementale du projet et remis son avis le 26 juillet 2017 (avis Autorité Environnementale-2017-34).

Le dossier de réalisation de la ZAC, approuvé par l'organe délibérant de l'EPAPS, apportant des Compléments à l'étude d'impact initiale du projet en application des dispositions de l'article R.311-7 du code de l'urbanisme, une nouvelle saisine de l'Autorité Environnementale a été réalisée conformément aux dispositions du code de l'environnement. Ainsi, le dossier de réalisation de la ZAC et l'étude d'impact complétée a été transmis le 27 décembre 2021, par le Préfet des Yvelines, au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), Autorité environnementale sur ce dossier. L'Autorité Environnementale a procédé à l'évaluation environnementale du projet et remis son avis le 7 avril 2022 (avis Autorité Environnementale-2021-142).

C'est dans ce cadre réglementaire que s'inscrit la présente procédure d'information et de participation du public.

1.3 Composition du dossier, modalités et mise en œuvre de la participation du public

1.3.1 Composition du dossier mis à disposition

Conformément à l'article R.123-8 du code de l'environnement, le dossier mis à disposition du public comprend :

- Une notice de présentation ;
- L'étude d'impact de la ZAC Satory Ouest incluant son résumé non technique, l'avis de l'Autorité environnementale du 7 avril 2022 ainsi que le mémoire en réponse établi par le porteur de projet (EPAPS) en réponse à cet avis ;
- Le dossier de réalisation de la ZAC accompagné de la délibération du Conseil d'Administration l'approuvant.

1.3.2 Modalités de mise à disposition

La procédure d'information et de participation du public a pour objectif d'assurer la bonne information du public sur le projet et de lui permettre de formuler ses observations avant l'approbation du projet par l'autorité administrative compétente (Préfet).

Les modalités de sa mise en œuvre sont définies au 1° du I de l'article L.123-19 du code de l'environnement qui prévoit une participation par voie électronique.

Article L.123-19 du code de l'environnement

I. - La participation du public s'effectue par voie électronique. Elle est applicable :

1° aux projets qui font l'objet d'une évaluation environnementale et qui sont exemptés d'enquête publique en application du 1° du I de l'article L. 123-2 ;

(...)

La participation du public par voie électronique est ouverte et organisée par l'autorité compétente pour autoriser ces projets ou approuver ces plans et programmes.

II. - Le dossier soumis à la présente procédure comprend les mêmes pièces que celles prévues à l'article L. 123-12.

La mise à disposition électronique du dossier, organisée par le Préfet des Yvelines, s'est opérée via le site internet dédié : <http://ppve-zac-satory-ouest.enquetepublique.net/>.

Afin d'assurer la pleine et entière information du public et bien qu'ils ne soient pas exigibles préalablement à la PPVE, ont été également joints au dossier les avis recueillis auprès de la commune de Versailles et de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc, dans le cadre de l'instruction du dossier au titre du code de l'urbanisme (article R 311-8 du code de l'urbanisme).

Une adresse mail de contact a été, par ailleurs, mise à la disposition du public pour tout renseignement et information : contact@oin-paris-saclay.fr.

La procédure de mise à disposition, dont la durée ne peut être inférieure à 30 jours, s'est déroulée jusqu'au 24 juin 2022 inclus, selon l'échéance mentionnée dans l'avis mis en ligne et publié quinze jours avant l'ouverture de la procédure.

La mise à disposition électronique du dossier de réalisation sur le site internet dédié a été, par ailleurs, complétée par une mise à disposition sur support papier à la Préfecture des Yvelines, située au 1 Avenue de l'Europe à Versailles.

Pendant toute la durée de la mise à disposition, le public a pu s'exprimer par écrit sur le registre disponible dans le lieu de consultation mentionné ci-dessus ou, par voie électronique, sur le site dédié : <http://ppve-zac-satory-ouest.enquetepublique.net/>.

Article L.123-19-1 du code de l'environnement

II.(...)

Le projet de décision ne peut être définitivement adopté avant l'expiration d'un délai permettant la prise en considération des observations et propositions déposées par le public et la rédaction d'une synthèse de ces observations et propositions. Sauf en cas d'absence d'observations et propositions, ce délai ne peut être inférieur à quatre jours à compter de la date de la clôture de la consultation.

(...)

Au plus tard à la date de la publication de la décision et pendant une durée minimale de trois mois, l'autorité administrative qui a pris la décision rend publics, par voie électronique, la synthèse des observations et propositions du public avec l'indication de celles dont il a été tenu compte, les observations et propositions déposées par voie électronique ainsi que, dans un document séparé, les motifs de la décision.

A l'issue de cette procédure, le programme des équipements publics peut être approuvé par le Préfet par arrêté préfectoral (article R.311-8 du Code de l'urbanisme). Cet arrêté sera affiché pendant un mois en mairie et publié au recueil des actes administratifs de l'État dans le département (article R.311-5 du Code de l'urbanisme).

En parallèle de la délibération du Conseil d'Administration de l'EPA Paris-Saclay du 10 décembre 2021, deux autres procédures complémentaires sont nécessaires à la mise en œuvre de la ZAC Satory Ouest. La première, la Déclaration d'Utilité Publique emportant Mise en Compatibilité (MEC) du Plan Local d'Urbanisme (PLU), est terminée. La deuxième, la demande d'Autorisation Environnementale Unique est en cours d'instruction.

2 Les contributions

N°	Intitulé
1	4937_1_2022.06.20 contribution APACH Satory ouest
2	4937_2_PPVE SATORY Avis ASEM
3	4937_3_ZAC Satory Ouest - échangeur N12_D91
4	4937_4_22 06 22 - PPVE du 26 mai au 24 juin 2022 - Satory Ouest - assoc.deBange-Houdon
5	4937_5_220623-SAVE v2-Réactions sur les projets ZAC Satory Ouest EPAPS en juin 2022
6	4937_6_PPVE SATORY Juin 2022 – AGPV
7	Avis 7 ESSOR
8	4937_8_AVIS DES AMIS DE LA VALLEE DE LA BIEVRE SUR LE PROJET DE ZAC SATORY OUEST-24.06.22-OK
9	4937_9_Observation C Parayre

3 Synthèse des observations du public par thèmes

3.1 Les modalités de la participation du public

L'Association SAVE s'interroge sur la temporalité de la mise à disposition des pièces du dossier de réalisation :

« Pourquoi a-t-il fallu attendre la fin du mois de mai 2022 pour découvrir les préparatifs de documents mis à disposition bien tardivement ? »

APACH déplore que *« la mise à disposition actuelle intervienne avant la diffusion de l'avis de l'autorité environnementale »*.

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

Les éléments ont été rendus publics comme il convient dès après leur approbation par le conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay, et une réunion d'explication du dossier à destination des associations du territoire a été organisée en amont de la PPVE, le 2 juin 2022. SAVE y était présente.

Concernant l'avis de l'autorité environnementale, celui-ci est bien présent dans le dossier qui a été mis à disposition ainsi que les réponses et compléments que l'EPA apporte suite aux demandes de l'Autorité Environnementale.

3.2 Le phasage et le financement du projet

L'Association SAVE et l'ASEM souhaitent des précisions calendaires sur le projet :

« On doit constater qu'à ce jour les dossiers mis en consultation ne permettent nullement de comprendre les enchaînements entre actions préparatoires et engagement des réalisations jusqu'à livraison aux utilisateurs habitants, gestionnaires, exploitants des établissements.

Un découpage des étapes et leurs cadrages dans un calendrier sur 15 ans est manifestement à constituer et à présenter à tous. Ce panorama aiderait tous les acteurs à se positionner dans le temps et dans l'espace (physique mais aussi institutionnel et financier). »

[...]

Phasage des implantations arborées en préalable à constructions à organiser 'précisions nécessaires dès maintenant » (SAVE)

« Le dossier dévoile toujours très peu de choses quant au calendrier des travaux » (ASEM)

L'Association SAVE souhaite également des précisions sur le bilan financier de la ZAC ainsi que le prix du foncier :

« En juillet 2019 lors de l'EP DUP de la ZAC de Satory, SAVE avait souligné dans sa contribution du 1 juillet 2019, un flou financier complet sur le dossier de ZAC. A cette époque les dépenses prévues étaient (pages 89 du dossier DUP) de 331 M Euros avec seulement (4 postes de dépenses... !). » « A ce jour il semblerait dans la présentation EPAPS que l'on dispose d'un tableau un peu plus détaillé qu'en 2019 mais toujours très-très macroscopique (14 chapitres seulement en produits et 19 en charges) pour un chiffre total maintenant de 407 Millions d'Euros.

La situation actuelle dévoilée dans cette présentation de juin 2022 reste encore bien problématique, tous les acteurs devraient disposer d'un ensemble de données plus détaillé par ailleurs accompagné d'un étagement dans le temps (sur 15 ans ou plus) des épisodes successifs de franchissement des étapes avec leurs traductions financières. Il s'agirait

d'estimations mais avec le temps on devrait situer dans les présentations les étapes des rendez-vous de consolidations. »

[...]

« Des indications sur les niveaux de prix envisagés pour le foncier dans les différentes zones pour les opérations qui seront confiées à des promoteurs immobiliers logements et aussi pour les activités industrielles et commerciales ne sont pas abordées dans le dossier. C'est pourtant nécessaire. »

Enfin, l'Association ABH souhaite des explications concernant :

- L'évolution du bilan financier de la ZAC entre 2019 et 2022 ;
- Les prix prévisionnels des logements.

« Le budget est fortement évolutif, passant de 331 M€ en 2019 à 407 M€ en 2022, sans explications. Le niveau de prix prévisionnel des logements est un élément d'appréciation qui n'est pas abordé. La question a été posée lors de la réunion du 2 juin et le chiffre de 6000 €/m² a été avancé (avec les réserves qui s'imposent), ce qui constitue un utile indicateur. »

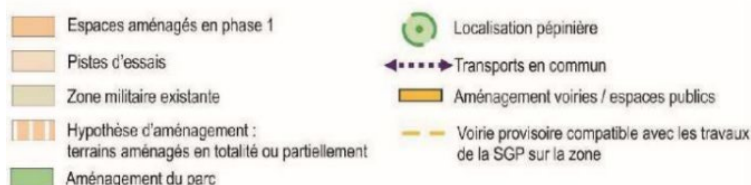
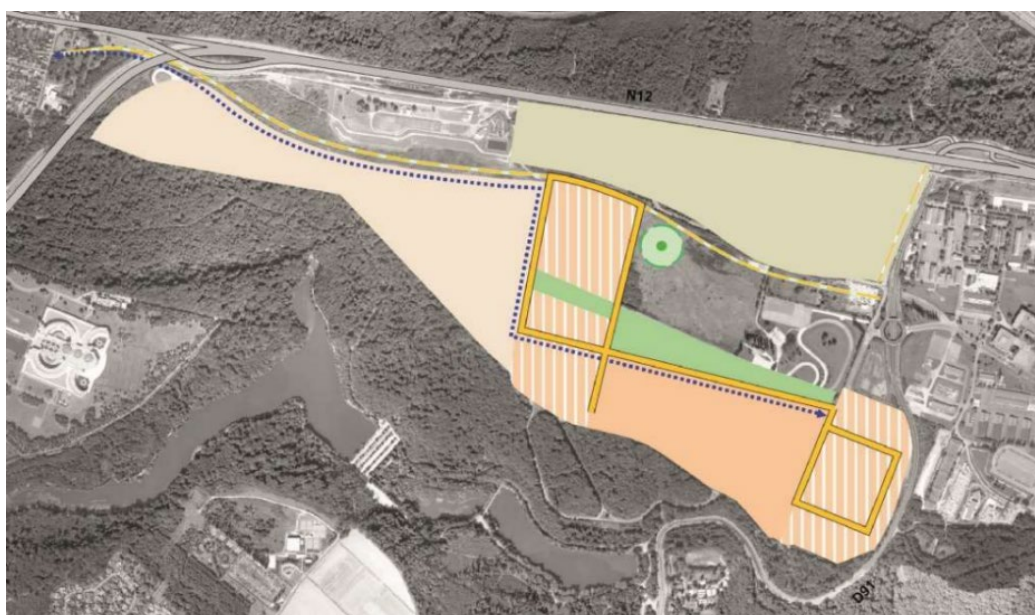
Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

Les étapes du projet sont définies par les grandes lignes de phasage du projet, et sont développées dans le dossier de réalisation (cf. Pièce A, p.31), comme exposé au paragraphe 4.2 du présent document. En effet, le dossier de réalisation présente le développement calendaire du projet suivant trois phases (cf. Pièce A, p.31) :

Phase 1 : phase initiale, environ de 2019 à 2025 :

La première phase se déroule de 2019 à 2025 environ et se concentre sur les espaces stratégiques à investir pour changer profondément et rapidement l'image du site :

- Réaménagement des pistes d'essais sous une forme plus compacte sur la partie ouest de la ZAC, libérant ainsi les terrains nécessaires à la réalisation de la structure paysagère et des espaces publics majeurs que sont le parc et le premier tronçon du mail principal.
- Plantations notamment les alignements de grands sujets marquant la trame paysagère structurante du projet, seront réalisées au plus tôt en fonction des possibilités opérationnelles (libération des terrains, dépollution).
- Les premiers quartiers aménagés seront le quartier mixte Lisière, situé au sud-est de la ZAC, et le quartier Bastion, situé aux abords des nouvelles pistes d'essais.
- Les projets d'infrastructure routière (échangeur RN12/RD91, réalisé par la DIRIF pour améliorer la desserte globale du grand territoire) et de transport en commun (liaison vers Saint-Cyr) seront réalisés concomitamment à cette première phase.
- Préfiguration paysagère et aménagement du parc.

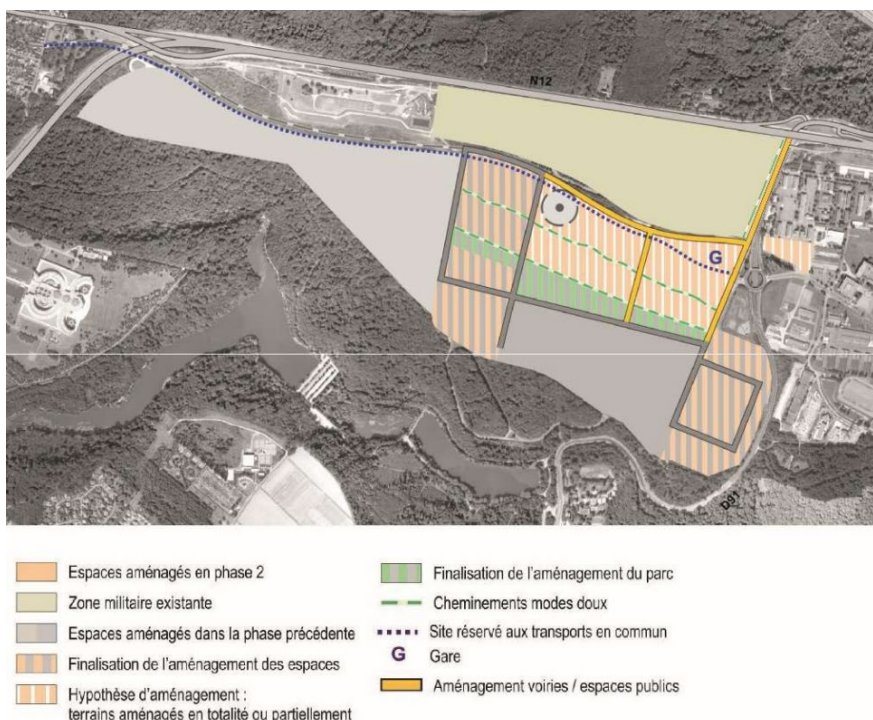


Phase 1 de l'aménagement de la ZAC Satory Ouest - Source : OAP PLU Versailles

Phase 2 : phase d'accompagnement de la gare, environ de 2025 à 2030

La deuxième phase du projet se déroule entre 2025 et 2030 environ. Elle correspond à la phase d'accompagnement de la gare et à l'affirmation d'un quartier mixte et urbain :

- Finalisation de l'aménagement des quartiers Lisière et Bastion suivant les espaces non encore urbanisés en première phase, et afin de débiter l'aménagement des quartiers Gare et Parc.
- Dans l'optique de la mise en service de la gare en 2030, une proportion importante de logements sera construite qui s'accompagnera de programmes d'équipements publics de loisir, culturels, sportifs et scolaires.
- Aménagement voie dédiée aux modes doux entre l'échangeur RN12/RD91 sera aménagée afin de renforcer l'accessibilité des nouveaux quartiers.

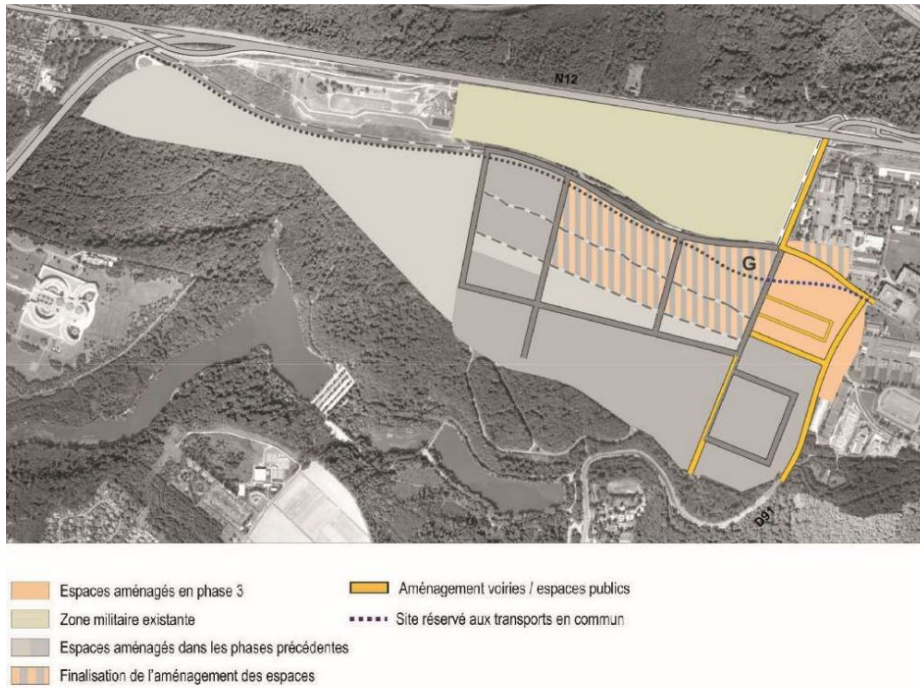


Phase 2 de l'aménagement de la ZAC Satory Ouest - Source : OAP PLU Versailles

Phase 3 : phase de développement après la mise en service de la gare, environ de 2030 à 2035.

Après la livraison de la gare, le secteur Bir-Hakeim pourra être aménagé pour établir une connexion urbaine entre l'ouest et l'est du plateau et rendre ainsi la gare pleinement accessible à tous les habitants et usagers du plateau de Satory. Le TCSP sera également prolongé vers l'est afin d'assurer cette accessibilité.

L'aménagement du quartier Parc et du quartier Gare sera achevé dans cette dernière phase. Par ailleurs, le pôle de commerces et de services sera renforcé le long du mail principal aménagé en lien avec les derniers développements dans le quartier Bir-Hakeim, et les derniers équipements nécessaires à la vie de quartier seront livrés.



Au stade d'un dossier de réalisation, l'EPA expose des données largement détaillées : le bilan d'aménagement fait l'objet d'une explication poste par poste (cf. Pièce D, p.50). Par ailleurs un échéancier sur 15 ans du bilan d'aménagement est présenté à la page 48 du dossier de réalisation.

Concernant l'évolution du montant global du bilan d'aménagement, il n'y a eu aucune évolution de grande ampleur. Le montant de 331 M€ cité provient du dossier de Déclaration d'utilité publique : il s'agit donc d'une estimation sommaire des dépenses. Les transferts fonciers estimés à 67M€ n'étaient, par exemple, pas mentionnés étant donné qu'il s'agit de transferts gratuits et que leur inscription au bilan d'aménagement en recette et en dépense relève d'une consigne des administrateurs d'Etat à l'EPA. Par ailleurs, ces montants ont été affinés dans le cadre du dossier de réalisation qui apporte davantage de précisions. Par exemple, dans le cadre du dossier de DUP, les dépenses liées aux compensations étaient estimées à 10M€, dans le dossier de réalisation elles sont désormais estimées à 19M€.

Concernant le prix prévisionnel des logements, il pourra naturellement être amené à varier en fonction des produits, des typologies, de la conjoncture et du contexte du marché. Ces hypothèses fondent les niveaux de charges foncières qui sont présentées dans le dossier de réalisation (cf. Pièce D, p.50).

3.3 Préservation de l'environnement paysager existant : forêt domaniale du Château de Versailles et Vallée de la Bièvre

3.3.1 Préservation du caractère naturel

Claudine Parayre, Membre de Saclay Citoyen invite à ne pas urbaniser Satory :

« Alors que le réchauffement climatique galope, on sait maintenant ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire : il faut conserver les espaces naturels, renaturer, il faut arrêter de construire des bâtiments neufs tant qu'on n'a pas fini d'occuper les vides, il faut donc utiliser

les milliers de bureaux et logements vacants, il faut stopper les concentrations urbaines, c'est-à-dire donner un coup d'arrêt à la saturation de l'Île de France, penser l'aménagement du territoire comme un élément clé de la lutte contre le dérèglement climatique et pour la préservation de la biodiversité, de la qualité de vie.

En conséquence à Satory, il faut conserver au maximum le caractère naturel et reconvertir les espaces bâtis au service des énergies renouvelables type photovoltaïque : mais il ne faut pas urbaniser Satory ! »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

La question de l'opportunité d'urbaniser ou non un site est primordiale. Dans le cas de Satory Ouest, son urbanisation répond à 5 objectifs majeurs d'intérêt public et contribue à la lutte contre le réchauffement climatique à plusieurs titres :

- **Satory Ouest est un projet de l'OIN Paris-Saclay, identifié comme un secteur d'urbanisation prioritaire par le SDRIF et le Contrat de Développement territorial**

Le SDRIF identifie Satory Ouest comme un nouvel espace d'urbanisation - secteur d'urbanisation préférentielle et pour la partie proche du giratoire Bir-Hakeim et de la future gare, comme secteur à fort potentiel de densification. En outre, le Contrat de Développement Territorial (CDT) Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay, signé le 14 décembre 2015 identifie le projet Paris-Saclay, dont le projet de Satory Ouest est une composante, comme des territoires majeurs de développement urbain autour de la future Ligne 18 du Grand Paris Express.

- **Satory Ouest prévoit la construction de 312 000 m² SDP de logements desservis par le Grand Paris Express et répondant aux besoins régionaux et locaux**

Le rapport du Préfet de Région d'Île-de-France au Premier Ministre rendu au premier semestre 2019 réaffirme notamment que les opérations menées dans le cadre de l'OIN Paris-Saclay contribuent à répondre au déficit structurel de constructions de logements dans la région parisienne, à diminuer les déplacements pendulaires et à développer la mixité sociale régionale à travers une diversité de typologies de logements permettant aux populations de profiter de parcours résidentiels ascendants. Cet objectif en matière de logement est également porté par le CDT. Par ailleurs, le projet Satory Ouest a pour objectif de répondre aux enjeux en matière de logement de la Ville de Versailles qui connaît :

- Une offre de grands logements au détriment de logements petits et moyens
 - Une moindre proportion de logements en locatif libre et de logements sociaux
 - Une moindre proportion de logements à destination des familles monoparentales, des personnes seules et des classes moyennes et intermédiaires
 - Une offre de logements inabordables pour les ménages locaux notamment en primo accession. Une part significative de la demande locale est obligée de s'éloigner dans des marchés périphériques comme celui de Saint-Quentin en Yvelines
- **Satory est un projet de restructuration d'activités militaires permettant la libération de fonciers pour partie à l'état de friche**

Conformément à l'enjeu de la « zéro artificialisation nette » le projet Satory Ouest implante préférentiellement les programmes sur des emprises urbaines déjà bâties ou sur des friches militaires présentant des pollutions chimique et pyrotechnique. Cette politique d'aménagement conduit à favoriser une urbanisation par renouvellement urbain plutôt que par l'artificialisation supplémentaire d'espaces naturels jusqu'ici vierges de toute anthropisation. Par ailleurs, les aménagements prévus sur le plateau de Satory contribuent à ce souci de densification puisqu'ils ont pour effet de transformer un site à faible urbanité, isolé du reste de Versailles, en quartiers participants à la dynamique du quartier de gare et connecté au centre historique. Le projet a pour objectif également de renforcer le pôle économique existant en mettant en réseau les acteurs privés des mobilités et de la Défense déjà présents sur le territoire et de renforcer les synergies avec les organismes de recherche, les

structures universitaires et les écoles travaillant sur cette thématique en lien avec d'autres filières d'innovation.

- Satory Ouest est un projet urbain sobre qui laisse une grande place au développement de la biodiversité

En parallèle de cette recherche de densification, le projet porté par l'EPA Paris-Saclay s'inscrit dans une démarche de sobriété et de préservation de la biodiversité :

- **Un quartier exemplaire en matière de transition écologique et énergétique :** le projet d'aménagement de Satory Ouest se veut un quartier exemplaire de cette démarche à travers, notamment, quatre axes : alternatives à la voiture privée, quartier ville-nature, sobriété énergétique et gestion intelligente de la mise en état des sols.
- **La constitution d'un quartier-ville nature par la création d'un substrat pour un véritable biotope urbain**

Le projet de la ZAC Satory Ouest participe à préserver et conserver les sites protégés existants, notamment d'un point de vue réglementaire (maintien des espaces boisés de la Forêt domaniale de Versailles en zone naturelle forestière NF, présence dans le PLU de la bande de protection en limite de l'espace boisé conformément au SDRIF, prise en compte dans le schéma directeur du projet du site environnemental classé La Vallée de la Bièvre, classement du site de la Vallée de la Bièvre en zone naturelle et forestière dans le PLU, ...). Par ailleurs, pour concrétiser cette volonté de créer un quartier ville-nature, l'EPA a mis en place une trame paysagère généreuse (parc central d'environ 8 ha, mails de 60, 30 et 15 mètres, linéaires continus de plusieurs kilomètres, adossés à la topographie naturelle et supportant les écoulements pluviaux, ...). En outre, la part d'espaces verts au sein des parcelles construites du projet urbain a d'ores et déjà été préservée par l'instauration d'un minimum à l'échelle des quartiers et des parcelles privées par la procédure de DUP valant mise en compatibilité

En termes de densité urbaine, le projet a été conçu comme l'équilibre entre la nécessaire réponse aux besoins de logements du territoire, l'amélioration progressive des mobilités et de l'accès à Satory et les conditions de création d'une véritable ville-nature afin d'atteindre la masse critique d'emplois et d'habitants permettant le développement d'une vie urbaine avec ses commerces de proximité et ses équipements publics.

Dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact du projet et des compléments à l'étude d'impact, il a été démontré que les logements n'étaient pas impactés par les nuisances sonores et la pollution atmosphérique liées au trafic routier.

Le projet d'aménagement contribue, par ailleurs, à réhabiliter des sols très impactés par les activités humaines selon les modalités les plus économiques et les moins impactantes pour l'environnement possibles.

Comme exposé dans l'étude d'impact, l'ambition visée par l'EPA Paris-Saclay pour la ZAC Satory Ouest est également de réaliser un territoire sobre en énergie et carbone qui valorise les énergies renouvelables disponibles localement et qui incite l'intelligence collective et l'innovation.

Enfin, Satory Ouest est un quartier qui favorise les mobilités durables. Il s'agit pour l'EPA d'impulser une dynamique sur les mobilités à venir dans le quartier et d'affirmer un maillage territorial fin pour tous ses territoires.

- **Le développement d'activités pour la création d'un pôle des mobilités du futur et le renforcement et le développement d'un quartier porté vers les industries de la Défense**

Le développement des filières de la mobilité et de la Défense présente un intérêt national évident, dans le contexte mondialisé actuel. Satory répond à ces besoins de recherche et de développement dans ces deux secteurs stratégiques à travers la création d'un pôle des mobilités décarbonées et de la Défense. Les pistes d'essais, qui seront aménagées dans une nouvelle configuration dans le cadre du projet de Satory Ouest, constituent l'outil central de ce pôle de recherche et de développement dit « des mobilités du futur et de la Défense ».

Ces 5 objectifs auxquels répond le projet d'aménagement de Satory Ouest fondent l'intérêt public majeur qui justifie son urbanisation malgré que l'application de la séquence E-R-C (Eviter – Réduire – Compenser) aboutissent à des impacts résiduels sur l'environnement.

3.3.2 Le renforcement des lisières et la protection de la Vallée classée de la Bièvre et de la forêt Domaniale de Versailles

L'APACH interroge l'impact du quartier Lisière en matière de covisibilité avec le site classé de la Vallée de la Bièvre et souhaite que les hauteurs des bâtiments soient réduites à travers une mise à jour du PLU :

« Sa réalisation en phase 1 aura un impact majeur sur le site classé de la vallée de la Bièvre en lisière et en balcon duquel il est prévu.

La hauteur autorisée pour les bâtiments doit être très réduite, en particulier en limite sud et est du quartier.

Dans un jugement du 19 mai 2005, le tribunal administratif de Versailles avait considéré qu'une hauteur de 15m à l'égout ou au sommet de l'acrotère et 17,5m pour les édifices en terrasse, en lisière du site classé, était « de nature à porter atteinte au site classé de la vallée de la Bièvre ». Le tribunal en avait conclu par une annulation partielle du PLU de Versailles.

Les hauteurs de 18 à 20m en zone US, attribuée aujourd'hui au quartier lisière dans le PLU révisé de Versailles, sont totalement inacceptables.

Le PLU mentionnait : « un soin particulier doit être apporté au traitement paysager bordant le site classé de la vallée de la Bièvre, afin de créer un écran végétal pouvant être composé d'arbres de haute tige et d'arbres touffus ». Ces dispositions doivent être maintenues et réalisées dans le périmètre de la ZAC. Le recul de 50 m des constructions projetées par rapport à la lisière boisée d'une forêt de plus de 100 ha doit également être effectif.

Un renforcement de la lisière boisée, côté ZAC doit aussi être réalisé pour masquer les bâtiments industriels -implantés au sud du périmètre- de la vue depuis le site classé de la vallée de la Bièvre.

En conclusion de ce point, le zonage et le règlement du PLU modifié doivent être mieux adaptés à une meilleure protection du site classé de la vallée de la Bièvre pour une non-visibilité des nouvelles constructions. »

Cette inquiétude liée à la covisibilité est partagée par l'AGPV, l'AVB et l'Association SAVE :

« Nous demandons que l'épannelage, ou gabarit global, des bâtiments soit figuré pour qu'à aucun point de la limite sud ils ne soient perceptibles depuis la vallée de la Bièvre, site classé le 7 juillet 2000. Des simulations par coupes auraient suffi pour le prouver. L'exemple à ne pas renouveler est donné par les immeubles d'habitation existants derrière la bordure sud/est, et les installations militaires anciennes trop visibles. » (AGPV)

« Arriveront à terme plus de 5 000 emplois et 10 000 habitants : une ville sur le plateau, présentée dans l'étude comme non perceptible depuis le château et la ville, ainsi que de la vallée de la Bièvre. Des simulations n'auraient pas été de trop pour en apporter des preuves plus convaincantes. » (AGPV)

« - le souci de non-visibilité des bâtiments d'activités : leur hauteur, excessive et l'absence de recul des 50m de la lisière entraînent une visibilité qui n'a pas lieu d'être depuis le site classé. » (AVB)

« Comment sera définie cette covisibilité surtout si elle est la résultante des rideaux d'arbres en bordure nord du plateau. » (SAVE)

L'AGPV et l'Association SAVE émettent la même préoccupation liée à la covisibilité pour la Forêt Domaniale de Versailles :

« Le cordon boisé au nord le long de l'autoroute est mince et fragile ; la circulation intense sur cet axe commence à être perceptible depuis la ville et le parc de Versailles. Une grande attention doit être portée au maintien et au renforcement de cet écran végétal, fragilisé par le réchauffement climatique et les menaces sanitaires sur certains arbres comme les châtaigniers. L'étude doit montrer que les bâtiments projetés n'aggravent pas le risque d'impact visuel en cas d'affaiblissement de la lisière. » (AGPV)

« **P213 et 214 oubli des risques sur co-visibilité depuis le niveau bas dans Versailles dont château sur la fragilité du rideau boisé le long de la RN12 et les risques induits par le réaménagement nécessaire de l'échangeur diffuseur opération conduite par la DRIEAT en limite de la ZAC. Les flux routiers sur la RN12 risquent d'être visibles et aussi très audibles depuis les habitants de Versailles du quartier St Louis avec le risque de déboisement d'une lisière Nord déjà à ce jour bien tenue le long de la RN12.** » (SAVE)

L'AVB et l'Association SAVE alertent sur la nécessaire protection de la lisière de 50 m de la Vallée de la Bièvre :

« D'autres choix sont discutables et ne semblent pas tenir compte des exigences du site classé :

- le recul des 50m par rapport à la lisière du massif boisé de plus de 100 ha ne semble pas toujours respecté.

- l'emprise de la piste d'essai qui descend dans ce même massif, empiétant dans le site classé, aurait pu profiter de ces aménagements pour en être sorti et redonner sa cohérence à la protection de la forêt. Il ne devrait plus être possible aujourd'hui de conserver cette activité génératrice de multiples nuisances dans ce qui se veut un lieu exemplaire » (AVB)

« Comment la lisière de recul des 50 mètres sera entretenue et gérée ? et comment on contrôlera sa pérennité et le non grignotage ? » (SAVE)

L'ASEM et l'Association SAVE s'interrogent, par ailleurs, sur la garantie du respect de la réglementation qui s'applique aux sites classés et les mesures de protection mises en place pour le site de la Vallée de la Bièvre :

« Comme indiqué dans l'étude d'impact, une réglementation s'applique aux sites classés : « ils doivent être maintenus en l'état et préservés de toute atteinte grave. » Même si aucuns travaux ne sont prévus au sein du site classé, comment garantir cet objectif dès lors qu'une surface de 236 hectares jouxtant le site classé feront d'abord l'objet d'un vaste programme de construction puis donneront lieu à un nouveau quartier de vie et d'activités économiques ? » (ASEM)

"[...]"

Notre association souhaite que l'étude d'impact environnementale précise les enjeux écologiques sur le site classé de la vallée de la Bièvre et parvienne à définir des mesures visant à préserver le site.

Notre association aimerait prendre exemple sur ce qui est décidé à l'intérieur de la ZAC. Deux zones à l'intérieur de la ZAC seront en effet conservées et mises en défens afin que les usagers de la ZAC ne puissent y accéder et occasionner des dégâts » (ASEM)

« **Page 205** aucune précision sur les effets des choix de gestion e l'ONF Quels aménagements et protections de l'importante zone forestières Sud dans la ZAC ? dossier

*quasiment vide sur ces espaces inclus dans la ZAC. Quelles positions de l'ONF gestionnaire »
(SAVE)*

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

La question de la hauteur des constructions liée à l'enjeu de protection paysagère du site de la Vallée de la Bièvre a bien fait l'objet d'études de covisibilité extrêmement poussées dans le cadre de la modification du PLU, qui a fixé ces hauteurs bâties maximales.

Comme cela a déjà été développé dans le mémoire en réponse aux observations suite à la mise à disposition du dossier de Déclaration d'Utilité Publique valant mise en compatibilité PLU, il est rappelé que dans le PLU de Versailles, les hauteurs maximales sont de 13,5 mètres pour le secteur UKs (au nord) et de 18 mètres et 20 mètres (suivant la destination) pour le secteur US du PLU dont le quartier Lisière fait partie. Ces hauteurs sont compatibles avec les contraintes de covisibilité tant depuis la Vallée de la Bièvre que le domaine du Château, c'est-à-dire que les constructions respectent ces limites sur ces secteurs et elles ne dépasseront pas de la crête des arbres actuels vu depuis les points de référence définis par l'ABF et l'Etablissement public du château (pour le domaine d 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 PLU de Versailles et les hauteurs maximales de covisibilité. Cette étude est annexée à l'étude d'impact initiale (cf. Annexe 11). Par ailleurs, la méthode d'élaboration et d'exploitation de l'étude de covisibilité est détaillée dans le chapitre 6 des Compléments à l'étude d'impact.

Concernant le renforcement de la lisière boisée, comme détaillé dans le Chapitre 5.2 des Compléments à l'étude d'impact la lisière est prise en compte dans les documents relatifs à la mise en compatibilité et le projet n'a pas d'impact sur le massif boisé de la Forêt Domaniale de Versailles ainsi que sa lisière.

Concernant la préservation du site classé de la Vallée de la Bièvre, le PLU de Versailles a classé en totalité le site 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. Par ailleurs, cette parcelle appartient à l'Etat et est gérée par l'ONF, elle ne subira aucun impact des travaux d'aménagement. Dans le cadre des travaux qui s'en rapprocheraient, la limite à ne pas dépasser sera clairement matérialisée pour le chantier, avec éventuellement une mise en défens.

3.3.3 Gestion forestière

L'AVB estime que l'augmentation de la fréquentation de la Vallée de la Bièvre est liée au développement du projet Satory Ouest :

« La ZAC concerne une superficie de 236 ha, amenée à accueillir une population de 10 000 habitants à laquelle s'ajoute les activités, commerces et services. Il est difficile de concevoir que cette arrivée de population n'aura pas de répercussions sur la biodiversité existante sur la ZAC et sur le site classé.

La pression anthropique sur le site classé ne peut être ignorée alors qu'il est déjà très sollicité par les nombreuses populations alentours. L'ONF en fait le constat et ne peut que s'en désoler. » (AVB)

Par ailleurs, l'ASEM s'inquiète de l'impact de l'arrivée d'un nouveau quartier sur le site classé de la Vallée de la Bièvre :

« La ZAC Satory Ouest s'étend sur une surface de 236 hectares, incluse totalement sur le territoire de la ville de Versailles. Mais le périmètre de la ZAC Satory Ouest est plus large et s'étend jusqu'aux limites des communes de Guyancourt, Saint-Cyr et Buc, incluant ainsi une partie de la forêt domaniale de Versailles. L'étude d'impact environnementale considère que la partie appartenant à la forêt domaniale de Versailles a un enjeu écologique moyen. L'enjeu écologique était considéré « fort » dans l'étude précédente. Voir Figure 24. Par extension, il en va forcément de même pour la partie descendant vers la Bièvre et débordant sur le

territoire de Guyancourt. Or les impacts environnementaux - air, pollutions, bruit - se propageront bien au-delà de la ZAC. La forêt environnante fait partie du site classé de la vallée de la Bièvre. Le site est fragile et sera exposé aux nuisances d'un nouveau quartier.

Enfin, l'Association SAVE estime que : « *Les cheminements piétons dans la forêt ne font pas l'objet d'une étude qui serait pourtant bien utile du fait des augmentations d'habitants en proximité immédiate.* »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

La forêt domaniale de Versailles et les étangs de la Bièvre forment un ensemble de milieux naturels et paysagers de qualité très apprécié du public. Elle s'étend sur plus de 1 000 hectares de Saint-Cyr-l'Ecole (extrémité ouest) jusqu'à Vélizy (à l'est) et comprend des terrains sur les communes de Buc, Versailles, Jouy-en-Josas, Guyancourt, Viroflay, Saint-Cyr-l'Ecole, les Loges-en-Josas, Vélizy-Villacoublay. L'ensemble des chemins forestiers sont maillés et accessibles depuis ces communes. L'ONF estime qu'il « *existe aujourd'hui 112 km de chemins, 30 km de chemins de randonnée et 32 km de pistes cavalières accessibles pour les habitants d'une trentaine de communes distantes de moins de 8 km de la forêt* » (www.onf.fr, dossier de presse de la forêt domaniale de Versailles).

Ainsi, l'enjeu d'accueil du public sur un tel site à enjeux est une problématique préexistante qui se pose à une échelle beaucoup plus large que celle de Satory et qui interroge de manière générale l'augmentation de la population dans le territoire. Cet enjeu existe déjà et l'ONF estime que « *la forêt domaniale de Versailles est un espace récréatif en milieu urbanisé : accueillir le public et pérenniser la forêt représentent des enjeux majeurs pour l'ONF à travers un plan d'aménagement sur le long terme* ». Par exemple, il s'agit notamment de :

- Canaliser ce large public et de l'informer des règles à respecter (charte du promeneur en forêt, propreté, battues administratives, ...)
- Maintenir des îlots de sénescence, porter une attention particulière aux plans d'eau et aux mares.

Ainsi, à l'échelle de la ZAC Satory Ouest, l'EPA a pris l'engagement auprès de l'ONF de travailler avec eux les entrées des chemins forestiers aboutissant à la ZAC Satory Ouest, tant en matière d'information du public (signalétique, règles à respecter) qu'en matière d'aménagement (débouché sur les espaces publics, traitement des abords et du sol).

3.3.4 Traitement de la zone naturelle au sud-est de la RD91 et au sud du GIGN

L'APACH s'interroge sur le traitement de la zone naturelle au sud-est de la RD91 et au sud du GIGN :

« Cet espace à peu près triangulaire est intégralement en espace boisé classé et zoné NF au PLU avant modification. Il ne fait normalement pas partie de l'ouest du plateau.

Cet espace serait toujours zoné NF au PLU modifié mais avec une diminution sensible de la superficie EBC qui n'est cependant pas chiffrée.

L'intégration dans le périmètre de la DUP de Satory ouest de ce « triangle » vert, situé dans la partie est du plateau en site classé de la vallée de la Bièvre, est particulièrement préoccupante. »

Cette interrogation est partagée par l'Association SAVE :

« Nous constatons l'absence de précisions sur les opérations de reboisement dans la zone sud-est de la RD91 au sud de la zone GIGN »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Il est rappelé que la réduction des EBC concernant l'espace triangulaire évoqué est liée à la correction d'une erreur dans le PLU de Versailles, comme expliqué dans le mémoire en réponse de la procédure de DUP valant mise en compatibilité du PLU de Versailles :

« La suppression d'EBC est nécessaire [...] :

- [...]
- *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). »*

Par ailleurs, l'EBC existant le long de la limite de la caserne du GIGN ne peut être réduit conformément au PLU de Versailles dont la mise en compatibilité, comme il est rappelé, s'appuyait sur l'utilité publique du projet de la ZAC Satory Ouest et non sur un quelconque projet de développement porté par la gendarmerie dont l'EPA ignore la nature, les modalités et les éventuels impacts environnementaux.

Le choix d'intégrer ce secteur dans le périmètre de la ZAC Satory Ouest est lié à la présence d'un double bassin de gestion des eaux pluviales, existant, recueillant à la fois des eaux de Satory Ouest et Satory Est. Ce bassin pourra nécessiter des réaménagements, en particulier au niveau de ces ouvrages, en lien avec la gestion des eaux pluviales à l'échelle de la ZAC.

3.4 Compensations écologiques

3.4.1 Absence de solutions alternatives moins impactantes

L'APACH et l'AVB déplorent que la destruction de 20 ha de zones humides n'ait pas pu être évitée :

« Notre association soutient totalement les exigences formulées par la commission locale de l'eau dans ce domaine et déplore, malgré les efforts réalisés pour une analyse en profondeur de la situation, que les mesures d'évitement n'aient pas pris le pas sur les recherches de sites de compensation. » (APACH)

« La destruction de 20 ha de zone humide est sans doute le dégât pour la biodiversité le plus scandaleux de ce projet. Au moment où la prise de conscience se concrétise partout, où l'on sait que le déficit de ZH est considérable et très préjudiciable, tout particulièrement en région parisienne, alors que la réglementation se durcit, (le SDAGE rejoint les décisions de l'Agence de l'Eau) cette destruction est inacceptable. La compensation, envisagée sur des terres agricoles est une mascarade et un vrai écocide. » (AVB)

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

La description précise et les modalités de la séquence E-R-C en matière d'impact sur les zones humides et sur les espèces protégées sont détaillées dans le dossier d'Autorisation Environnementale Unique de la ZAC. Ce dernier est en cours d'instruction et sera soumis à enquête publique. Au stade du dossier de réalisation, l'EPA Paris-Saclay a fait le choix de verser aux Compléments à l'étude d'impact une synthèse plutôt détaillée de l'état d'avancement des mesures présentées au dossier : chapitre 3. Les impacts sur les milieux naturels (p.76).

Concernant l'impossibilité d'éviter l'impact sur les zones humides, il convient tout d'abord de rappeler que le projet se doit de répondre à 5 objectifs présentant un intérêt public majeur (cf. Chapitre 4.3.1 du présent document). Ensuite, conformément à la réglementation, l'EPA a analysé le territoire de l'OIN pour vérifier si des sites alternatifs présentant un impact environnemental plus faible répondant à ces 5 objectifs existaient.

A l'échelle de l'Opération d'intérêt national Paris-Saclay (objectifs 1 et 3), les objectifs 2 et 5 conduisent à rechercher des solutions alternatives au sein des tissus urbains existants ou des friches industrielles situées à proximité d'une ligne de transport en commun lourd (RER B, RER C, lignes N et U) ou de la future ligne 18. Néanmoins, aucun de ces sites ne permet de satisfaire le quatrième

point évoqué, relatif au développement de la filière mobilités décarbonées et du futur et de la filière Défense pour deux raisons :

- aucun d'entre eux ne présente une telle concentration d'acteurs de ces deux filières sur un même secteur ;
- aucun d'entre eux ne dispose des infrastructures indispensables des pistes d'essais ou d'un foncier d'ampleur suffisante pour les réaménager avec un impact écologique ou carbone moindre sur un autre site.

Ainsi, les 5 objectifs énoncés ne peuvent être pleinement satisfaits que sur le territoire du plateau de Satory à Versailles. L'objectif n°3 est d'ailleurs d'autant plus satisfait que l'implantation sur cette commune permet de contribuer aux rééquilibres du marché du logement de celle-ci, notamment à destination des Versaillais.

A l'échelle du plateau de Satory, l'analyse a porté sur les sites alternatifs en dehors du périmètre de la ZAC Satory Ouest. Hormis la partie Est du plateau de Satory, il s'agit de sites naturels, protégés à de nombreux titres.

Concernant Satory Est, l'analyse a fait ressortir que malgré des enjeux écologiques plus faibles que sur la ZAC Satory Ouest, les secteurs mutables de Satory Est ne constituent pas un site alternatif satisfaisant aux 5 objectifs du projet, les fonciers mutables étant contraints par leur environnement militaire, leur proximité aux infrastructures des pistes d'essais étant très insuffisante et la surface totale mutable à avoir été envisagée, trop restreinte pour permettre l'implantation et le développement des programmes nécessaires :

- L'objectif de contribuer au pôle d'innovation majeur à rayonnement international et notamment de constituer un pôle économique et technologique autour des filières des mobilités du futur et du secteur de la Défense ne saurait être atteint.
- De même, les fonciers et bâtiments disponibles et leurs contraintes sont sans commune mesure avec l'opportunité de recyclage foncier que représente la friche située à l'ouest de Satory. Il n'est pas possible d'y réaliser le programme de construction de logements prévus dans un quartier mixte d'ampleur (objectif n°3).

Le périmètre de la ZAC Satory Ouest est plus grand que le périmètre des secteurs aménagés. Sur la base des objectifs précédemment exposés, il est possible d'analyser la manière dont ont été répartis les aménagements pour déterminer s'il existait ou non des solutions alternatives au sein du périmètre.

Tout d'abord, la libération d'une partie des terrains occupés par les pistes existantes est une condition nécessaire au développement du programme de construction, en réponse aux objectifs exposés (quartier mixte bénéficiant du métro, production de logements, développement des filières mobilité et défense). Le maintien des diverses fonctions d'essais remplies par ces pistes est par ailleurs indispensable aux développements des filières des mobilités du futur et du secteur de la Défense. Elles doivent donc être réaménagées sous une forme plus compacte présentant toujours les mêmes possibilités de tests, dans un secteur moins central de Satory, en libérant en particulier la zone proche de la gare.

La plus longue des pistes actuelles est la piste de vitesse, d'une longueur d'environ 2 km, qui traverse toute l'ouest du plateau. Pour la rendre plus compacte, il est nécessaire de la réaménager sous la forme d'une boucle dont les rayons de courbure vont permettre des vitesses d'essais équivalentes à l'existant. Cette boucle, optimisée au mieux dans sa géométrie, délimite une zone d'environ 1,25 km de long dans laquelle toutes les infrastructures d'essais, existantes, ou reconstituées vont être contenues. Le choix d'implanter l'ensemble à l'extrême Ouest apparaît être le meilleur compromis en ce qu'il conserve au maximum les infrastructures d'essais existantes (pistes, spéciales, buttes des chars, rond-point des blindés), implantés dans des zones d'essais, qui dès lors ne présentent pas d'enjeux environnementaux. De plus, cet aménagement implique de nombreux espaces paysagers de grande taille séparés par des infrastructures dont l'utilisation est ponctuelle et diurne, permettant d'éviter un maximum de milieux à enjeux.

Ainsi, l'EPA n'a pas identifié d'alternative moins impactante pour implanter l'emprise des pistes d'essais réaménagées.

Concernant les emprises nouvellement urbanisées, les quartiers accueillant notamment des logements s'implantent prioritairement sur des emprises aujourd'hui dépourvues de zones humides (quartiers Lisière, Gare et Bir-Hakeim) ou presque (quartier Parc, quelques spots au sud-ouest). Seul le quartier Bastion impacte des secteurs de zones humides fonctionnels. L'ampleur du programme de construction à réaliser pour satisfaire aux objectifs de production de logements de ce quartier de gare et les contraintes spécifiques des entreprises des filières des mobilités du futur et du secteur de la Défense n'a pas permis de disposer de la place nécessaire pour concentrer l'ensemble des programmes sur les secteurs totalement dépourvus d'enjeux écologiques. Toutefois, les secteurs aménagés ont été retenus dans une logique de réemploi de friches militaires polluées. Il s'agit des secteurs les plus impactés par des remblais anthropiques (pollutions pyrotechnique et chimique). Ainsi, l'EPA considère qu'il n'y a pas d'alternative moins impactante pour implanter le programme de constructions de l'opération d'aménagement.

Au sein de la ZAC, il n'existe pas d'alternative d'implantation moins impactante des aménagements et des programmes pour les zones humides satisfaisant aux objectifs justifiant de l'intérêt public majeur.

Ainsi, il n'existe donc pas de site alternatif à la ZAC Satory Ouest à Versailles ou d'organisation alternative des composantes du projet au sein de son périmètre avec des impacts écologiques moindres satisfaisant aux objectifs justifiant de l'intérêt public majeur.

Il convient par ailleurs de rappeler que 32,05 ha de zones humides sont présentés dans la zone de projet et que celui-ci évite totalement d'en impacter 12,41 ha, les aires contributives en matière d'alimentation hydraulique ayant été étudiées pour en garantir le maintien.

Enfin le projet urbain prévoit la création d'environ 50 ha d'espaces verts, intégrant les espaces de rétention des eaux pluviales à ciel ouvert (9,4 ha), qui présenteront toutes les caractéristiques de zones humides, mais ne peuvent être réglementairement comptabilisées comme telles.

3.4.2 Impact sur les zones boisées et impact indirect des pistes d'essais

Par ailleurs, l'Association SAVE demande des précisions sur les caractéristiques des compensations des boisements impactés ainsi que sur l'impact des pistes d'essais sur les zones humides recrées :

« Les boisements impactés directement (défrichements) seront recréés de manière à garantir une compensation au moins égale eu égard au temps de régénération des nouveaux boisements plantés. Ces compensations se feront en priorité et dans la mesure du possible au sein du même massif forestier, sans que ceci induise qu'ils seront situés sur le terrain d'étude. »

Quelle est la signification du texte ci-dessus souligné ? Quelles dispositions seront prises pour s'assurer de la pertinence et de la durabilité des compensations envisagées ? »

« En page 73 Les mesures de compensation concernent principalement des zones humides recrées autour de la piste d'essais (voir chapitre 3.3 page 30), mais sans analyse de l'impact de l'utilisation de cette piste d'essais sur la faune et la flore de ces zones humides créées (Cf figure 92). »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Concernant l'impact sur les boisements, il convient de rappeler que **le projet n'a aucun impact sur des zones forestières**. La phrase citée par l'Association SAVE (« *Les boisements impactés directement (défrichements) [...]* ») est issue du chapitre 2 4.2 *Effets du projet sur le foncier et mesures envisagées*, p.37 de l'étude d'impact initiale de 2016. A cette date, le projet était encore assez peu défini pour que ces impacts éventuels soient envisagés et cadrés méthodologiquement. Les Compléments à l'étude d'impact exposent les éléments démontrant cette absence d'impact dans le chapitre 5.1. Analyse au regard du Code forestier (p.196). En substance, les zones boisées impactées ne sont pas concernées par le Code forestier car trop jeunes et ne nécessitent donc pas d'autorisation de défrichement. En revanche, ces zones boisées sont des habitats d'espèces protégées et, parfois, des zones humides, et sont donc compensées à ce titre, selon leurs modalités

propres. Ces surfaces sont ainsi exposées au chapitre 3.1 *Les impacts sur les espèces protégées* des Compléments à l'étude d'impact (p.145) dans le cadre des compensations pour les oiseaux (Cortèges des milieux semi-ouverts de prairies buissonnantes, des friches arbustives) ou pour les amphibiens (Habitats boisés pour l'hivernage).

Concernant l'impact de l'utilisation des pistes d'essais sur les milieux existants préservés, celui-ci a été étudié et présenté dans le cadre des mesures de réduction sur les espèces protégées (MR09, mise en place de barrières anticollision). La fiche mesure correspondante a été versée aux Compléments à l'étude d'impact au chapitre 3.1, p.101. En substance, le niveau théorique de trafic maximal des pistes d'essais (un véhicule tournant en continu, à vitesse maximale, pendant toute la durée d'exploitation) est très largement inférieur au trafic d'une route ouverte à la circulation publique. De plus, les pistes ne sont exploitées qu'en journée. Ainsi, il n'y aura pas d'impact lié à leur utilisation sur les habitats environnants.

3.4.3 Garantie de la pérennité des compensations

L'Association deBange-Houdon, l'AGPV et l'Association SAVE souhaitent des précisions concernant les modalités de mise en œuvre des compensations écologiques hors site ainsi que leur financement :

« Enfin on peut s'étonner que la destruction inévitable d'un milieu naturel moyennement riche malgré quelques espèces plus rares dans les 50 hectares concernés, serait compensée par l'aménagement de grandes surfaces de la Plaine de Versailles, sans que les éléments de réflexion ne soient avancés Il semble que les acteurs de la Plaine concernés ne sont absolument pas au courant de cette intention. On peut aussi s'inquiéter de savoir où iront les terres polluées excavées... Si le principe est louable et devrait concerner tout le territoire national, l'application sur un espace agricole actif, sans concertation avec les organismes qui gèrent remarquablement ce territoire, est problématique ! » (AGPV)

« pages 119 à 141 du document Mesures de compensation écologiques sur zones humides et milieux naturels annoncées hors du périmètre ??? plaine de Versailles et Buc... ??? lieux, avis et accords des propriétaires ? pérennité et surveillances dans le temps ?.

Page 143, Imputation des coûts totaux des mesures ERCAS : Valeurs à quelle date ? et quid de la date de réalisation »

[...]

Page 172 sur la stratégie de compensation sur les zones humides hors vallée de Bièvre conduit à des actions hors zone dont on peut se demander comment elles seront réalisées et contrôlées puis suivies dans le temps...une fois les opérations ZAC menées par l'EPAPS clôturées. » (SAVE)

L'Association SAVE souhaite des précisions sur la surveillance des zones de compensation :

« Choix en proximité de zones dites de compensation, mais dispositif de surveillance et suivis ultérieur de ces zones, non précisé. Les services de l'urbanisme de Versailles ? mais ces zones ne sont pas sur Versailles et sur des zones privatives... ! »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Concernant l'atteinte de l'équivalence écologique en matière de compensations de l'impact sur les habitats d'espèces protégées, notamment grâce aux sites de la plaine de Versailles, le raisonnement, issu du dossier d'Autorisation Environnemental Unique de la ZAC, est largement détaillé au chapitre 3.1, p.120 des Compléments à l'étude d'impact. La localisation et la caractérisation des sites de compensation sont présentées et les trois principes primordiaux pour la réussite de ces compensations sont démontrés : principe de proximité, principe d'additionnalité, et principe de pérennité. Ce complément présente également l'intégralité des fiches des mesures compensatoires (modalités techniques de mise en œuvre, de suivi, de calendrier, première estimation des coûts). Enfin, la conclusion de ce complément expose, pour chacun des groupes taxonomiques dont les

niveaux d'impacts résiduels sont moyens ou forts, une synthèse des surfaces impactées et des surfaces compensées qui démontrent l'importance de l'effort consenti en la matière.

Enfin, contrairement à ce qu'affirme SAVE dans son avis, les acteurs de la plaine de Versailles sont parfaitement informés et même parties prenantes de ce projet de compensations. Les collectivités, à travers l'agglomération de Versailles Grand Parc sont à l'initiative de cette démarche. Les agriculteurs, propriétaires et exploitants des trois domaines concernés ont, bien évidemment, donné leur accord et activement participé à l'élaboration des mesures compensatoires. La DRIEAT / Espèces protégées a été largement associée, notamment dans le cadre de l'élaboration du volet Site classé correspondant à ces sites au sein du dossier d'Autorisation Environnementale Unique. Enfin, ce projet a été présenté à la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites du 29 juin 2021, constituée, notamment, de représentants de l'Etat, d'experts, du monde associatif et du territoire.

Concernant la garantie de la pérennité des mesures compensatoires, le détail des modalités et les accords des propriétaires (et éventuellement des exploitants) sont exposés dans le dossier d'Autorisation Environnementale Unique de la ZAC. Toutefois, pour ce qui concerne les compensations espèces protégées, le mode contractuel privilégié est présenté dans les Compléments à l'étude d'impact au chapitre 3.1., p.121. Il s'agit des obligations réelles environnementales (ORE), contrat créé par la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, du 8 août 2016. L'ORE permet de contractualiser avec les propriétaires sur des durées longues en y intégrant l'ensemble des mesures de compensation et de suivi propres à chaque terrain. Ce contrat est attaché au terrain (publication aux hypothèques) et, un peu à la manière d'une servitude, est obligatoirement transmis, avec ses obligations, à un éventuel nouvel acquéreur. Ce mode de contractualisation a été systématiquement proposés sur les compensations environnementales de la ZAC Satory Ouest et sera mis en œuvre sur la très grande majorité d'entre elles. L'ensemble des compensations hors site sont aménagées sous la responsabilité d'un opérateur de compensation, c'est à lui que l'EPA confie la responsabilité de la gestion et du suivi sur toute la durée de la compensation. Cet opérateur doit un reporting régulier et cadré aux services instructeurs (DDT, DRIEAT, OFB, ...) garantissant de la bonne mise en œuvre des compensations et de l'atteinte des objectifs.

3.5 Mise en état des sols

3.5.1 Dépollution

L'Association SAVE s'interroge sur la vérification des opérations de dépollution chimique sur le secteur Nexter Est et la communication qui en sera faite aux différents acteurs (collectivités, associations, citoyens, ...) et souhaite des détails sur la méthodologie des opérations de dépollution pyrotechniques :

« La question qui se pose est en fait de savoir comment les opérations de préparation seront vérifiées et les résultats communiqués à tous les acteurs concernés collectivité, associations, citoyens et comment ces éléments seront archivés et mis à disposition des futurs habitants et utilisateurs. »

« En page 103 concernant la pollution pyrotechnique des sols

[...]

La question est de savoir comment les opérations seront menées suivies et documentées pour les constructeurs puis pour les habitants futurs. »

« Sur les dépollutions des zones constructibles et les suivis des travaux préparatoires, quelles dispositions seront prises pour garder l'historique des localisations précises des investigations en sous-sol et des retraits d'objets dangereux ou terres polluées. ? Quelles mise à disposition pérenne pour les futurs occupants ? »

L'Association SAVE s'interroge également sur la méthodologie de suivi de qualité des eaux souterraines :



« en page 71 du document Quelles sont les dispositions prises pour faire connaître (à qui ?) le suivi de la qualité des eaux souterraines du futur quartier Lisière durant la période promise d'au moins 4 ans ? »

« en page 73 Que veut dire que » la nappe des Sables de Fontainebleau fera l'objet d'un suivi régulier » ?

Quelles dispositions opérationnelles prévues pour un tel suivi ? Information périodique diffusée à qui ? »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Concernant le terrain Nexter Est, des opérations de dépollution ont été 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 déterminées par la Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE) et l'Agence régionale de santé (ARS) puis actées 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. Concernant les modalités prévisionnelles du chantier de dépollution complémentaire menées qui seront menées sur ce terrain par l'EPA Paris-Saclay, le processus est décrit dans les Compléments à l'étude d'impact (cf. Chapitre 1.3). En résumé, suite à la première dépollution et à l'acquisition du terrain, l'EPA 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 sera maître d'ouvrage du chantier et désignera une entreprise de dépollution suite à une consultation pour un marché de travaux. 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.

Concernant la communication des opérations de dépollution, pour un terrain ayant fait l'objet d'une dépollution chimique, l'EPA fera état auprès de la collectivité et des futurs propriétaire de toutes les actions de dépollution qui ont été menées et la démonstration de la mise en état du sol au regard des usages attendus (c'est une obligation pour toute vente immobilière, dont les notaires savent s'assurer). Le preneur privé sera libre de réaliser, s'il le souhaite, des diagnostics complémentaires préalablement à l'acquisition.

Concernant la pollution pyrotechnique, le détail de la façon dont elle sera menée est détaillé dans les Compléments à l'étude d'impact et dans l'Annexe 1 de ces compléments. Par ailleurs, en termes de suivi et de documentation auprès des constructeurs et habitants futurs ainsi que de transmission de l'historique des travaux de dépollution, il est précisé à la page 22 des Compléments que :

« A l'issue de l'ensemble des opérations de dépollution pyrotechnique d'un chantier, l'entreprise titulaire remettra une attestation de dépollution pyrotechnique sur l'emprise dépolluée. Cette attestation engage la responsabilité de l'entreprise sur la bonne exécution des travaux et l'absence de risque particulier lié à la pollution pyrotechnique. L'attestation fixe notamment les limites précises du terrain dépollué et de la profondeur sur laquelle la dépollution a été menée (les coordonnées de ce volume sont indiquées selon un repère cartographique). Enfin, l'attestation décrit les opérations menées les munitions et substances pyrotechniques mises au jour.

Cette garantie d'absence de pollution pyrotechnique après dépollution est versée aux cahiers des charges de cession de terrain de la ZAC, transmettant ainsi la mémoire du site aux futurs propriétaires des lots bâtis. » (p.22 Compléments à l'étude d'impact)

Concernant la qualité des eaux souterraines, dans l'Annexe 3 des Compléments à l'étude d'impact, IDDEA recommande la « Surveillance de la qualité des eaux souterraines au sein de la formation des Sables de Fontainebleau au vu des anomalies en métaux et métalloïdes, HCT et COHV, à partir d'ouvrages existants ou de nouveaux points de contrôle ». En effet, la nappe des Sables de Fontainebleau est considérée comme vulnérable :

« Cette nappe profonde est située à environ 40 m de profondeur (+130 m NGF environ). Le rapport de BURGEAP fait état d'un écoulement de la nappe du nord-ouest vers le sud-est en direction de la Bièvre. La formation des Argiles à Meulières est peu perméable mais ne

présente pas une barrière suffisante pour protéger la nappe des Sables de Fontainebleau qui est donc considérée comme vulnérable. » (p.24, Annexe 3, Compléments étude d'impact)

Ainsi, un suivi de cette nappe sera réalisé : « *Au vu des anomalies en métaux et métalloïdes, HCT et COHV, identifiées dans la nappe au sein de la formation des Sables de Fontainebleau à environ 40 m de profondeur, le suivi de cette nappe doit être poursuivi et notamment lorsque les sources concentrées de pollution auront été traitées. » (p.113, Annexe 3, Compléments à l'étude d'impact).* Dans le cadre des avis que l'ARS rendra aux différentes étapes de la dépollution (cf. 1.3. Pollution chimique, p.23 des Compléments à l'étude d'impact), les modalités précises de ce suivi seront prescrites à l'EPA Paris-Saclay.

3.5.2 Evacuation des terres excavées

L'Association deBange-Houdon suggère de s'inspirer des techniques de tri et de traçage mises en place par la SGP dans le cadre des travaux liées aux tunnels et gares.

« Pour l'évacuation rationnelle des terres excavées, SGP a mis en place des procédures de tri et de traçage qui seront appliquées à ses travaux (tunnels et gares notamment) et qu'il ne sera pas interdit de copier. »

L'Association SAVE s'interroge sur les modalités de gestion des terres excavées lors des opérations de dépollution et des chantiers de la ligne 18 :

« Evacuation des terres polluées ? pas abordé clairement dans le dossier

Terres polluées tout particulièrement issues de la zone quartier Lisière Pollu. Chimique (utilisation de décharges classées ? bio centre ???) »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Le tri et le traçage des terres excavées est une méthodologie classique et rationnelle de ce type de chantier. L'EPA, tout comme la SGP, le pratique régulièrement et le mettra particulièrement en œuvre pour la mise en état des sols de Satory Ouest.

De manière générale, la stratégie retenue est la dépollution intégrale du site de projet en première phase au regard des usages projetés et l'optimisation des mouvements de terre au sein des différents secteurs :

- L'ensemble des secteurs seront dépollués pyrotechniquement et les terres ainsi traitées remises en place au fur et à mesure des travaux pour éviter que les éventuels composants chimiques ne migrent vers des terres saines. Une synthèse du processus de dépollution pyrotechnique est présentée dans les Compléments à l'étude d'impact, au Chapitre 1.2.
- Les terres des secteurs incompatibles chimiquement avec les usages futurs seront traitées sur place ou confinées sous les chaussées des voiries, notamment au sein des pistes d'essais.
- Les secteurs ainsi dépollués chimiquement seront remblayés avec des terres compatibles provenant d'autres parties du site.

Ainsi, à l'exception des quelques spots de pollution nécessitant un traitement en décharge spécialisée, la grande majorité des mouvements de terres se fera à l'échelle de Satory Ouest, évitant les coûts financiers et impacts sur l'environnement que représenteraient leur transport. Celui-ci a été évalué prévisionnellement à environ 150 000 m³ (terrains saines et pollués cumulées). Enfin, s'il s'avérait nécessaire d'apporter des terres de remblais saines ou de terres végétales, l'EPA bénéficie d'un stock important au sein des quartiers du Campus urbain (Moulon et Quartier de l'Ecole Polytechnique), garantissant une proximité et un niveau de qualité optimale des terres.

Le projet d'aménagement contribue donc à réhabiliter des sols très impactés par les activités humaines selon les modalités les plus économiques et les moins impactantes pour l'environnement possibles.

Concernant le quartier Lisière, le processus de dépollution est développé à partir de la page 25 des Compléments à l'étude d'impact, dont la synthèse est la suivante :

*« Les hypothèses retenues amènent à réaliser les mouvements de terre suivants :
- retrait et évacuation d'environ 52 000 m³ de terres incompatibles dont environ 45 000 m³ seront évacués en ISDND ;
- apport d'environ 52 000 m³ de terres saines. »*

Ainsi les terres excavées qui ne sont pas saines seront évacuées en ISDND ou en biocentre comme l'indique l'Annexe 3 des Compléments à l'étude d'impact.

3.6 Assainissement

L'Association de Bange-Houdon estime que l'assainissement *« n'est pas résolu »*. L'Association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV) estime que la conduite acheminant les eaux usées de Satory vers la station d'épuration Carré de la Réunion n'est pas explicitée :

« On doit s'attendre à une reprise des conduites acheminant les eaux usées de Satory vers la station d'épuration du Carré de Réunion ; le chantier devrait être assez considérable et entraîner des perturbations majeures dans et hors du Parc de Versailles ; ceci n'est pas explicité dans le dossier. »

L'Association SAVE exprime également une demande de précision quant à la stratégie de gestion eaux usées :

« Les questions de notre constat en juillet 2019 restent encore d'actualité :

Ce constat nous a conduit à poser les questions suivantes :

1) Pourquoi l'étude de faisabilité lancée en 2017 et finalisée à mi 2018 n'est pas affichée dans le dossier de la présente enquête publique alors que manifestement le projet de ZAC Ouest a une influence sur le dossier. Seule l'étude partielle de 2015 est communiquée.

2) Comment seront traités entre l'EPAPS aménageur de la ZAC, le syndicat HYDRAULYS, la ville de Versailles la répartition des apports de fonds en investissement sur le projet ? Et les amortissements éventuels qui vont suivre ? Avec effets éventuels sur les prix imputés aux consommateurs desservis par HYDRAULYS.

3) Quels sont les coûts additionnels de gestion qu'il faudra prendre en compte dans l'exploitation annuelle HYDRAULYS (et celle de la Ville de Versailles, service assainissement), une fois la réception des installations faites, coûts qui devront être supportés par tous les consommateurs dans leur facture annuelle ?

4) Subsidiairement, pourquoi l'étude des débits n'évoque pas Satory Est, ni les établissements militaires de Satory Ouest ?

[...]

6) Quels seront les temps nécessaires à la finalisation des plans puis à la réalisation des opérations de modernisation jusqu'à la mise en exploitation indispensable pour les premiers habitants du quartier Lisière. »

« En page 44

« Les besoins en adduction d'eau potable attendus s'élèveront à 3 259 m³/j. »

« Les rejets en eaux usées attendus s'élèveront à 2 608 m³/j. »

D'où provient la différence de 651 m³/J soit 27 m³/h c'est énorme ? »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

L'EPA a mené une étude technique à ce sujet (cf. Annexe 13, étude d'impact), mais n'a ni la maîtrise d'ouvrage ni la propriété intellectuelle de l'étude 2017-2018 évoquée. Cette étude correspond à une étape d'un processus décisionnel qui n'a pas encore abouti entre Hydreaulys et les collectivités territoriales. La faisabilité technique fait naturellement partie des critères d'appréciation des différents scénarios à l'étude et les travaux nécessaires à la solution qui sera retenue n'ont donc pas encore été déterminés.

Concernant la répartition des apports de fonds en investissement sur le projet d'assainissement, aujourd'hui l'EPA porte au bilan la réalisation de toutes les canalisations d'eaux usées au sein du périmètre de la ZAC.

Concernant les coûts de gestion, ceux-ci seront définis par Hydreaulys en fonction du processus décisionnel précédemment évoqué.

Satory Est se situe hors du périmètre de ZAC, l'assainissement existant n'est pas impacté par les aménagements de l'EPA. Pour cette même raison, ce secteur bénéficiant déjà de son propre assainissement, il n'est pas évoqué. A contrario, compte tenu de l'échelle des programmes développés par ailleurs sur la ZAC, il a été considéré que les emprises militaires existantes maintenues sur Satory Ouest étaient bien incluses dans les estimations des besoins en adduction et des rejets en eaux usées.

Concernant, le calendrier des travaux d'assainissement, l'EPA se tient prêt à lancer les études et travaux d'aménagement nécessaires en fonction de la décision prise par Hydreaulys et les collectivités territoriales. Il mettra évidemment en place les solutions nécessaires au bon assainissement des premiers logements livrés au sein du quartier Lisière.

Enfin, concernant la différence des volumes d'eau potable et d'eaux usées attendus, l'EPA précise que ces deux volumes sont estimés avec des ratios différents et ne coïncident jamais. Il y a toujours une plus grande consommation d'eau potable que d'évacuation d'eaux usées, notamment parce qu'il existe plusieurs usages de l'eau potable qui n'aboutissent pas dans les eaux usées (arrosage par exemple).

3.7 Gestion des déchets

APACH souligne la nécessité de l'implantation d'une déchetterie dans le périmètre du projet de Satory afin d'éviter un flux supplémentaire vers la déchetterie de Buc.

« Au vu de l'apport très important de population et d'entreprises sur le plateau et afin d'éviter d'accroître d'autant la circulation autour du site, l'implantation d'une déchetterie doit être programmée sur le site. Il n'est en particulier pas envisageable d'encombrer davantage les rues de Buc pour de nouveaux utilisateurs de la déchetterie de sa zone d'activité alors que l'espace nécessaire existe pour en implanter une spécifique localement. »

L'Association SAVE souligne l'importance de locaux techniques au sein des immeubles d'habitation et d'espaces réservés pour les dépôts sur voie publique :

*« *Dispositions impératives pour gestion des déchets dans les parties privatives des immeubles (divers conteneurs, encombrants,). et espaces réservés pour dépôts sur la voie publique. »*

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

La programmation de la ZAC ne prévoit pas l'implantation d'une déchetterie.

Par ailleurs, la collecte des ordures ménagères (poubelles classiques et recyclés papier-plastique) s'organise sur un système classique de récupération des poubelles individuelles sur voirie avec jours de collectes spécifiques. Des locaux techniques au sein des immeubles d'habitations seront bien

prévus pour stocker les bac roulants et pour toute opération de logements, plusieurs prescriptions et recommandations seront imposées aux constructeurs :

- Les locaux déchets seront dimensionnés selon les préconisations de l'agglomération Versailles Grand Parc. Les locaux seront correctement disposés pour l'accessibilité des usagers et l'entretien depuis l'extérieur ;
- Un local encombrant d'au moins 5m² sera prévu sur le lot ;
- Une zone de compostage commune pour les déchets verts et fermentescibles sera prévue en cœur d'îlot, dans le jardin commun. Elle sera positionnée à l'ombre, profitera d'un accès à l'eau et sera dimensionnée en fonction des programmes à venir. La gestion de l'équipement sera réfléchi à l'échelle de l'îlot ;
- Un espace dédié au tri sera intégré dans les cuisines afin de faciliter et inciter les bonnes pratiques.

Seuls des conteneurs pour le verre seront installés sur l'espace public (mails 30, Traverse , accroche des quartiers Bir-Hakeim et Lisière. Exception faite pour le quartier d'habitation du Parc, où la collecte se fera en apport volontaire). Des conteneurs de tri seront placés en rez-de-chaussée des parkings-silo, permettant de collecter les ordures ménagères et assimilés, le verre, les emballages en plastique et en métal, les papiers...

3.8 Stratégie énergétique et performances environnementales des bâtiments

3.8.1 Stratégie énergétique

L'Association deBange-Houdon considère que la question de la géothermie n'est pas assez développée :

« L'approche est trop timide. Les installations géothermiques récentes et futures dans le secteur (Vélizy, Le Chesnay) ne sont pas citées et leurs informations ne sont probablement pas exploitées. ».

L'Association SAVE s'étonne de la conclusion concernant la difficile exploitation de l'aquifère Dogger :

« Cette conclusion est étonnante au moment où l'exploitation de l'aquifère Dogger est en train d'être étudiée pour de grands ensembles immobiliers de l'Île-de-France comme Parly 2. »

Concernant le bilan énergétique du projet, l'Association SAVE :

- S'interroge sur le fait qu'il n'y ait pas de climatisation prévue pour les logements. Elle pointe également que la stratégie énergétique prévue pour les logements en termes de besoins en rafraîchissements ne prend pas en compte les épisodes caniculaires :

« En page 104 à propos du bilan énergétique du projet

« A. BILAN DE PUISSANCE »

Rien pour la climatisation des logements au contraire des bureaux, des équipements et des commerces.

[...]

«Nature des besoins énergétiques des logements

Les besoins en rafraîchissement peuvent être faibles, voire nuls selon les expositions des enveloppes au rayonnement solaire, les systèmes d'occultations et les modes constructifs retenus (inertie thermique des espaces intérieurs). »

Cela ne prend pas en compte les épisodes caniculaires de plus en plus fréquents avec le réchauffement climatique. » »

- Considère que les besoins énergétiques pour les bornes de recharges sont « obsolètes »

- Souligne que les consommations énergétiques « ne sont pas cohérentes avec les normes RT2012 et RE2020 ».
- Remet en question le fait que le bois présenterait un bilan carbone pratiquement nul : « Faux car pour avoir un bilan carbone nul il faudrait que le CO2 utilisé (souvent datant de 50 ans au minimum) soit concomitamment stocké par de nouvelles plantations. »
- S'étonne de la conclusion concernant le bois comme source d'énergie :

« Si les chaudières peuvent être équipées de dispositifs de traitement des fumées, les micro-particules polluantes s'ajoutent toutefois à la pollution déjà présente due au trafic routier, même si les vents dominants favorisent la dispersion de la fumée. »

Il s'agit donc d'une réelle source d'énergie renouvelable pour Satory qui permettrait de produire à la fois de la chaleur et de l'électricité avec un système permettant la cogénération. Ce facteur est intéressant car la production locale d'électricité permet de réduire la dépendance au réseau national et les pertes dues au transport d'électricité. »

Conclusion étonnante ! » »

- Souhaite avoir des informations complémentaires sur le calendrier de mise en œuvre de la stratégie énergétique de la ZAC :
- « Appel à un éventuel chauffage urbain, sans calendrier à ce jour, sur les préalables incompressibles des divers options possibles »
-
- **« En page 109 : « J.CONCLUSION SUR LA STRATEGIE ENERGETIQUE**
- *Pour la seconde phase, une boucle d'eau froide pourrait être envisagée, à partir d'une installation de Sondes Géothermiques Verticales et, en complément, d'une récupération calorifique des eaux usées. »*

Ce sont là des hypothèses sans calendrier par rapport aux étapes de déploiement des phases successives... donc document EPAPS bien peu accroché aux contraintes des lieux et du calendrier global du projet !!! » »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

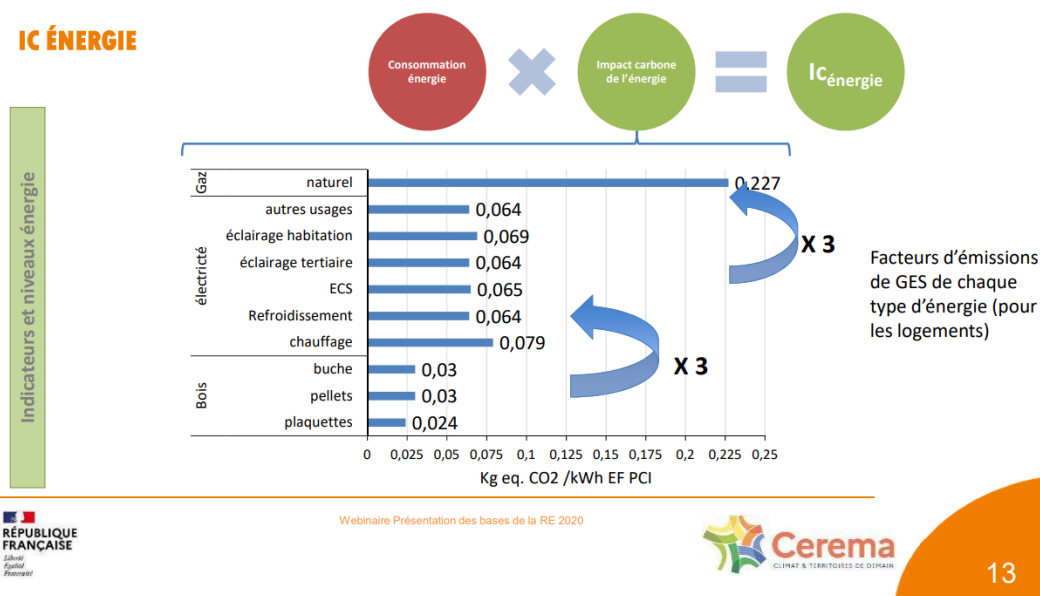
Concernant l'utilisation de la géothermie, la ville de Versailles mène actuellement une réflexion à l'échelle de son réseau de chauffage urbain et étudie notamment le potentiel de la géothermie. Le calendrier de définition de la stratégie énergétique du projet Satory Ouest est intimement lié aux décisions que prendra la collectivité.

Concernant le bilan de puissance et l'absence de climatisation pour les logements, l'EPA souhaite favoriser une conception bioclimatique des bâtiments (cf. Chapitre 5, Mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale), c'est-à-dire, mettre en place une démarche passive qui consiste à couvrir l'essentiel des besoins énergétique en valorisant le soleil, la lumière et la ventilation naturelle. Pour atteindre cet objectif, des prescriptions en matière de bilan en énergie primaire, de bilan en besoins bioclimatiques, d'enveloppe thermique et de rafraîchissement seront imposées aux constructeurs. En effet, à l'aube de l'augmentation des périodes de canicules, il apparaît primordial de :

- Ne mettre en place aucun système de rafraîchissement énergivore
- Imposer des surfaces de baies vitrées à l'échelle des bâtiments afin de parvenir au meilleur compromis entre déperditions, confort d'été et éclairage naturel
- Définir une température résultante de confort maximale
- Favoriser la possibilité d'une ventilation naturelle pour l'ensemble des bâtiments et d'une ventilation naturelle traversante pour les logements
- Recourir à des protections solaires fermées mais qui permettent un passage libre pour l'air d'au moins 6% de la surface de la pièce ventilée.

Concernant les réglementations RT2012 et RE2020, les performances énergétiques ont fait l'objet d'une définition précise en vue du lancement des premières consultations de logements au sein du quartier Lisière. La RE2020 étant en vigueur depuis le 1^{er} juillet 2022 pour tous les bâtiments, une mise à jour des niveaux de performances énergétiques est en cours.

Concernant le bois comme source d'énergie, l'EPA confirme que le bois est une source d'énergie renouvelable et à impact environnemental limité. La nouvelle réglementation environnementale RE2020 introduit un indicateur sur l'impact environnemental des consommations énergétiques au cours de son cycle de vie (50 ans) : l' $Ic_{\text{énergie}}$. Des facteurs d'émissions de gaz à effet de serre (en $\text{kgCO}_2/\text{kWh}_{\text{EF}}$) sont ainsi déterminés pour chaque source d'énergie, sur la base de données environnementales conventionnelles. Ces facteurs révèlent que le bois est une source d'énergie qui se caractérise par de faibles émissions de gaz à effet de serre par rapport aux autres sources d'énergie (électricité, gaz).



Décomposition de l' $Ic_{\text{énergie}}$ et facteurs d'émissions de GES par source d'énergie

En effet, l'utilisation du bois comme source d'énergie est trois fois moins importante en termes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) que l'utilisation de l'électricité, et neuf fois moins importante que l'utilisation du gaz.

Par ailleurs, il convient de noter que l'impact carbone des consommations énergétiques du quartier sera d'autant plus faible si les consommations sont réduites. Les enjeux de sobriété des systèmes énergétiques et de performance du bâti (qualité de l'enveloppe) sont au cœur des réflexions de l'EPA Paris-Saclay. Enfin, il convient de s'assurer de l'approvisionnement durable en énergie pour garantir la pérennité de la ressource. Comme pour la construction, une attention particulière sur la gestion durable de la forêt est portée par l'EPA dès lors que le recours à ce matériau est imposé ou proposé par les constructeurs. Le recours à la biomasse est également réglementé et il existe des seuils réglementaires concernant la dispersion de fumée.

Concernant la récupération de chaleur à partir des eaux usées, cette solution a été écartée dans la mesure où Hydreaulys présente des difficultés à obtenir des eaux usées à une température permettant de mettre en place un système de récupération de chaleur.

3.8.2 Adaptation des bâtiments au changement climatique

L'Association de Bange-Houdon considère que les bâtiments doivent faire l'objet d'une actualisation de leur adaptation au climat :

« L'adaptation des bâtiments au climat (ensoleillement, etc.) nécessite une actualisation. Le prix de la tonne de carbone n'est pas du tout à jour. »

L'Association SAVE souhaite avoir des précisions sur les règles de constructions qui seront imposées aux opérateurs qui permettent de contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique :

« Absence de prise en compte des phénomènes de réchauffement climatique dans les préparations des règles recommandées ou même s'imposant aux promoteurs des divers bâtiments prévus.

**Façades et ou toitures végétalisées ? Vitrages imposés ?*

**Balcons privatifs dans les immeubles d'habitation ?*

[...]

**Capteurs solaires en toiture pour production d'électricité ?*

[...]

Sur la sobriété énergétique des bâtiments prévus (habitations, laboratoires, bâtiments publics, ...) Quelles normes retenues ? Quels contrôles sur les permis de construire puis les réalisations ? »

« Sur chaque îlot accueillant des logements, la conception urbaine devra favoriser les morphologies bâties qui optimisent l'exposition de leurs façades au rayonnement solaire pour réduire leurs besoins en chauffage et en éclairage. »

Il semble que cette conception relève d'une vision dépassée par l'évolution climatique et les périodes estivales de chaleur intense et fait fi des évolutions récentes des dispositions réglementaires (RE 2020). »

Enfin, l'Association SAVE souhaite des précisions quant aux études d'ensoleillement et aérauliques :

« En page 64 « Les effets du projet sur la ZAC Satory Ouest sont de deux natures : ceux sur l'existant, et ceux sur le projet lui-même. Afin de cibler ces effets et d'optimiser la forme urbaine du projet, des études d'ensoleillement et aérauliques devront être réalisées. »

A quelle échéance ? »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

L'adaptation des bâtiments au climat est prise en compte dans la stratégie de l'EPA Paris-Saclay. Celle-ci est largement détaillée dans le Chapitre 5 du Mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale. En effet, elle développe l'ensemble des prescriptions qui s'imposeront aux opérateurs en matière de sobriété énergétique et d'impact carbone.

Concernant les toitures végétalisées, le dossier d'Autorisation Environnementale vise la végétalisation à minima de 30% des toitures des programmes de logements, des équipements publics et des immeubles tertiaires à l'échelle de la ZAC (mesure MR02, présenté au chapitre 3.1 des Compléments à l'étude d'impact). Ainsi, les toitures végétalisées seront fortement recherchées, notamment pour les programmes résidentiels et tertiaires. En outre, Afin de profiter d'une vraie plus-value écologique, les toitures seront intensives ou semi intensives avec un minimum de 15 cm de substrat.

Concernant les capteurs solaires, au regard de la définition de la stratégie d'approvisionnement énergétique du projet, le développement de solutions autonomes décentralisées à l'échelle des bâtiments pourrait être envisagées en valorisant, entre autres, le gisement solaire des toitures des futures construction (solaire photovoltaïque, solaire thermique)

Concernant les balcons privatifs, il est prévu d'imposer pour les premiers logements livrés au sein du quartier Bastion une surface minimale en extérieur.

Enfin, concernant les études d'ensoleillement et aérauliques, celles-ci ont été réalisées à l'échelle du quartier Lisière afin de définir les prescriptions environnementales qui encadreront la conception et la réalisation des futures bâtiments de ce quartier. De nouvelles études seront réalisées par secteur au fur et à mesure de la mise en réalisation.

3.9 Mobilités

3.9.1 Echangeur RN12/RD91

L'Association SAVE demande des informations sur la façon dont la vitesse maximale sur la RN12 sera modulée :

« Les taux de saturation attendus sur la RN12, indépendamment du projet de Satory laissent penser que des mesures devront être prises pour réguler le trafic sur cette voie : abaissement de la vitesse limite maximale autorisée par exemple. »

« Quel dispositif est envisagé pour moduler cette vitesse maximale autorisée en fonction du trafic (à l'instar de ce qui se pratique depuis plus de 10 ans sur certains tronçons de l'autoroute A7) ? »

L'Association SAVE s'interroge également sur la prise en compte de la protection de la Forêt Domaniale de Versailles dans le cadre du réaménagement de l'échangeur :

« pages 175 à 177 Le point fait sur l'échangeur RN12 RD91 ignore dans ses analyses les questions de protection par rideau arboré des effets des circulations vis-à-vis des questions de visibilité et de protection phonique vis-à-vis des quartiers d'habitation mitoyens. »

Christian Gasq, Conseiller Municipal de la Commune de Buc souhaite des précisions sur la nature de la modification de l'échangeur RN12/RD91 et l'impact de la modification du flux de trafic des poids-lourds et voitures sur la D938 :

« La nature actuelle de l'échangeur et le tracé de la D91 (avec des mini-tunnels très bas et des virages en dévers) découragent les poids lourds supérieurs à 3,5t d'emprunter la D91 pour se rendre vers Guyancourt ou vers la ZAUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE de Buc. Une conséquence malheureuse en est le très fort trafic routier. Plus de 700 poids lourds et 15 000 véhicules particuliers empruntent la D938 dans un axe Nord-Sud par jour et de ce fait, traversent la commune de Buc par la rue Louis Blériot bordée d'habitations. Quel serait l'impact supplémentaire de trafic poids-lourds et voitures sur la D938 dans le cadre de la modification de l'échangeur N12/D91 ?

« Si cet impact est négatif pour les riverains de la rue Louis Blériot de Buc, quelles mesures complémentaires envisagez-vous pour y remédier ? »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

L'EPA n'a jamais proposé une évolution de la vitesse de la RN12. A sa connaissance, toutes les études de trafic conservent la vitesse réglementée actuelle.

Concernant les projets de réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 (hors ZAC) et de la RD91, comme indiqué dans le mémoire en réponse élaboré dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP du projet de la ZAC valant mise en compatibilité du PLU de Versailles et au parcellaire, l'EPA accompagne la DRIEAT, maître d'ouvrage des études du réaménagement de cette infrastructure pour s'assurer de la bonne prise en compte des différentes thématiques, au côté des autres acteurs du territoire, notamment les collectivités. En particulier, la DRIEAT est associée aux études de trafic, qui, s'appuyant à la fois sur les modèles de l'Etat et des collectivités, mais aussi sur de nombreux comptages réalisés au niveau local, sont les plus précises sur ce territoire. Si l'EPA ne dispose pas du détail des incidences environnementales de l'échangeur, une évaluation détaillée des éventuels impacts cumulés a été faite dans le Chapitre 4.1 des Compléments à l'étude d'impact qui conclue sur l'absence d'impacts cumulés entre les deux projets hormis un impact positif sur le trafic routier. Par ailleurs, la DRIEAT a largement réduit l'emprise de son projet par rapport aux premières versions et a intégré les problématiques évoquées par l'Association SAVE à son projet.

Concernant l'évolution du trafic sur la D938, la modélisation des flux routiers à grande échelle évoquée au paragraphe précédent, intègre en particulier la RD938 dans Buc. A ce stade, aucune des solutions retenues n'a impliqué une augmentation des flux sur la RD938. En particulier parce que la nature actuelle de l'échangeur (et notamment la hauteur de son passage sous la RN12) reste inchangée et parce que les projets de transformation du giratoire en dénivelé Bir-Hakeim actuel vise à supprimer ce dénivelé tout en maintenant la capacité de la RD91 à écouler un flux important.

3.9.2 Modification du tracé de la RD91

L'Association SAVE s'interroge sur le choix du tracé modifié de la RD91 :

« Deux solutions sont évoquées, il va falloir choisir avec des arguments. »

« Page 188 sur le giratoire BirHakeim surprise de constater qu'aucune recommandation n'est finalement choisie entre les différentes alternatives, pourtant ce choix va conduire à des aménagements différents. Dates des étapes ? Effets ? encore à estimer du fait de choix pour la gare L18 cf remarque page 193 mais qui laisse aussi dans le flou. »

L'Association APACH considère que l'impact de la modification de la RD91 n'est pas estimé dans l'étude d'impact qui a précédé la concertation de juillet 2018. En effet, l'Association considère que l'imperméabilisation augmentera dans le cadre de la modification de ce tracé et que la modification du tracé entraînera un impact sur le trafic de transit et la liaison sud-nord vers la RN12 :

« L'impact de la modification du tracé de cette route à l'intérieur du périmètre de la ZAC n'a pas été estimé lors de l'étude d'impact qui a précédé la concertation de juillet 2018. Or cet impact ne sera pas négligeable.

L'emprise actuellement imperméabilisée par la route le restera et l'imperméabilisation sera accrue avec la gare de la ligne 18 et la construction des logements projetés.

Mais le décalage du tronçon de route dévié vers l'est créera une imperméabilisation supplémentaire de terrains aujourd'hui perméables et dont la superficie n'est pas annoncée ni compensée. La modification du circuit de la RD91 aura par ailleurs un impact très important sur le trafic de transit et la fonction d'axe majeur de liaison sud-nord vers la RN12 assurée aujourd'hui par cette route. Avec deux nouveaux angles droits sur son tracé dans l'emprise du projet et les apports de flux supplémentaires aux carrefours correspondants, la liaison entre le sud depuis au-delà de Guyancourt et la RN12 va être beaucoup plus encombrée car ces trajets ne seront pas tous supprimés par la ligne 18 (même si elle se réalise) loin de là. Quel sera l'impact sur la circulation induite dans les communes voisines pour échapper à ces nouveaux obstacles ? Tout cela doit être étudié et mis à disposition du public. »

L'AVB considère, par ailleurs, que la modification du tracé de la RD91 ne permettra pas de fluidifier la circulation et aura un impact en termes de gestion des eaux pluviales :

« La modification de tracé de la RD91, outre qu'elle ne semble pas adaptée pour fluidifier une circulation automobile dont l'augmentation de population ne peut que l'accroître, va concourir à imperméabiliser les sols, impactant le bilan de gestion des eaux pluviales. »

Enfin, l'AGPV demande des compléments d'information sur l'élargissement de l'échangeur RD91/A286 :

« En particulier le projet d'élargir l'emprise de l'échangeur RD 91/A 286 à peine évoqué puisque hors ZAC, mais pourtant cité comme inévitable et étudié par la DIRIF, est un danger pour le maintien d'une ceinture verte efficace autour de Versailles, pôle touristique mondialement connu. En effet il s'agit d'une lisière particulièrement mince que l'ONF doit renforcer en priorité, avec l'aide des administrations et collectivités concernées. La criticité de cette lisière arborée concerne surtout Satory Est, mais une tempête exceptionnelle ou des maladies pourraient aussi affecter la lisière plus épaisse qui masque Satory Ouest : notons d'ailleurs que depuis Bailly/Noisy il n'y a actuellement que 2 ou 3 m de marge de hauteur d'arbres pour masquer les constructions, d'après l'annexe 11 sur les covisibilités. »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Pour rappel, l'EPA assure la maîtrise d'ouvrage de la conception fine de la transformation du giratoire Bir-Hakeim de la RD91, seule entrée routière actuelle au cœur du site, formée par un giratoire à niveaux de caractère autoroutier et situé à deux pas de la future gare. Sa transformation consistera en la répartition des flux sur quatre nouvelles voies permettant la mise à plat des traversées et la

réduction de la vitesse moyenne tout en maintenant la capacité de transit. Ainsi apaisée, la RD91 sera traversable au sol par les piétons et cycles, permettant aux deux moitiés Est et Ouest du plateau d'être enfin reliée et d'accéder à la gare de la ligne 18.

Aucun des deux scénarios d'aménagement ne présentent d'impact environnemental ou routier significativement différent, ainsi, au stade de l'étude d'impact, l'objet n'est pas de privilégier un scénario plutôt qu'un autre.

Concernant les impacts environnementaux liés au dévoiement, ceux-ci ont bien été intégrés à l'étude d'impact depuis le début, l'option d'une mise à plat de la RD91 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 RD91 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. Par ailleurs, l'ensemble des impacts du réaménagement du carrefour Bir-Hakeim en matière de qualité de l'air, de nuisances sonores ont également été pris en compte dans les Compléments à l'étude d'impact (cf. Chapitres 7 et 8).

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 RD91, 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 Déclaration d'utilité publique. Aucun impact notable n'a été relevé sur les communes voisines. Les études dynamiques permettant d'asseoir la faisabilité technique 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.

Enfin, concernant l'échangeur RN12/RD91 (désigné par l'AGPV « RD 91/A 286 »), l'EPA n'étant pas maître d'ouvrage de son réaménagement, il lui est impossible d'apporter des compléments d'informations. Pour rappel, l'EPA Paris-Saclay est maître d'ouvrage du projet qui s'inscrit dans le périmètre strict de la ZAC Satory Ouest.

3.9.3 Stationnement mutualisé et foisonné

L'Association de Bange-Houdon interroge sur l'acceptabilité du principe de stationnement mutualisé et foisonné dans des parcs en superstructure. L'Association considère également qu'il aurait été davantage pertinent d'utiliser le sous-sol. Par ailleurs, elle n'est pas convaincue par la possible transformation des parkings en programmes de logements ou bureaux. Enfin, l'Association s'interroge sur le ratio des stationnements par logement et considère que le stationnement vélo n'est pas abordé.

« Le concept de parcs de stationnement « mutualisés et foisonnés » séduira-t-il tous les usagers, habitants et travailleurs ? Ces parcs sont prévus sous forme de « silos » de plan rectangulaire, en élévation, très éloignés de certains logements et bureaux. Sur bien des points cela ne semble pas pratique. Nous répétons que, dans un contexte de pénurie grandissante de foncier, il faut toujours exploiter le sous-sol avant de construire par-dessus (le risque pyrotechnique n'est pas rédhibitoire puisqu'il est maîtrisé). Après c'est trop tard. L'idée, qui est énoncée, de se réserver de convertir les stationnements en logements ou bureaux nous paraît tirée par les cheveux pour justifier les silos en élévation, qui stérilisent un précieux foncier. Le ratio de stationnement des voitures (1,3 par logement) semble étriqué pour ce quartier excentré. Le stationnement des vélos a été négligé. »

L'Association ESSOR exprime une crainte quant à l'impact des parkings silo sur l'augmentation de l'imperméabilisation des sols et à l'apparence architecturale des parcs de stationnement. L'Association partage également l'interrogation de l'Association de Bange Houdon sur l'acceptabilité du principe de parcs en superstructure pour les habitants :

« Essor de Versailles est choqué par le parti pris de construire des boîtes en béton pour stationner les véhicules en silos :

Au plan environnemental, bien sûr, surtout dans un quartier à objectif écologique, avec une imperméabilisation des sols et une occupation plus extensive de ces sols.

Au plan urbanistique et architectural : 1 – on multiplie les bâtiments apparents, 2- quelle apparence extérieure présenteront ces boîtes, 3 – ce type de ville qui déroge à la topographie « classique » est désagréable

Au plan pratique pour les habitants, la séparation des fonctions est pénalisante et entraîne des allongements de desserte des habitations.

Est-ce que cette approche a été choisie en balance avec d'autres approches plus classiques et moins agressives ?

Nous préconisons une approche plus classique avec des parkings plus proches des habitations avec des places en sous-sol et des places en surface en herbe sans imperméabilisation des sols »

Par ailleurs, l'Association SAVE exprime un certain nombre d'interrogations concernant la programmation des parkings silo ainsi que leur gestion :

« Parkings pour véhicules de services (livreurs, artisans, santé-sanitaires, service d'enlèvement d'ordures) en proximité immédiate des sorties d'immeubles sur voie publique ?

[...]

Résidents *Silos garages éloignés des lieux d'habitations :*

Propriété possible ou location privative sur places affectées ou banalisées ? Accès libre ou toujours contrôlé et ? Payant ?

Box privatifs dans les silos ? Places attribuées et ou libres ?

Parkings temporaires aux portes des immeubles pour manutentions ?

Ajouts nécessaires dans les règles imposées aux constructeurs ?

Réserves systématiques sur voirie publique ?

Bornes alim. Eléc véhicules : dans les parkings, dans le quartier ?

Pas un mot sur ce sujet pourtant d'avenir !

Garages vélos sécurisés pour vélos dans les parkings ? dont vélos cargos

Quelle prise en compte des motos-scooters

Garages vélos sécurisés dans les immeubles, dont vélos cargos familiaux ou logist.

Visiteurs *Quelles places parkings accessibles*

(santé, commerces, relations, bureaux, équipements publics...)

Entreprises *Places dédiées dans silos ? Propriété ou location ? »*

>>>>>>Le document « SARECO (Annexe 14), daté de juillet 2015 Diagnostic », est bien singulier et incomplet sur les modalités de gestion des silos parkings et sans précisions sur les autres parkings de véhicules en surfaces Commerces, Services publics, Equipements sociaux. »

L'Association SAVE s'interroge également sur le nombre de parkings silo à terme au sein de la ZAC :

« Page 182 du document « en 1 ère phase 3 parkings sont projetés 500 Bastion, 750 Lisière, 5 à 600 Gare ??

Et ensuite ? pour arriver aux 5 500 places affichées dans la page 182 ?

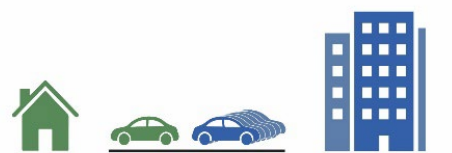
Le document est silencieux. »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

L'ambition en matière de stationnement mutualisé et foisonné est développée dans le Chapitre 4.3 des Compléments à l'étude d'impact. Pour mémoire, le projet prévoit la construction de parkings en entrée des quartiers qui rassemblent les besoins de plusieurs projets immobiliers proches en jouant de leur complémentarité et de la non-utilisation permanente des places pour limiter l'offre associée à chaque projet. Il s'agit de mettre en place une gestion foisonnée des emplacements (les stationnements des usagers sont prévus sur des places non affectées) permettant de réduire la réalisation de places de stationnement par rapport à une approche avec places affectées, du fait de la non-présence simultanée de l'ensemble des usagers (salariés et habitants).



Conception classique



Conception mutualisée « simple »



Conception mutualisée « foisonnée »

Principe d'une stratégie de stationnement mutualisé et foisonnée – Source : EPA Paris-Saclay 2021

Ainsi, les parkings silo fonctionnent comme des parkings publics ouverts à tous avec des droits d'usage des places de stationnement différents en fonction des types d'usagers (habitants, salariés, visiteurs) :

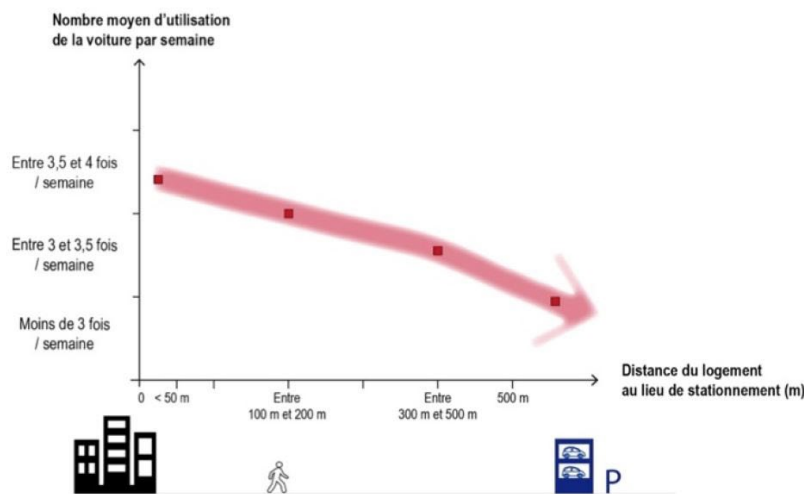
- il est prévu que les résidents souscrivent des concessions de longue durée de 30 ans (droit d'usage de stationnement de plusieurs années) permettant de répondre aux obligations du PLU de Versailles qui impose des normes minimales de stationnement ;
- pour les activités tertiaires, il est prévu que les entreprises souscrivent des abonnements pour leurs employés ;
- pour les visiteurs, il est prévu une tarification horaire.

Les usagers seront principalement des automobilistes, mais pas exclusivement : il pourra également s'agir d'usagers venant stationner leur vélo ou leur deux-roues motorisé.

Concevoir le stationnement dans des parkings silos mutualisés en entrée de quartier c'est faire de Satory un quartier piéton et apaisé qui laisse place aux modes de transports alternatifs à la voiture.

En effet, l'organisation spatiale de l'offre de parking a une influence directe sur la fréquence d'utilisation des voitures par les résidents : localiser l'offre de stationnement en entrée des quartiers dans des parkings silos permet d'éviter de rendre systématique l'usage de la voiture. Les parkings silos permettent la limitation de l'usage de la voiture pour des déplacements courts dans la mesure où le trajet à effectuer pour récupérer sa voiture amène à mieux évaluer le mode réellement adapté à son déplacement et accroît le recours aux modes doux et actifs.

En outre, la localisation de ces parkings silos permet une réduction des circulations automobiles à l'intérieur du quartier, dans la mesure où ils sont adressés sur voies en bordure des cœurs de quartier et permettent en conséquence le développement de modes alternatifs à la voiture.



Mise à distance du stationnement par rapport au logement permettant une réduction de l'usage de la voiture – Source : RRA

Afin de trouver un équilibre entre un objectif de diminution des déplacements en voiture par une distanciation du lieu de stationnement et du lieu d'habitation, et un objectif de confort pour les résidents, les parkings silo seront localisés environ à 200 mètres des habitations. Cela correspond à la distance maximale acceptable pour récupérer sa voiture.

Par ailleurs, les parkings silos prévus à Satory seront des ensembles immobiliers mixtes qui accueilleront notamment des services encourageants les modes de transports alternatifs. En effet, tous les parkings silos incluant des places publiques sont conçus pour accueillir d'autres programmes dans leur enveloppe. Les rez-de-chaussée seront dévolus à des surfaces commerciales (restaurant interentreprises, commerces de proximité...), des locaux municipaux (police municipale, services techniques,...) ou des services dédiés aux mobilités (locaux vélos, local de réparation, ...). Ainsi, le choix de localiser le stationnement dans des bâtiments en superstructure en entrée de quartier est déterminant pour la création d'un espace urbain qui limite l'usage de la voiture et qui encourage l'utilisation des modes doux et actifs.

Enfin, les parkings silo mutualisés et foisonnés limitent le nombre de places dans les espaces publics et les espaces privés. Pour mémoire le programme de la ZAC Satory Ouest, inscrit au dossier de réalisation, porte sur 550 000 m² SDP (312 000 m² logement, 210 000 m² développement économique, 18 000 m² équipements publics, 10 000 m² commerces et services). En l'absence de tout foisonnement, la demande globale de stationnement à l'échelle de la ZAC est estimée à environ 7000 places répondant aux usages des divers programmes (logements, bureaux, commerces), et 450 places publiques. La mutualisation dans des parkings-silo et le foisonnement entre les différents usages permet de limiter le besoin à 5 500 places en parkings-silo (soit une économie attendue de 20%) et 200 places sur voirie, le besoin en places publiques restant le même. Au total, ce besoin de 5500 places se matérialise au sein d'une dizaine de parkings silo aux entrées de quartier.

Concevoir du stationnement mutualisé et foisonné dans des parkings en superstructure c'est limiter les impacts environnementaux :

- Réduction de 20% des besoins en stationnement grâce au foisonnement et à la mutualisation du stationnement,
- Réduction du volume de terres excavées : environ 400 000 m³ de terres excavées en moins par rapport à une solution en sous-sol,
- Réduction d'environ 20% des émissions de CO₂ liés à la construction, soit environ 13 000 T d'émissions de CO₂ en moins.

Il n'a pas été envisagé de prévoir le stationnement en sous-sol dans la mesure où les parkings en superstructures permettent :

- De réduire les pollutions produites par le chantier en limitant les travaux de terrassement ;
- De préserver les espaces verts et de pleine terre ainsi que de favoriser le rechargement des nappes phréatiques de manière naturelle grâce à une imperméabilisation moindre ;
- De générer une économie globale des coûts qui permettent les investissements ciblés au service de la qualité environnementale et constructive ;
- D'économiser de l'énergie dans la mesure où ce sont des bâtiments qui sont ventilés et éclairés naturellement contrairement aux parkings en infrastructure ;
- D'installer en toiture ou en façade des dispositifs permettant une économie d'énergie et le développement de la biodiversité : aménagement de façades végétalisées, installation de panneaux photovoltaïques, photothermiques en toiture, possible mise en place de système de récupération des eaux pluviales, ...

Concernant le ratio de stationnement des voitures – 1,3 par logement – celui-ci résulte d'une estimation réalisée par SARECO dans l'Annexe 14 de l'étude d'impact (cf.p.25).

Concernant l'aspect extérieur des parkings silo, leur qualité architecturale, urbaine et paysagère est effectivement un enjeu majeur. Le premier parking silo, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Paris-Saclay, sera réalisé au sein du quartier Bastion a fait l'objet d'un concours architectural en octobre 2021 dont l'architecte Clément Vergely a été désigné lauréat.



Figure 1 Perspective du parking Bastion - Concours Clément Vergely Architectes

Concernant le stationnement des vélos, l'article US12 du PLU de Versailles impose des surfaces de locaux vélos. En effet, toute nouvelle construction doit intégrer un espace aménagé pour stationner les vélos et les locaux doivent respecter les objectifs suivants : surfaces minimales de 2,25 m² par logement et au total à minima 3,4% de la surface de plancher totale de la construction. Si un dispositif de rangement à deux niveaux est mis en œuvre, le ratio à respecter est 1,5 m² par logement, mais la hauteur sous plafond du local doit être de 2,80 m minimum. Par ailleurs, le PLU impose des caractéristiques d'aménagement pour les locaux vélos : ils doivent être situés en rez-de-causée, facilement accessibles depuis l'espace public et les accès aux constructions, intégrés à la construction ou couverts, exclusivement réservés aux vélos, sécurisés et équipés de dispositifs fixes d'accroche, facilitant la performance des systèmes d'antivols. En outre, dans le cadre des prescriptions imposées aux futurs opérateurs pour la réalisation des logements de Satory, l'EPA demande à ce que les opérateurs proposent des aménagements généraux permettant d'anticiper les nouvelles pratiques tels que les vélos familiaux, les vélos électriques, les trottinettes, etc.

Le stationnement sur voirie est prévu au sein de la ZAC, mais afin de permettre la mise en place de la stratégie de stationnement mutualisé et foisonné dans des parcs de stationnement en entrée de quartier, celui-ci sera limité et intégré dans le traitement paysager afin d'éviter l'omniprésence de la voiture en stationnement dans l'image générale de l'espace public du quartier. Des dispositifs réglementaires (stationnement à durée limitée, payant ou en zone bleue) seront mis en place afin que son utilisation soit réservée aux seuls usages de courte durée, nécessaires et/ou valorisant pour la vie de quartier.

Concernant les bornes de recharges, le Code de la Construction impose que 20% des places des parkings soient prééquipées pour accueillir des bornes de recharges. Pour le premier parking silo du quartier Bastion qui sera livré en 2025, le programme prévoit ainsi le prééquipement d'environ 120 places de stationnement.

Le stationnement pour les programmes de commerces, les services et les équipements publics est réglementé dans le PLU à l'Article US12. Tout comme les programmes de logement ou tertiaire, les places de stationnement pour les programmes de commerces, services et équipements publics se situeront au sein des parkings silo mutualisé et foisonné.

Enfin, la réversibilité des parkings silo en programmes de logements et de bureaux est faisable techniquement, plusieurs références existent.



3.9.4 Liaisons urbaines

L'Association AGPV souhaiterait que les liaisons interquartiers, avec Versailles et les communes voisines soient davantage développées :

« Globalement le quartier de Satory est actuellement trop disjoint de la ville de Versailles du fait d'un longue spécialisation militaire ; il ne peut que bénéficier d'un développement coordonné tel qu'envisagé. Mais les liaisons fonctionnelles avec les quartiers voisins ne sont pas favorisées dans ce projet, alors qu'elles sont l'enjeu principal pour un développement harmonieux du quartier. Ainsi les forêts et la topographie engendrent des coupures fortes et intangibles qu'il convient de prendre en compte. Le dossier comporte peu de développements sur les voies cyclables de liaison, sur les passages piétons vers la vallée de la Bièvre, vers le quartier Saint-Louis, vers l'Epi d'Or de Saint-Cyr-l'Ecole. Les communes concernées devront vraiment enrichir l'offre de déplacements doux. Il serait très regrettable que le périmètre extérieur de la ZAC soit ignoré, ou non coordonné, par les aménageurs. La seule liaison actuelle Versailles/Satory par les transports en commun se fait par bus, c'est peu, bien que correctement géré. On conçoit très bien que la municipalité de Versailles souhaite désenclaver son huitième quartier, et accepte volontiers la solution qui lui est offerte. Mais on aurait pu imaginer un moyen de transport plus audacieux qui aurait constitué lui-même un atout technique et touristique pour l'agglomération. Des solutions existent qui auraient dû paraître plus satisfaisantes et plus souples qu'une gare de métro hors de prix pour la collectivité et à 25 m sous terre, dont le flux prévisionnel en heure de pointe est annoncé à 4000 voyageurs, ce qui semble d'ailleurs optimiste par rapport aux chiffres annoncés lors de la dernière enquête publique sur la Ligne 18. »

L'Association SAVE partage également ce souhait :

« Manque de plan cohérent pour assurer sur le plateau des pistes continues permettant des circulations sécurisées tant les cycles motorisés ou non que les vélos cargos et les tricycles familiaux.

Grand flou sur les liaisons vers l'Ouest en direction de StCyr (tracé, dates...).

Liaisons de ces circulations douces avec les zones Est, mais surtout Nord et Sud non abordées dans les dossiers. Flux à gérer, sécurités des pistes, organisation et sécurisation des croisements et stationnements à assurer. »

Enfin, l'Association SAVE s'interroge sur la zone PEM Chantiers Avenue de Sceaux :

« 5) Comment est prise en compte la sensibilité de la zone PEM Chantiers Avenue de Sceaux (et ? Av. Leclerc puis rue Orangerie) du fait de la nouvelle structuration des transports en commun avec le risque de chantiers longs perturbateurs des circulations. »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Le projet ambitionne de développer une nouvelle approche de la mobilité qui privilégie les modes actifs ainsi que le développement d'une offre de transports en commun permettant de rendre le site accessible à tous et connecté au centre-ville de Versailles.

Cette stratégie s'appuie sur les principaux leviers suivants :

- La ligne 18 du Grand Paris Express, totalement structurante pour le développement du quartier dont l'arrivée est prévue en 2030. Elle reliera, via Satory, l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles-Chantiers.
- Le réseau de bus connectant le plateau aux communes alentour et la pérennisation du transport public à la demande par navettes autonome. En effet, le projet prévoit le renforcement de l'offre existante des lignes de bus du réseau de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc et de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines :
 - Renforcement réalisé en 2019 de la Ligne 6 en provenance de Versailles Chantier dont le terminus est situé au niveau de l'Allée des Marronniers, en face de la parcelle sur

laquelle s'implante le projet du Campus Mines ParisTech (un bus tous les 10 min en heure de pointe)

- Renforcement de lignes existantes dès la première phase de réalisation de la ZAC : au cours du projet, la Ligne 6 passera au niveau de l'onde, il est prévu de lui substituer prévisionnellement la Ligne 3 actuelle qui desservira l'ensemble des bâtiments situés au niveau de l'Allée des Marronniers. Cette ligne est en provenance du Chenaie, passe par Versailles Rive Gauche, Rive droite (interconnexion avec la ligne L et le RER C) et son terminus est prévu à Satory. Elle représentera une ligne structurante : un bus tous les 10 mins et tous les 5 mins en heures de pointe.

Le projet prévoit également l'aménagement d'une nouvelle ligne à travers la mutualisation d'une voie ferrée militaire horizon 2030 : projet de liaison en site propre entre la gare de Saint-Cyr-l'École et Satory (interconnexion en gare de Saint-Cyr avec le RER C, les lignes N et U et le Tram 13).

- Des espaces publics généreux favorisant les mobilités actives dans le quartier et un réseau de liaisons douces connectant Satory au territoire :
 - Développement des circulations douces qui sont actuellement hétérogènes et fractionnées sur le plateau. Ainsi, un réseau de circulation douce performant et qualitatif s'appuyant sur les éléments existants et favorisant les déplacements piétons et cycles sur l'ensemble du plateau et vers Versailles, Guyancourt, Buc, etc. sera déployé.
 - Le réseau viaire du quartier sera « 100% cyclable », c'est-à-dire que tous les axes seront :
 - Soit équipés d'aménagements cyclables en site propre (piste ou bande cyclable), s'il s'agit d'axes où la vitesse est à 50km/h pour la circulation générale ;
 - Soit sous le régime des zones à trafic apaisé (zone 30, zone de rencontre), ce qui permet aux cyclistes d'emprunter la chaussée dans des conditions de sécurité satisfaisantes au regard du différentiel de vitesse entre cycliste et automobiliste

Par ailleurs, une hiérarchisation des aménagements cyclables est prévue : les trajets destinés aux « vélotafeurs », notamment liés au grand territoire, ont été identifiés et bénéficient de voies dédiées, séparées des trottoirs et de la bande roulante dédiée aux voitures. Les trajets à plus petite échelle ou les itinéraires de balade ont été positionnés sur des espaces publics partagés, suffisamment larges pour que plusieurs modes puissent cohabiter. Cette différence entre les trajectoires des usagers et leurs aménagements associés suivent naturellement l'échelle des espaces publics : le grand mail nord-sud et l'Onde est-ouest, les deux axes majeurs du projet, portent les trajets de transits vélos alors que les autres mails et les venelles seront surtout utilisés par les habitants et salariés du quartier.

- Le confort du piéton dans l'espace public est également un objectif du projet afin de valoriser les modes actifs : à l'échelle de l'espace-rue la conception de l'espace public garantira le confort d'usage du piéton.

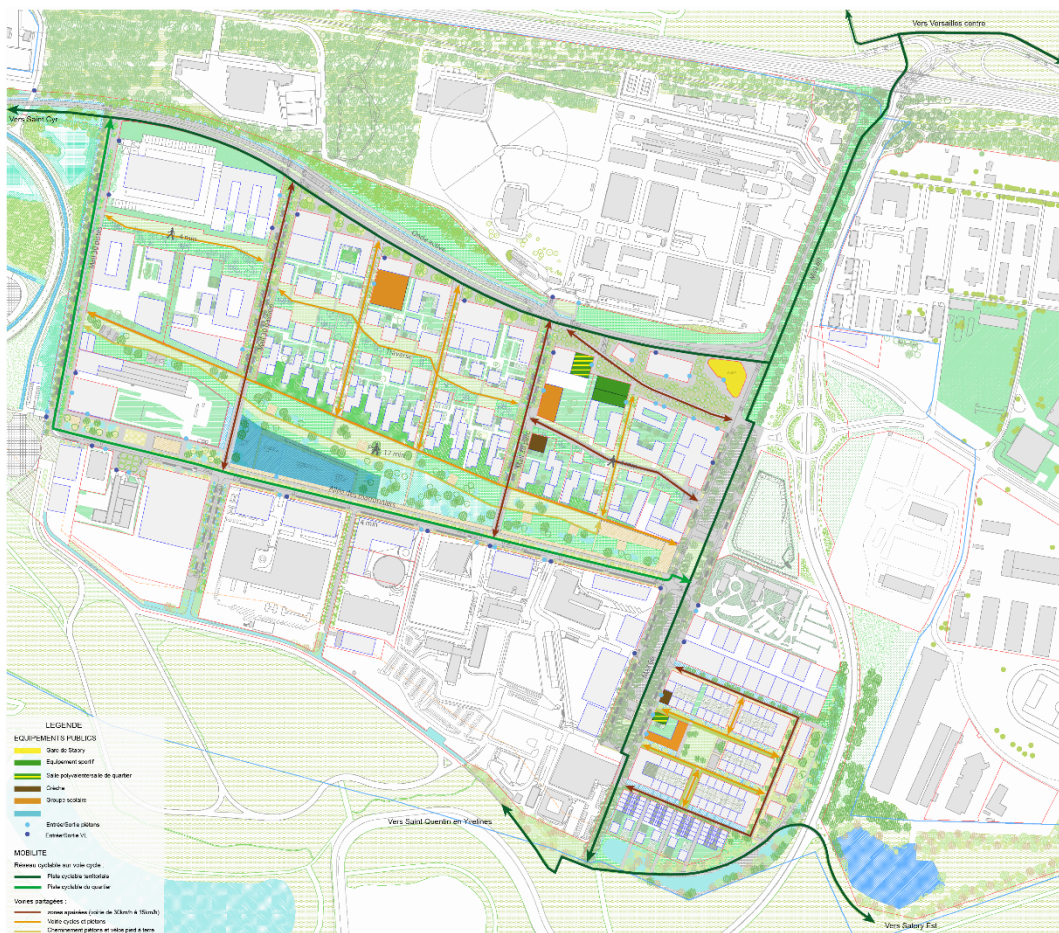


Schéma de principe des cheminements internes en phase intermédiaire - Source : Compléments à l'étude d'impact p.181

Concernant l'interrogation sur la zone PEM Chantiers Avenue de Sceaux, c'est la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc qui mène les études Pôle Gare de Satory et de Chantiers et qui s'assure de la cohérence des aménagements. L'EPA n'a pas d'informations à transmettre à ce sujet.

3.9.5 Les déplacements actifs et la ligne 18 du métro automatique

L'Association SAVE souhaite des précisions sur :

- Les études techniques complémentaires évoquées au Chapitre 3 de l'étude d'impact
- Le tracé de la liaison Saint-Cyr/Satory
- L'origine des voyageurs de la ligne 18 du GPE

« En page 54 « Le choix de phaser la programmation urbaine et de ne pas dépasser un certain degré d'urbanisation avant l'arrivée de la ligne 18 permet de modérer l'impact de la ZAC sur le réseau routier en attendant que le système global de mobilité soit en capacité d'absorber les flux générés par l'ensemble de la ZAC. Le phasage de réalisation de ces infrastructures dépendra de l'avancée du projet urbain. Les études techniques ultérieures permettront d'affiner ces choix pour garantir la fluidité d'accès au plateau tout en minimisant la création d'infrastructure routière nouvelle. »

A quelle date ces études techniques sont-elles envisagées ? »

« En pages 59 et 60 « Avant l'arrivée de la ligne 18, on estime à environ 1 000 le nombre de déplacements à assurer à l'heure de pointe en transports en commun.

Pour répondre à cette demande, le projet urbain intègre une voie de TCSP, qui sera ouverte aux lignes de bus circulant sur le site. L'offre de bus sera composée de lignes en provenance de Versailles qui permettront un rabattement vers les gares RER et Transilien (prolongement des lignes A et R du réseau Phébus possibles). La liaison Saint-Cyr - Satory sera également mise en place depuis la gare de Satory. » Sur quel itinéraire ? »

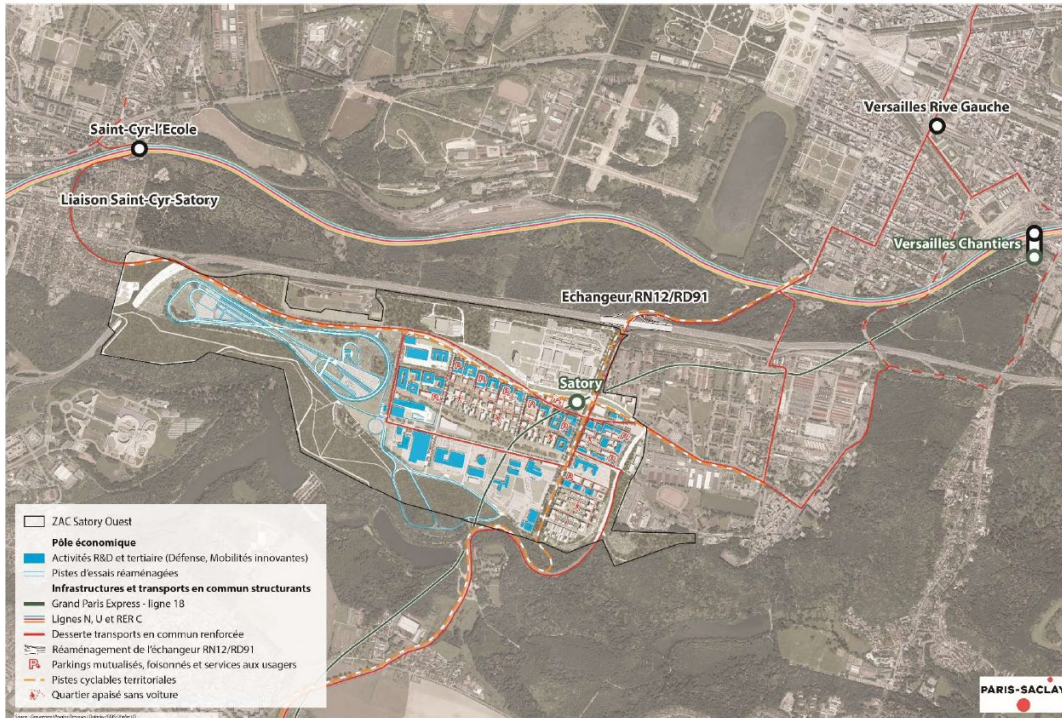
« Une étude fine des origines des voyageurs L18 devrait être engagée. Aucun document n'existe à notre connaissance sur les capacités de rabattement venant principalement de l'EST Massy ?? »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Les études « techniques ultérieures » évoquées dans l'étude d'impact sont celles qui font partie des Compléments à l'étude d'impact (cf. Annexes 7 et 8). Les compléments présentent :

- Les raisons de la distinction entre le projet de modification de l'échangeur RN12/RD91 et le projet d'aménagement de Satory Ouest ;
- L'avancement des études concernant les connexions modes actifs du projet d'aménagement par rapport au reste du territoire et sa desserte interne ;
- La prise en compte de la stratégie de stationnement dans la mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement ;
- Les conclusions des modélisations du trafic routier permettant de tester les projets de réaménagement de l'échangeur RN12/RD91 et du giratoire Bir-Hakeim :
 - A l'échelle macroscopique avec l'ensemble des projets d'aménagement pleinement développés, correspondant à la mise à jour de la modélisation présentée dans l'étude d'impact initiale ;
 - A l'échelle microscopique avec l'ensemble des projets d'aménagement pleinement développés, correspondant à l'étude détaillée des principaux carrefours de la ZAC.

Comme évoqué plus haut, le projet prévoit, en effet, l'aménagement d'une nouvelle ligne à travers la mutualisation d'une voie ferrée militaire horizon 2030 : projet de liaison en site propre entre la gare de Saint-Cyr-l'École et Satory (interconnexion en gare de Saint-Cyr avec le RER C, les lignes N et U et le futur Tram 13). L'itinéraire est le suivant :



Extrait du dossier de réalisation, p.24 – Source : EPA Paris-Saclay

La ligne du réseau organisée par la Communauté d'Agglomération Versailles Grand Parc qui sera mobilisée sur ce trajet, est en cours d'études par la Communauté d'Agglomération, l'EPA et les partenaires.

Enfin, concernant l'étude de l'origine des voyageurs de la ligne 18 du Grand Paris Express, à la connaissance de l'EPA, il n'existe aucune étude à ce sujet.

3.9.6 Données trafic

L'Association SAVE déplore le caractère « obsolète » des données trafic :

« En page 78 et suivantes : les études de la qualité de l'air partent de données de 2016 ! »

« En page 82 « La quantité de trafic sur notre zone d'étude augmente de plus de 100 % entre la situation actuelle (2016) et l'horizon 2030 « fil de l'eau » (sans projet). »

Prendre pour référence des données de trafic de 2016 enlève toute pertinence à cette partie de l'étude. Voilà une preuve manifeste qu'il s'agit d'une étude ancienne « recyclée ».

« En page 83, il est publié deux tableaux (figures 116 et 117) de la répartition du parc roulant pour l'année 2016 et l'année 2030 identiques (projection à 2025) datant de 2006 et où ne figurent pas de véhicules électriques !

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

Les données trafic datent, en effet, de 2016 et elles intègrent le développement des véhicules électriques. Toutefois, ces données sont régulièrement réinterrogées dans le cadre des études à l'échelle de la RD91 pour prendre en compte les différents aménagements le long de celles-ci. Les études successives ont confirmé la validité des données, les variations étant minimales.

3.10 La qualité de vie des futurs habitants : nuisances sonores et pollution atmosphérique

L'APACH considère que le développement du projet d'aménagement Satory Ouest n'est pas compatible avec le passage des hélicoptères de Toussus-le-Noble. L'Association considère également que le quartier Lisière sera exposé au bruit généré par la RD91 :

« [L'Association dénonce le] peu de réflexion d'ensemble préalable aux aménagements, ce qui a entraîné le choix d'implanter les entreprises au sud du site, au calme en bordure de forêt, alors que les logements ont été localisés en zone beaucoup moins agréable, exposée au bruit des routes, comme le quartier Lisière dont la construction est prévue la première à la suite des entreprises, en surplomb de la RD91 »

« Le nouveau quartier d'habitations « lisière », projeté pour 700 logements, sera très exposé au bruit de l'axe majeur de circulation nord-sud que constitue la RD91. »

L'ASEM partage la remarque de l'APACH sur le survol du projet par des hélicoptères :

« Nous association soulève le problème de bruit lié aux hélicoptères survolant régulièrement le plateau de Satory. Il semble que cet aspect ne soit pas abordé dans l'Etude d'impact. Si tel est le cas, un complément à l'Etude d'Impact serait nécessaire »

L'AVB encourage l'aménagement des bâtiments tertiaires à proximité de la RN12 et d'éloigner les programmes de logements de cet axe routier :

« L'une des premières réactions que l'on a été amené à connaître est l'interrogation sur la répartition des activités sur l'espace de la ZAC : située entre la N12 au nord et les bois du site classé au sud, le bon sens aurait voulu que les activités tertiaires soient alignées le long de l'axe routier, faisant écran au bruit -particulièrement présent et reconnu comme tel- (voir les cartes de bruit) et que les immeubles résidentiels, protégés ainsi de l'essentiel de la pollution sonore bénéficient d'une vue tournée vers la vallée et le site classé avec un recul suffisant pour ne pas impacter le site visuellement. Choix difficilement justifiable. »*

L'Association SAVE s'interroge sur les coûts liés à l'effet de serre estimés dans l'étude d'impact et s'inquiète de l'impact de la pollution atmosphérique sur les usagers des activités tertiaires et commerciales :

« En page 94 « Coûts liés à l'effet de serre

[...]

Mais en 2019, la valeur prévue pour 2030 était déjà de 250€/t www.ellipse-ise.eu

Les calculs de la page 94 nécessitent donc une actualisation indispensable.

Enfin le tableau 142, est réalisé en prenant la qualité émise en tonnes de carbone avec le prix unitaire du CO2 aboutissant à une minoration d'un facteur de 3.66 ! »

« B.8 Mesures d'évitement / réduction

En page 95 : Pollution gazeuse et la pollution particulaire « Compte-tenu du trafic engendré par le RN12 et la RD91, il serait judicieux d'éviter l'implantation d'habitations ou de sites sensibles le long de ces axes (crèches, écoles, jardins d'enfants, maisons de retraite, terrains de sport...). Ces espaces pourront être réservées pour des activités tertiaires ou commerciales, qui permettraient de faire écran de protection pour les espaces verts et autres immeubles présents derrière. L'aménagement de la zone entre la butte et ces immeubles par de la végétation et en particulier de grands arbres, permettrait d'atténuer cette exposition. » Cela signifie-t-il que les personnes présentes dans les activités tertiaires ou commerciales sont moins sujettes aux risques liés à la pollution ? Affirmation bien surprenante ! »

L'AGPV souhaite une limitation de la vitesse sur la RN12 afin de limiter les impacts en matière de pollution de l'air et sonore sur les futures habitations.

« La proximité de la RN12, artère majeure avec ses 7 voies, est la cause d'une pollution sonore, gazeuse et particulaire importante (nota : le tableau des niveaux sonores, p.72, est « folklorique »...) ; nous estimons que lorsque les nouveaux immeubles existeront, il sera

nécessaire de limiter la vitesse à 90 km/h au lieu des 110 actuels (mal respectés ! Radar à malheureusement envisager...) »

Par ailleurs, l'Association SAVE s'interroge sur l'impact des pistes d'essais en termes de nuisances sonores ainsi que sur les dispositifs constructifs de réduction de bruit à l'échelle des bâtiments :

« Les valeurs retenues ne semblent donc pas cohérentes avec la réglementation actuelle (valeurs minorées ?) et que dire des blindés à 52 dB(A) soit la valeur d'un bureau calme (là encore absence de relecture du texte) ? »

[...]

En pages 74 et 75 On peut lire :

« les niveaux sonores calculés sur le modèle permet de déterminer le classement de la piste : catégorie 4.

La largeur affectée par une infrastructure de catégorie 4 est de 30 m de part et d'autre de la voie. »

L'isolation acoustique des bâtiments est traitée par le biais des façades contre le bruit.

Mais il s'agit de mesures fenêtres fermées. Quid de la situation en été, fenêtres ouvertes ?

En page 75 à propos des balcons fermés : « Cette disposition est équivalente à des doubles menuiseries et peut donc présenter des isollements de façade importants. »

C'est oublier qu'un balcon fermé procure, en été, un effet de serre tout à fait contre indiqué avec l'élévation attendue des températures estivales »

Réponses de l'EPA Paris-Saclay :

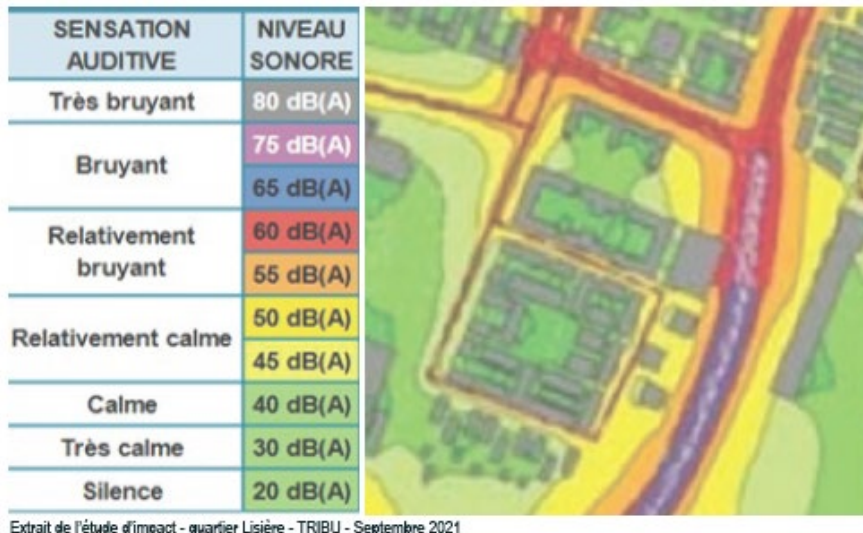
Concernant le survol du plateau de Satory par les hélicoptères, l'EPA prend bonne note de cette alerte en termes de nuisances sonore, et comme déjà indiqué au stade de la procédure de DUP valant mise en compatibilité du PLU de Versailles, il confirme que dans le cadre du développement du projet, il étudiera l'aspect sonore des différentes activités et les mesures à mettre en œuvre.

Concernant les coûts liés à l'effet de serre, la partie de l'étude d'impact qui les traite date de 2016, les montants ont en effet évolué et seront à mettre à jour.

Concernant l'impact de la RD91 sur les futurs habitants du quartier Lisière, celle-ci représente, en effet, une source de nuisance (bruit et pollution atmosphériques) pour le quartier, et le projet urbain intègre les mesures suivantes pour réduire l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique :

- Eloignement des bâtiments de logements de 20 m par rapport à la RD91
- Eloignement du groupe scolaire supérieur à 200 m par rapport à la RD91
- Protection des coeurs d'îlots et du square par les bâtiments plus hauts (R+4)
- Aménagement d'une bande densément végétalisée le long de la RD91 permettant une mise à distance des premiers bâtiments
- Mise en oeuvre des conditions nécessaires à la création d'un quartier à trafic apaisé et dominante piétonne.

Aussi, l'étude d'impact a mis en évidence l'effet positif du projet sur la propagation du bruit : les morphologies bâties permettent de protéger les coeurs d'îlots du bruit.



Extrait de l'étude d'impact, Annexe 9

Par ailleurs, la pertinence de mesures, telles que l'aménagement d'un mur antibruit le long de la RD91, sont étudiées afin de limiter les nuisances sonores au plus près de la source.

Par ailleurs, l'EPA confirme que les bâtiments riverains (activités économiques, parkings silo) des principales infrastructures de transports agissent comme des protections acoustiques ce qui permet de proposer des zones calmes en cœur de quartier où se trouvent les bâtiments d'habitation et les principaux lieux de vie. En effet, 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 et les programmes « sensibles » :

- La ZAC Satory Ouest est en dehors de la zone d'influence maximale de la RN12 et de la RD91:
 - L'ensemble des quartiers est situé à plus de 200 m de la RN12.
 - Les logements et les établissements sensibles du quartier Gare sont localisés à plus de 200 m de la RD91.
 - Pour les quartiers Bir-Hakeim et Lisière, distants également de la RN12 mais plus proches de la RD91, un espace « tampon » végétalisé est prévu le long de la route pour assurer une mise à distance des logements
- Compte tenu du trafic engendré par le RN12 et la RD91, l'implantation de sites sensibles (crèches, écoles, jardins d'enfants, maisons de retraite, terrains de sport...) le long de ces axes est évité.

L'EPA précise que les salariés sont sujets à une durée d'exposition aux nuisances sonores moindres que les habitants. C'est pour cela que les activités économiques seront préférentiellement situées au nord du quartier.

Pour mémoire, les activités tertiaires situés en bordure de la Vallée de la Bièvre sont des activités existantes.

Concernant les pistes d'essais, l'EPA précise que les niveaux sonores indiqués dans l'étude d'impact et les Compléments à l'étude d'impact ont été mesurés en 2017 par le bureau d'étude acoustique GAMBA. L'EPA confirme que la piste d'essais ne présente également aucun impact sonore sur les futures habitations :

« L'analyse de la cartographie sonore montre :

- 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 ». (Compléments à l'étude d'impact)

Concernant les mesures acoustiques mises en œuvre conformément à l'arrêté du 30 mai 1996 et des techniques de protections sonores qui pourront être mises en place à l'échelle des bâtiments : celles-ci concernent principalement les logements à l'extrémité Est du quartier Lisière et ceux-ci se caractériseront par une orientation des pièces de vie vers le cœur d'îlot, par une prise d'air neuf côté cœur de l'îlot et par la mise en œuvre d'une ventilation mécanique double flux ainsi qu'une filtration des particules permettant d'assurer la qualité de l'air intérieur et d'assurer une ventilation très performante.

Enfin, concernant les données trafics sur lesquelles se fonde l'étude de qualité de l'air, l'EPA rappelle qu'à la demande l'Autorité environnementale, l'EPA a fait réaliser une nouvelle étude de qualité de l'air qui est annexée au mémoire en réponse à l'Autorité Environnementale.

3.11 Programmation et fonctionnalités urbaines

3.11.1 Activités économiques

L'Association SAVE s'interroge sur la nature des activités économiques qui seront développées par le projet ainsi que l'évolution des entreprises déjà implantées notamment de Citroën Peugeot (Stellantis) :

*« *Zone artisanale et industrielle dans la zone Nord Ouest : quels types d'établissements envisagés ?*

**Evolution des entreprises déjà implantées à ce jour, quelle reconversion de Citroën Peugeot ?*

**Gare L18 et son quartier proche sont absents du dossier »*

« Quel potentiel d'extension encore possible pour établissement Nexter déjà présent ? Aucune info... »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

Comme développé dans le dossier de réalisation (cf. Chapitre 2 de la Pièce D), le programme d'activité économique du projet Satory Ouest, qui totalise environ 210 000 m² SDP, est centré sur le développement du pôle d'innovation s'appuyant sur les filières de mobilité et de Défense. Il comprend des programmes de R&D, des programmes tertiaires, des programmes d'enseignement supérieur et de recherche pour environ 25 000 m² SDP, ainsi que les potentiels développements des entreprises présentes sur le site de Satory.

Concernant l'évolution des entreprises déjà implantées, l'EPA est attentif à ce que les reconversions soient cohérentes avec les objectifs de développement du projet d'aménagement Satory Ouest. Ce souci est partagé par l'ensemble des acteurs du territoire.

Concernant la ligne 18 et le quartier de Gare, ceux-ci sont développés dans le dossier de réalisation, au Chapitre 2.3. Principes d'aménagement par quartier (p.25).

3.11.2 Logements

L'Association SAVE s'interroge sur :

- Le respect des distances entre les habitations
« Respect de distances minimum entre fenêtres des immeubles d'habitations est à acter impérativement dans les appels d'offres. A quel niveau ? »
- La répartition des 30% de logement sociaux :
*« *Répartition des 30% de logements sociaux dans les immeubles non abordées dans le dossier : immeubles mixtes, immeubles dédiés ?.... »*
- Les jardins familiaux :
« Aucune mention dans le dossier des éventualités d'espaces verts semi privatifs dans les copropriétés. »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

Concernant les distances entre les habitations, le PLU impose un certain nombre de règles que les futurs opérateurs devront respecter : Article US7, US8.

Concernant la répartition des logements sociaux, à ce stade cette répartition n'est pas encore définie. Celle-ci sera précisée au moment du lancement des premières consultations pour la réalisation des logements du quartier Lisière prévu à l'automne de cette année.

Concernant les jardins familiaux : pour mémoire, le PLU impose des pourcentages d'espaces verts à l'échelle des parcelles (Article US13). Par sous-secteur, les % à réserver sont les suivants :

- Dans les quartiers Bastion (USm1), Lisière (USm4), Marronniers (USi) et le nord du quartier Gare (USm3 « nord », faisant face à la gare) : au moins 25% de la superficie du terrain doit être aménagée en espaces verts, dont la moitié, au moins, doit demeurer de pleine terre.
- Dans la partie nord du quartier Parc (USm2 « nord »), au moins 35% de la superficie du terrain doit être aménagée en espaces verts, dont la moitié, au moins, doit demeurer de pleine terre.
- Dans la partie sud des quartiers Gare et Parc (USm2 « sud » et USm3 « sud »), au moins 50% de la superficie du terrain doit être aménagée en espaces verts, dont la moitié, au moins, doit demeurer de pleine terre.
- Enfin, il convient de rappeler que si les autres sous-secteurs de US (USe, correspondant aux pistes d'essais et USv, correspondant à la trame paysagère) ne bénéficie pas d'une réglementation spécifique en la matière, c'est que les Orientations d'Aménagement de la zone les réservent aux pistes d'essais et aux équipements publics, laissant l'immense majorité de la surface aux espaces publics paysagers

Ainsi, les copropriétés accueilleront des jardins privatifs ou semi-privatifs en fonction des typologies des logements.

Par ailleurs, l'appropriation des espaces publics par les habitants passent par les animations et activités proposées afin de favoriser les rencontres. Plusieurs actions pourront être réalisées, notamment mener une réflexion sur l'agriculture urbaine (jardins partagés, jardins familiaux, etc.) au sein de l'espace public mais aussi à l'intérieur des lots et en toiture.

3.11.3 Equipements publics, commerces et services

L'Association SAVE s'interroge sur le dimensionnement des formations en secondaire :

« Crèches, Maternelle, Primaires semblent dimensionnées en relation avec population attendue, par contre absence totale de solution pour les formations en secondaire pas plus sur Satory Ouest que Est. Le dossier est donc incomplet. »

Elle s'interroge également sur la place donnée aux équipements sociaux :

*« Maison de quartier, Espaces sportifs et loisirs de proximité,
Zones commerciales
Espaces équipés autour des écoles, centres médicaux, ... »*

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

Le programme de la ZAC ne prévoit pas l'implantation d'établissements secondaires car ils dépendent de la Région et du Département. A ce stade, il n'y a pas eu de demande d'implantation d'un tel établissement sur la ZAC. Toutefois l'EPA est en liaison régulière avec ces deux collectivités qui sont parfaitement informées de la programmation et du phasage du projet d'aménagement Satory Ouest. Du point de vue des financements, rappelons que le régime fiscal en ZAC exonère les constructeurs de la part communale de la taxe d'aménagement dans la mesure où ces derniers financent déjà le programme des équipements publics (dont crèches et écoles maternelles et élémentaires) de la ZAC via l'acquisition des terrains. En revanche, les parts départementales et régionales de cette taxe d'aménagement, qui financent notamment collèges et lycées, reste dûe.

Comme représenté sur la carte de programmation (p.44) du dossier de réalisation, plusieurs équipements sociaux sont prévus :

- Une maison de quartier au cœur du quartier Gare
- Des espaces sportifs et de loisirs au sein de l'espace public
- Un gymnase dans le quartier Gare
- Des commerces au sein du quartier Lisière et du quartier Gare. Celui-ci accueillera la polarité commerciale du plateau de Satory Ouest.

Par ailleurs, le programme de la ZAC exposé dans le dossier de réalisation prévoit bien l'aménagement de 10 000 m² de commerces et services.

3.11.4 Eclairage urbain

L'AGPV souhaite voir la mise en place d'un système d'éclairage modulable ;

« Cette ville sera éclairée la nuit, un halo de lumière en résultera, alors que les activités actuelles sont essentiellement diurnes et que les sites urbanisés actuels aux abords (Vélizy, Viroflay, la Celle Saint Cloud, etc...) ne sont que très peu ou pas perceptibles en nocturne. Pour éviter que l'éclairage nocturne ne soit gênant, nous demandons que les éclairages publics soient conçus avec déflecteurs et intensité réglable, et que les enseignes, illuminations des façades commerciales ou d'activités soient réglementées en ce sens ainsi que l'éclairage des voies A12 et RD91. A la belle saison, tous les samedis soir ont lieu les Grandes Eaux Nocturnes : la magie du feu d'artifices qui les concluent serait affectée en l'absence d'un ciel parfaitement noir. »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

L'éclairage public, comme d'ailleurs celui des espaces privés, participe fortement à la pollution lumineuse des villes, qui est le « rayonnement lumineux (infrarouge, UV et visible) émis à l'extérieur ou vers l'extérieur, et qui par sa direction, intensité ou qualité, peut avoir un effet nuisible ou incommodant sur l'homme, sur le paysage ou sur les écosystèmes ». Le choix des niveaux d'éclairement et des luminaires a un rôle très important dans la maîtrise de la pollution lumineuse au cœur des villes. L'EPA Paris-Saclay prévoit de constituer sur la ZAC une trame noire respectueuse de la biodiversité en modulant les niveaux d'éclairement en fonction des ambiances et des usages, selon les besoins réels afin de concilier les enjeux biodiversité et ceux liés à l'exploitation de la ZAC

(éclairage des voiries, sûreté et salubrité publique, mise en valeur du patrimoine architectural, etc.) Conformément à la mesure de réduction MR02 Adaptation de l'éclairage aux usages et aux espèces du dossier d'Autorisation Environnementale Unique et explicité dans les Compléments à l'étude d'impact, plusieurs prescriptions sont prévues :

- Concernant le temps d'éclairage :
 - Si les conditions de sécurité routière sont remplies, une extinction après 23 heures d'Avril à octobre est préconisée le long des voiries. Il est important d'intégrer des programmateurs via une horloge astronomique pour adapter l'éclairage aux heures réelles de la nuit et prendre en compte le changement d'heure ;
 - De même les enseignes lumineuses des bâtiments seront éteintes conformément à l'arrêté du 27/12/2018 au maximum à 1h du matin selon le type d'activité. Il est toutefois recommandé de privilégier une extinction à partir de 23h entre avril et septembre ;
 - À proximité des corridors écologiques et des espaces naturels (onde verte, mails, traverses, parc, lisières et zones humides aux centres des pistes d'essais) l'éclairage sera déclenché par des détecteurs de mouvements uniquement, (onde verte, mails, traverses, parc, lisières et zones humides aux centres des pistes d'essais).
- Concernant l'implantation de l'éclairage :
 - La densité des luminaires sera réduite au maximum sur l'emprise du projet et particulièrement au niveau des corridors écologiques, conformément à l'arrêté du 27/12/2018 afin de limiter l'aspect « spot » dans un paysage peu éclairé (onde verte, zones humides au centre des pistes, parc, mails) ;
 - Les matériaux de revêtement des sols auront un faible réfléchissement vers le ciel, notamment dans les espaces où les luminaires sont installés ;
 - Les corridors écologiques (onde verte, végétation des parcs et mail) et les milieux adjacents au projet (forêt) tout comme les espaces non-accessibles par les usagers ne seront pas éclairés directement ;
 - Le choix des luminaires (hauteur, orientation, éclairage direct ou indirect ...) sera différencié en fonction des usages et du statut des lieux concernés (voiries structurantes, voiries de dessertes, cheminements doux, espace vert, parvis, etc.). L'éclairage des voiries sera adapté à la sécurité des usagers et des détecteurs de présence pourront être installés dans les zones de passage pour piétons.
- Concernant les caractéristiques lumineuses :
 - Optimisation de l'efficacité du faisceau lumineux par une orientation adéquate (vers le sol dans la direction opposée aux haies et corridors écologiques) et généraliser l'usage de réflecteurs qui permettent de supprimer les émissions lumineuses au-dessus de l'horizon pour limiter les risques d'éblouissement pour les animaux
 - La plus faible hauteur du mat possible sera recherchée (maximum 8m)
 - L'intensité lumineuse dans les espaces verts, sera réduite voir supprimée, au moins sur des plages horaires ;
 - La mise en œuvre de détecteurs de présence et de catadioptres sur les routes est prévue ;
 - L'ensemble des luminaires sera conforme à l'arrêté du 27/12/2018, relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. ULOR (Upward Light Output Ratio) = 0 L'ULOR est la proportion de flux des lampes de tous les luminaires considérés qui est émis au-dessus du plan horizontal passant par les luminaires dans leur position d'installation.
 - La teinte de la lumière (soit la température de couleur) sera limitée en privilégier les LED à spectre monochromatique ambré étroit ou les lampes Sodium Basse Pression. Cela participe également aux objectifs de réduction des consommations énergétiques.
 - Dans la mesure du possible, les niveaux d'éclairement moyen ne seront pas supérieurs à ceux fixés par la norme EN-13 201
 - Pour les espaces piétons : 7.5 à 10 lux
 - Pour les pistes cyclables : 10 à 15 lux
 - Pour les axes secondaires et de desserte (vitesse ≤30km/h) : 10 à 15 lux.
 - Pour les axes principaux : 20lux maximum

3.12 Evitement des risques liés au CRE

L'Association SAVE considère qu'il existe une incohérence dans le paragraphe 1.5 des Compléments à l'étude d'impacts :

« en page 46 On relève une contradiction entre l'affirmation que les vérifications du SDIS78 (pompiers départementaux) sur le CRE (Essences des Armées) sont régulières et le relevé communiqué par les Armées qui montre des trous évidents dans la régularité des inspections (dont algues dans les canalisations... !) !!! »

Elle s'interroge également sur la compatibilité des travaux de modernisation des infrastructures du CRE menées par le Ministère des Armées et les règles de sécurité, ainsi que sur les modalités de communication de ces travaux au public.

« en page 52 Le texte annonce des aménagements complémentaires et 2023 sur le site de la CRE. Comment ces aménagements seront-ils vérifiés au regard des règles de sécurité... ? et comment les résultats seront portés à la connaissance du public ? »

Enfin, elle s'interroge sur le fonctionnement des camions citernes :

« en page 55 L'observation de l'absence de réglementation concernant le stationnement de wagons citernes est assez singulière... ! Il serait utile de savoir combien de wagons pleins arrivent simultanément sur place et combien de temps est nécessaire pour les vidanger dans les cuves »

Réponse de l'EPA Paris-Saclay :

L'ensemble des éléments concernant ce sujet sont exposés au Chapitre 1.5 Evitement des risques liés au Centre de Ravitaillement des Essences.

Il y est développé les réponses concernant :

1. les exercices d'entraînement ;

Le Ministère des Armées a transmis à l'EPA les comptes-rendus des exercices majeurs annuels, démontrant leur régularité, ces exercices venant s'ajouter aux exercices de mise en œuvre incendie, notamment du bassin incendie.

2. l'entretien des équipements de lutte contre l'incendie du CRE ;

Le Ministère des Armées a, en effet, été confronté à un moment à problème de prolifération d'algues mais cette problématique a été réglée et le bassin incendie est désormais opérationnel.

3. l'appréciation de la zone de danger ;

Le SDIS78 a confirmé la validité de l'étude des zones de danger menée par le Ministère des Armées. L'EPA et le Ministère des Armées ont choisi, dans le cadre de l'élaboration de la délimitation de la future emprise militaire pérenne de conserver à l'intérieur du terrain militaire la totalité de la zone d'effet la plus élargie issue de cet étude et d'en exclure, de fait, les espaces publics de la ZAC. Concernant les potentiels développements sur le CRE, contrairement à ce qu'écrit l'association SAVE, des éléments sont fournis sur l'appréciation des dangers. Une nouvelle étude de danger a été menée par le Ministère des Armées pour anticiper les effets des réaménagements projetés. Ces conclusions sont présentées dans les compléments à l'étude d'impact et démontre la compatibilité de ceux-ci avec le projet urbain : les nouveaux aménagements du CRE viennent réduire la surface des zones de danger actuel.

4. la prise en compte du cheminement de wagons citernes d'hydrocarbures.

L'association SAVE fait une lecture erronée du document, il n'est nulle part mentionnée « l'absence de réglementation » mais, au contraire, que les prescriptions normatives usuelles liées au transport d'essence s'appliquent, sur les voies militaires comme sur les voies du réseau ferré national

4 Annexes du bilan de la PPVE : contributions



Buc, le 20 juin 2022

ZAC Satory ouest, contribution à la participation du public en version électronique

Nous notons que la procédure de demande d'autorisation environnementale unique pour la ZAC de Satory ouest n'est pas encore arrivée à son terme. Les documents mis à disposition aujourd'hui sont donc encore susceptibles d'évoluer. Notre association déplore que la mise à disposition actuelle intervienne avant la diffusion de l'avis de l'autorité environnementale.

L'association APACH a participé régulièrement aux rencontres organisées autour de la création de la ZAC de Satory ouest. Elle est intervenue tout au long du processus pour contribuer lors des diverses consultations et enquêtes. Toutes les remarques formulées lors de ces interventions restent valables dans la mesure où elles n'ont pas été prises en compte dans les documents diffusés aujourd'hui. Ces remarques concernent entre autres le principe de **l'organisation des aménagements dans le périmètre retenu** pour dénoncer le peu de réflexion d'ensemble préalable aux aménagements, ce qui a entraîné le choix d'implanter les entreprises au sud du site, au calme en bordure de forêt, alors que les logements ont été localisés en zone beaucoup moins agréable, exposée au bruit des routes, comme pour le **quartier « lisière »** dont la construction est prévue la première à la suite des entreprises, en surplomb de la RD91.

Le nouveau quartier d'habitations « lisière », projeté pour 700 logements, sera très exposé au bruit de l'axe majeur de circulation nord-sud que constitue la RD91.

Sa réalisation en phase 1 aura un impact majeur sur le site classé de la vallée de la Bièvre en lisière et en balcon duquel il est prévu.

La hauteur autorisée pour les bâtiments doit être très réduite, en particulier en limite sud et est du quartier.

Dans un jugement du 19 mai 2005, le tribunal administratif de Versailles avait considéré qu'une hauteur de 15m à l'égout ou au sommet de l'acrotère et 17,5m pour les édifices en terrasse, en lisière du site classé, était « de nature à porter atteinte au site classé de la vallée de la Bièvre ». Le tribunal en avait conclu par une annulation partielle du PLU de Versailles.

Les hauteurs de 18 à 20m en zone US, attribuée aujourd'hui au quartier lisière dans le PLU révisé de Versailles, sont totalement inacceptables.

Le PLU mentionnait : « un soin particulier doit être apporté au traitement paysager bordant le site classé de la vallée de la Bièvre, afin de créer un écran végétal pouvant être composé d'arbres de haute tige et d'arbres touffus ». Ces dispositions doivent être maintenues et réalisées dans le périmètre de la ZAC. Le recul de 50 m des constructions projetées par rapport à la lisière boisée d'une forêt de plus de 100 ha doit également être effectif.

Un renforcement de la lisière boisée, côté ZAC doit aussi être réalisée pour masquer les bâtiments industriels implantés au sud du périmètre- de la vue depuis le site classé de la vallée de la Bièvre.

En conclusion de ce point, le zonage et le règlement du PLU modifié doivent être mieux adaptés à une meilleure protection du site classé de la vallée de la Bièvre pour une non-visibilité des nouvelles constructions.

Notre association condamne par ailleurs l'exigence de mise en conformité du PLU de Versailles avec le projet plutôt que le contraire.

Traitement de la zone naturelle au sud est de la RD 91 et au sud du GIGN :

Cet espace à peu près triangulaire est intégralement en espace boisé classé et zoné NF au PLU avant modification. Il ne fait normalement pas partie de l'ouest du plateau.

Cet espace serait toujours zoné NF au PLU modifié mais avec une diminution sensible de la superficie EBC qui n'est cependant pas chiffrée.

L'intégration dans le périmètre de la DUP de Satory ouest de ce « triangle » vert, situé dans la partie est du plateau en site classé de la vallée de la Bièvre, est particulièrement préoccupante.

En 2008, un permis de construire avait été accordé pour l'implantation de bâtiments abritant les nouveaux locaux du GIGN juste au nord de ce « triangle ». Cette construction avait entraîné l'abattage de 230 arbres en lisière du site classé. Le remplacement de ces arbres avait été prescrit par l'Architecte des Bâtiments de France dans le permis de construire.

L'association A.P.A.C.H. de Buc avait alors sollicité Madame la Préfète afin que les plantations en remplacement soient réalisées entre les nouveaux bâtiments et la lisière boisée en site classé, de façon à limiter l'impact visuel des nouveaux bâtiments sur le site classé.

Les replantations ont cependant été effectuées plus à l'est sur le plateau.

Le « triangle » vert, ajouté au périmètre de la DUP, se situe juste en dessous de l'emplacement où les 230 arbres ont été abattus à l'époque.

Il est donc particulièrement important que des plantations supplémentaires soient réalisées côté Bièvre *dans ce triangle* pour le « soin particulier qui doit être apporté au traitement paysager bordant le site classé de la vallée de la Bièvre, afin de créer un écran végétal pouvant être composé d'arbres de haute tige et d'arbres touffus ».

Nouveau circuit d'approche par le nord pour les hélicoptères de Toussus-le-Noble

La création d'un nouveau quartier d'habitations de qualité n'est pas compatible avec son survol régulier par des hélicoptères suivant ce nouvel itinéraire.

Mais il n'est pas envisageable non plus de décaler cet itinéraire vers les communes voisines.

Impact de la modification du tracé de la RD 91

L'impact de la modification du tracé de cette route à l'intérieur du périmètre de la ZAC n'a pas été estimé lors de l'étude d'impact qui a précédé la concertation de juillet 2018. Or cet impact ne sera pas négligeable.

L'emprise actuellement imperméabilisée par la route le restera et l'imperméabilisation sera accrue avec la gare de la ligne 18 et la construction des logements projetés.

Mais le décalage du tronçon de route dévié vers l'est créera une imperméabilisation supplémentaire de terrains aujourd'hui perméables et dont la superficie n'est pas annoncée ni compensée.

La modification du circuit de la RD91 aura par ailleurs un impact très important sur le trafic de transit et la fonction d'axe majeur de liaison sud-nord vers la RN12 assurée aujourd'hui par cette route.

Avec deux nouveaux angles droits sur son tracé dans l'emprise du projet et les apports de flux supplémentaires aux carrefours correspondants, la liaison entre le sud depuis au-delà de Guyancourt et la RN12 va être beaucoup plus encombrée car ces trajets ne seront pas tous supprimés par la ligne 18 (même si elle se réalise) loin de là.

Quel sera l'impact sur la circulation induite dans les communes voisines pour échapper à ces nouveaux obstacles ? Tout cela doit être étudié et mis à disposition du public.

Gestion des déchets

Au vu de l'apport très important de population et d'entreprises sur le plateau et afin d'éviter d'accroître d'autant la circulation autour du site, l'implantation d'une déchetterie doit être programmée sur le site. Il n'est en particulier pas envisageable d'encombrer davantage les rues de Buc pour de nouveaux utilisateurs de la déchetterie de sa zone d'activité alors que l'espace nécessaire existe pour en implanter une spécifique localement.

Destruction de 20 ha de zones humides

Notre association soutient totalement les exigences formulées par la commission locale de l'eau dans ce domaine et déplore, malgré les efforts réalisés pour une analyse en profondeur de la situation, que les mesures d'évitement n'aient pas pris le pas sur les recherches de sites de compensation.

Implantation du campus de l'école des Mines

Dans le dossier de présentation du projet, on peut lire : « *Au Sud, le site est séparé de la lisière boisée par la piste d'essai automobile, et militaire. La lisière boisée marque la limite Sud du plateau de Satory Ouest, avant de plonger vers la Bièvre.* »

L'aménageur semble donc considérer que les pistes contribuent à éloigner la lisière de la forêt de plus de 100 ha, ce qui lui donnerait la possibilité d'étendre l'emprise de son aménagement dans les 50m de recul nécessaire des constructions par rapport à la lisière. Cela lui donnerait la possibilité de construire jusqu'à la piste qui descend vers le Val d'Or. Or ce « recul » ne sera pas suffisant pour neutraliser l'impact des constructions sur le site classé de la vallée de la Bièvre qu'il tangente en le surplombant.

La partie sud de l'emprise du projet devrait au contraire être utilisée pour renforcer la lisière boisée en compensation des défrichements qui n'ont pas été compensés par ailleurs.

On ne peut par ailleurs pas conserver les pistes d'essais qui descendent en site classé vers l'étang du Val d'Or en site classé.

L'accès public à la forêt doit être rendu possible, ce qui ne semble pas être le cas actuellement. Nulle part on ne voit sur les plans du projet l'allée champêtre figurant en page 32 de la présentation. On ignore si cette allée permet ou pas un accès public à la forêt domaniale.

Le traitement des parkings, prévus côté site classé, doit être perméable, avec un système tampon pour l'infiltration des eaux de ruissellement, potentiellement polluées, vers la Bièvre.

Les parkings sont prévus DANS une superficie incluse à l'intérieur de la lisière boisée sur le plan fourni. Compatible avec le SDRIF ?? Ils devraient être séparés du site classé par une végétation adéquate pour en masquer la vue depuis le site classé.

Il est question dans le dossier d'une construction annexe en silo pour des parkings. Où est-elle située ? Hauteur du bâtiment ?

En page 52 de la présentation, on parle du réseau des étangs et rigoles amenant l'eau au château de Versailles via les étangs Gobert. Mais le réseau allant des étangs de Saint-Quentin aux étangs Gobert via l'aqueduc de Saclay est passé sous silence.

L'aqueduc de Trappes, qui devrait être protégé pour être éventuellement réutilisé, doit être repéré sur les plans.

Cette demande avait déjà été formulée dans l'avis donné par la CLE en juin 2021 dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale relative au projet de création de la ZAC de Satory Ouest. Nous soutenons fermement cette demande.

Association bucoise pour la Protection et l'Amélioration du Cadre de vie, de l'Habitat et de l'environnement.
13, rue Pégoud – 78530 BUC



Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

Réalisation de la ZAC Satory Ouest
Permis de construire du Campus innovation Mines Paris
AVIS DE PARTICIPATION DU PUBLIC
PAR VOIE ÉLECTRONIQUE
AVIS DE L'ASEM

L'ASEM est l'Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière. L'Association est agréée pour la Protection de la Nature au niveau départemental (Yvelines). La zone de compétence de l'Association s'inscrit en particulier sur le site classé de la vallée de la Bièvre. L'Association participe aux débats et enquêtes publiques qui concernent les Projets du Grand Paris et en particulier les projets le long de la ligne 18 du Métro Automatique.

Le projet de la ZAC Satory Ouest est une grande source d'inquiétude pour l'ASEM. La carte suivante montre que le projet de ZAC jouxte le site classé de la vallée de la Bièvre.

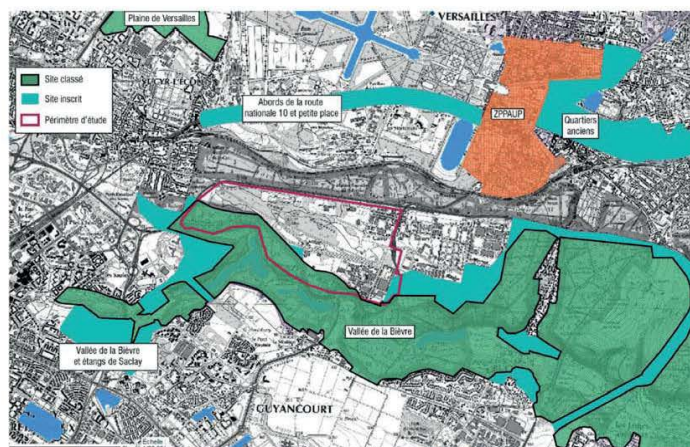


Figure 60. Carte représentant les sites inscrits et les sites classés autour du périmètre d'étude, réalisation FBC, Chapitre I de l'Etude d'impact, p.142

Association Loi 1901 agréée pour la Protection de l'Environnement
Adresse : ASEM – 13 rue Jules Vallés – 78280 Guyancourt
Email : asem.guyancourt@gmail.com - Site internet : <http://asem-guyancourt.blogspot.fr/>



Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

Comme indiqué dans l'étude d'impact, une réglementation s'applique aux sites classés : « ils doivent être maintenus en l'état et préservés de toute atteinte grave. » Même si aucuns travaux ne sont prévus au sein du site classé, comment garantir cet objectif dès lors qu'une surface de 236 hectares jouxtant le site classé feront d'abord l'objet d'un vaste programme de construction puis donneront lieu à un nouveau quartier de vie et d'activités économiques ?

Programme de la ZAC:

La Ligne 18 du Grand Paris Express prévoit une gare à Satory Ouest à l'horizon 2030. Le programme de la ZAC SATORY OUEST est une conséquence de l'arrivée du Métro Automatique. Le programme de la ZAC prévoit la construction à terme (c'est-à-dire au-delà de l'arrivée de la ligne 18 sur SATORY) de 550 000 m² de logements (60%) et tertiaires (40%). Il inclura – toujours à terme - entre 4 000 et 4 500 logements, hébergeant approximativement entre 8 000 et 10 000 habitants (chiffres estimés car non communiqués dans le dossier).

Calendrier du projet:

Le dossier dévoile toujours très peu de choses quant au calendrier des travaux même si désormais 3 phases distinctes apparaissent (au lieu de 2 phases seulement dans le dossier de 2019) :

- Phase 1 : phase initiale, environ de 2019 à 2025 construction de 700 logements sur le quartier Lisière, ainsi que 40 000 à 50 000 m² de développement économique
- Phase 2 : phase d'accompagnement de la gare, environ de 2025 à 2030. « Une proportion importante de logements sera construite » mais aucun chiffre n'est donné. Idem pour le développement des services, équipements et commerces. Un TCSP est programmé durant cette 2^{ème} phase.
- Phase 3 : phase de développement après la mise en service de la gare, environ de 2030 à 2035.

Etude d'impact environnementale :

La ZAC Satory Ouest s'étend sur une surface de 236 hectares, incluse totalement sur le territoire de la ville de Versailles. Mais le périmètre de la ZAC Satory Ouest est plus large et s'étend jusqu'aux limites des communes de Guyancourt, Saint-Cyr et Buc, incluant ainsi une partie de la forêt domaniale de Versailles. L'étude d'impact environnementale considère que la partie appartenant à la forêt domaniale de Versailles a un enjeu écologique moyen. L'enjeu écologique était considéré « fort » dans l'étude précédente. Voir Figure 24. Par extension, il en va forcément de même pour la partie descendant vers la Bièvre et débordant sur le territoire de Guyancourt. Or les impacts environnementaux - air, pollutions, bruit - se propageront bien au-delà de la ZAC. La forêt environnante fait partie **du site classé de la vallée de la Bièvre**. Le site est fragile et sera exposé aux nuisances d'un nouveau quartier.

*Association Loi 1901 agréée pour la Protection de l'Environnement
Adresse : ASEM – 13 rue Jules Vallés – 78280 Guyancourt
Email : asem.guyancourt@gmail.com - Site internet : <http://asem-guyancourt.blogspot.fr/>*



Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

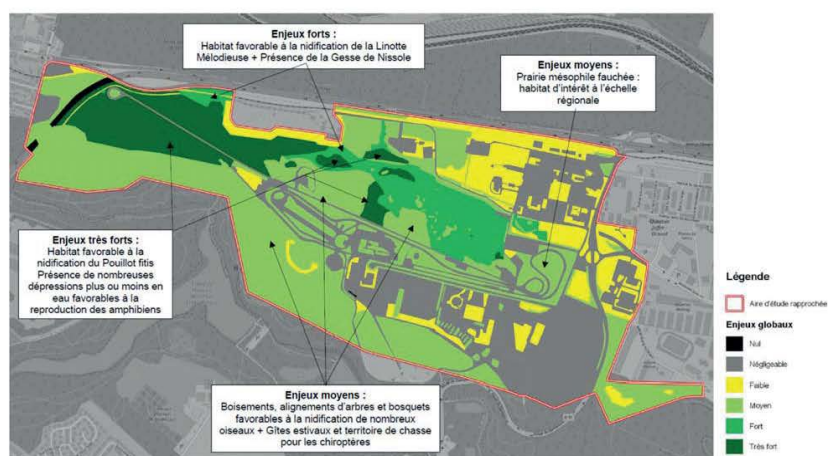


Figure 24. Carte de synthèse des enjeux écologiques [Source : Biotope, 2019]

Notre association souhaite que l'étude d'impact environnementale précise les enjeux écologiques sur le site classé de la vallée de la Bièvre et parvienne à définir des mesures visant à préserver le site.

Notre association aimerait prendre exemple sur ce qui est décidé à l'intérieur de la ZAC. Deux zones à l'intérieur de la ZAC seront en effet conservées et mises en défens afin que les usagers de la ZAC ne puissent y accéder et occasionner des dégâts. Voir cet extrait de l'Etude d'Impact:

Association Loi 1901 agréée pour la Protection de l'Environnement
Adresse : ASEM – 13 rue Jules Vallés – 78280 Guyancourt
Email : asem.guyancourt@gmail.com - Site internet : <http://asem-guyancourt.blogspot.fr/>

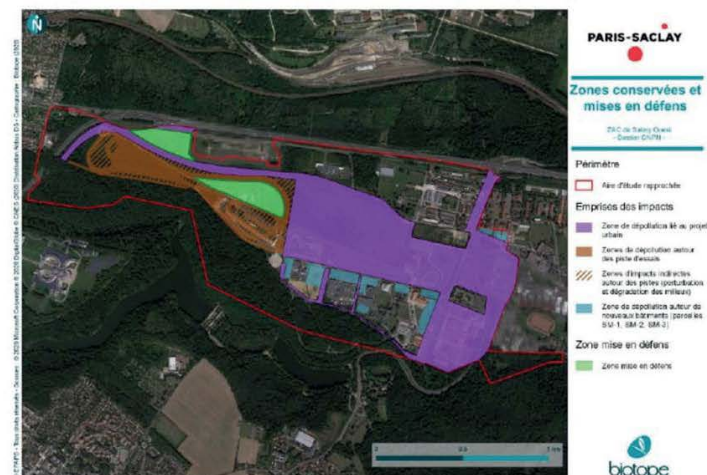


Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

Ces zones conservées seront également mises en défens afin que les usagers de la ZAC ne puissent pas y accéder et occasionner des dégâts.

Localisation

Les zones conservées sont entourées en vert dans la figure ci-dessous.



Localisation des zones conservées

Une mesure équivalente pourrait être prise afin de préserver la forêt domaniale et le site classé de la vallée de la Bièvre.

Nous notons par ailleurs :

1. Qu'aucuns travaux ne sont prévus dans le cadre de la gestion pluviale et de la gestion des eaux usées en forêt domaniale.
2. Que le quartier des Marronniers est défini dans le PLU de Versailles comme site urbain constitué et ne bénéficiera pas de la lisière de recul des 50 m comme nous l'aurions souhaité. Zonage USi du PLU. En revanche, les autres limites de la ZAC en bordure de forêt sont bien soumises à la lisière de recul de 50 m (en particulier les pistes d'essai, le campus des Mines et le quartier Lisière).

Association Loi 1901 agréée pour la Protection de l'Environnement
Adresse : ASEM – 13 rue Jules Vallés – 78280 Guyancourt
Email : asem.guyancourt@gmail.com - Site internet : <http://asem-guyancourt.blogspot.fr/>



Association de Sauvegarde des Etangs de la Minière

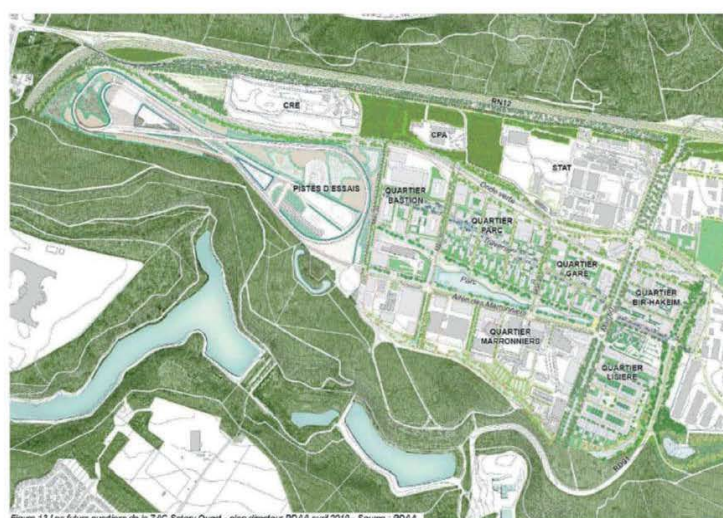


Figure 2 : Plan directeur (avril 2019). Source : dossier

3. Que la contrainte de co-visibilité est observée : les constructions ne seront pas visibles depuis le site classé de la Vallée de la Bièvre.

Notre association soulève le problème **de bruit lié aux hélicoptères** survolant régulièrement le plateau de Satory. Il semble que cet aspect ne soit pas abordé dans l'Etude d'Impact. **Si tel est le cas, un complément à l'Etude d'Impact serait nécessaire.**

Enfin, l'ASEM propose qu'une **charte de protection du site classé de la vallée de la Bièvre** soit mise en place. Prenant l'exemple de la charte de la ZPNAF sur le plateau de Saclay, cette charte pourrait comporter une liste d'actions afin de protéger le site, le PLU de Versailles serait mis en compatibilité (ainsi que ceux de Guyancourt, de Buc et de Saint-Cyr-L'Ecole), un comité de pilotage pourrait être créé et un suivi de la charte et de ses actions serait réalisé.

Association Loi 1901 agréée pour la Protection de l'Environnement
Adresse : ASEM – 13 rue Jules Vallés – 78280 Guyancourt
Email : asem.guyancourt@gmail.com - Site internet : <http://asem-guyancourt.blogspot.fr/>

Réalisation de la ZAC Satory Ouest
Avis de participation du public par voie électronique

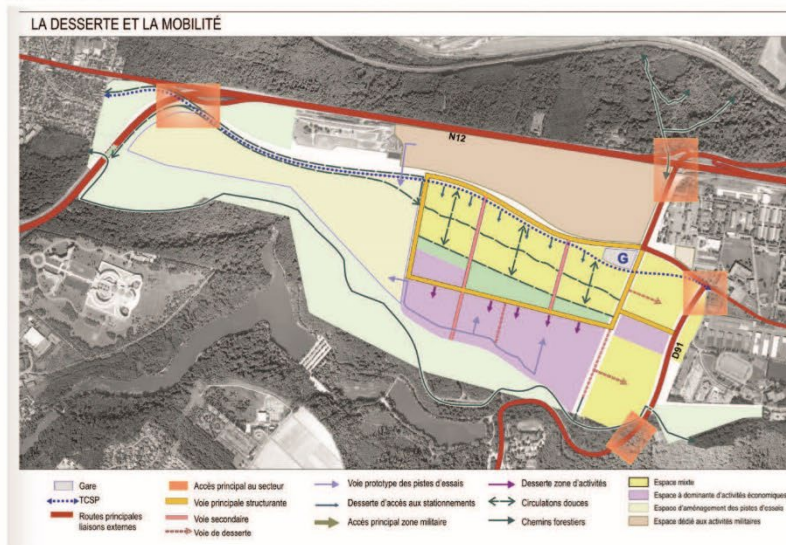
Question concernant l'échangeur N12/D91

Conseiller Municipal de la Commune Buc (qui fait partie de la communauté d'agglomération de Versailles Grand parc) où je réside depuis 1999, je recherche -dans les dossiers mis à disposition du public- la nature de la modification de l'échangeur N12 / D91 et n'en trouve cependant pas. Le sujet est pourtant d'importance d'autant plus que l'accès à la ZAC depuis la N10 au niveau de l'Epi d'or est désormais abandonné.

La nature actuelle de l'échangeur et le tracé de la D91 (avec des mini-tunnels très bas et des virages en dévers) découragent les poids lourds supérieurs à 3,5t d'emprunter la D91 pour se rendre vers Guyancourt ou vers la ZAE de Buc.
Une conséquence malheureuse en est le très fort trafic routier. Plus de 700 poids lourds et 15 000 véhicules particuliers empruntent la D938 dans un axe Nord-Sud par jour et de ce fait, traversent la commune de Buc par la rue Louis Blériot bordée d'habitations.

Quel serait l'impact supplémentaire de trafic poids-lourds et voitures sur la D938 dans le cadre de la modification de l'échangeur N12/D91 ?
Si cet impact est négatif pour les riverains de la rue Louis Blériot de Buc, quelles mesures complémentaires envisagez-vous pour y remédier ?

Je vous remercie par avance pour les précisions que vous voudrez bien m'apporter.
Sincèrement



EPAPS Paris-Saclay
Mise en compatibilité du PLU de Versailles
Orientations d'aménagement par secteur

Christian Gasq, Mairie de Buc, 3 rue des Frères Robin, 78530 Buc

Association de Bange-Houdon

association n° : W 784 00 52 17
chez Michel Morgenthaler
16, rue du Colonel de Bange
78000 Versailles
<http://debangehoudon.blogspot.fr>

Objet : participation du public par voie électronique (PPVE) concernant la ZAC Satory Ouest à Versailles, du 26 mai au 24 juin 2022
observations de l'association de Bange-Houdon sur le dossier https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP22201/Dossier.awp

De la qualité du dossier

Le dossier comporte 143 documents totalisant plus de 5000 pages. Bien sûr, toutes les pages n'ont pas été analysées par nous, faute de temps et en raison de nos compétences lacunaires. On regrette qu'apparaissent des anomalies nombreuses, qui montrent que ce dossier n'a pas été relu par son émetteur : phrases incomplètes, redites, contradictions, etc. Des bêtisiers circulent parmi les personnes intéressées par ce dossier, où sont répertoriées d'inquiétantes énormités, parfois savoureuses (niveau sonore des blindés 52 dB selon Nexter !). En outre, il arrive que des données obsolètes (2013, 2016) soient présentées en appui de démonstrations, rendant ces dernières hasardeuses. La présentation orale qui a été donnée le 2 juin, intelligemment simplifiée, s'est révélée de grande qualité et fort utile. Les observations qui suivent sont essentiellement concentrées sur le chapitre 3 de l'étude d'impact.

Le budget de l'opération et le niveau de prix des logements

Le budget est fortement évolutif, passant de 331 M€ en 2019 à 407 M€ en 2022, sans explications. Le niveau de prix prévisionnel des logements est un élément d'appréciation qui n'est pas abordé. La question a été posée lors de la réunion du 2 juin et le chiffre de 6000 €/m² a été avancé (avec les réserves qui s'imposent), ce qui constitue un utile indicateur.

Les aspects écologiques

Les compensations écologiques sont beaucoup trop vagues et incontrôlables. L'adaptation des bâtiments au climat (ensoleillement, etc.) nécessite une actualisation. Le prix de la tonne de carbone n'est pas du tout à jour. Pour l'évacuation rationnelle des terres excavées, SGP a mis en place des procédures de tri et de traçage qui seront appliquées à ses travaux (tunnels et gares notamment) et qu'il ne sera pas interdit de copier. L'assainissement n'est pas résolu.

L'organisation des accès et des stationnements

Le concept de parcs de stationnement « mutualisés et foisonnés » séduira-t-il tous les usagers, habitants et travailleurs ? Ces parcs sont prévus sous forme de « silos » de plan rectangulaire, en élévation, très éloignés de certains logements et bureaux. Sur bien des points cela ne semble pas pratique. Nous répétons que, dans un contexte de pénurie grandissante de foncier, il faut toujours exploiter le sous-sol avant de construire par-dessus (le risque pyrotechnique n'est pas rédhibitoire puisqu'il est maîtrisé). Après c'est trop tard. L'idée, qui est énoncée, de se réserver de convertir les stationnements en logements ou bureaux nous paraît tirée par les cheveux pour justifier les silos en élévation, qui stérilisent un précieux foncier. Le ratio de stationnement des voitures (1,3 par logement) semble étriqué pour ce quartier excentré. Le stationnement des vélos a été négligé.

La géothermie

L'approche est trop timide. Les installations géothermiques récentes et futures dans le secteur (Vélizy, Le Chesnay) ne sont pas citées et leurs informations ne sont probablement pas exploitées.

Versailles, le 22 juin 2022

Michel Morgenthaler
président

1/1

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

B) Une réunion de découverte et d'échanges avec l'équipe EPAPS

2h30 denses le 2 juin 2022 mais bien insuffisantes pour découvrir les 143 documents du dossier. Nous avons pu découvrir des éléments nouveaux (bien que datant de 2021)... ! qui permettent de mieux saisir des éléments du projet mais il reste encore de bien trop nombreuses interrogations.

Depuis fin 2021 nous aurions du pouvoir accéder aux documents alors publiés en interne.

C) Observations générales sur le dossier présenté

C1-Calendar et précisions sur les dépenses et produits du projet de ZAC Satory Ouest, quelques progrès mais encore de très nombreuses interrogations.

En juillet 2019 lors de l'EP DUP de la ZAC de Satory, SAVE avait souligné dans sa contribution du 1 juillet 2019, un flou financier complet sur le dossier ZAC. A cette époque les dépenses prévues étaient (page 89 du dossier DUP) de 331 M Euros avec seulement (4 postes de dépenses... !).

A ce jour il semblerait dans la présentation EPAPS que l'on dispose d'un tableau un peu plus détaillé qu'en 2019 mais toujours très-très macroscopique (14 chapitres seulement en produits et 19 en charges) pour un chiffre total maintenant de 407 Millions d'Euros.

La situation actuelle dévoilée dans cette présentation de juin 2022 reste encore bien problématique, tous les acteurs devraient disposer d'un ensemble de données plus détaillé par ailleurs accompagné d'un étagement dans le temps (sur 15 ans ou plus) des épisodes successifs de franchissement des étapes avec leurs traductions financières. Il s'agirait d'estimations mais avec le temps on devrait situer dans les présentations les étapes des rendez-vous de consolidations.

La non publication de documents, qui existent certainement dans certains cénacles, laisse une impression bien désagréable pour les citoyens analystes actuels... !

Le tableau SAVE communiqué dans nos contributions de juillet 2019 à l'EP DUP sur les préalables financiers restant à cadrer (version 14 du 18 juin 2019, toujours en ligne sur le site de SAVE et présent dans nos contributions à l'EP de 2019. C'est un repère possible pour tenter de dégrossir et préciser les lignes de dépenses à engager pour la réalisation de la ZAC. Tableau partiel (incomplet) il comportait déjà 25 têtes de chapitres de dépenses. Voir document toujours en ligne sur le site de SAVE.

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

[Actualité > ZAC Satory à Versailles - Sauvegarde et Animation de Versailles Environs \(save1.fr\)](#)

On doit regretter de ne pas disposer à ce jour d'informations au niveau alors identifié comme l'un des préalables pour avancer sur le dossier.

Des indications sur les niveaux de prix envisagés pour le foncier dans les différentes zones pour les opérations qui seront confiées à des promoteurs immobiliers logements et aussi pour les activités industrielles et commerciales ne sont pas abordées dans le dossier. C'est pourtant nécessaire.

C2-Equipements scolaires étudiés mais partiellement et rien sur le secondaire

Crèches, Maternelle, Primaires semblent dimensionnées en relation avec population attendue, par contre absence totale de solution pour les formations en secondaire pas plus sur Satory Ouest que Est. Le dossier est donc incomplet.

C3-Voies de circulations douces peu précisées

Manque de plan cohérent pour assurer sur le plateau des pistes continues permettant des circulations sécurisées tant les cycles motorisés ou non que les vélos cargos et les tricycles familiaux.

Grand flou sur les liaisons vers l'Ouest en direction de StCyr (tracé, dates...).

Liaisons de ces circulations douces avec les zones Est, mais surtout Nord et Sud non abordées dans les dossiers. Flux à gérer, sécurités des pistes, organisation et sécurisation des croisements et stationnements à assurer.

C4-Ambiguïtés sur le tracé de la traversée du plateau par le RD 91 à lever

Deux solutions sont évoquées, il va falloir choisir avec des arguments.

C5-Dans les règles de constructions tant d'immeubles d'habitation que locaux d'activités des absences

Absence de prise en compte des phénomènes de réchauffement climatique dans les préparations des règles recommandées ou même s'imposant aux promoteurs des divers bâtiments prévus.

*Façades et ou toitures végétalisées ? Vitrages imposés ?

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

- *Balcons privatifs dans les immeubles d'habitation ?
- *Jardins privatifs en rez de chaussée ?
- *Réutilisation éventuelle des eaux grises ? arrosages ? captation de chaleur ?
- *Capteurs solaires en toiture pour production d'électricité ?
- *Parkings dimensionnés et sécurisés par immeuble pour les cycles privés dont vélos cargos et tricycles, motos-scooters ? recharges électriques pour ces véhicules ?
- *Parkings pour véhicules de services (livreurs, artisans, santé-sanitaires, service d'enlèvement d'ordures) en proximité immédiate des sorties d'immeubles sur voie publique ?
- *Appel à un éventuel chauffage urbain, sans calendrier à ce jour, sur les préalables incompressibles des diverses options possibles
- *Répartition des 30% de logements sociaux dans les immeubles non abordées dans le dossier : immeubles mixtes, immeubles dédiés ?...
- *Dispositions impératives pour gestion des déchets dans les parties privatives des immeubles (divers conteneurs, encombrants,), et espaces réservés pour dépôts sur la voie publique.

Sur la sobriété énergétique des bâtiments prévus (habitations, laboratoires, bâtiments publics, ...)
Quelles normes retenues ? Quels contrôles sur les permis de construire puis les réalisations ?

Clarification nécessaire sur les éléments du permis de construire concernant le laboratoire Innovation Mines de Paris. Chauffage, isolations thermiques des bâtiments

Respect de distances minimum entre fenêtres des immeubles d'habitations est à acter impérativement dans les appels d'offres. A quel niveau ?

C6-Aucune zones envisagées pour des jardins familiaux

Aucune mention dans le dossier des éventualités d'espaces verts semi privatifs dans les copropriétés.

C7-Flou dans la conception et les règles d'usage des parkings de véhicules

Résidents Silos garages éloignés des lieux d'habitations :

Propriété possible ou location privative sur places affectées ou banalisées ? Accès libre ou toujours contrôlé et ? Payant ?

Box privatifs dans les silos ? Places attribuées et ou libres ?

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

Parkings temporaires aux portes des immeubles pour manutentions ?

Ajouts nécessaires dans les règles imposées aux constructeurs ?

Réserves systématiques sur voirie publique ?

Bornes alim. Eléc véhicules : dans les parkings, dans le quartier ?

Pas un mot sur ce sujet pourtant d'avenir !

Garages vélos sécurisés pour vélos dans les parkings ? dont vélos cargos

Quelle prise en compte des motos-scooters

Garages vélos sécurisés dans les immeubles, dont vélos cargos familiaux ou logist.

Visiteurs Quelles places parkings accessibles

(santé, commerces, relations, bureaux, équipements publics...

Entreprises Places dédiées dans silos ? Propriété ou location ?

>>>>>> Le document « SARECO (Annexe 14), daté de juillet 2015 Diagnostic », est bien singulier et incomplet sur les modalités de gestion des silos parkings et sans précisions sur les autres parkings de véhicules en surface Commerces, Services publics, Equipements sociaux.

C-8) Manque d'indication concernant les implantations économiques à venir

*Zone artisanale et industrielle dans la zone Nord Ouest : quels types d'établissements envisagés ?

*Evolution des entreprises déjà implantées à ce jour, quelle reconversion de Citroën Peugeot ?

*Gare L18 et son quartier proche sont absents du dossier

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

220623-SAVE v2-Réactions sur les projets ZAC Satory Ouest EPAPS en juin 2022

Page 5 / 19

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

C-9) Manques d'indications sur phasage et dimensionnements équipements sociaux dont cabinets médicaux

Maison de quartier, Espaces sportifs et loisirs de proximité,
Zones commerciales
Espaces équipés autour des écoles, centres médicaux,

C-10) Zones de compensation écologiques dispersées peu contrôlables

Choix en proximité de zones dites de compensation, mais dispositif de surveillance et suivis ultérieur de ces zones, non précisé. Les services de l'urbanisme de Versailles ? mais ces zones ne sont pas sur Versailles et sur des zones privatives ... !

Phasage des implantations arborées en préalable à constructions à organiser (précisions nécessaires dès maintenant)

C-11) Silences sur la forêt domaniale gérée par l'ONF et incluse dans la ZAC

La ZAC compte dans son périmètre une surface importante de la Forêt Domaniale de Versailles.

Quels aménagements et protections des zones forestières dans la ZAC ? dossier quasiment vide sur ces espaces inclus dans la ZAC. Quelles positions de l'ONF gestionnaire ?

Comment la lisière de recul des 50 mètres sera entretenue et gérée ? et comment on contrôlera sa pérennité et le non grignotage ?

Nous constatons l'absence de précisions sur les opérations de reboisement dans la zone sud-est de la RD91 au sud de la zone GIGN.

Les cheminements piétons dans la forêt ne font pas l'objet d'une étude qui serait pourtant bien utile du fait des augmentations d'habitants en proximité immédiate.

C-12) Absence dans le dossier des photos aériennes de l'année 1944

Pourtant accessibles dans des publications et qui donneraient des indications sur les impacts de bombardements en mai et juin 1944. Une seule photo mais qui date de 1943... ! Les premiers bombardements (allemands) datent de juin 1940

Il en existe d'autres sur 1944...à joindre et à étudier pour guider les investigations.

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

C-14) Manque d'étude sur les options et les plans de réalisations pour les aménagements HYDRAULYS qui vont devoir être réalisés avant constructions sur la ZAC.

La contribution SAVE n°2 du 8 juillet 2019 à l'EP de juin 2019 aborde avec précision des interrogations qui n'ont toujours pas à ce jour des réponses. Merci de vous y reporter.

Une réunion de travail avec HYDRAULYS tenue le 21 juin 2022 nous a conduit à faire le constat suivant :

* A ce jour la station Carre de réunion est chargée à environ 50 % de son nominal. Elle peut donc recevoir d'autres eaux.

* Les investigations sur la vétusté avancée des 3 canalisations qui alimentent la station en passant sous le parc du château sont toujours en cours, des zones très critiques sont identifiées. Une contrainte ABF (!) est de plus à prendre en compte.

* Les projets (études préalables et étapes de réalisation) concernant l'équipement indispensable des extensions sur Satory Ouest ne sont toujours pas finalisés.

* De même le transfert des eaux usées venant de SQY vers la station reste encore à finaliser (ce qui réduirait entre autres les risques sur le quartier Versailles Chantiers et la grosse canalisation bien connue qui traverse d'ouest en est).

* Ces travaux à venir exigent au moins 19 millions d'Euros (à actualiser probablement). Pour l'instant pas de calendrier précis de réalisation mais une contrainte : ne pas perturber les JO de 2024...!

Voilà qui invite à tenter rapidement de clarifier les étapes d'un projet qui conditionne toute extension sur Satory Ouest.

Les questions de notre constat en juillet 2019 restent encore d'actualité :

« Ce constat nous a conduit à poser les questions suivantes :

- 1) Pourquoi l'étude de faisabilité lancée en 2017 et finalisée à mi 2018 n'est pas affichée dans le dossier de la présente enquête publique alors que manifestement le projet de ZAC Ouest a une influence sur le dossier. Seule l'étude partielle de 2015 est communiquée.
- 2) Comment seront traités entre l'EPAPS aménageur de la ZAC, le syndicat HYDRAULYS, la ville de Versailles la répartition des apports de fonds en investissement sur le projet ? Et les amortissements éventuels qui vont suivre ? Avec effets éventuels sur les prix imputés aux consommateurs desservis par HYDRAULYS.
- 3) Quels sont les coûts additionnels de gestion qu'il faudra prendre en compte dans l'exploitation annuelle HYDRAULYS (et celle de la Ville de Versailles, service

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

assainissement), une fois la réception des installations faites, coûts qui devront être supportés par tous les consommateurs dans leur facture annuelle ?

- 4) Subsidiairement, pourquoi l'étude des débits n'évoque pas Satory Est, ni les établissements militaires de Satory Ouest ?
- 5) Comment est prise en compte la sensibilité de la zone PEM Chantiers Avenue de Sceaux (et ? Av. Leclerc puis rue Orangerie) du fait de la nouvelle structuration des transports en commun avec le risque de chantiers longs perturbateurs des circulations.
- 6) Quels seront les temps nécessaires à la finalisation des plans puis à la réalisation des opérations de modernisation jusqu'à la mise en exploitation indispensable pour les premiers habitants du quartier Lisière. »

C-15) Observation concernant les pièces du dossier à propos du Permis de construire de l'Établissement des Mines de Paris

Faute de temps nous n'avons pas analysé les pièces de ce dossier dont la présence ici interroge alors qu'une disposition de consultation d'enquête publique devrait être menée.

Un point de procédure à clarifier.

C-16) Absence d'un diagramme général prévisionnel sur les étapes du projet de réalisation de la ZAC

On doit constater qu'à ce jour les dossiers mis en consultation ne permettent nullement de comprendre les enchaînements entre actions préparatoires et engagement des réalisations jusqu'à livraison aux utilisateurs habitants, gestionnaires, exploitants des établissements.

Un découpage des étapes et leurs cadrages dans un calendrier sur 15 ans est manifestement à constituer et à présenter à tous. Ce panorama aiderait tous les acteurs à se positionner dans le temps et dans l'espace (physique mais aussi institutionnel et financier).

Nous visons une description volumineuse mais indispensable pour situer toutes les étapes et les rendez-vous successifs. Les outils actuels de conduite de projet sont accessibles pour permettre ce type d'affichage indispensable à la surveillance conjointe et aux suivis-échanges entre les acteurs multiples : aménageurs, institutionnels, promoteurs, entreprises, citoyens.

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

D) Un Chapitre 3 de l'Etude d'impact qui provoque bien des observations

9) 6 EI_SATORY_CHAPITRE 3 : ANALYSE DES EFFETS NÉGATIFS ET POSITIFS, TEMPORAIRES ET PERMANENTS, À COURT, MOYEN, ET LONG TERME - MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

En surligné jaune nos remarques et questions.

D-1) Remarques générales sur le document :

Ce document n'est pas daté. C'est un manque car certains chiffres annoncés paraissent parfois un peu anciens. Il semble reprendre des études existantes anciennes qui n'ont pas été actualisées

Il y a de nombreuses redites.

Il n'a pas été relu (exemple phrases sans verbes comme « *Le redimensionnement des réseaux prendre donc en compte ces paramètres.* » Page 38)

D-2) Remarques détaillées au fil des pages du chapitre 3 de l'Etude d'impact :

En page 28 Les mesures de compensation concernent principalement des zones humides recrées autour de la piste d'essais, mais sans analyse de l'impact de l'utilisation de cette piste d'essais sur la faune et la flore de ces zones humides créées. (voir chapitre 7.2)

En page 37 « *Le défrichement de certaines zones est envisagé et devra faire l'objet d'une évaluation quantitative et qualitative dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale unique pour établir les compensations nécessaires.* »

Quel est le document proposé par EPAPS à ce jour pour répondre sur les compensations ?

« *Les boisements impactés directement (défrichements) seront recrés de manière à garantir une compensation au moins égale eu égard au temps de régénération des nouveaux boisements plantés. Ces compensations se feront en priorité et dans la mesure du possible au sein du même massif forestier, sans que ceci induise qu'ils seront situés sur le terrain d'étude.* »

Quelle est la signification du texte ci-dessus souligné ? Quelles dispositions seront prises pour s'assurer de la pertinence et de la durabilité des compensations envisagées ?

En page 38 « *Les prescriptions et les fiches de lot auront pour objectif de réduire au maximum les consommations en eau et en énergies. De plus, l'approvisionnement énergétique sera basée au maximum sur*

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022
des énergies propres et renouvelables de manière à limiter l'impact. Le redimensionnement des réseaux prendre donc en compte ces paramètres. »

Exemple manifeste d'une absence de relecture du texte.

En page 39 « *Le prolongement du réseau de chaleur Versailles Verséo est à l'étude.* »

Mais ce sujet est traité avec des détails en page 109 !

En page 44

« *Les besoins en adduction d'eau potable attendus s'élèveront à **3 259 m3/j.*** »

« *Les rejets en eaux usées attendus s'élèveront à **2 608 m3/j.*** »

D'où provient la différence de 651 m3/j soit 27 m3/h c'est énorme ?

En page 49 « *Le projet développera une urbanisation qui respectera les hauteurs limites du principe de covisibilité : son impact visuel depuis le Château de Versailles sera donc nul.* »

Et quelques lignes plus loin :

« *Les bâtiments ne dépasseront pas la hauteur réglementaire du principe de covisibilité.* »

Comment sera définie cette covisibilité surtout si elle est la résultante des rideaux d'arbres en bordure nord du plateau.

En page 54 « *Le choix de phaser la programmation urbaine et de ne pas dépasser un certain degré d'urbanisation avant l'arrivée de la ligne 18 permet de modérer l'impact de la ZAC sur le réseau routier en attendant que le système global de mobilité soit en capacité d'absorber les flux générés par l'ensemble de la ZAC. Le phasage de réalisation de ces infrastructures dépendra de l'avancée du projet urbain. Les études techniques ultérieures permettront d'affiner ces choix pour garantir la fluidité d'accès au plateau tout en minimisant la création d'infrastructure routière nouvelle.* »

A quelle date ces études techniques sont-elles envisagées ?

En page 58 la légende de la figure 65 est illisible (floue).

« *Les taux de saturation attendus sur la RN12, indépendamment du projet de Satory laissent penser que des mesures devront être prises pour réguler le trafic sur cette voie : abaissement de la vitesse limite maximale autorisée par exemple.* »

Quel dispositif est envisagé pour moduler cette vitesse maximale autorisée en fonction du trafic (à l'instar de ce qui se pratique depuis plus de 10 ans sur certains tronçons de l'autoroute A7) ?

En pages 59 et 60 « *Avant l'arrivée de la ligne 18, on estime à environ 1 000 le nombre de déplacements à assurer à l'heure de pointe en transports en commun.* »

Pour répondre à cette demande, le projet urbain intègre une voie de TCSP, qui sera ouverte aux lignes de bus circulant sur le site. L'offre de bus sera composée de lignes en provenance de Versailles qui permettront un rabattement vers les gares RER et Transilien (prolongement des lignes A et R du réseau Phébus possibles). La liaison Saint-Cyr - Satory sera également mise en place depuis la gare de Satory. »

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

Sur quel itinéraire ?

« L'objectif est d'avoir trois lignes de bus qui desservent le site avec chacune une fréquence de 10 min en heures de pointes. Ce type d'offre permettra d'assurer les besoins de déplacements en transports en commun.

Avec l'arrivée de la ligne 18, le territoire facilement accessible en transports en commun au départ de Satory est largement étendu, ce qui rend les transports en commun plus attractifs : à cet horizon le système sera en capacité d'absorber 4 000 déplacements à l'heure de pointe. »

Une étude fine des origines des voyageurs L18 devrait être engagée. Aucun document n'existe à notre connaissance sur les capacités de rabattement venant principalement de l'EST Massy ??

En page 64 « Les effets du projet sur la ZAC Satory Ouest sont de deux natures : ceux sur l'existant, et ceux sur le projet lui-même. Afin de cibler ces effets et d'optimiser la forme urbaine du projet, des études d'ensoleillement et aérodynamiques devront être réalisées. »

A quelle échéance ?

« Sur chaque îlot accueillant des logements, la conception urbaine devra favoriser les morphologies bâties qui optimisent l'exposition de leurs façades au rayonnement solaire pour réduire leurs besoins en chauffage et en éclairage. »

Il semble que cette conception relève d'une vision dépassée par l'évolution climatique et les périodes estivales de chaleur intense et fait fi des évolutions récentes des dispositions réglementaires (RE 2020).

En page 72 « Une estimation des données de trafics fournies en fonction des données transmises par Nexter et des niveaux sonores mesurés (2016- GAMBA et l'étude d'aménagement du terrain des Maroniers de 2013) est donnée dans le tableau suivant :

Type de Véhicule	Taux d'utilisation des pistes sur la période diurne (%)	Niveaux sonores à 3 mètres (dB(A))
Véhicules légers	73	65.4
Poids Lourds	13	74.5
Véhicules de course	3	78.7
Blindés	11	52
Total	100	69.3

Figure 91: Tableau des niveaux sonores calculés pour les pistes [Source: Gamba]

Le niveau sonore aux abords des pistes d'essais sur une journée est de 69 dB(A) à une distance de 3 mètres sur la période 8h-18h. »

La réglementation actuelle est la suivante :

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE
Véhicules légers 74 dB(A) maxi
PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022
Poids Lourds 80 dB(A) maxi

Les valeurs retenues ne semblent donc pas cohérentes avec la réglementation actuelle (valeurs minorées ?) et que dire des blindés à 52 dB(A) soit la valeur d'un bureau calme (là encore absence de relecture du texte) ?

En page 73 Les mesures de compensation concernent principalement des zones humides recrées autour de la piste d'essais (voir chapitre 3.3 page 30), mais sans analyse de l'impact de l'utilisation de cette piste d'essais sur la faune et la flore de ces zones humides créées (Cf figure 92).

En pages 74 et 75 On peut lire :

« les niveaux sonores calculés sur le modèle permet de déterminer le classement de la piste : catégorie 4.

La largeur affectée par une infrastructure de catégorie 4 est de 30 m de part et d'autre de la voie. »

L'isolation acoustique des bâtiments est traitée par le biais des façades contre le bruit.

Mais il s'agit de mesures fenêtres fermées. Quid de la situation en été, fenêtres ouvertes ?

En page 75 à propos des balcons fermés : *« Cette disposition est équivalente à des doubles menuiseries et peut donc présenter des isolements de façade importants. »*

C'est oublier qu'un balcon fermé procure, en été, un effet de serre tout à fait contre indiqué avec l'élévation attendue des températures estivales

En page 78 et suivantes : les études de la qualité de l'air partent de **données de 2016** !

En page 80 l'étude se fonde sur la fécondité de **2007** !

En page 82 « La quantité de trafic sur notre zone d'étude augmente de plus de 100 % entre la **situation actuelle** (2016) et l'horizon 2030 « fil de l'eau » (sans projet). »

Prendre pour référence des données de trafic de 2016 enlève toute pertinence à cette partie de l'étude. Voilà une preuve manifeste qu'il s'agit d'une étude ancienne « recyclée ».

En page 83, il est publié deux tableaux (figures 116 et 117) de la répartition du parc roulant pour l'année 2016 et l'année 2030 identiques (projection à 2025) **datant de 2006 et où ne figurent pas de véhicules électriques !**

Les pages suivantes sont donc basées sur des hypothèses largement obsolètes.

En page 85 : **erreurs dans la numérotation des cartes et du commentaire : absence de relecture du texte.**

En page 92 concernant l'évaluation des risques sanitaires au niveau de lieux sensibles situés dans la bande d'étude : *« En se focalisant plus particulièrement sur les écoles ou les crèches, les enfants ne sont présents que durant les premières années de leur vie, et non durant la vie entière. »*

Toutes les études médicales récentes montrent une sensibilité beaucoup plus grande des enfants aux substances toxiques.

En page 94 « Coûts liés à l'effet de serre

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

Les valeurs tutélaires ont été redéfinies lors de la mission présidée par Emile Quinet et présentées dans le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP) intitulé « Évaluation socioéconomique des investissements publics » de septembre 2013. La valeur à considérer pour une tonne d'équivalent CO₂ émise est de 32 € en 2010 (valeur issue du rapport Boiteux II) pour atteindre 100 € en 2030. »

Mais en 2019, la valeur prévue pour 2030 était déjà de 250 € / t www.ellipse-ise.eu

Les calculs de la page 94 nécessitent donc une actualisation indispensable.

Enfin le tableau 142, est réalisé en prenant la quantité émise en tonnes de carbone avec le prix unitaire du CO₂ aboutissant à une minoration d'un facteur de 3.66 !

B.8 Mesures d'évitement / réduction

En page 95 : Pollution gazeuse et la pollution particulaire « Compte-tenu du trafic engendré par le RN12 et la RD91, il serait judicieux d'éviter l'implantation d'habitations ou de sites sensibles le long de ces axes (crèches, écoles, jardins d'enfants, maisons de retraite, terrains de sport...). Ces espaces pourront être réservés pour des activités tertiaires ou commerciales, qui permettraient de faire écran de protection pour les espaces verts et autres immeubles présents derrière. L'aménagement de la zone entre la butte et ces immeubles par de la végétation et en particulier de grands arbres, permettrait d'atténuer cette exposition. »

Cela signifie-t-il que les personnes présentes dans les activités tertiaires ou commerciales sont moins sujettes aux risques liés à la pollution ? Affirmation bien surprenante !

En page 101 :

« Résultats des calculs de risque sanitaire sur le terrain Nexter Est :

La qualité des milieux n'est pas compatible avec le projet quel que soit l'aménagement considéré.

Résultats des calculs de risque sanitaire sur le reste de la ZAC :

La qualité des milieux n'est pas compatible en tout point du site avec les aménagements futurs de type espaces verts, jardins potagers, logements (plain-pied ou sous-sol), bâtiment tertiaire/ETS (plain-pied ou sous-sol). »

En page 102 Conséquence :

« Deux types de dépollution sont envisagés :

Type 1 : Recouvrement des terres polluées par terre saine

Recouvrement des surfaces de terres polluées par une épaisseur de terre saine compatible avec les usages pressentis. Coûts maîtrisés, mais efficacité limitée vis-à-vis des polluants susceptibles de passer en phase gazeuse.

Type 2 : excavation et remplacement par terre saine

Coûts élevés, mais efficacité avérée vis-à-vis de l'ensemble des polluants. Les terres excavées seront soit évacuées dans les filières dédiées, soit traitées sur place. La dépollution des terres excavées sur site et leur réutilisation dans le projet est l'option envisagée en priorité, sous réserve de sa faisabilité technique, financière et réglementaire qui sera étudiée au cas par cas.

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

Il sera probablement décidé de combiner les deux types de méthodologies afin de maîtriser les coûts de dépollution tout en garantissant la maîtrise des risques sanitaires pour les futurs usagers du site. »

La question qui se pose est en fait de savoir comment les opérations de préparation seront vérifiées et les résultats communiqués à tous les acteurs concernés collectivité, associations, citoyens et comment ces éléments seront archivés et mis à disposition des futurs habitants et utilisateurs.

En page 103 concernant la pollution pyrotechnique des sols

« Mesures : stratégies de dépollution

Nous pouvons envisager de retenir 2 méthodes de dépollution pyrotechnique :

Dépollution pyrotechnique après diagnostics interprétés, implantation des cibles identifiées, puis mises au jour de façon unitaire ;

Dépollution pyrotechnique par traitement de zones saturées (terrassement avec un opérateur en pied de pelle).

En conséquence, il apparaît difficile de réaliser une dépollution du site avec le principe de mise au jour des anomalies de façon ponctuelle.

C'est pourquoi il a été proposé de traiter l'ensemble des emprises concernées avec le principe de terrassement de zones saturées.

Le risque pyrotechnique étant avéré, il ne s'agit plus de sécuriser des sondages pour la réalisation d'études mais bien de conduire des opérations de dépollution pyrotechnique. »

La question est de savoir comment les opérations seront menées suivies et documentées pour les constructeurs puis pour les habitants futurs.

En page 104 à propos du bilan énergétique du projet

« A. BILAN DE PUISSANCE »

Rien pour la climatisation des logements au contraire des bureaux, des équipements et des commerces.

« Recharge véhicules électriques (figure 145)

standard 5600 W/ point de recharge

normal accélérée 17 600 W/ point de recharge

rapide 34 400 W/ point de recharge »

Ces valeurs sont obsolètes.

En 2022 les minis sont :

borne de recharge domestique : 7 kW

borne de recharge semi-rapide : 22 kW

borne de recharge rapide : 50 kW à 350 kW

En page 105 concernant le bilan des besoins énergétiques du projet :

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE
« Ratios de consommations énergétiques

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

RATIOS DE CONSOMMATIONS THERMIQUES

kWh / m ²	Chaud	ECS	Froid
Chauffage			
Logements	39.1	60	0
Bureaux	24	6	10
Équipements	72	9.8	8.1
Commerces	60	10	31 »

Ces données ne sont pas cohérentes avec les normes RT 2012 et RE 2020

« Nature des besoins énergétiques des logements

Les besoins en **rafraîchissement** peuvent être faibles, voire nuls selon les expositions des enveloppes au rayonnement solaire, les systèmes d'occultations et les modes constructifs retenus (inertie thermique des espaces intérieurs).

Cela ne prend pas en compte les épisodes caniculaires de plus en fréquents avec le réchauffement climatique.

En page 107 à propos de la géothermie

« L'exploitation de l'aquifère Dogger (eau à 56-80°C) n'est pas adaptée car la puissance disponible est limitée à 5MW pour un investissement de 8 millions d'euro et est soumis à de fortes contraintes d'installation. »

Cette conclusion est étonnante au moment où l'exploitation de l'aquifère Dogger est en train d'être étudiée pour de grands ensembles immobiliers de l'Île-de-France comme Parly 2.

« Solution sur **champ de SGV** (Sondes Géothermiques Verticales): réalisation d'un champ de sondes géothermiques verticales de 300 M de profondeur sur 4 ha : installation qui couvrirait les besoins de 8 MW en chaud et 4 MW en froid par une réversibilité de l'installation. Cette solution impliquerait une instruction de 10 mois minimum. »

« D. BOIS ÉNERGIE

L'intérêt de cette énergie est un bilan carbone pratiquement nul car le bois stocke au préalable le CO2 qu'il rejette dans l'air au moment de sa combustion. »

Faux car pour avoir un bilan carbone nul il faudrait que le CO2 utilisé (souvent datant de 50 ans au minimum) soit concomitamment stocké par de nouvelles plantations.

« Si les chaudières peuvent être équipées de dispositifs de traitement des fumées, les micro-particules polluantes s'ajoutent toutefois à la pollution déjà présente due au trafic routier, même si les vents dominants favorisent la dispersion de la fumée.

Il s'agit donc d'une réelle source d'énergie renouvelable pour Satory qui permettrait de produire à la fois de la chaleur et de l'électricité avec un système permettant la cogénération. Ce facteur est intéressant car la

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022
production locale d'électricité permet de réduire la dépendance au réseau national et les pertes dues au transport d'électricité. »

Conclusion étonnante !

En page 109 : « J. CONCLUSION SUR LA STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE

Pour la seconde phase, une boucle d'eau froide pourrait être envisagée, à partir d'une installation de Sondes Géothermiques Verticales et, en complément, d'une récupération calorifique des eaux usées. »

**Ce sont là des hypothèses sans calendrier par rapport aux étapes de déploiement des phases successives...
donc document EPAPS bien peu accroché aux contraintes des lieux et du calendrier global du projet !!!**

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

220623-SAVE v2-Réactions sur les projets ZAC Satory Ouest EPAPS en juin 2022

Page 17 / 19

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

E) Des questions nouvelles et des remarques sur le document « compléments à l'Etude d'impact de novembre 2021 »

12) « Compléments à l'Etude d'impact de nov 2021 »

Sur les dépollutions des zones constructibles et les suivis des travaux préparatoires, quelles dispositions seront prises pour garder l'historique des localisations précises des investigations en sous-sol et des retraits d'objets dangereux ou terres polluées. ? Quelles mise à disposition pérenne pour les futurs occupants ?.

en page 46 On relève une **contradiction** entre l'affirmation que les vérifications du SDIS78 (pompiers départementaux) sur le CRE (Essences des Armées) sont régulières et le relevé communiqué par les Armées qui montre des trous évidents dans la régularité des inspections (dont algues dans le canalisations... !) !!!

en page 52 Le texte annonce des aménagements complémentaires et 2023 sur le site de la CRE. Comment ces aménagements seront-ils vérifiés au regard des règles de sécurité... ? et comment les résultats seront portés à la connaissance du public ?

en page 55 L'observation de l'absence de réglementation concernant le stationnement de wagons citernes est assez singulière... ! Il serait utile de savoir combien de wagons pleins arrivent simultanément sur place et combien de temps est nécessaire pour les vidanger dans les cuves

en page 71 du document Quelles sont les dispositions prises pour faire connaître (à qui ?) le suivi de la qualité des eaux souterraines du futur quartier Lisière durant la période promise d'au moins 4 ans ?

en page 73 Que veut dire que « la nappe des Sables de Fontainebleau fera l'objet d'un suivi régulier » ?

Quelles dispositions opérationnelles prévues pour un tel suivi ? Information périodique diffusée à qui ?

pages 119 à 141 du document Mesures de compensation écologiques sur zones humides et milieux naturels annoncées hors du périmètre ??? plaine de Versailles et Buc... ??? lieux, avis et accords des propriétaires ? pérennité et surveillances dans le temps ?.

Page 143, Imputation des coûts totaux des mesures ERCAS : Valeurs à quelle date ? et quid de la date de réalisation

pages 175 à 177 Le point fait sur l'échangeur RN12 RD91 ignore dans ses analyses les questions de protection par rideau arboré des effets des circulations vis-à-vis des questions de co visibilité et de protection phonique vis-à-vis des quartiers d'habitation mitoyens.

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

SAVE

PPVE ZAC Satory Ouest juin 2022

*Mention de dispositions déjà non respectées dans le projet Mines de Paris à propos des surface vitrées anticollision ? Précisions ? Actions correctives ?

*Quel potentiel d'**extension encore possible pour établissement Nexter déjà présent** ? Aucune info...

Page 172 sur la stratégie de compensation sur les zones humides hors vallée de Bièvre conduit à des actions hors zone dont on peut se demander **comment elles seront réalisées et contrôlées puis suivies dans le temps...une fois les opérations ZAC menées par l'EPAPS clôturées.**

Page 182 du document « en 1 ère phase 3 parkings sont projetés 500 Bastion, 750 Lisière, 5 à 600 Gare ??

Et ensuite ? pour arriver aux 5 500 places affichées dans la page 182 ?

Le document est silencieux.

Page 188 et page 194 Prenons bonne note de la réserve conservée pour éventuelle bretelle d'entrée à l'Ouest depuis St Cyr.

Page 188 sur le giratoire BirHakeim surprise de constater qu'aucune recommandation n'est finalement choisie entre les différentes alternatives, pourtant ce choix va conduire à des aménagements différents. Dates des étapes ? Effets ? encore à estimer du fait de choix pour la gare L18 cf remarque page 193 mais qui laisse aussi dans le flou.

Page 205 aucune précision sur les effets des choix de gestion e l'ONF **Quels aménagements et protections de l'importante zone forestières Sud dans la ZAC ? dossier quasiment vide sur ces espaces inclus dans la ZAC. Quelles positions de l'ONF gestionnaire ?**

P211 mention importante sur la préservation de la lisière boisée en périphérie des zones construites ou réaménagées(pistes)

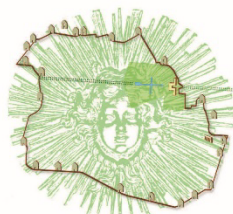
P213 et 214 oubli des risques sur co-visibilité depuis le niveau bas dans Versailles dont château sur la fragilité du rideau boisé le long de la RN12 et les risques induits par le réaménagement nécessaire de l'échangeur diffuseur opération conduite par la DRIEAT en limite de la ZAC. **Les flux routiers sur la RN12 risquent d'être visibles et aussi très audibles depuis les habitants de Versailles du quartier St Louis** avec le risque de déboisement d'une lisière Nord déjà à ce jour bien tenue le long de la RN12.

P241 à 248 illisibles dans la version disponible, floue puis 4 pages vierges ... ?

Association déclarée à la Préfecture des Yvelines, inscrite sous le n°0784004371
Association agréée pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral 78-2022-02-08-00002 du 8/02/2022

220623-SAVE v2-Réactions sur les projets ZAC Satory Ouest EPAPS en juin 2022

Page 19 / 19



les Amis du Grand Parc de Versailles

le 24 juin 2022

Avis de l'AGPV sur le dossier Programme Satory Ouest (PPVE de juin 2022)

L'association « les Amis du Grand Parc de Versailles » (AGPV), agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines, se préoccupe en priorité du cadre de vie sur les communes inscrites dans le territoire de l'ancien Grand Parc de Chasse, notamment celles entourant directement Versailles ; Buc, Guyancourt et Saint-Cyr-l'École, qui encerclent le plateau de Satory, en font particulièrement partie ; d'autres communes peuvent aussi être concernées pour des problèmes de covisibilité sur les sites classés de la Vallée de la Bièvre ou de la Plaine de Versailles. Satory Ouest est situé uniquement sur la commune de Versailles, et en constitue le huitième quartier ; l'AGPV n'a pas vocation à traiter dans le détail ce qui relève de la ville, en laissant le soin à des associations locales compétentes (par exemple SAVE), mais s'attache à relever quelques points saillants et surtout ce qui, à son avis, risque de porter atteinte à l'environnement et aux patrimoines des territoires périmétriques. Nous ne formulerons donc pas de « reproches » sur l'absence de données sur les garages à vélos dans les immeubles prévus, ni sur l'insuffisance du nombre de parkings/visiteurs et de bornes électriques, ni sur la difficulté de lire certaines légendes de cartes, ni sur la regrettable ambiguïté qui subsiste sur le tracé de la RD 91, ni sur le flou de l'aménagement du quartier de la gare, ni sur les mesures prises pour anticiper les futurs dérèglements climatiques, ni sur d'autres éventuels « manques » dans ces études pourtant très approfondies sur bien des points. Trop peut-être, d'où l'intérêt du résumé d'étude d'impact qui est heureusement fourni, et qui devrait suffire à la compréhension du projet pour la plus grande partie du public.

L'AGPV n'a pas été en mesure d'analyser les milliers de pages du dossier, lors des trois semaines de mise à disposition, dans un mois de juin traditionnellement très chargé. On peut regretter que de nombreux documents n'aient pas été communiqués plus tôt, alors qu'ils avaient été édités depuis des mois. Par contre la 1^{ère} réunion de présentation faite par l'EPAPS a été bien appréciée ; dommage que la 2^{ème} n'ait lieu que le 28 juin, après la clôture de la présente participation électronique.

Les lecteurs voudront bien excuser une analyse plus littéraire que structurée, faite au fil de lectures croisées sur les documents principaux (Étude d'impact ; Compléments) et quelques annexes.

les Amis du Grand Parc de Versailles
Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES
contact@grandparcdeversailles.org www.grandparcdeversailles.org

Globalement le quartier de Satory est actuellement trop disjoint de la ville de Versailles du fait d'un longue spécialisation militaire ; il ne peut que bénéficier d'un développement coordonné tel qu'envisagé. Mais les liaisons fonctionnelles avec les quartiers voisins ne sont pas favorisées dans ce projet, alors qu'elles sont l'enjeu principal pour un développement harmonieux du quartier. Ainsi les forêts et la topographie engendrent des coupures fortes et intangibles qu'il convient de prendre en compte. Le dossier comporte peu de développements sur les voies cyclables de liaison, sur les passages piétons vers la vallée de la Bièvre, vers le quartier Saint-Louis, vers l'Épi d'Or de Saint-Cyr-l'Ecole. Les communes concernées devront vraiment enrichir l'offre de déplacements doux. Il serait très regrettable que le périmètre extérieur de la ZAC soit ignoré, ou non coordonné, par les aménageurs.

La seule liaison actuelle Versailles/Satory par les transports en commun se fait par bus, c'est peu, bien que correctement géré. On conçoit très bien que la municipalité de Versailles souhaite désenclaver son huitième quartier, et accepte volontiers la solution qui lui est offerte. Mais on aurait pu imaginer un moyen de transport plus audacieux qui aurait constitué lui-même un atout technique et touristique pour l'agglomération. Des solutions existent qui auraient dû paraître plus satisfaisantes et plus souples qu'une gare de métro hors de prix pour la collectivité et à 25 m sous terre, dont le flux prévisionnel en heure de pointe est annoncé à 4000 voyageurs, ce qui semble d'ailleurs optimiste par rapport aux chiffres annoncés lors de la dernière enquête publique sur la Ligne 18.

Nous demandons que l'épannelage, ou gabarit global, des bâtiments soit figuré pour qu'à aucun point de la limite sud ils ne soient perceptibles depuis la vallée de la Bièvre, site classé le 7 juillet 2000. Des simulations par coupes auraient suffi pour le prouver. L'exemple à ne pas renouveler est donné par les immeubles d'habitation existants derrière la bordure sud/est, et les installations militaires anciennes trop visibles.

Le cordon boisé au nord le long de l'autoroute est mince et fragile ; la circulation intense sur cet axe commence à être perceptible depuis la ville et le parc de Versailles. Une grande attention doit être portée au maintien et au renforcement de cet écran végétal, fragilisé par le réchauffement climatique et les menaces sanitaires sur certains arbres comme les châtaigniers. L'étude doit montrer que les bâtiments projetés n'aggravent pas le risque d'impact visuel en cas d'affaiblissement de la lisière.

En particulier le projet d'élargir l'emprise de l'échangeur RD 91/A 286 à peine évoqué puisque hors ZAC, mais pourtant cité comme inévitable et étudié par la DIRIF, est un danger pour le maintien d'une ceinture verte efficace autour de Versailles, pôle touristique mondialement connu. En effet il s'agit d'une lisière particulièrement mince que l'ONF doit renforcer en priorité, avec l'aide des administrations et collectivités concernées. La criticité de cette lisière arborée concerne surtout Satory Est, mais une tempête exceptionnelle ou des maladies pourraient aussi affecter la lisière plus épaisse qui masque Satory Ouest : notons d'ailleurs que depuis Bailly/Noisy il n'y a actuellement que 2 ou 3 m de marge de hauteur d'arbres pour masquer les constructions, d'après l'annexe 11 sur les covisibilités.

Il existe une ancienne poudrière, étonnement exclue de l'étude de la ZAC Satory Ouest, alors qu'elle constitue une verrue polluée se dégradant très vite, car les murs deviennent franchissables aisément et l'accès dans cet espace de plus en plus dangereux. Nous demandons un renforcement des clôtures en attendant la démolition et le reboisement de l'emprise, bien que cet espace actuellement délaissé et non géré pour la forêt tende à devenir de lui-même un site intéressant pour la biodiversité !

Les restes d'un des murs maçonnés du Grand Parc des Chasses de Louis XIV sont à repérer dans le bois pour qu'ils soient préservés et confortés si nécessaire, ainsi que les traces des rigoles venant des étangs des Clayes/Bois d'Arcy et alimentant les fontaines du parc, bien que

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcd Versailles.org

www.grandparcd Versailles.org

ces vestiges aient perdu de leur signification fonctionnelle, si ce n'est une utilité de drainage local ; elles sont un patrimoine à préserver, même si des portions se trouvent hors limites de la ZAC. Dans cette dernière se trouvent néanmoins les vestiges de la batterie de Satory, encerclés de douves ; le lieu est remarquable, et mériterait d'être mis en valeur ; doit-on compter sur la seule bonne volonté de l'ONF pour en faire un des plus beaux lieux de promenade du plateau, et lien naturel vers les étangs de la Minière ?

La ville de Versailles dispose d'un cordon boisé ou agricole très rare en France où les extensions « en taches d'huile » dévalorisent inexorablement le patrimoine bâti et paysager. Que ce cordon ait été préservé jusqu'à maintenant est dû aux souhaits des souverains, poursuivis globalement par les autorités qui leur ont succédé. Il s'agit d'un patrimoine unique, consacré par des mesures de protection dont la dernière est la zone tampon des abords du château et du parc de Versailles, patrimoine mondial que l'UNESCO a demandé en 2007 à la France de protéger attentivement. Les coteaux boisés et le plateau de Satory étant intégralement soumis à cette contrainte pas uniquement symbolique, on peut dire que ce qui se fera ici sera scruté avec attention...

Arriveront à terme plus de 5 000 emplois et 10 000 habitants : une ville sur le plateau, présentée dans l'étude comme non perceptible depuis le château et la ville, ainsi que de la vallée de la Bièvre. Des simulations n'auraient pas été de trop pour en apporter des preuves plus convaincantes.

Cette ville sera éclairée la nuit, un halo de lumière en résultera, alors que les activités actuelles sont essentiellement diurnes et que les sites urbanisés actuels aux abords (Vélizy, Viroflay, la Celle Saint Cloud, etc...) ne sont que très peu ou pas perceptibles en nocturne. Pour éviter que l'éclairage nocturne ne soit gênant, nous demandons que les éclairages publics soient conçus avec déflecteurs et intensité réglable, et que les enseignes, illuminations des façades commerciales ou d'activités soient règlementées en ce sens ainsi que l'éclairage des voies A12 et RD91. A la belle saison, tous les samedis soir ont lieu les Grandes Eaux Nocturnes : la magie du feu d'artifices qui les concluent serait affectée en l'absence d'un ciel parfaitement noir.

On doit s'attendre à une reprise des conduites acheminant les eaux usées de Satory vers la station d'épuration du Carré de Réunion ; le chantier devrait être assez considérable et entraîner des perturbations majeures dans et hors du Parc de Versailles ; ceci n'est pas explicité dans le dossier.

La proximité de la RN12, artère majeure avec ses 7 voies, est la cause d'une pollution sonore, gazeuse et particulaire importante (nota : le tableau des niveaux sonores, p.72, est « folklorique »...); nous estimons que lorsque les nouveaux immeubles existeront, il sera nécessaire de limiter la vitesse à 90 km/h au lieu des 110 actuels (mal respectés ! Radar à malheureusement envisager...)

Enfin on peut s'étonner que la destruction inévitable d'un milieu naturel moyennement riche malgré quelques espèces plus rares dans les 50 hectares concernés, serait compensée par l'aménagement de grandes surfaces de la Plaine de Versailles, sans que les éléments de réflexion ne soient avancés. Il semble que les acteurs de la Plaine concernés ne sont absolument pas au courant de cette intention. On peut aussi s'inquiéter de savoir où iront les terres polluées excavées... Si le principe est louable et devrait concerner tout le territoire national, l'application sur un espace agricole actif, sans concertation avec les organismes qui gèrent remarquablement ce territoire, est problématique !

publilégal®		Impression du registre électronique		25/06/2022	
PPVE - ZAC SATORY OUEST À VERSAILLES					
Numéro :	6	Date de dépôt :	24/06/2022	Heure de dépôt :	15:37
Observation :	Vous trouverez ci-joint le fichier Word de la contribution de l'association "les Amis du Grand Parc de Versailles".				
Nom :	DE GIVRY JACQUES				
Adresse :					
Cedex :		Ville :			
Email :	contact@grandparcdeversailles.org	Téléphone :			
Fichier :	PPVE SATORY Juin 2022.pdf				
Numéro :	7	Date de dépôt :	24/06/2022	Heure de dépôt :	17:28
Observation :	Observations de l'association Essor de Versailles sur le Projet de Satory Ouest en date du 24 juin 2022 (PPVE de juin 2022)				
	Essor de Versailles est choqué par le parti pris de construire des boîtes en béton pour stationner les véhicules en silos : - au plan environnemental, bien sûr, surtout dans un quartier à objectif écologique, avec une imperméabilisation des sols et une occupation plus extensive de ces sols - au plan urbanistique et architectural : 1 - on multiplie les bâtiments apparents, 2- quelle apparence extérieure présenteront ces boîtes?, 3- ce type de ville qui déroge à la topographie "classique" est désagréable -au plan pratique pour les habitants, la séparation des fonctions est pénalisante et entraîne des allongements de desserte des habitations.				
	Est ce que cette approche a été choisie en balance avec d'autres approches plus classiques et moins agressives? Nous préconisons une approche plus classique avec des parkings plus proches des habitations avec des places en sous-sol et des places en surface en herbe sans imperméabilisation des sols.				
Nom :	PHILIPPE DOMERGUE PRÉSIDENT DE ESSOR DE VERSAILLES				
Adresse :	3 rue Delaunay				
Cedex :	78000	Ville :	VERSAILLES		
Email :	phdomergue@yahoo.fr	Téléphone :	06.17.15.07.81		
Fichier :					
EP22201				1/2	

PPVE - ZAC SATORY OUEST À VERSAILLES					
Numéro :	8	Date de dépôt :	24/06/2022	Heure de dépôt :	17:47
Observation :	Dépôt de l'avis de l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre				
Nom :					
Adresse :					
Cedex :		Ville :			
Email :	jeanlouis@dufou.fr	Téléphone :			
Fichier :	AVIS DES AMIS DE LA VALLEE DE LA BIEVRE SUR LE PROJET DE ZAC SATORY OUEST-24.06.22-OK.pdf				
Numéro :	9	Date de dépôt :	24/06/2022	Heure de dépôt :	22:50
Observation :	Moins de 10 observations pour cette « enquête » publique : à comparer aux 4481 contributions pour l'enquête publique de 2016 relative à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 ; mais il est vrai qu'il a fallu que les associations réexaminent et retirent l'ensemble des avis pour rectifier les résultats, permettant de constater que 70,2 % des 4 218 contributeurs qui ont exprimé un avis, contestent l'utilité publique du projet de métro ligne 18 ; ou bien plus récemment 571 contributions ont été déposées pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 18 modifié (à noter que le rapport d'enquête fait état de la grande qualité des observations déposées), contributions qui ont largement exprimé une opposition au projet. Et les projets continuent à l'identique ... Conclusion : à quoi sert d'étudier ces milliers de pages puisque de toute façon les décisions sont prises quels que soient les avis exprimés. Il n'est donc finalement pas étonnant que les habitants ne se soient pas mobilisés d'autant plus que les déplorables conditions de consultation (3 semaines, des pages et des pages de dossier) ont entravé la participation du public. Pourtant ce projet sera lourd de conséquences pour le territoire dans l'immédiat et le long terme. Alors que le réchauffement climatique galope, on sait maintenant ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire : il faut conserver les espaces naturels, renaturer, il faut arrêter de construire des bâtiments neufs tant qu'on n'a pas fini d'occuper les vides, il faut donc utiliser les milliers de bureaux et logements vacants, il faut stopper les concentrations urbaines, c'est-à-dire donner un coup d'arrêt à la saturation de l'île de France, penser l'aménagement du territoire comme un élément clé de la lutte contre le dérèglement climatique et pour la préservation de la biodiversité, de la qualité de vie. En conséquence à Satory, il faut conserver au maximum le caractère naturel et reconvertir les espaces bâtis au service des énergies renouvelables type photovoltaïque : mais il ne faut pas urbaniser Satory !				
	Claudine Parayre Membre de Saclay Citoyen				
Nom :	PARAYRE				
Adresse :					
Cedex :	78350	Ville :			
Email :	claudineparayre@orange.fr	Téléphone :			
Fichier :	Observation C Parayre.pdf				
EP22201				2/2	



PPVE - ZAC SATORY OUEST À VERSAILLES

L'association des Amis de la Vallée de la Bièvre, créée en 1967, référencée sous le n° W784010527, est agréée dans un cadre régional par le Ministère de l'Environnement et habilitée par la préfecture des Yvelines à siéger au sein des instances départementales ayant vocation à examiner les politiques d'environnement et de développement durable.

AVIS DES AMIS DE LA VALLEE DE LA BIEVRE

La présentation qui nous a été faite dans le cadre de Versailles Grand Parc le 2 juin dernier nous annonçait, d'entrée, qu'il ne serait question ni du déclassement des zones humides et de leur compensation, ni de la gestion des eaux pluviales. Sujets essentiels, à nos yeux, lorsque l'on a en projet de construire 550 000 m² de planchers sur un plateau dominant un site classé, d'une part, et de détruire 20 ha de zones humides, aggravant encore le déficit de zones humides de la région, d'autre part. La présentation de ces sujets est reportée à la rentrée et, donc, après la date limite de remise des avis.

A cela s'ajoute le fait que la procédure de demande d'autorisation environnementale unique n'est pas terminée. Le risque de travailler sur des documents amenés à évoluer n'est pas négligeable.

Il est parfaitement regrettable que le cadre (= le PLU) dans lequel devrait venir s'insérer le projet (ZAC Satory ouest) soit contraint à « sa mise en conformité » pour s'adapter aux exigences des opérateurs. On se demande pourquoi prévoir une règle, s'il est permis d'y déroger dès lors qu'elle dérange ?

L'association des AVB a régulièrement été amenée à participer aux réunions pour contribuer à la réflexion par ses remarques et suggestions. Nous notons que nombre d'entre elles n'ont pas été prises en compte bien qu'elles gardent toute leur pertinence et actualité.

L'une des premières réactions que l'on a été amené à connaître est l'interrogation sur la répartition des activités sur l'espace de la ZAC : située entre la N12 au nord et les bois du site classé au sud, le bon sens aurait voulu que les activités tertiaires soient alignées le long de l'axe routier, faisant écran au bruit -particulièrement présent et reconnu comme tel- (voir les cartes de bruit) et que les immeubles résidentiels, protégés ainsi de l'essentiel de la pollution sonore* bénéficient d'une vue tournée vers la vallée et le site classé avec un recul suffisant pour ne pas impacter le site visuellement. Choix difficilement justifiable.

D'autres choix sont discutables et ne semblent pas tenir compte des exigences du site classé :

- le recul des 50m par rapport à la lisière du massif boisé de plus de 100 ha ne semble pas toujours respecté.
- l'emprise de la piste d'essai qui descend dans ce même massif, empiétant dans le site classé, aurait pu profiter de ces aménagements pour en être sorti et redonner sa cohérence à la protection de la forêt. Il ne devrait plus être possible aujourd'hui de conserver cette activité génératrice de multiples nuisances dans ce qui se veut un lieu exemplaire.
- le souci de non-visibilité des bâtiments d'activités : leur hauteur, excessive et l'absence de recul des 50m de la lisière entraînent une visibilité qui n'a pas lieu d'être depuis le site classé.

L'imperméabilisation des sols, résultat de l'urbanisation massive, de la gare de la ligne 18, des routes supplémentaires sera importante.



La modification de tracé de la RD91, outre qu'elle ne semble pas adaptée pour fluidifier une circulation automobile dont l'augmentation de population ne peut que l'accroître, va concourir à imperméabiliser les sols, impactant le bilan de gestion des eaux pluviales.

La destruction de 20 ha de zone humide est sans doute le dégât pour la biodiversité le plus scandaleux de ce projet. Au moment où la prise de conscience se concrétise partout, où l'on sait que le déficit de ZH est considérable et très préjudiciable, tout particulièrement en région parisienne, alors que la réglementation se durcit, (le SDAGE rejoint les décisions de l'Agence de l'Eau) cette destruction est inacceptable. La compensation, envisagée sur des terres agricoles est une mascarade et un vrai écocide.

La ZAC concerne une superficie de 236 ha, amenée à accueillir une population de 10 000 habitants à laquelle s'ajoute les activités, commerces et services. Il est difficile de concevoir que cette arrivée de population n'aura pas de répercussions sur la biodiversité existante sur la ZAC et sur le site classé.

La pression anthropique sur le site classé ne peut être ignorée alors qu'il est déjà très sollicité par les nombreuses populations alentours. L'ONF en fait le constat et ne peut que s'en désoler.

A l'heure où les mesures de protection sont demandées de toute part et en urgence pour juguler l'amointrissement de la biodiversité et la disparition des espèces, le concept de « ville nouvelle » ne devrait plus avoir cours.

*Une pollution sonore supplémentaire risque de venir aggraver celle de la RN12 : le survol fréquent et à basse altitude des hélicoptères.

Fait à Bièvres, le 24 juin 2022

Le président,

Moins de 10 observations pour cette « enquête » publique : à comparer aux 4481 contributions pour l'enquête publique de 2016 relative à la déclaration d'utilité publique de la ligne 18 ; mais il est vrai qu'il a fallu que les associations réexaminent et relient l'ensemble des avis pour rectifier les résultats, permettant de constater que **70,2% des 4 219 contributeurs qui ont exprimé un avis, contestent l'utilité publique du projet de métro ligne 18**¹ ; ou bien plus récemment 571 contributions ont été déposées pour l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de ligne 18 modifié (à noter que le rapport d'enquête fait état de la grande qualité des observations déposées), **contributions qui ont largement exprimé une opposition au projet.**

Et les projets continuent à l'identique ...

Conclusion : à quoi sert d'étudier ces milliers de page puisque de toute façon les décisions sont prises quels que soient les avis exprimés.

Il n'est donc finalement pas étonnant que les habitants ne se soient pas mobilisés d'autant plus que les déplorables conditions de consultation (3 semaines, des pages et des pages de dossier) ont entravé la participation du public.

Pourtant ce projet sera lourd de conséquences pour le territoire dans l'immédiat et le long terme.

Alors que le réchauffement climatique galope, on sait maintenant ce qu'il faut faire et ce qu'il ne faut pas faire : il faut conserver les espaces naturels, renaturer, il faut arrêter de construire des bâtiments neufs tant qu'on n'a pas fini d'occuper les vides, il faut donc utiliser les milliers de bureaux et logements vacants, il faut stopper les concentrations urbaines, c'est-à-dire donner un coup d'arrêt à la saturation de l'Île de France, penser l'aménagement du territoire comme un élément clé de la lutte contre le dérèglement climatique et pour la préservation de la biodiversité, de la qualité de vie.

En conséquence à Satory, il faut conserver au maximum le caractère naturel et reconverter les espaces bâtis au service des énergies renouvelables type photovoltaïque : mais **il ne faut pas urbaniser Satory !**

Claudine Parayre

Membre de Saclay Citoyen

¹ cf. le livre « Citoyens de terre contre État de fer, Paris-Saclay, un désastre humain, environnemental et démocratique » <https://saclaycitoyen.jimdofree.com/>