



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le **14 SEP. 2015**

Évaluation environnementale des projets
Nos réf : EE-1053-15

**Avis de l'autorité environnementale
sur le projet de zone d'aménagement concerté « Gare-Bécannes »
à La Verrière (Yvelines)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur l'étude d'impact présentée dans le dossier de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de « Gare-Bécannes » à La Verrière (78). Ce projet est porté par la commune de la Verrière et la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY).

S'inscrivant dans le cadre de l'opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay, le projet vise à développer un quartier à dominante économique au nord des voies ferrées dans la continuité de la zone d'activité de l'Agiot ainsi qu'un quartier à dominante de logements (1 800 prévus) au sud des voies ferrées sur le secteur de Bécannes. Le territoire de la ZAC porte sur 72,5 hectares soit 40 % du territoire communal.

Les principaux enjeux environnementaux afférents au site et au projet sont la gestion de l'eau, l'insertion paysagère, les modalités de desserte et de déplacements et les nuisances associées ainsi que la valorisation du milieu naturel.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales et donne une vision des principaux effets générés par le projet. L'autorité environnementale souligne la qualité de la présentation de l'étude qui, au moyen de synthèses régulières, permet une lecture facilitée des différentes analyses menées.

L'autorité environnementale note que les projets d'aménagement prévus (doublement du pont Schuler et TCSP, réaménagement du carrefour de la Malmédonne) sont nécessaires pour réduire le trafic sur certaines voiries du secteur et limiter les nuisances associées (pollution notamment).

L'autorité environnementale recommande que, lors des procédures ultérieures en particulier lors du dossier de réalisation, l'étude soit complétée pour notamment :

- justifier le respect des objectifs de densité des espaces d'habitats inscrits dans le schéma régional directeur d'Ile-de-France (SDRIF) ;
- développer et préciser les principes d'insertion paysagère du projet ;
- présenter un diagnostic de la qualité des sols permettant de révéler la présence ou non d'éventuelles pollutions et, le cas échéant, les mesures de gestion ;
- définir précisément la zone humide identifiée au sud-est du projet ainsi que les impacts du projet et les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts ;
- préciser si la station d'épuration de Mesnil-Saint-Denis est en capacité d'absorber les besoins de traitement en eaux usées générés par le projet ;
- étayer les mesures destinées à réduire l'exposition des habitations aux bruits ferroviaires et routiers ainsi que les mesures destinées à améliorer la qualité de l'air.

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables semble avoir été réalisée mais n'est pas disponible dans les pièces du dossier. L'autorité environnementale recommande d'étudier plus finement les possibilités de solutions mutualisées afin d'optimiser l'efficacité énergétique de l'ensemble du projet.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de ZAC « Gare-Bécannes » à La Verrière est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubrique 33° du tableau annexé à cet article).

1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

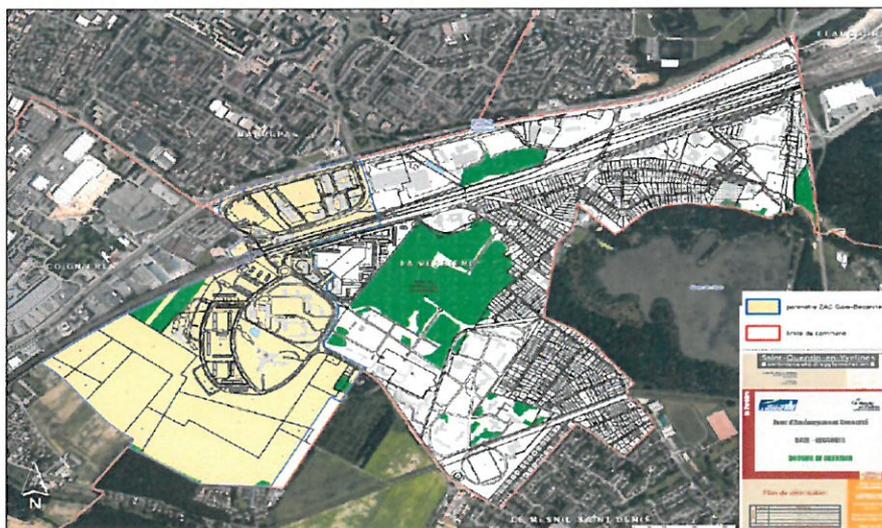
L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de création de ZAC. Le dossier est présenté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. À la suite de la phase de concertation, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet urbain « Gare-Bécannes » se situe sur la commune de La Verrière (5 962 habitants en 2011), localisée à environ 27 km au sud-ouest de Paris, aux portes du parc naturel régional de la Vallée de Chevreuse.

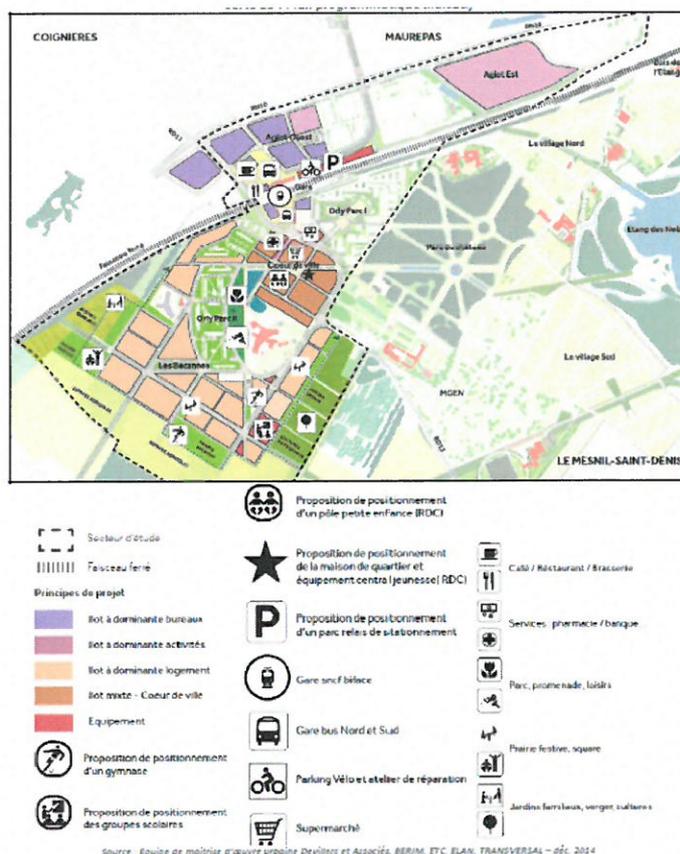
Le projet porte sur 72,5 hectares, soit environ 40 % du territoire communal. Il vise à développer un quartier à dominante économique au nord des voies ferrées dans la continuité de la zone d'activité de l'Agio-Ouest ainsi qu'un quartier à dominante de logement au sud, sur le secteur des Bécannes en état de friches agricoles. Le projet inclut également l'actuelle cité Orly II, le centre commercial existant, les franges de la cité Orly I, l'École Régionale de Premier Degré ainsi que le centre gériatrique de la MGEN.



Localisation du projet de ZAC "Gare-Bécannes" au sein de la commune de La Verrière -
Source : Etude d'impact - p 58

Le projet a pour objectifs de proposer une offre de logements diversifiée, de soutenir l'émergence d'un pôle économique local, de favoriser l'accessibilité de la commune ainsi que de renforcer l'identité du cœur de ville. À ce titre, le programme d'aménagement prévisionnel (cf. p 61) prévoit la création de 145000 m² de surface de plancher de logements (soit environ 1 800 logements), 3 000 à 6 000 m² de commerces et services, 5 000 à 7 000 m² d'équipements collectifs et 50 000 à 60 000 m² d'activités.

L'étude d'impact précise que le projet d'aménagement prévoit la démolition de plusieurs constructions dont le centre gériatrique Denis Forestier, l'immeuble de logements situé au 24 et 26 de la rue Marcel Rivière, ainsi que les bâtiments IBP et le centre de formation des apprentis (CFA). Le dossier précise qu'aucune hypothèse n'est arrêtée en ce qui concerne le devenir du centre commercial.



Plan programmatique indicatif - Source : Etude d'impact - p 59

Ce projet d'aménagement urbain s'inscrit dans le cadre de l'opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay. Son aménageur est la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le phasage de l'opération n'est pas présenté dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact mentionne que le périmètre du projet d'aménagement est concerné par deux projets d'infrastructures : le doublement du pont Schuler et le réaménagement du carrefour de la Malmédonne. Le pétitionnaire explique que ces deux projets visent à améliorer les conditions de circulation sur la commune et qu'ils ne sont pas fonctionnellement liés au projet de ZAC. En conséquence, ils n'ont pas été intégrés dans le périmètre de la présente étude d'impact.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial du site d'implantation est correctement présenté. Les périmètres des études afférentes aux différentes thématiques environnementales sont clairement exposés.

La présence de synthèses permet d'appréhender les conclusions des analyses menées. L'autorité environnementale apprécie également la synthèse globale (p 175 et suivantes) qui expose les enjeux d'aménagement.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale pour ce site et ce projet sont l'hydrologie, les conditions de desserte et de déplacements, l'intégration paysagère ainsi que la valorisation du milieu naturel.

Eau

L'étude d'impact précise que le sol du site d'implantation est composé d'une masse d'eau souterraine aquifère (Nappe des Sables de Fontainebleau) et qu'aucun niveau d'eau n'a été relevé jusqu'à une profondeur de 6 mètres. Une étude de valorisation environnementale des sols a été menée en septembre 2011 et fait état de terrains argileux offrant une faible capacité d'infiltration. S'agissant du contexte hydrographique, l'étude précise que la commune de La Verrière n'est traversée par aucun cours d'eau mais que le plateau de la Verrière fait partie d'un large bassin versant qui a été aménagé au XVII^{ème} siècle pour alimenter les bassins du château de Versailles. Se trouvent ainsi à proximité du périmètre du site du projet, la rigole du Lit de rivière, l'aqueduc de Verrière ainsi que l'Etang des Noës. Ce dernier constitue l'exutoire des réseaux d'assainissement d'eaux pluviales urbaines.

L'étude d'impact précise que les eaux usées sont traitées par la station d'épuration du Mesnil-Saint-Denis/La Verrière dont la capacité théorique est de 20 000 EH (équivalent-habitant) mais qui, compte tenu de dysfonctionnements, ne pourrait pas traiter plus de 16 700 EH. Le dossier précise que la réserve de capacité est en théorie de 7 000 à 8 000 EH mais qu'en réalité elle serait inférieure à 5 000 EH.

Pour l'alimentation en eau potable, en provenance des usines de Flins-Aubergenville (86%) et de Morsang-sur-Seine (14%), l'étude d'impact précise (dans la partie relative aux effets) que les captages de l'usine de Flins-Aubergenville fournissent annuellement 23 millions de m³ (pour 400 000 EH) sur 48 millions de m³ de prélèvement autorisés. La réserve de capacité de l'usine de Morsang-sur-Seine n'est pas renseignée. L'étude d'impact explique que les capacités du réservoir public permettent de stocker 0,86 fois la consommation journalière communale.

Paysage

L'environnement paysager et urbain du secteur d'étude est appréhendé. Replacé dans le contexte plus global de l'évolution urbaine de la commune, l'étude d'impact précise que le site est composé d'unités paysagères très sectorisées, marquées par la diversité de leurs vocations (habitats, activités, friches agricoles et équipements) et offrant peu de relations entre elles.

Ce site n'intercepte pas de périmètre de protection paysager (site classé ou inscrit). Néanmoins, l'étude d'impact souligne qu'il est bordé par des paysages naturels remarquables du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, de l'étang des Noës ainsi que des bois de Port Royal et de Frey. Le site est également proche du château de la Verrière (inscrit aux monuments historiques) et de son parc.

Les enjeux liés à l'entrée de ville, au nord du secteur d'étude au sein de la zone d'activités de l'Agiot, sont exposés et mettent en avant l'effet de fragmentation généré par la présence de la RN10 et de la voie ferrée. L'étude d'impact explique également les enjeux paysagers liés à l'articulation du nouveau quartier des Bécannes avec les cités Orly I et Orly II. L'autorité environnementale précise que l'analyse des perceptions visuelles du site aurait gagné à être complétée d'une présentation plus étayée des différents axes visuels et des franges paysagères à valoriser dans le projet.

Milieus naturels

Le site d'implantation de la ZAC se situe en dehors de périmètres de protection relatifs au milieu naturel. Toutefois, l'étang des Noës, situé à 350 mètres du site, est une zone naturelle d'intérêt faunistique et floristique (ZNIEFF) de type I et les espaces proches de cet étang (notamment la vallée du Rhodon) sont également identifiés en ZNIEFF (de type 2) et classés en zone Natura 2000 (Massif de Rambouillet et zones humides proches).

Le dossier fait référence au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en précisant qu'aucun enjeu de continuités écologiques ne concerne le site. Il est, cependant, situé à proximité de plusieurs corridors à restaurer ou à préserver, dont les cours d'eau Rhodon et Grand Lit rivière ainsi que des milieux humides de l'étang des Noës précité. De même, le dossier précise que la friche agricole du site des Bécannes est constitutive d'un corridor de la sous trame herbacée et que le parc du château de La Verrière constitue une zone relais de la sous trame arborée.

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été menés sur le secteur d'étude en 2014. S'agissant des espèces végétales, les résultats n'ont pas révélé la présence d'habitat d'intérêt communautaire ni d'espèce protégée. L'analyse fait toutefois état d'une biodiversité végétale importante (196 espèces recensées) et explique que la préservation d'un « *espace à vocation écologique au sud-est, permettrait de limiter les pertes de biodiversité végétales induites par le projet* ». L'autorité environnementale indique qu'il aurait été intéressant que ce secteur soit cartographié.

En ce qui concerne la faune, le diagnostic conclut à des enjeux de niveau moyen en ce qui concerne l'avifaune, les chiroptères et les insectes qui occupent principalement la friche agricole. Il aurait également été intéressant qu'une synthèse cartographique présente les secteurs à enjeux, en particulier à l'échelle de cette friche.

Selon la cartographie des enveloppes d'alerte de zones humides d'Ile-de-France (cf. carte 38 p 85), une partie du site localisée à l'ouest en limite des voies ferrées est située en zone de classe 3 (forte probabilité de zone humide). Le pétitionnaire indique qu'une étude pédologique a été menée en 2014 et que les sondages pédologiques n'ont pas révélé la présence de zone humide à cet endroit. Cependant, l'étude d'impact explique que les prospections de terrains ont révélé la présence d'une zone à caractère humide (d'environ 2600 m²) au niveau d'une dépression située sur le chemin agricole au sud-est du projet. La délimitation précise de la zone humide n'a pas été réalisée. Le pétitionnaire indique qu'une étude complémentaire sera menée lorsque le projet sera consolidé.

Déplacements

Les conditions de desserte du site sont, à l'appui de cartographies et illustrations, clairement présentées. Le dossier explique que la commune est bien desservie par différents modes de transport avec la présence de l'une des trois gares de l'agglomération et avec la RN10, qui permet de relier le territoire à Paris ainsi qu'aux pôles majeurs environnants. Cependant, cet axe du réseau routier principal constitue une coupure urbaine forte limitant le maillage du réseau viaire. La RD13, l'avenue Guy Schuler et l'avenue de la Gare assurent les liaisons entre les pôles du secteur, en les reliant également au reste de l'agglomération. La circulation dans le secteur est relativement chargée avec des niveaux de trafic très élevés sur la RN10 (près de 53 000 véh/j) dont les flux, bien que peu en lien avec ce secteur, perturbent l'accès à la RN10 ce qui occasionne des ralentissements notamment au niveau de l'échangeur. L'avenue Guy Schuler (avec 20 000 véh/j) et dans une moindre mesure la RD13 (avec 6 500 à 7 500 véh/j) présentent aussi des niveaux de trafic relativement élevés aux heures de pointe, avec des difficultés de circulation aux intersections. Ces phénomènes de congestion rencontrés aux heures de pointe pénalisent donc l'accès aux quartiers et pôles du secteur pour l'ensemble des usagers et entravent particulièrement le rabattement des bus vers la gare.

Le pôle gare de La Verrière se compose actuellement d'une gare ferroviaire et d'une gare routière localisées de part et d'autre des voies ferrées. La gare ferroviaire, fréquentée par 6 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin, est desservie par deux lignes de Transilien

qui permettent notamment de rejoindre Paris ainsi que les principaux pôles d'emplois de la région. La gare est également desservie par de nombreuses lignes de bus de rabattement ce qui en fait un véritable pôle d'échange multimodal. Le dossier explique que l'offre n'est pas répartie uniformément sur le territoire puisque les lignes de bus desservent principalement le nord et l'est tandis que la couverture est plus faible au sud et notamment pour la zone à développer d'Orly Parc.

S'agissant des modes actifs de déplacement, il existe peu de points de franchissement des grandes infrastructures du secteur (RN10 et voies ferrées) et leur configuration se révèle de mauvaise qualité ne garantissant pas un cheminement sécurisé des circulations piétonnes et modes doux. L'accès à la gare est notamment peu aisé du fait, non seulement des multiples fonctions assurées par la voirie (transit, desserte, stationnement), mais aussi du manque de traversées piétonnes et circulations douces encadrées et sécurisées. De manière générale, la commune comporte peu d'aménagements pour les vélos. Les trottoirs sont souvent étroits. Cela est particulièrement le cas au nord des voies ferrées.

Le stationnement est relativement important sur la commune avec aux abords de la gare près de 900 places réparties sur 3 parkings ainsi que des places de stationnement sur voirie localisées au sud de la voie ferrée. Cependant, la demande est très forte du fait des déplacements pendulaires¹ impliquant l'usage de la voiture pour se rendre à la gare. L'absence de stationnement sur voirie au nord des voies ferrées provoque de la congestion au sein des parkings de ce secteur, générant, par ailleurs, un report vers le quartier Orly Parc au sud y occasionnant des difficultés de stationnement.

Qualité de l'air et ambiance sonore

Se référant notamment aux mesures de la station de Versailles ainsi qu'à l'étude sur la qualité de l'air réalisée dans le cadre du projet de doublement du pont Schuler², l'étude d'impact indique que les concentrations maximales relevées restent en deçà des valeurs limites, excepté pour le dioxyde d'azote et le benzène dont les dépassements sont observés au niveau de la RN10 et de l'avenue et boulevard Schuler. L'autorité environnementale rappelle que, selon le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), la commune de La Verrière appartient à la liste des communes situées en « zone sensible » d'Ile-de-France pour la qualité de l'air.

Concernant l'environnement sonore du site, l'étude d'impact produit des cartographies d'exposition au bruit du secteur d'implantation révélant que l'exposition au bruit des populations est majoritairement liée au bruit ferroviaire et routier notamment celui généré par la RN10. Le dossier indique les différentes bandes d'affectation qui encadrent les infrastructures terrestres classées au titre du bruit et qui imposent le respect de niveaux minimum d'isolation acoustique lors d'implantation de bâtiments.

Risques technologiques et naturels

La présence de canalisations de transport de gaz sur le périmètre de la ZAC est bien mentionnée. De même, la présence de la ligne électrique qui traverse le site sur sa partie ouest est signalée. L'autorité environnementale précise que cette ligne à double terre (90 kV et 63 kV) ne fait pas partie du réseau stratégique francilien.

Se référant à la base de données BASIAS (ancien site industriel et activités), l'étude d'impact précise qu'un peu plus de la moitié des 41 sites recensés sur la commune sont dans le périmètre du projet de ZAC, en majorité dans la zone d'activités de l'Agiot. L'autorité environnementale indique qu'il aurait été utile que ces sites soient cartographiés et souligne qu'aucun diagnostic des sols n'est présenté. L'autorité environnementale rappelle que le pétitionnaire devra s'assurer, avant tout aménagement, de la compatibilité des milieux avec l'usage futur du site (cf. circulaire du 8 février 2007 Installations Classées

¹ Déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou de formation.

² Etude SEGIC en cours au moment de la présente étude

- Prévention de la pollution des sols - Gestion des sols pollués) en réalisant un diagnostic et en prévoyant, le cas échéant, des mesures de gestion.

S'agissant des risques industriels, l'étude d'impact explique qu'il n'existe pas d'implantation classée en SEVESO et donc pas de site à risque sur la commune de La Verrière. L'autorité environnementale rappelle que la commune compte un certain nombre d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dont quatre sont situées au sein ou à proximité des îlots envisagés. L'existence de ces installations nécessiterait d'être abordée dans l'étude d'impact.

S'agissant des risques naturels, le dossier souligne que l'ensemble du territoire de la commune de La Verrière se situe en zone d'aléa moyen pour le risque lié au retrait-gonflement des argiles. Selon le plan de prévention des risques liés aux cavités souterraines (approuvé par arrêté du 3 mars 1986), la commune est localement sous-minée par la présence de carrières souterraines. Le zonage du plan de prévention des risques précité indique qu'une ancienne marnière serait présente sur l'actuel parking de la gare au nord-ouest du secteur du projet (cf. carte 76 p 156). L'étude d'impact précise qu'une étude menée en 1994 par le laboratoire régional de l'ouest parisien a conclu à l'absence de marnière à cet endroit. L'autorité environnementale précise qu'il serait utile que cette étude soit annexée à la présente étude d'impact. En tout état de cause, tout projet d'aménagement sur le secteur devra faire l'objet d'un avis de l'inspection générale des carrières (IGC).

3. Impacts du projet et justification

3.1 Justification du projet retenu

La cohérence et la compatibilité du projet avec les documents de planification sont présentées aux pages 164 et suivantes. Le site du projet de ZAC est identifié par le schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF) de 2013 comme un quartier à densifier à proximité d'une gare et également comme un secteur d'urbanisation préférentielle en extension doté d'un potentiel de 75 hectares. Le dossier souligne que le secteur d'étude est, en outre, concerné par la formalisation d'une liaison verte sud-est/nord-ouest. L'autorité environnementale souligne que l'étude d'impact ne comporte pas de données sur les futures densités des espaces d'habitats. La création de 1 800 logements devrait pouvoir contribuer à l'atteinte des objectifs du SDRIF en termes de densification.

Les différentes servitudes d'utilité publique grevant le périmètre du projet sont exposées. Toutefois, l'autorité environnementale précise que les limitations constructives inhérentes aux différentes servitudes (p171-172) devraient être d'avantage explicitées afin d'en identifier les contraintes notamment en matière de qualité paysage, de hauteur et de forme constructive.

L'étude d'impact présente également les objectifs du programme local d'habitat (PLH) ainsi que les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune. Le dossier précise, qu'en l'état, le règlement du PLU ne permet pas l'autorisation de construction sur le secteur des Becannes (classé en zone AU).

L'étude restitue les réflexions qui ont abouti à la définition du parti d'aménagement et justifie le projet au regard des différents enjeux identifiés en amont dans une charte d'aménagement durable qui a guidé l'ensemble du processus de concertation local (cf. 56). Le pétitionnaire explique que le parti d'aménagement proposé met en avant la volonté de favoriser les espaces publics en créant notamment un important parc central et une lisière naturelle entourant la partie sud de la ZAC.

L'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, conformément à l'article L.128-4 du code de l'urbanisme, semble avoir été réalisée mais n'est pas disponible dans les pièces du dossier. Les potentiels des sources d'énergie renouvelable envisageables sur le territoire sont exposés.

Des scénarios d'approvisionnement mêlant une ressource géothermique sur l'Albien, le photovoltaïque et la récupération de chaleur sur les eaux usées et les eaux grises ont été abordés (pp.148-152). L'autorité environnementale relève cependant que ces scénarios ne sont pas complets dans la mesure où ils sont très peu détaillés dans l'étude d'impact et ne sont pas conclusifs. Par ailleurs, l'incompatibilité annoncée dans l'étude d'impact entre le niveau BEPOS (bâtiment à énergie positive) et une solution énergétique mutualisée apparaît comme infondée dans la mesure où la production d'un réseau de chaleur peut-être décentralisée (géothermie superficielle, solaire thermique...) permettant, de plus, une solidarité énergétique entre les nouveaux bâtiments et l'existant.

En outre, l'autorité environnementale note une contradiction entre l'analyse afférente aux potentiels énergétiques et le reste de l'étude d'impact. En effet, toute solution mutualisée est évitée dans l'étude énergétique alors qu'elle est étudiée dans le reste du document. L'autorité environnementale recommande d'étudier plus finement les possibilités de solutions mutualisées afin d'optimiser l'efficacité énergétique de l'ensemble du projet.

3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

L'étude d'impact aborde l'ensemble des effets pouvant être générés par le projet sur l'environnement tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation.

L'autorité environnementale apprécie le tableau synthétique des impacts et mesures proposées qui permet d'obtenir une vision globale des enjeux associés au projet.

Gestion de l'eau

Le dossier appréhende les effets liés à l'imperméabilisation des sols pour ce qui concerne les secteurs des Bécannes et Denis Forestier (cœur de ville) en prévoyant des principes de rétention, compte tenu de l'impossibilité d'infiltration. L'étude précise que des études de modélisation et de raccordement sont en cours afin d'affiner ces principes de gestion des eaux pluviales. S'agissant du secteur de la gare (Agiot), l'étude d'impact précise que, le site étant déjà urbanisé avec un débit de rejet autorisé de 30L/s/ha, le réseau existant sera en capacité de garantir la gestion des eaux pluviales générées par le projet.

L'étude d'impact indique que le projet produira un besoin de traitement des eaux usées évalué à 5 280 EH. En cumulant avec les effluents générés, à moyen terme, par la commune de Mesnil-Saint-Denis (environ 1 820 EH), la capacité résiduelle de la station de traitement de Mesnil-Saint-Denis sera atteinte voire dépassée. Le dossier alerte sur le fait que cet effet sera d'autant plus négatif que la station rejette les eaux claires dans le ruisseau Rhodon dont le versant nord et les espaces boisés sont situés en zone Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Le dossier met en avant un risque de pollution de ce site par débordement dans le déversoir d'orage.

L'étude d'impact estime que le besoin en eau potable généré par la ZAC engendrera une augmentation potentielle de 1,25 % des prélèvements actuels et qu'en conséquence le projet n'induit pas d'effet notable sur la ressource. Le dossier alerte néanmoins sur la capacité de stockage qui sera diminuée par deux et portée à 0,4 fois la consommation journalière. Cette diminution pourrait entraîner un effet potentiellement notable sur la sécurité incendie. À ce titre, le pétitionnaire indique qu'une étude sur le stockage en eau potable de la commune de La Verrière sera réalisée.

Milieux naturels

Le dossier précise que la mise en œuvre de la ZAC entraînera une fragmentation des milieux et ainsi une perte de surface significative du corridor fonctionnel de prairies, friches et dépendances vertes identifiées au sud du projet. Afin de réduire cette perte, le projet prévoit, au sud de la ZAC, la conservation de milieux ouverts (valorisation en espace agricole) ainsi que l'implantation de jardins cultivés et espaces verts récréatifs (cf. p 187). Le projet prévoit également la création d'un corridor écologique d'axe nord-est/sud-ouest, en lien avec le parc du château. Ce corridor reposera notamment sur la revalorisation d'un

ancien verger, la création d'espaces verts (avec présence de haies) au centre du quartier dont la gestion sera différenciée.

En ce qui concerne la friche humide identifiée au sud du site, le dossier précise que, bien que n'ayant pas été délimitée, la zone subira un impact certain du fait de l'imperméabilisation, de la modification et du tassement du sol.

L'étude d'impact explique que le projet ne devrait pas avoir d'incidences sur les sites Natura 2000 « Massif de Rambouillet et zones humides proches » et « Etang de Saint-Quentin » compte tenu du fait que les inventaires de terrains réalisés ne permettent pas de mettre en évidence la présence d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de ces sites ni de milieux qui leurs sont favorables.

Déplacements

Les effets générés par le projet sur les conditions de déplacements sont appréhendés. L'autorité environnementale relève cependant une différence de données, non expliquée, entre le corps de l'étude (cf. p 200) et le tableau de synthèse. Se référant aux estimations plus élevées produites dans la synthèse, il ressort que la prise en compte de l'ensemble du programme de la ZAC devrait générer environ 2 460 déplacements aux heures de pointe. En tenant compte des parts modales actuellement observées sur le secteur, il est estimé qu'un peu moins de 1 300 déplacements seront effectués en voiture, un peu plus de 650 personnes utiliseront les transports collectifs et 400 personnes les modes doux.

Le dossier précise que le réseau et les infrastructures du secteur ne sont actuellement pas en capacité de supporter un tel flux supplémentaire, d'autant qu'il a déjà été observé à de nombreuses reprises des situations de congestion aux heures de pointe. Les risques de congestion concernent surtout l'avenue Guy Schuler et la RD13 en accès de la RN10 ainsi que le passage sous les voies ferrées. A noter que les voies secondaires et de desserte locale du secteur pourraient également subir des situations de congestion à cause d'un report de flux des voiries principales si les niveaux de trafic sont trop importants.

Cependant, les projets d'aménagement prévus (doublement du pont Schuler et TCSP, réaménagement du carrefour de la Malmedonne) devraient permettre de réduire le trafic sur certaines voiries du secteur en réorganisant les flux et surtout l'accès et la diffusion sur la RN10. En effet, la RD13 devrait voir son trafic se réguler grâce au projet de doublement du pont mais le réaménagement du carrefour induira un attrait pour cet itinéraire compte tenu du franchissement de la RN10 qu'il permettra. Par ailleurs, ce franchissement parallèle de la RN10 devrait permettre d'améliorer les conditions de circulation sur l'avenue Guy Schuler et ainsi le trafic sera mieux réparti à l'échelle communale.

Le développement de l'offre en transports en commun ainsi que les divers aménagements pour les piétons et cyclistes contribueront à modifier la répartition modale des déplacements sur le secteur, diminuant ainsi les flux automobiles.

Le projet de ZAC prévoit la réorganisation de l'offre de stationnement sur le secteur avec la suppression des parkings actuels aux abords de la gare. A la place, un parking relais de 650 places sera créé et le stationnement sur voirie à proximité immédiate de la gare sera réglementé, payant et dissuasif pour les pendulaires. De plus, de nombreuses voiries du secteur devraient être réaménagées de manière à réduire la place de la voiture au profit notamment des modes doux. Ainsi l'offre de stationnement devrait diminuer devant la gare et plus généralement dans le secteur afin de ne pas inciter les rabattements et les déplacements en voiture.

Ambiance sonore et qualité de l'air

L'étude d'impact explique que la création de la ZAC générera l'accueil d'environ 4 500 habitants permanents ainsi que 2 500 emplois. Le dossier indique qu'une campagne de mesures acoustiques et vibratoires sera menée sur le périmètre du projet de façon à prendre en compte les nuisances sonores engendrées par les infrastructures terrestres sur les futurs bâtiments. L'autorité environnementale ajoute que les effets de la création du

quartier sur les résidences actuellement présentes à proximité du projet (Orly I notamment) devront être également être étudiés.

Afin de réduire les émissions polluantes générées par l'augmentation attendue des déplacements motorisés l'étude d'impact explique que l'aménagement du pôle gare et le renforcement des dessertes en transport en commun participera à la limitation de cette augmentation. Le projet prévoit également la création d'éco-façades, la plantation d'arbres et de toitures végétalisées afin de piéger les gaz d'échappement et les particules rejetées. L'autorité environnementale indique qu'outre ces principes d'intention les estimations en termes de pollutions devront être évaluées lors du dossier de réalisation et les différentes mesures de réduction étayées afin d'apprécier leur pertinence et leur efficacité.

Prise en compte des lignes électriques et des canalisations de gaz

L'étude d'impact retient le principe de précaution au titre de la pollution électromagnétique. Le projet ne prévoit pas de constructions dans un périmètre de 50 mètres de part et d'autre des lignes à haute tension. Le plan programmatique indicatif (p 11 dans le résumé non technique) fait apparaître l'implantation de jardins familiaux et de prairies festives sous les lignes.

Les contraintes en matière d'urbanisation à proximité des canalisations sont identifiées notamment en ce qui concerne les établissements recevant du public (ERP) de plus de 100 personnes et les immeubles de grande hauteur (IGH). L'autorité environnementale précise toutefois que la problématique des travaux à proximité des réseaux est succinctement évoquée. L'étude d'impact pourrait utilement préciser que les travaux doivent être conduits dans le respect de la procédure de DT/DICT³ définie par le décret modifié n°2011-1241 du 5 octobre 2011.

Energie

L'étude d'impact évalue à environ 9 GWh/an d'énergie nécessaire supplémentaire sur la ZAC. Si les aspects concernant la chaleur sont bien abordés, les consommations spécifiques d'électricité ne sont pas abordés. L'autorité environnementale recommande de s'interroger sur le renforcement du réseau public de distribution, notamment sur un éventuel programme de développement de bornes de recharges pour véhicules électriques.

Insertion paysagère

Bien que les différents bâtiments et équipements qui composeront la ZAC ne soient pas connus à ce stade du projet, l'étude expose les effets généraux du projet sur le paysage. En ce qui concerne le quartier de la gare, le projet prévoit l'implantation de façades qualitatives de bâtiments du secteur tertiaire à proximité de la RN 10, du pont Schuler et des voies ferrées afin de valoriser et dynamiser l'entrée de ville. Sur le secteur des Bécannes, l'étude d'impact appréhende la transformation du paysage de friche agricole en paysage urbain en prévoyant l'installation d'une lisière naturelle et cultivée autour du quartier. Cette lisière permettra d'accompagner le changement de perception depuis l'extérieur et sera valorisée à l'intérieur du quartier par le respect d'axes visuels.

Le dossier indique la volonté d'assurer une articulation paysagère avec la proximité du château de La Verrière en prévoyant des immeubles de hauteurs modérées (R+1 à R+6) ainsi qu'en assurant des continuités paysagères et des cheminements en direction du parc du château.

L'autorité environnementale apprécie ces principes d'insertion paysagère et indique qu'ils nécessiteront d'être développés et justifiés lors du dossier de réalisation de la ZAC en fonction du programme d'équipements arrêté.

³ Procédure de déclaration de projet de travaux (DT) et de déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT)

4. L'analyse du résumé non technique

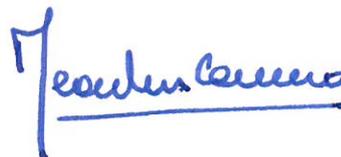
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Le résumé présenté en début de l'étude d'impact répond à cette exigence en exposant l'ensemble des points abordés dans celle-ci.

L'autorité environnementale recommande de modifier le résumé pour intégrer, le cas échéant, les modifications qui seraient apportées à l'étude d'impact pour tenir compte des observations formulées dans le présent avis.

5. Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, reading "Jean-François Carencio", with a horizontal line underneath the name.

Jean-François CARENCO