

Pièce 1 - Résumé non technique de l'Etude d'impact Environnementale

Projet urbain autour de la future gare « Guyancourt » du Grand Paris Express (78)



CONSULTING

SAFEGE
Parc de L'Ile
15-27, Rue du Port
92022 NANTERRE cedex

Agence Ile de France

SAFEGE SAS - SIÈGE SOCIAL
Parc de l'Ile - 15/27 rue du Port
92022 NANTERRE CEDEX



Sommaire

1.....	Préambule	4	3	Description des solutions de substitution raisonnables et justification du projet	14
1.1	Localisation du projet	4	4	Analyse de l'état initial de l'environnement et de son évolution	18
1.2	Un projet réalisé en deux tranches	4	4.1	Analyse de l'état initial	18
1.3	Etude d'impact environnementale	5	4.2	Evolution probable de l'environnement	30
1.4	Dossier d'Autorisation Environnementale Unique	5	5	Effets du projet et mesures associées	32
1.5	La mise en compatibilité des documents d'urbanisme	6	5.1	Effets du projet en phase travaux et mesures associées	33
2.....	Description du projet	6	5.2	Effets du projet en phase permanente et mesures associées	50
2.1	Contexte du projet	6	5.3	Evaluation des incidences Natura 2000	65
2.2	Historique et objectifs principaux du projet	8	5.4	Evaluation coûts-bénéfices	65
2.3	Programmation	10	5.5	Vulnérabilité du projet au changement climatique	66
2.4	Equipements	11	5.6	Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus 66	
2.5	Stationnement	11	6	Compatibilité du projet avec les schémas, plans et programmes	71
2.6	Espaces publics et paysagers	12	7	Annexe : glossaire	72
2.7	Optimisation de la densité des constructions	12			
2.8	Gestion des eaux pluviales	13			
2.9	Description des travaux	13			
2.10	Concertations préalables	14			

Tables des illustrations

Figure 1 : Périmètres de projet retenus pour l'étude d'impact (Source : Suez Consulting, 2022) ...	4
Figure 2 : Présentation des lots à considérer en tranche 1 et 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, 2025)	4
Figure 3 : Vue aérienne de la future gare Guyancourt (Source : Société des Grands Projets - Dietmar Feichtinger Architectes).....	7
Figure 4 : Les cinq clusters de rang mondial du Grand Paris (Source : EPA Paris-Saclay).....	7
Figure 5 : Invariants du projet urbain (Source : EPA Paris-Saclay, 2021).....	8
Figure 6 : Orientations du projet urbain (Source : EPA Paris-Saclay, 2025).....	9
Figure 7 : Synthèse des lots restants à développer sur la ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)	10
Figure 8 : Trame des espaces publics et lieux d'intensité envisagés (Source : Plan-guide, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, 2025)	12
Figure 9 : Coupe de principe des ouvrages de gestion des eaux pluviales – stockant la pluie 50 ans (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025).....	13
Figure 10 : Calendrier de travaux du Grand Paris Express, de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy (Source : Suez Consulting, 2024)	13
Figure 11 : Version V1 du plan guide (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017)	14
Figure 12 : Version V2 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, décembre 2020)	15
Figure 13 : Version V3 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, juin 2023)	15
Figure 14 : Version V4 du plan guide (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2023)	16
Figure 15 : Plan guide de la ZAC Gare Guyancourt - Saint Quentin, tranche 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2025)	16
Figure 16 Carte géologique de la zone d'étude (Source : BRGM, 2020).....	18
Figure 17 : Réseau hydrographique autour de la zone d'étude sur fond de vue aérienne (Source : Données Géoportail de l'IGN, 2022)	19
Figure 18 : Synthèse des enjeux écologiques au sein de l'aire d'étude rapprochée (Source : Diagnostic écologique, BIOTOPE, 2022)	21
Figure 18 : Habitats naturels (Source : Diagnostic écologique, BIOTOPE, 2023).....	22
Figure 20 : Photographies d'espèces faunistiques à enjeu moyen (Source : BIOTOPE, 2023) ...	23
Figure 21 : Photographies d'espèces faunistiques à enjeu fort à très fort (Source : BIOTOPE, 2023).....	23
Figure 22 : Evolution du nombre d'habitants à Guyancourt (Source : Suez Consulting, juillet 2022)	23
Figure 23 : Photographie aérienne des deux ZAC (Source : Alticlic, 2020)	24
Figure 24 : Monuments inscrits et périmètres de protection (Source : Atlas des patrimoines, 2024)	24
Figure 25 : Plan des réseaux existants d'eaux usées, à gauche, et pluviales, à droite (Source : Suez Consulting, 2022)	25

Figure 26 : Capacité du réseau viaire en situation actuelle (Source : TRANSITEC d'après les données TRACTEBEL de janvier 2026))	26
Figure 26 : Carte des concentrations moyennes annuelles en NO2, 2021 (source : AIRPARIF) .	27
Figure 27 : Niveaux sonores des bruits cumulés en journée (Source : Bruitparif, 2019)	27
Figure 29 : Localisation des réseaux de chaleur situés à proximité du périmètre d'étude (Source : Suez Consulting, 2024).....	29
Figure 30 : Maillage viaire - Scénario fil de l'eau, en haut, et scénario projet, en bas (Source : Suez Consulting, 2022).....	31
Figure 31 : Zonage réglementaires du patrimoine naturel et paysager (Source : Diagnostic écologique, BIOTOPE, 2023).....	65
Figure 32 : Paramètres d'analyse de la vulnérabilité au changement climatique (Source : ADEME)	66
Figure 33 : Localisation des projets connexes et connus (Source : Suez Consulting, 2024)	67
Figure 34 : Localisation des emprises de la SGP (Source : Suez Consulting, 2022)	68

Table des tableaux

Tableau 1 : Etude des rebrique Loi sur loi au regard du projet ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : Suez Consulting, 2024)	5
Tableau 2 : Evolution des surfaces de plancher projetées pour la ZAC de Villaroy (Source : SQY, 2024)	11
Tableau 3 : Synthèse du nombre de places de stationnement – ZAC Villaroy (Source : SQY, 2024)	12
Tableau 4 : Synthèse des enjeux de l'état initial de l'environnement	18
Tableau 5 : Code couleur des effets et effets résiduels du projet en phase chantier.....	32
Tableau 6 : Synthèse des effets temporaires du projet en phase chantier et mesures associées	34
Tableau 7 : Synthèse des effets permanents du projet en phase permanente et mesures associées.....	50
Tableau 8 : Comparaison des coûts et gains du projets par rapport au nombre d'usagers du futur quartier (Source : Suez Consulting, 2024).....	65
Tableau 9 : Vulnérabilité des objets du projet aux phénomènes climatiques extrêmes (Source : Suez Consulting, 2024).....	66
Tableau 10 : Liste des projets devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés.....	67
Tableau 11 : Concomitance des travaux des projets connexes ou connus avec les projets d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy	68
Tableau 12 : Analyse de la compatibilité du projet avec les principaux Plans, Schémas et Programmes (Source : Suez Consulting, 2024).....	71

1 PREAMBULE

1.1 Localisation du projet

La présente étude d'impact concerne le projet de création de la ZAC¹ Gare Guyancourt – Saint-Quentin et le projet de modification du périmètre et de la programmation de la ZAC Villaroy, sur la commune de Guyancourt, dans les Yvelines (78).

La ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin et la ZAC Villaroy couvrent respectivement une surface d'environ 64 ha et environ 78 ha.

La carte suivante présente le périmètre projet considéré pour l'étude d'impact environnemental, représenté en pointillé vert ci-dessous.



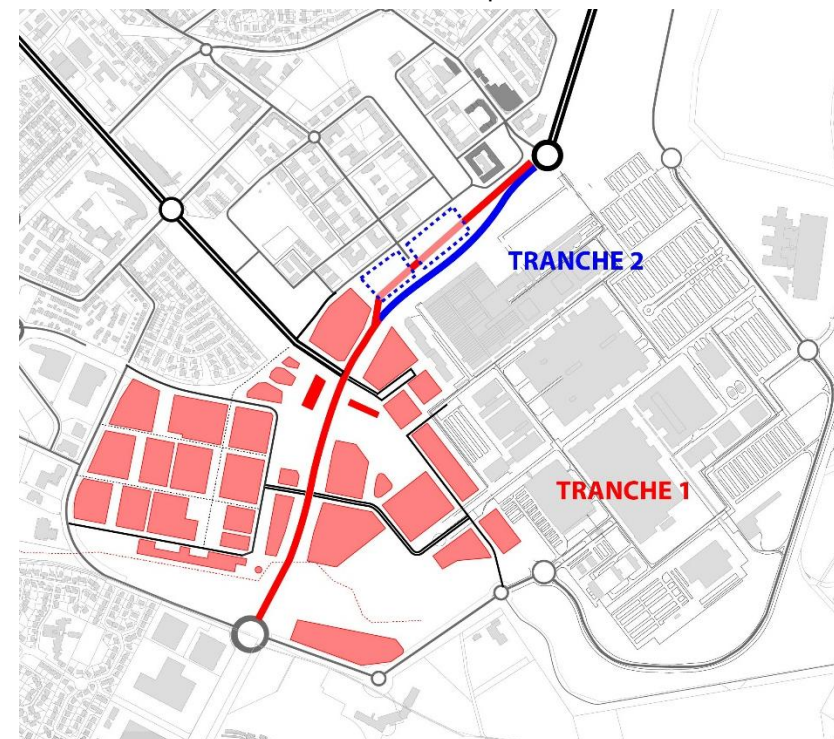
1.2 Un projet réalisé en deux tranches

Le projet d'aménagement urbain de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin se déroulera en deux tranches.

Dans une première tranche, la RD91 sera déviée sur sa section sud. Elle se raccordera au nord à la RD91 existante. La seconde tranche correspond à réalisation du dévoiement complet.

Le dévoiement complet de la RD 91 permet la réalisation des deux ilots les plus au nord de la ZAC, sans modifier les grandes orientations fonctionnelle et programmatique du projet global.

Ainsi les lots réalisés en tranche 1 et 2 sont présentés dans la carte suivante.



1.3 Etude d'impact environnementale

La ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin et la ZAC Villaroy couvrent respectivement une surface d'environ 64 ha et environ 78 ha. Conformément aux dispositions du Code de l'Environnement, les deux projets sont **soumis à étude d'impact systématique, au titre de la rubrique 39** « Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté ».

Le présent rapport constitue l'étude d'impact environnemental commune aux deux projets. Cette étude d'impact porte sur l'aménagement final des deux ZAC, soit en tranche 2 de la ZAC Gare Guyancourt.

1.4 Dossier d'Autorisation Environnementale Unique

La nomenclature des installations, ouvrages, travaux et aménagements concernés et les seuils de classement sont donnés par l'article R.214-1 du Code de l'Environnement.

La situation du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin par rapport aux principales rubriques Loi sur l'Eau est donnée dans le tableau suivant.

Tableau 1 : Etude des rebrigue Loi sur loi au regard du projet ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin (Source : Suez Consulting, 2024)

Rubrique et descriptif		Seuil applicable	Commentaires
TITRE 1 : prélèvement			
1.1.1.0.	Sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique, exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines ou en vue d'effectuer un prélèvement temporaire ou permanent dans les eaux souterraines, y compris dans les nappes d'accompagnement de cours d'eau (D).	Déclaration	Déclaration de pose de piézomètres dans le cadre du projet

Rubrique et descriptif		Seuil applicable	Commentaires
1.1.2.0	Prélèvements permanents ou temporaires issus d'un forage, puits ou ouvrage souterrain dans un système aquifère, à l'exclusion de nappes d'accompagnement de cours d'eau, par pompage, drainage, dérivation ou tout autre procédé, le volume total prélevé étant : 1° Supérieur ou égal à 200 000 m3/ an (A) ; 2° Supérieur à 10 000 m3/ an mais inférieur à 200 000 m3/ an (D)	Déclaration/ Autorisation	Le projet est situé au droit d'une nappe perchée est située au droit du site, dans des limons, au-dessus du toit pseudo-imperméable des Argiles à Meulières, située à partir de 2 m de profondeur. Des rabattements de nappe pourront être nécessaires. Ainsi, la rubrique 1.1.2.0 de la nomenclature DLE a été visée. Les études géotechniques en cours permettront de préciser le seuil à viser (déclaration ou autorisation) ainsi que les volumes d'eau à rabattre dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin
TITRE 2 : REJETS			
2.1.5.0.	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 1° Supérieure ou égale à 20 ha (A) ; 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha (D).	Autorisation	Le périmètre d'étude a une superficie supérieure à 20 ha. Les bassins de collecte des eaux pluviales associés au projet couvrent une surface d'au moins 65 ha.
TITRE 3 : IMPACTS SUR LE MILIEU AQUATIQUE OU SUR LA SECURITE PUBLIQUE			

Rubrique et descriptif		Seuil applicable	Commentaires
3.3.1.0.	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais, la zone asséchée ou mise en eau étant : 1° Supérieure ou égale à 1 ha (A) ; 2° Supérieure à 0,1 ha, mais inférieure à 1 ha (D).	Autorisation	Présence de zones humides au droit du projet. La surface des zones humides impactées est supérieure à 1 ha.

Le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin est donc soumis à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau.

Le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin est soumis à autorisation environnementale au titre de l'article L181-1 et suivants du code de l'environnement.

La réalisation du dossier environnemental unique est dissociée du projet de création de la ZAC Gare Guyancourt et de la modification de la ZAC Villaroy. Le DAEU sera réalisé ultérieurement et ne portera que sur la tranche 1. **UNE NOUVELLE AUTORISATION SERA SOLLICITEE A MOYEN LONG TERME POUR LA REALISATION DE LA TRANCHE 2 DU PROJET.**

1.5 La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Le projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin nécessite une adaptation du plan d'urbanisme local pour pouvoir être réalisé. Afin de garantir l'intérêt général de ce projet, l'EPA Paris-Saclay a lancé une procédure spécifique appelée « déclaration de projet », qui permet d'adapter officiellement le plan d'urbanisme aux besoins du projet.

Cette procédure vise notamment à modifier le tracé de certaines voies, créer un nouveau quartier mixte comprenant logements, commerces et activités économiques, valoriser les espaces verts environnants et intégrer des principes de construction durable.

Cette procédure est envisagée concomitamment à la procédure de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint Quentin.

2 DESCRIPTION DU PROJET

2.1 Contexte du projet

Le projet d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin s'insère dans le cadre d'autres projets et opérations ; à plus grande échelle, le projet du Grand Paris Express (GPE) ; à l'échelle métropolitaine, l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay ; et, à plus petite échelle, la modification de la ZAC Villaroy à proximité immédiate de la future gare.

La poursuite du développement de la ZAC de Villaroy est motivée par la commercialisation des derniers lots de logements et d'activités, en lien avec la création de la nouvelle gare du Grand Paris Express.

2.1.1 Gare Guyancourt

L'arrivée prochaine de la ligne 18 du GPE à Guyancourt nécessite la construction d'une nouvelle gare souterraine dénommée « Guyancourt ». Celle-ci sera située en partie dans l'ancien boisement du Trou Berger, à une profondeur d'environ 10 mètres par rapport au niveau du terrain naturel.

Son accès se fera par deux émergences, une principale donnant sur le cœur du futur quartier, dénommé quartier des Savoirs, ouverte sur un large parvis, et une secondaire ouvrant sur un espace paysager directement reliée au secteur dédié au développement d'activités économiques de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et au Technocentre Renault.



Figure 3 : Vue aérienne de la future gare Guyancourt (Source : Société des Grands Projets - Dietmar Feichtinger Architectes)

2.1.2 Opération d'Intérêt National Paris-Saclay

Les opérations d'aménagement portées par l'Etablissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay ont été inscrites parmi les Opérations d'Intérêt National (OIN) mentionnées à l'article R.121-4-1 du Code de l'Urbanisme par décret en Conseil d'Etat n° 2009-248 du 3 mars 2009, dans le but de faire émerger 5 clusters de rang mondial sur le territoire francilien parmi lesquels le cluster scientifique, technologique et économique Paris Saclay.

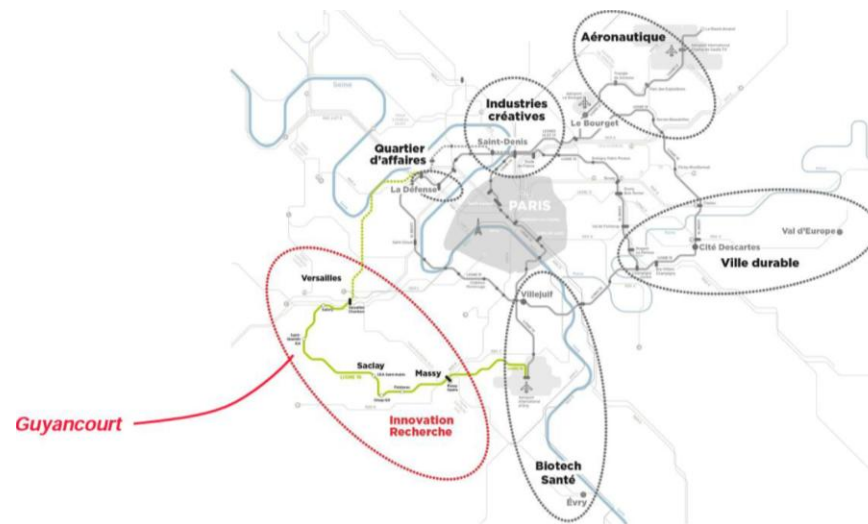


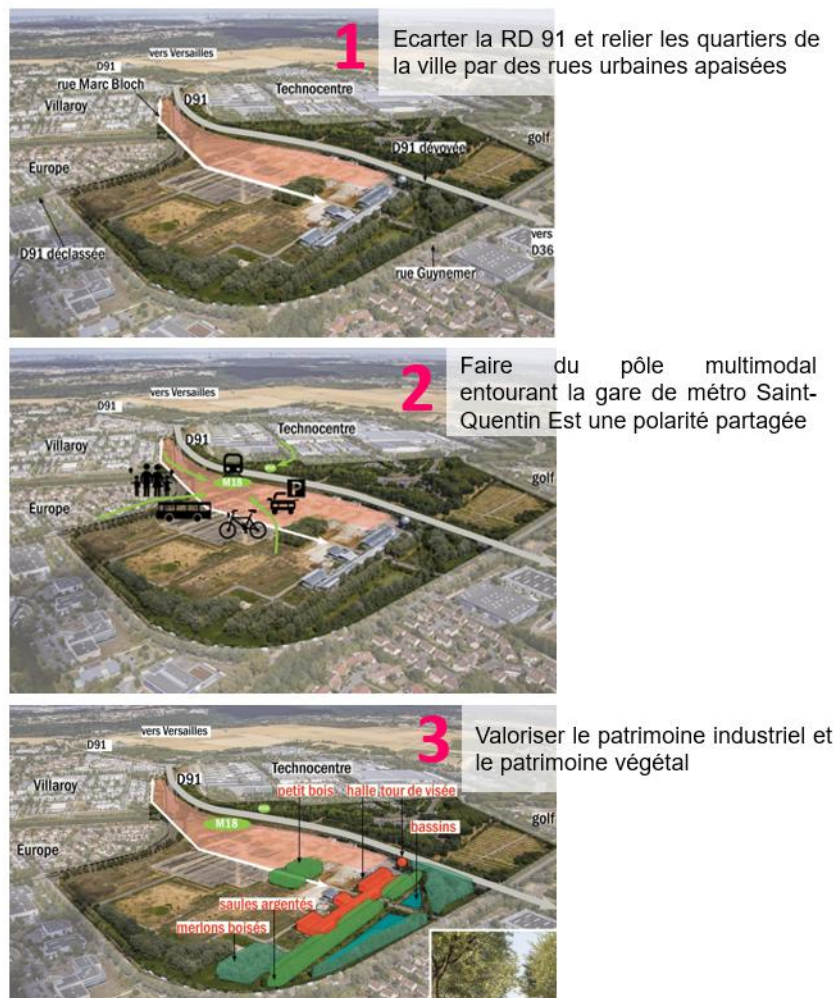
Figure 4 : Les cinq clusters de rang mondial du Grand Paris (Source : EPA Paris-Saclay)

2.1.3 Grandes orientations du projet urbain

Le site est à l'articulation du plateau de Saclay à l'Est, de la Vallée de Chevreuse au Sud, de Saint-Quentin-en-Yvelines à l'Ouest et de Versailles au Nord. Traversé par la RD91, il est directement relié à la RN 12, axe majeur est-ouest, via le plateau de Satory, avec lequel il constitue un ensemble stratégique pour le territoire, en termes géographique, programmatique et de desserte, en particulier avec la ligne 18, qui reliera les deux quartiers à trois minutes l'un de l'autre.

Il partage également des enjeux d'aménagement avec le secteur Freyssinet-Météo à Trappes et Montigny-le-Bretonneux, dont la mutation concourra en effet à connecter le nouveau quartier de Guyancourt au cœur de l'agglomération et à ses gares. La future ZAC « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » est ainsi identifiée comme l'un des principaux secteurs à enjeux du Contrat de Développement Territorial² (CDT) yvelinois signé le 14 décembre 2015.

Le potentiel de développement de la ZAC se répartit sur une friche industrielle, ancienne implantation de l'entreprise Thalès, le foncier historiquement peu investi dans la partie Ouest du Technocentre, qui se trouvera à proximité immédiate de la gare, et les franges du récent quartier de Villarray le long de la RD91 et de l'Avenue de l'Europe.



A la suite des réflexions et études menées pour l'élaboration du CDT, l'EPA a conduit, sous l'égide du Préfet et avec le concours de la Ville de Guyancourt, SQY³ Agglomération, Renault, le Conseil Départemental des Yvelines, la Région Ile-de-France, l'EPFIF⁴, la DDT 78⁵, la SGP (Société du Grand Paris, devenue Société des Grands Projets) et le CAUE 78⁶, une consultation de maîtrise d'œuvre menée sous la forme d'un dialogue compétitif qui a abouti à

un large consensus entre les partenaires sur le diagnostic du territoire et sur les objectifs stratégiques du projet d'aménagement :

- Le secteur de projet est au croisement d'entités hétérogènes (le quartier pavillonnaire de l'Europe, le récent quartier de Villaroy, le Technocentre, complexe industriel de près de 150 ha concentrant les activités de recherche et développement de Renault, et le golf national), compartimentées par des infrastructures de transit, dont le lien est réinterrogé par l'arrivée de la future gare de métro du GPE. L'un des enjeux du projet est donc d'implanter des continuités urbaines entre ces différentes entités ;
- Le secteur de projet se situe en partie sur la lisière verte qui ceinture l'agglomération. Un enjeu fort du projet doit consister à mettre en valeur et renforcer cette lisière verte ;
- La gare de la ligne 18 s'implantera au cœur de l'opération d'aménagement : elle a vocation à desservir le projet, mais également les autres villes et quartiers de Saint-Quentin-en-Yvelines.

2.2 Historique et objectifs principaux du projet

ZAC Gare Guyancourt-Saint-Quentin :

Cette ZAC est composée de deux grandes zones : la friche Thalès au sud et le secteur Est.

Entre 1990 et le milieu des années 2000, l'usine Thomson-Thalès était en activité sur cette première zone. Suite au déplacement de l'usine sur la commune d'Elancourt, et à la définition des premiers principes du réseau GPE prévoyant une gare en entrée Est d'Agglomération à proximité du Technocentre Renault, l'EPFIF a acquis la parcelle en 2015. C'est en 2022 que l'EPA Paris-Saclay a racheté la parcelle pour réaliser le projet objet de la présente étude. Le site a fait l'objet d'une démolition partielle des bâtiments et de deux campagnes de dépollution pyrotechnique entre 2017 et 2021, ces campagnes ont permis d'identifier des secteurs préservés à des fins patrimoniales (la halle Piano, le parc Marie Curie et ses bassins, et le Petit Bois).

Le secteur Est correspond aux franges peu investies du centre international de R&D de l'entreprise Renault (espace de desserte et de stationnement) et à un stationnement permettant de répondre aux besoins générés par les événements du Golf national. Les ex-fonciers Renault ont été acquis par l'EPFIF en 2022, ils sont depuis cette date progressivement cédés à l'EPA Paris-Saclay.

Les principaux objectifs du projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin sont les suivants :

- Contribuer à l'accueil résidentiel, avec une offre de logements diversifiée et qualitative représentant environ **2 000 logements familiaux**, une résidence seniors et une résidence étudiants ainsi que l'offre d'équipements nécessaires à l'accueil de ces nouveaux habitants ;
- Contribuer à renforcer l'offre pour l'accueil des entreprises via le développement d'environ **160 000 m² de surfaces dédiées au développement économique** ;
- Connecter ce quartier et la gare avec les quartiers existants, par :
 - Le dévoiement d'un axe de circulation principal et l'instauration de liens secondaires inter-quartiers (schéma A sur la figure ci-dessous) ;
 - La bonne accessibilité à la gare vers le futur quartier et l'adressage de cette dernière vers celui-ci, les quartiers résidentiels et d'activités avoisinants et les environs (Saint-Quentin-en-Yvelines, vallée de la Chevreuse) (schéma C sur la figure ci-dessous).
- Conforter la lisière verte Est-Ouest par la mise en valeur des espaces naturels existants et la création d'espaces verts complémentaires (schéma B sur la figure ci-dessous).

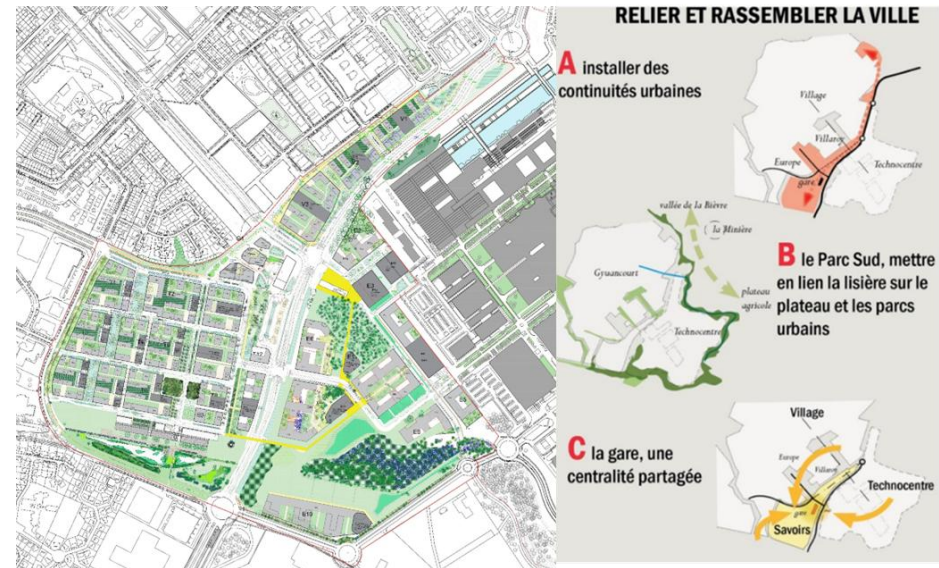


Figure 6 : Orientations du projet urbain (Source : EPA Paris-Saclay, 2025)

ZAC Villaroy :

La ZAC de Villaroy a été créée en 1993 afin de proposer une offre de logement diversifiée sur le secteur, ainsi que d'équilibrer la croissance de Guyancourt autour de son centre-ville historique et de répondre aux besoins de la commune.

Parallèlement, l'opération de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay, doit se déployer autour de la future gare sur l'ancienne -friche Thalès, une fraction de la partie Ouest du Technocentre et une partie des terrains relevant aujourd'hui de la ZAC de Villaroy. Elle vise à permettre le développement de près de 2 000 logements et répond à l'objectif de création d'un pôle d'innovation, pilier économique du cluster Paris-Saclay en synergie avec le Technocentre Renault. Le potentiel global de ces programmes sera d'environ 320 000 m² de SDP.

Les périmètres respectifs de la ZAC de Villaroy et la future ZAC de Guyancourt se superposent, aussi, la création de la ZAC de Guyancourt nécessite la modification du périmètre de la ZAC de Villaroy, Cette procédure est en cours.

Le dossier de création/réalisation de la ZAC de Villaroy a été approuvé par arrêté préfectoral du 30 septembre 1993. Elle a été créée afin de proposer une

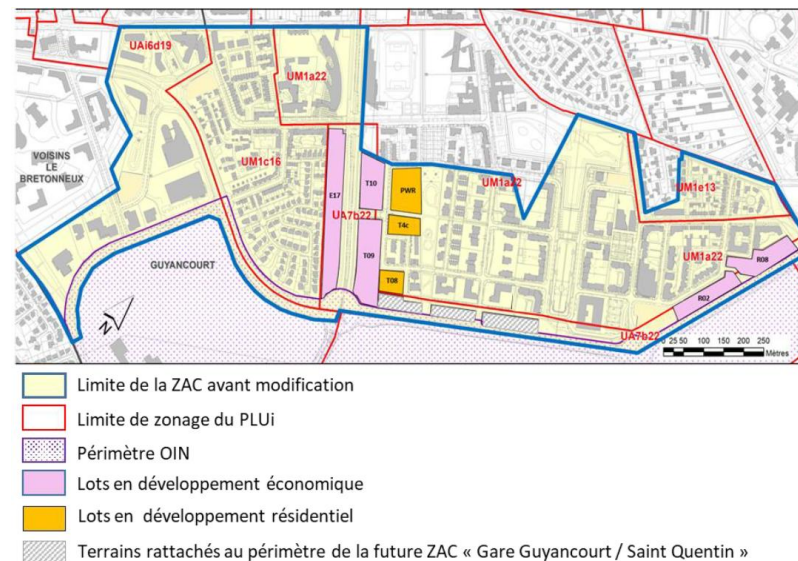
offre de logement diversifiée significative sur le secteur, ainsi que d'équilibrer la croissance de Guyancourt autour de son centre-ville historique et de répondre aux besoins de la commune.

En 2006, le programme global de construction en matière de logements de la ZAC Villaroy avait d'ores et déjà été réalisé, et le nombre d'habitants que la ZAC avait pour objectif d'accueillir avait été atteint.

De plus, de nombreux terrains destinés à recevoir de l'habitat, des commerces et des services, dont la superficie totale s'élevait à environ 11 hectares, étaient encore en friche.

A cette époque, la population accueillie par la ZAC Villaroy était une population jeune, en pleine évolution familiale, professionnelle et résidentielle. La pérennisation et la poursuite d'un développement équilibré des quartiers la composant a requis, dans le cadre d'une seconde étape d'aménagement, la **mise en œuvre d'un nouveau programme de logement**. Pour ce faire, l'acte de création de la ZAC Villaroy a été modifié.

Parallèlement, **l'opération de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin**, pilotée par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris Saclay, doit se déployer autour de la future gare sur l'ex-friche Thalès, une fraction de la partie Ouest du Technocentre et une partie des terrains relevant aujourd'hui de la ZAC de Villaroy. Elle vise à permettre le développement de près de 2 000 logements et cible la création d'un pôle d'innovation, pilier économique du cluster Paris-Saclay en synergie avec le Technocentre Renault. Le potentiel global de ces programmes sera d'environ 320 000 m² de SDP.



2.3 Programmation

ZAC Gare-Guyancourt – Saint-Quentin :

Depuis le dialogue compétitif en 2017, la programmation prévisionnelle du projet reste globalement stable. Prévisionnellement, 160 000 m² de surface de plancher (SDP) seront dédiés aux activités économiques mixtes, commerces, tertiaire et artisanat, tandis que le reste de la SDP sera consacré aux logements (2 000 logements familiaux ainsi que 250 logements étudiants et 70 logements sénior à vocation sociale, auxquels pourrait s'ajouter un programme d'hébergement de type résidence gérée et/ou résidence hôtelière). Les équipements représenteront environ 7 000 m² de la SDP développée. A cette programmation s'ajoutent 9 000 m² de surfaces d'activité et de service complémentaires correspondant à la réhabilitation de la Halle Piano et de la Tour de Visée.

ZAC Villaroy :

Comme présenté précédemment, le périmètre de la ZAC Villaroy doit être modifié afin que la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin Est puisse être créée puis réalisée.

De ce fait, et à la suite de la première modification du dossier de création de 2006, la programmation de la ZAC Villaroy fait l'objet d'une nouvelle modification. Celle-ci permettra également d'être plus cohérente avec les besoins actuels et futurs des habitants du quartier, et d'être en accord avec la programmation de la nouvelle ZAC.

Le dossier initial de la ZAC de Villaroy prévoyait la construction de 324 000 m² de surface de plancher. Aujourd'hui un peu moins de 265 000 m² ont été consommés, faisant apparaître une constructibilité résiduelle globale de 60 000 m² environ. Cette constructibilité est insuffisante pour assurer l'urbanisation de l'ensemble des lots pour les différentes destinations autorisées.

La modification de la ZAC Villaroy implique une augmentation des surfaces de plancher de 48 000 m² pour le développement économique et activités et de 26 000 m² pour les logements, soit respectivement 46% et 13% d'augmentation par rapport à la programmation initiale.

Le tableau suivant synthétise l'évolution des surfaces de plancher projetées.

Tableau 2 : Evolution des surfaces de plancher projetées pour la ZAC de Villaroy
(Source : SQY, 2024)

	Surfaces initiales modifiées en 2007 en m ²	Surfaces projetées modification 2024 en m ²	Evolution	
			m ²	%
Logements	194 000	220 000	26 000	+13%
Commerces / services / activités	15 000 + 90 000 = 105 000	153 000	48 000	+45%
Equipements	25 000	25 000	-	-
Total	324 000	398 000	+ 74 000	+23%

2.4 Equipements

La ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin compte la création des équipements suivants : la construction d'une école (10 classes) combinée à la réhabilitation de 6 classes dans un groupe scolaire existant, la réalisation d'une crèche sur le territoire communal, d'un équipement polyvalent (combinant les usages d'un équipement sportif et d'une salle des fêtes vouée à remplacer le Pavillon Waldeck Rousseau situé dans la ZAC Villaroy), d'un équipement de pratiques

libres et d'une antenne de police municipale. Ces équipements représentent environ 7 000 m² de surface de plancher.

La ZAC Villaroy n'inclut pas la création de nouveaux équipements. Il est précisé que les besoins générés par la modification de la programmation seront couverts par des équipements existants, moyennant de potentielles restructurations.

2.5 Stationnement

ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin :

L'offre de stationnement de la nouvelle ZAC devra correspondre aux besoins des nouveaux usagers habitants, salariés visiteurs et usagers du pôle multimodal. Le dimensionnement des stationnements est réalisé en prenant en considération l'arrivée de la gare à l'horizon 2030, fixant de fait par le Code de l'urbanisme une norme plafond dans un rayon de 500m autour de cette dernière pour les programmes qui seront livrés après la mise en service de la gare. La majorité des programmes se trouvant dans un tel rayon, la norme réglementaire en matière de stationnement résidentiel sera donc appliquée pour un grand nombre de logements à l'horizon de l'arrivée de la gare.

Le nombre de places de stationnement s'inscrira dans les normes de stationnements en vigueur au titre du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines, étant précisé qu'une évolution de cette norme est prévue pour le stationnement des programmes de développement économique dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLUi concomitante à la procédure de création de ZAC.

L'organisation du projet poursuit les objectifs suivants :

- une offre limitée de stationnement sur voirie afin de proposer des espaces publics qualitatifs, généreux pour les autres fonctions à accueillir (modes actifs, végétalisation, ...)
- une place à proximité des logements pour les habitants ;
- une offre de stationnement capable d'évoluer dans le temps afin de prendre en compte l'évolution des usages ;
- des espaces publics qui doivent être capables d'absorber une certaine part de places visiteurs pour répondre aux usages du quotidien ;
- une intervention limitée des entités publiques pour l'investissement et l'exploitation de parkings ;
- une gestion des stationnements des quelques activités économiques du secteur des Savoirs et de Villaroy dans les îlots avec les stationnements des logements.

ZAC Villaroy :

Au droit de la ZAC Villaroy, aucun stationnement en silo n'est prévu mais du stationnement sur la parcelle associée à un aménagement des espaces publics permettant une offre de stationnement complémentaire. Les principes suivis en termes de stationnement sont ceux du PLUi de SQY :

Le tableau suivant présente la synthèse du nombre de places de stationnement relatif à la surface de plancher restant à construire issue de la présente modification de la ZAC Villaroy.

Tableau 3 : Synthèse du nombre de places de stationnement – ZAC Villaroy
(Source : SQY, 2024)

	Logements	Activités/commerces/ services
Nombre de places	Environ 434 nouvelles places	Environ 1 760 nouvelles places

2.6 Espaces publics et paysagers

Sur la ZAC Guyancourt – Saint Quentin ; Le projet est pensé comme un regroupement de secteurs ayant chacun une dominante programmatique :

- Pour le développement de logements en cœur de quartier ;
- Pour les secteurs à vocation économique le long des axes viaires principaux ainsi qu'à l'est de la RD91.

La Figure 8 qui suit présente les espaces publics et paysagers pour la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

Bien que le projet soit visuellement sectorisé, il n'est pas question de faire la ville par zoning mais bien de **concevoir une ville partagée** tant par les futurs habitants que par les actifs ou encore les usagers du pôle multimodal, avec des services et aménités communes et accessibles par tous dans le quartier.

La fabrication de cette ville s'articule autour de l'élément fondamental qu'est le réseau d'espaces publics, conçu comme un support d'échanges entre des publics diversifiés mais également comme un support pour le paysage.

Ainsi, cette mise en réseau jalonnée de lieux d'intensité crée les conditions d'une fréquentation par des publics diversifiés contribuant ainsi au développement du lien social.

Enfin, la trame des espaces publics au sein du projet repose sur le principe de préservation au maximum du paysage préexistant de manière à donner toute sa place à la nature en ville.

Sur la ZAC Villaroy, l'avenue de l'Europe comprend des alignements d'arbres qualitatifs permettant une transition paysagère forte vers la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

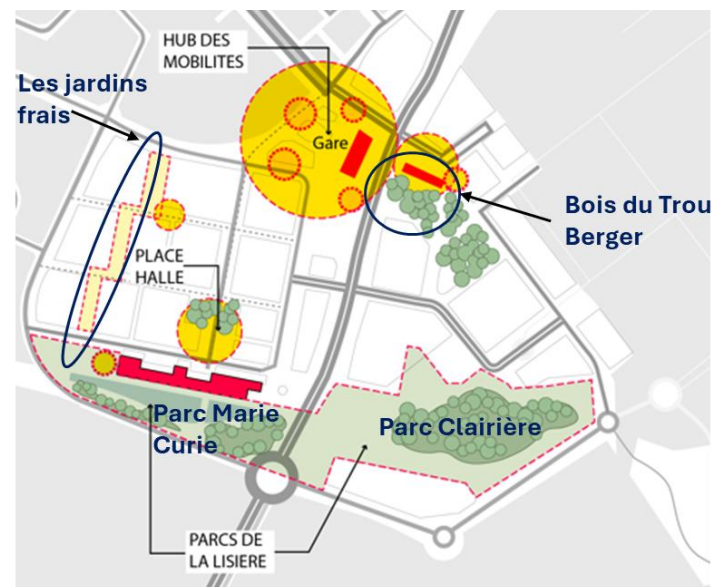


Figure 8 : Trame des espaces publics et lieux d'intensité envisagés (Source : Plan-guide, Groupement MOE et EPA Paris Saclay, 2025)

2.7 Optimisation de la densité des constructions

La recherche d'optimisation des densités s'inscrit dans le cadre de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021⁷.

Le projet de la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin a cherché, tout au long de son développement, à optimiser les densités afin de maximiser les espaces de pleine terre. Par conséquent, ces derniers représentent environ 40% à l'échelle de la ZAC. Ils sont constitués à la fois de généreux espaces publics amenés à devenir des lieux d'agrément pour les habitants et actifs du secteur (constitués en grande partie de boisements et prairies existants : Parc Marie Curie et bassins, Petit bois, Trou Berger, Parc des Clairières), d'espaces de gestion des eaux pluviales intégrés dans la matrice paysagère du quartier (jardins frais notamment), et d'espaces plantés dans les lots (absence

d'imperméabilisation des sols rendue possible par le principe de stationnement).

Concernant la ZAC Villaroy, les lots se développeront uniquement sur les emprises restantes et leur emprise au sol ne sera pas plus importante que celle prévue initialement.

2.8 Gestion des eaux pluviales

Le projet est conçu pour répondre à la réglementation des différents documents cadre en lien avec la gestion de l'eau. A savoir ; le SDAGE Seine Normandie, le SAGE de la Bièvre et le PLUi de Saint Quentin en Yvelines.

Ainsi, le Cahier de Préconisations Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) de la ZAC imposera aux ilots d'abattre la pluie décennale telle que définie au [règlement SAGE Bièvre du 17 mars 2023](#) : lame d'eau de 43 mm en 4 heures.

En cas de pluie de période de retour supérieure à 10 ans, et ce jusqu'à des pluies 100ans, des dispositifs de guidage à ciel ouvert seront privilégiés pour guider l'eau des ilots vers les ouvrages de gestion des eaux pluviales projetés sur espaces publics

Les principaux ouvrages de gestion des eaux pluviales projetés sur les espaces publics comprennent des noues, jardins de pluie et bassins, qui ont pour objectifs l'évapotranspiration, l'infiltration jusqu'à la pluie décennale puis le stockage avant rejet au réseau à débit limité (0,7 l/s/ha) pour les pluies de périodes de retour au-delà d'une pluie décennale.

La figure suivante illustre une coupe de principe du fonctionnement des ouvrages de gestion des eaux pluviales.



Figure 9 : Coupe de principe des ouvrages de gestion des eaux pluviales – stockant la pluie 50 ans (Source : Groupement MOE - EPA Paris Saclay, 2025)

La pluie dimensionnante retenue pour le projet correspond à la pluie 50 ans néanmoins les ouvrages projetés à l'heure actuelle permettent la gestion d'une pluie de période de retour centennale, d'une hauteur de 92 mm en 4 heures.

Il est précisé que ces principes seront affinés sur la base de la poursuite des études de maîtrise d'œuvre et la réception de données piézométriques : ces éléments figureront dans le dossier d'autorisation environnementale de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin qui sera déposé ultérieurement.

2.9 Description des travaux

Le développement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin se fait en fonction de la libération des emprises mises à disposition de la SGP pour la réalisation de la gare et de la ligne 18 (départ du tunnelier à Guyancourt vers le nord et réalisation tranchée ouverte/couverte au sud). Le phasage de développement prend également en considération le dévoiement de la RD91, qui s'implantera en partie sur la ligne de métro (section en tranchée couverte). Les travaux de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin débuteront ainsi en **2027** au niveau du secteur Sud. Les derniers chantiers seront réalisés de manière prévisionnelle en **2037**.

Les travaux de la ZAC Villaroy seront lancés en **2026** et s'achèveront entre **2029 et 2031** pour les lots de logements. Concernant, les lots d'activités le planning n'est pas encore défini à date

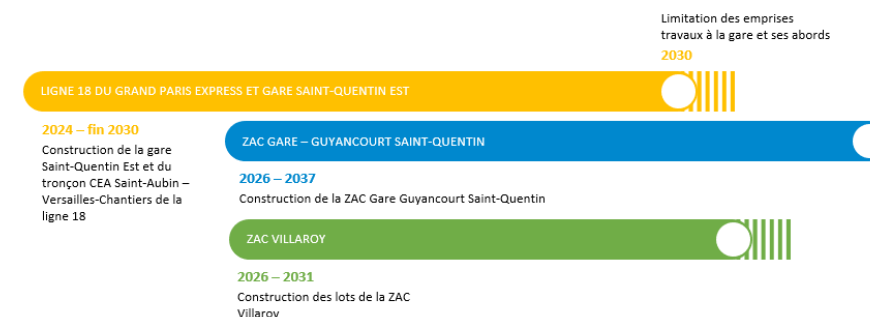


Figure 10 : Calendrier de travaux du Grand Paris Express, de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy (Source : Suez Consulting, 2024)

2.10 Concertations préalables

Portée par une volonté partagée entre l'EPA Paris Saclay et la commune de Guyancourt, le projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin a fait l'objet d'une concertation préalable⁸ menée entre mars 2021 et janvier 2024.

Pendant le processus de concertation, les études de plan-guide et d'espaces publics préliminaires ont fait l'objet d'actualisations pour tenir compte des observations et propositions émises par les habitants et usagers du territoire. Ces reprises ont notamment porté sur la place de la nature en ville, la programmation des parcs, l'impact visuel des parkings silo, l'intégration d'une résidence seniors, l'inscription d'une antenne de police municipale au programme des équipements publics, la programmation cible de la Halle Piano. De plus, les propositions émises au cours de la concertation relatives à l'architecture des bâtiments permettront de nourrir la réflexion lors de l'élaboration des cahiers de prescriptions.

Par ailleurs une démarche de concertation réglementaire relative à la procédure de modification de la ZAC Villaroy a été mise en place par la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines et la commune de Guyancourt en novembre 2022. Le bilan de la concertation préalable n'est pas encore disponible à ce jour ; il est à ce stade prévu qu'il soit délibéré en conseil communautaire en septembre 2024.

3 DESCRIPTION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES ET JUSTIFICATION DU PROJET

Plusieurs variantes de projet ont été réalisées dans le cadre d'une démarche itérative pour le projet de ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin. Quatre d'entre elles, les plus significatives, sont décrites dans la présente étude.

Les inconvénients présents dans la première version du plan guide étaient les suivants :

- Prise en compte insuffisante de la gestion des eaux pluviales (selon l'ancienne réglementation alors en vigueur) ;
- Suppression de boisements à enjeux environnementaux ;
- Programmation non stabilisée et pas entièrement adaptée au contexte de recherche et développement porté par SQY et prolongé par le cluster Paris-Saclay ;

- Absence de cheminement tertiaire et de continuité entre les espaces verts⁹ ;
- Aménagement des îlots au sein de la ZAC ne permettant pas la création de jardins frais et de végétalisation maximale des cœurs d'îlot.



Figure 11 : Version V1 du plan guide (Source : EPA Paris-Saclay, septembre 2017)

La seconde version a permis de régler les problèmes concernant le cheminement tertiaire et les continuités entre les espaces verts, et a modifié l'aménagement des îlots au sein de la ZAC pour permettre la création de jardins frais et la végétalisation maximale des cœurs d'îlot.

Il est précisé également que cette version prend en considération la modification du tracé de la ligne 18 et la modification de l'emplacement de la gare, actées par la SGP. Ces évolutions permettent de superposer les infrastructures de transport (RD91 dévoyée au-dessus de la tranchée du métro au sud de la gare) et d'orienter l'émergence principale de la gare vers le centre de l'Agglomération. Une seconde entrée de la gare est également intégrée au projet urbain, orientée vers le Technocentre Renault.



Figure 12 : Version V2 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, décembre 2020)

La troisième version a introduit l'objectif de 40% de surface en pleine terre. Cela a permis une gestion hydraulique à ciel ouvert limitant les phénomènes d'îlots de chaleur¹⁰ et favorisant la biodiversité. Cette version a aussi réduit l'impact sur la faune avec l'implantation d'un passage pour la petite faune sous la RD91 déviée. Par ailleurs, l'évitement de milieux a été accentué, notamment au niveau de l'entrée secondaire de la gare, limitant ainsi les impacts négatifs sur la faune.

Elle a également amélioré l'ensoleillement et l'orientation des logements à l'ouest de la RD91 déviée, et permis de restructurer l'ilotage du secteur à l'est

de cette dernière de manière à accueillir des parcelles compatibles avec des activités dites « techtières ».



Figure 13 : Version V3 du plan guide (Source : Groupement Marniquet-Aubouin, juin 2023)

Une quatrième version du plan guide a renforcé la démarche d'évitement des impacts sur les milieux naturels, en augmentant notamment la surface évitée du bois du Trou Berger.



Figure 14 : Version V4 du plan guide (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2023)

Enfin, en 2025 une cinquième et dernière actualisation du plan guide a eu lieu en décembre 2025.

Cette actualisation n'a pas vocation à faire évoluer la programmation de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin ni ses principes structurants. En revanche, elle a notamment porté sur :

- La prise en compte de la réalisation en tranches du dévoiement de la RD 91 ;
- L'intégration des conclusions de l'étude du pôle d'échanges multimodal de la gare, sous la maîtrise d'ouvrage de l'Agglomération SQY et validé

par l'ensemble des collectivités compétentes à l'été 2025. Cette intégration a notamment pour effet le positionnement précis du parking relais et de l'éco station bus.

La carte suivante présente le plan guide de la ZAC Gare Guyancourt de décembre 2025.



Figure 15 : Plan guide de la ZAC Gare Guyancourt - Saint Quentin, tranche 2 (Source : Groupement Marniquet Aubouin, décembre 2025)

La solution de substitution raisonnable correspondant au projet de modification de la ZAC Villaroy est tout simplement le maintien de la situation actuelle. Ce scénario correspond donc à la finalisation de la ZAC Villaroy telle qu'elle a été programmée initialement.

Dans ce cadre, la ZAC Villaroy ne pourrait pas s'articuler avec le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. En effet, il n'est juridiquement pas possible d'approuver un dossier de création de ZAC dont le périmètre est couvert, même partiellement par un dossier de ZAC existant.

Par ailleurs, la programmation initiale est insuffisante pour assurer l'urbanisation de l'ensemble des lots, et ne permet pas d'être en accord avec les développements majeurs à proximité : ligne 18 et ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.

4 ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DE SON EVOLUTION

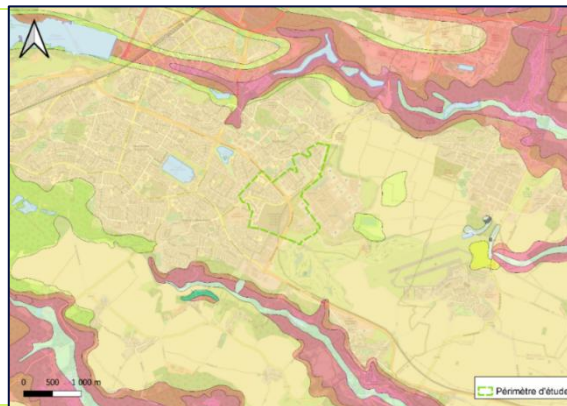
4.1 Analyse de l'état initial

Le tableau présente un aperçu global de l'état actuel de l'environnement, organisé par thématique. Ces thématiques reflètent les principaux enjeux associés au projet. Ce tableau a été élaboré grâce à des recherches bibliographiques approfondies et présente de manière simple et illustrée les informations les plus pertinentes concernant l'environnement du projet. L'état initial, tel que décrit dans l'étude d'impact, donne un compte rendu exhaustif des résultats de ces recherches bibliographiques.

La première colonne du tableau énumère les thématiques abordées, tandis que la seconde met en évidence les principaux enjeux identifiés. La dernière colonne, présente un code couleur qui indique le niveau de sensibilité et de contraintes pour le projet. Le jaune clair indique un niveau faible alors que l'orange et le rouge indique des niveaux moyens à forts.

Niveaux de sensibilité et de contraintes pour le projet	
	Fort
	Moyen
	Faible
	Favorable

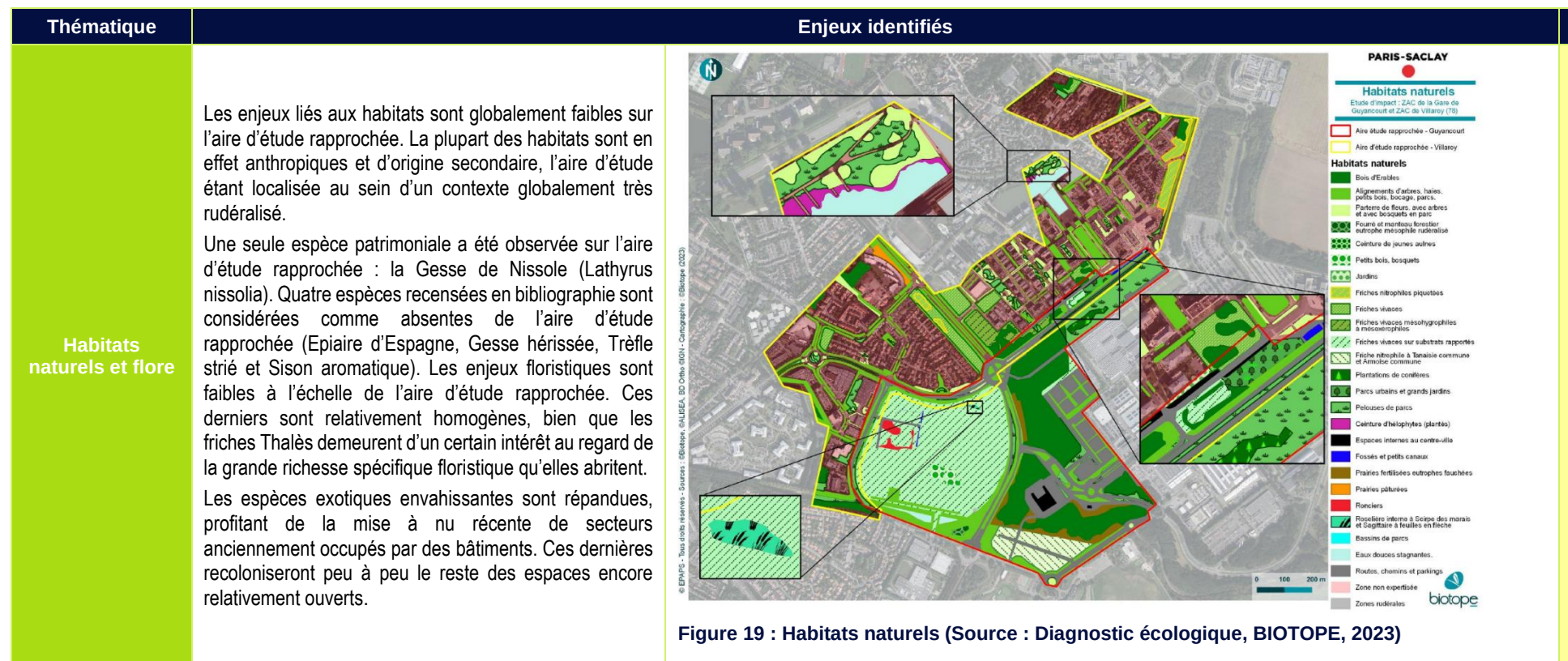
Tableau 4 : Synthèse des enjeux de l'état initial de l'environnement

Thématique	Enjeux identifiés	
Climat	Les données climatiques de la station météorologiques de Trappes et de la station Aéroport de Toussus-le-Noble, applicables au périmètre d'étude sont caractéristiques d'un climat océanique dégradé.	
	Sol et sous-sol	
Topographie, relief et contexte géologique	La zone d'étude se situe à une altitude d'environ 160 mètres NGF.	
	Les couches géologiques présentes au droit du site sont : • Limons des plateaux et argiles à Meulière (0-15 m) ; • Sables de Fontainebleau (15-72 m) ; • Marnes à Huîtres (72-80 m). Les sols sont très peu à peu perméables. Figure 16 Carte géologique de la zone d'étude (Source : BRGM, 2020)	 Légende Géologie - X, Dépôts anthropiques, remblais - CPL, Sables de Lozère colluvionnés - LP, Limon des plateaux - Fz, Alluvions récentes : limons, argiles, sables, tourbes localement - p-IVMM, Argile à meulière et/ou Meulière de Montmorency (altération, silicifications plio-quaternaires du Calcaire d'Etampes) - PL, Formation détritique des plateaux : Sables de Lozère, Sables de Sologne (Méréville) - g1GF, Grès de Fontainebleau en place ou remaniés (grésification quaternaire de sables stampiens dunaire) - g1SF, Sables de Fontainebleau, accessoirement grès en place ou peu remanié (versant) - g1SA, Calcaire de Sannois et Argile vert - Hydro, Réseau hydrographique, étangs, lacs, gravières inondées
	Risque sismique : la commune de Guyancourt est située dans une zone de risque sismique très faible. Retrait-gonflement des argiles¹¹ : Les sols présentent un aléa « moyen » de retrait gonflement des argiles sur le site d'étude. La commune de Guyancourt est soumise à un Plan de Prévention des Risques Naturels concernant l'aléa « Cavités souterraines ». Aléa mouvement de terrain : La commune est soumise au Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) « 78DDT20100009 - R111.3 Cavités souterraines » qui correspond à l'aléa « Affaissements et effondrements (cavités souterraines hors mines) » approuvé le 05/08/1986. Cependant, aucun mouvement de terrain n'a été recensé sur la commune.	

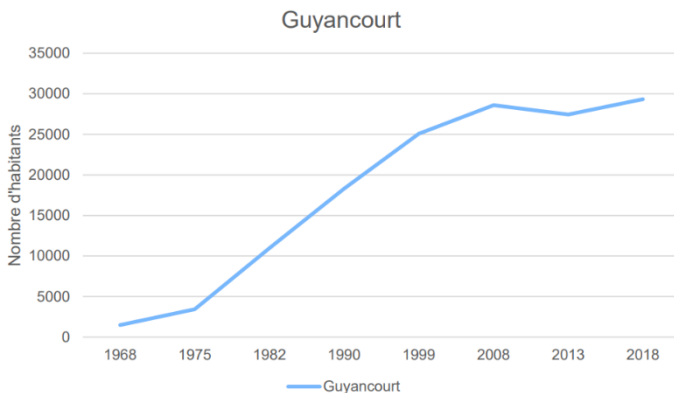
Thématique	Enjeux identifiés
Eau et milieux aquatiques	
Hydrogéologie	La zone d'étude est localisée au niveau du bassin versant¹² lié au cours d'eau « Ru de Vauhallan », appartenant à l'unité hydrographique de la Bièvre. Le Nord de la zone d'étude est situé à proximité immédiate de la Rigole de Guyancourt, et au Sud du site, à environ 1,6 km, s'écoule la Mérantaise. Deux retenues sont localisées dans la partie Sud de la friche Thalès. Les suivis piézométriques réalisés jusqu'à ce stade ont permis de déterminer des hypothèses des hauteurs de nappe perchées. Les niveaux piézomètres varient d'un piézomètre à l'autre avec des hauteurs d'eau comprises entre 160,8 et 154,2 m NGF. Ce suivi sera poursuivi dans le cadre du DAEU de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.
Hydrographie	La zone d'étude est localisée sur les masses d'eau souterraines « Albien Néocomien captif » (FRHG218) et « Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix » (FRHG102). Deux nappes perchées se situent au droit du projet : - Les nappes perchées des Limons des Plateaux et des Argiles Meulières de Montmorency ; - La nappe des Sables de Fontainebleau. Les eaux souterraines présentent une qualité variable, elle est considérée comme bonne pour la masse d'eau « Albien Néocomien captif », médiocre pour l'état chimique et bon pour l'état quantitatif pour la masse d'eau « Craie et Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix ». Même si leur vulnérabilité intrinsèque est considérée comme faible au droit du projet, une attention particulière devra être portée lors des travaux.  Figure 17 : Réseau hydrographique autour de la zone d'étude sur fond de vue aérienne (Source : Données Géoportail de l'IGN, 2022)
Risque inondation	Risque inondation : La commune est soumise au plan de prévention du risque inondation (PPRI)¹³ de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhallan, qui correspond à l'aléa « crue à débordement de cours d'eau » approuvé par arrêté inter-préfectoral le 10/06/2020. L'aire d'étude n'est cependant pas concernée par un secteur potentiellement sujet aux inondations de cave et aux débordements de nappe, et n'est pas située dans une zone couverte par l'aléa inondation. Risque de remontée de nappe : L'aire d'étude n'est pas localisée dans un secteur potentiellement sujet aux inondations de cave et aux débordements de nappe.

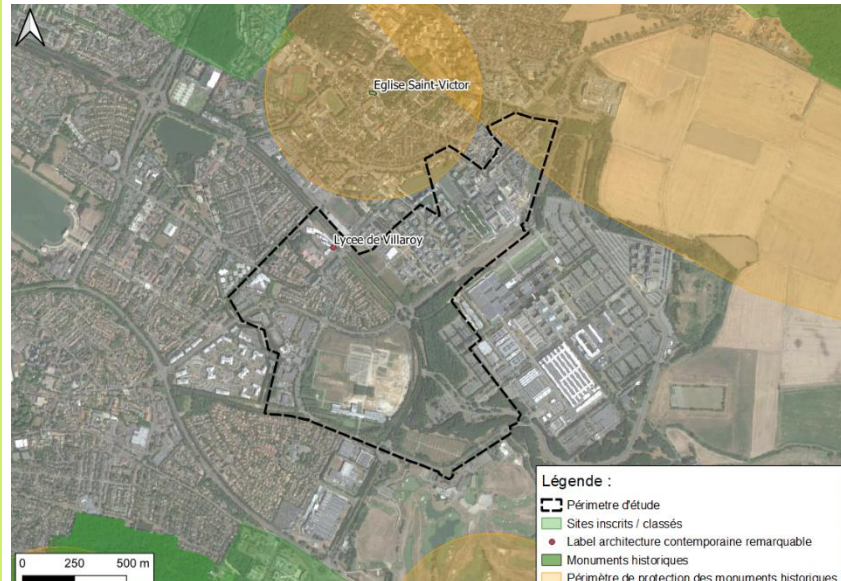
Thématique	Enjeux identifiés
Gestion des eaux pluviales	Le bassin versant intercepté par l'aire d'étude correspond aux limites de la ZAC. La zone d'étude est concernée par le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bièvre, porté par le Syndicat Mixte de Bassin Versant de la Bièvre, approuvé en juillet 2023. Ce document indique que les projets d'aménagement de l'aire d'étude doivent viser l'abattement à la parcelle par infiltration, évapotranspiration et réutilisation des eaux pluviales sans rejet au réseau public, permettant d'atteindre le « zéro rejet d'eaux pluviales au réseau jusqu'à une pluie de dimensionnement des ouvrages de gestion à la source des eaux pluviales correspondant à une période de retour de pluie de 10 ans. La zone d'étude est comprise dans le bassin versant de la Bièvre, elle est donc soumise au règlement d'assainissement du Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) Dans le cas où l'infiltration de la totalité de la pluie est impossible, il est imposé : • Une gestion à la parcelle d'au moins 10 mm de pluie sur 24h ; • Un débit de fuite rejeté n'excédant pas 0,7 L/s/ha pour une pluie de période de retour 50 ans.
Zones humides	Au total, 1,60 ha de zones humides ont été délimités sur les aires d'étude investiguées • 0,05 ha sur la base du critère végétation, au sein de l'emprise travaux de la SGP ; • 1,55 ha sur la base du critère « sol », dont 0,05 ha au sein de l'emprise travaux de la SGP et 1,50 ha dans les emprises de l'EPA-PS
MILIEU NATUREL	
Zonages réglementaires	L'aire d'étude éloignée comprend le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (FR8000017), dix ENS, les PRIFS (AEV) du Plateau de Saclay, et de l'Espace Naturel Régional de la Haute Vallée de la Chevreuse.

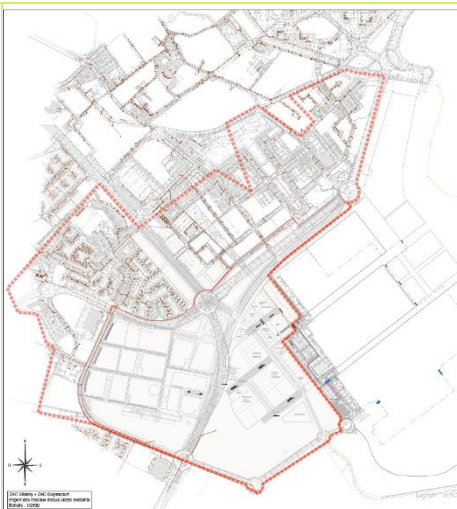
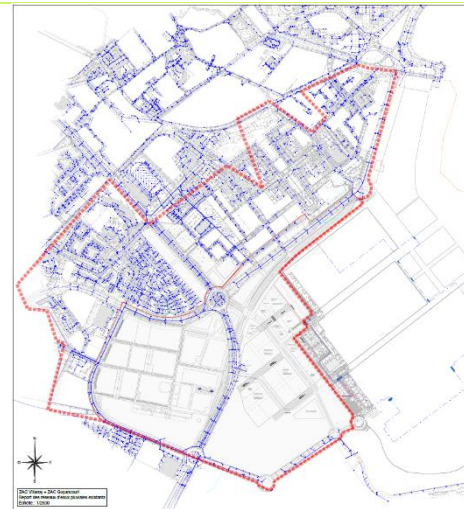
Thématique	Enjeux identifiés
Continuités écologiques	L'aire d'étude éloignée est traversée par des corridors¹⁴ de la sous-trame des milieux arborés, herbacés et par des cours d'eau, et elle comprend 13 réservoirs de biodiversité. Ces corridors sont fonctionnels ou à fonctionnalité réduite. L'aire d'étude rapprochée participe aux continuités écologiques locales du site, principalement au niveau des habitats boisés, aquatiques et urbains.  Figure 18 : Synthèse des enjeux écologiques au sein de l'aire d'étude rapprochée (Source : Diagnostic écologique, BIOTOPE, 2022)



Thématique	Enjeux identifiés	
Faune	L'aire d'étude rapprochée constitue un enjeu moyen à très fort pour l'avifaune¹⁵, un enjeu fort pour les chiroptères¹⁶, un enjeu moyen pour les insectes et les mammifères (hors chiroptères), un enjeu faible pour les reptiles et les amphibiens.  Figure 20 : Photographies d'espèces faunistiques à enjeu moyen (Source : BIOTOPE, 2023)	 Figure 21 : Photographies d'espèces faunistiques à enjeu fort à très fort (Source : BIOTOPE, 2023)

ENVIRONNEMENT HUMAIN ET POPULATION		
Socio-démographie	 Guyancourt	Situé à 20 kilomètres au sud-ouest de Paris, Guyancourt attire des actifs des communes environnantes et de toute l'Île de France du fait de ses nombreux emplois, notamment spécialisés dans le secteur de l'industrie. Marqué par une population jeune et de nombreux emplois qualifiés, le secteur se distingue également par une part importante de cadres et de professions intellectuelles supérieures. Comme l'ensemble du département des Yvelines, Guyancourt est marqué par un fort développement à la fois résidentiel et économique comme en témoignent les vastes emprises d'activités économiques au sein du secteur. Figure 22 : Evolution du nombre d'habitants à Guyancourt (Source : Suez Consulting, juillet 2022)
Emploi et activités économiques		

Thématique	Enjeux identifiés	
PAYSAGE ET PATRIMOINE		
Paysage	Le paysage du périmètre d'étude représente un enjeu fort, du fait de la qualité des éléments paysagers présents, en particulier les espaces naturels (parcs au Sud et à l'Est de la friche Thalès, lisière au Sud et à l'Est du périmètre d'étude...).	 Figure 23 : Photographie aérienne des deux ZAC (Source : Alticlic, 2020)
Patrimoine	La zone d'étude n'interfère avec aucun site inscrit ou classé. Toutefois, elle recoupe avec le périmètre de protection de monuments historiques du Domaine national de Versailles et de Trianon. Deux autres périmètres de protection de monuments historiques se situent à proximité immédiate et à 300 m au Sud, respectivement : • L'Eglise Saint-Victor, arrêté du 11/01/1951 ; • Porte de Mérentais, arrêté du 13/02/1989. Le Nord de la zone d'étude est inclus dans l'emprise surfacique de la zone tampon du bien « Palais et parc de Versailles » classé patrimoine mondial de l'UNESCO en 2007. Le lycée Villaroy, situé dans l'Est de l'aire d'étude, a reçu le label « Architecture contemporaine remarquable¹⁷ » en décembre 2020. Enfin, la Halle Piano est un bâtiment situé au Sud de l'aire d'étude, conçu par l'architecte Renzo Piano.	 Figure 24 : Monuments inscrits et périmètres de protection (Source : Atlas des patrimoines, 2024)

Thématique	Enjeux identifiés	
ENVIRONNEMENT URBAIN ET BIEN MATERIELS		
Occupation du sol	La zone d'étude correspond à une zone urbanisée d'habitats collectifs et d'activités, y compris des industries, ainsi que des espaces ouverts artificialisés, des bois et forêts et des plans d'eau. Une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) d'articulation et deux OAP locales sont appliquées sur le périmètre d'étude.	
Equipements publics	Les équipements publics de la zone d'étude sont intégralement localisés sur le secteur Villaroy. Il s'agit principalement d'infrastructures scolaires, sociales et sportives.	
Réseaux	Adduction en eau potable : Le réseau d'eau potable est constitué d'une canalisation majeure de 800 mm de diamètre, approvisionnant les autres canalisations.	
	Eaux usées : Les eaux usées de la commune de Guyancourt sont récupérées par le bassin de collecte Seine Aval. Les ouvrages d'eaux usées présents au droit du site d'étude, notamment les collecteurs d'eaux usées, sont gérés par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Eaux pluviales : Les eaux pluviales du secteur Villaroy sont récupérées par deux bassins versants distincts séparés par l'avenue de l'Europe, puis acheminées via un réseau de collecteurs vers des bassins de retenue, au Nord et au Sud. Au droit de la friche Thalès, les eaux pluviales sont déversées vers deux bassins de retenue.	 
Figure 25 : Plan des réseaux existants d'eaux usées, à gauche, et pluviales, à droite (Source : Suez Consulting, 2022)		

Thématique	Enjeux identifiés
Circulation et déplacements	Bénéficiant d'infrastructures routières capacitaires, l'utilisation de la voiture est importante au sein du territoire. Les saturations à proximité immédiate du projet sont limitées à l'accès le matin au Technocentre. Dans un périmètre élargi, le réseau viaire présente des saturations à l'ouest du périmètre de projet, au sein et à proximité de la commune de Voisins-le-Bretonneux. Il existe toutefois des offres alternatives à la voiture, notamment sur les transports en commun, qui nécessitent d'être pleinement développées afin d'être attractives. Les modes actifs, piétons comme vélos, présentent peu d'itinéraires qualitatifs à proximité immédiate du projet. Cet enjeu sera d'autant plus prégnant du fait du développement du territoire.

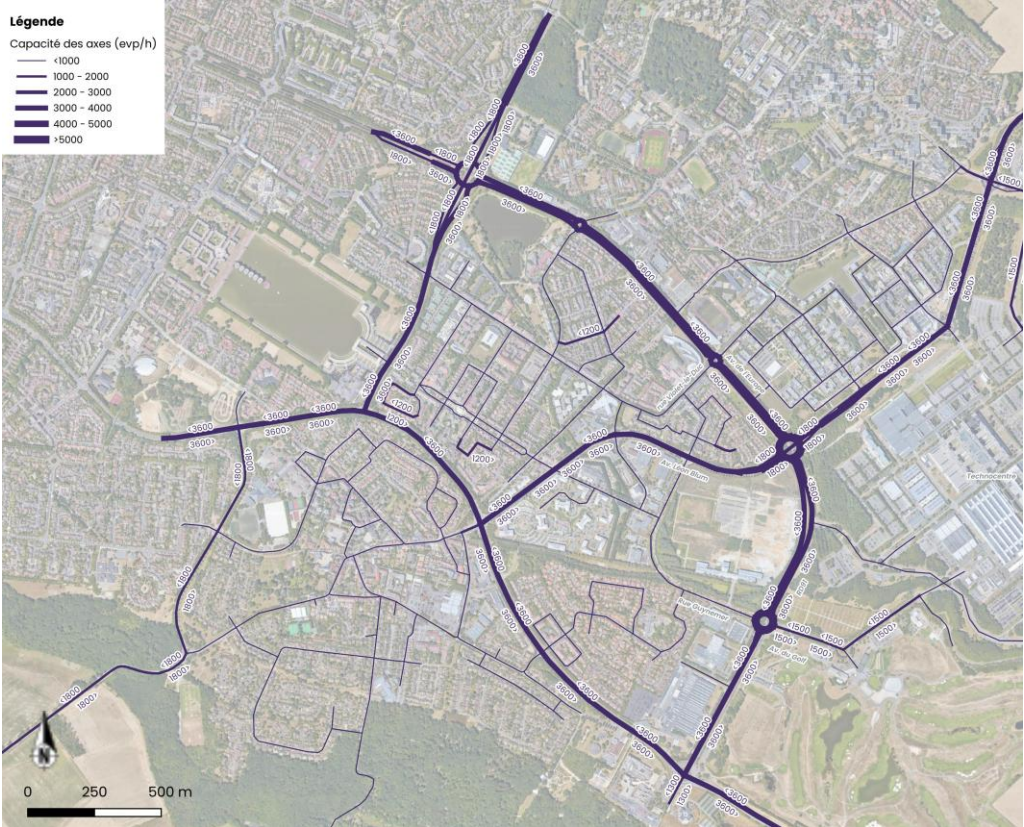
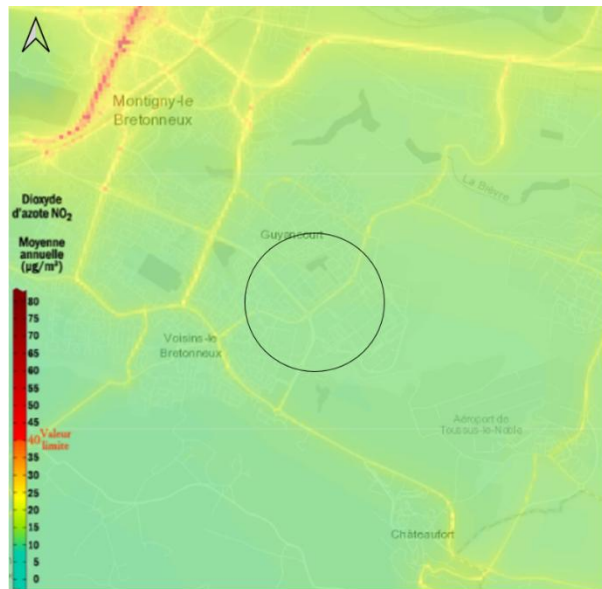
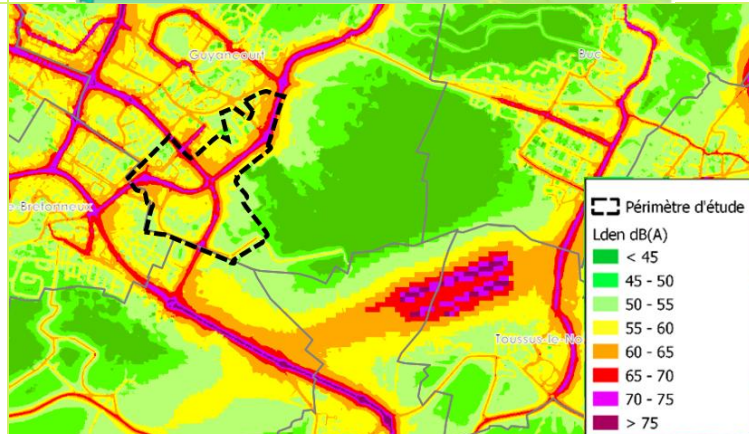
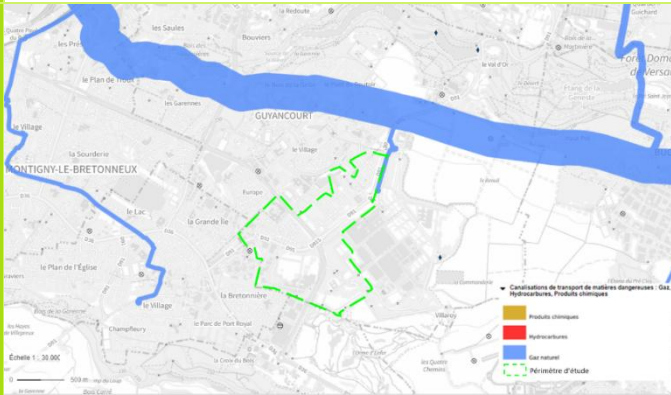
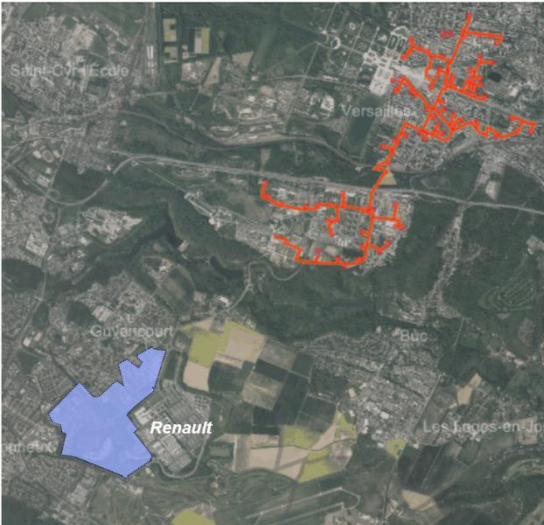


Figure 26 : Capacité du réseau viaire en situation actuelle (Source : TRANSITEC d'après les données TRACTEBEL de janvier 2026))

Thématique	Enjeux identifiés	
QUALITE DE L'AIR ET ENVIRONNEMENT SONORE		
Qualité de l'air	Sur la commune de Guyancourt, les sources d'émissions dominantes correspondent au transport routier et au secteur résidentiel. Les concentrations dans l'air estimées sont inférieures aux valeurs limites¹⁸ à proximité de la zone du projet. Les concentrations en NO₂ mesurées à la station de Versailles sont en moyenne de 17,3 µg/m³ sur les 3 dernières années. La campagne de mesures in situ confirme ces résultats. Le polluant mesuré est le dioxyde d'azote (NO₂), principal traceur des émissions polluantes liées au trafic automobile. La période de mesure se caractérise par des concentrations en NO₂ plus faibles qu'à l'échelle annuelle (de l'ordre de 10% en proximité de trafic et de 20% en fond urbain), en lien avec les conditions météorologiques. Les valeurs mesurées ne laissent envisager aucun dépassement de la valeur limite de 40 µg/m³ pour le NO₂ à l'échelle annuelle.	 Figure 27 : Carte des concentrations moyennes annuelles en NO₂, 2021 (source : AIRPARIF)
Environnement sonore	Les résultats mesurés sur l'ensemble des points de mesure sont inférieurs à 65 dBA en période diurne et inférieurs à 60 dBA en période nocturne. Ils sont représentatifs d'une ambiance sonore préexistante modérée.	 Figure 28 : Niveaux sonores des bruits cumulés en journée (Source : Bruitparif, 2019)
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES		
	La commune n'est pas concernée par un Plan de Prévention des Risques Technologique (PPRT) ¹⁹ .	

Thématique	Enjeux identifiés
Risques industriels et technologiques	Le technocentre Renault est répertorié dans l'inventaire des sites CASIAS (ID7800711). Huit autres sites CASIAS sont référencés à plus d'un km du site. L'ancien site Thalès est référencé dans les bases de données BASOL (n°SPP00045540101) et SIS. Cette activité est terminée.
Installations classées pour la protection de l'environnement	Deux ICPE sont présentes dans le périmètre d'étude, il s'agit de la déchetterie « Cté d'agglomération (ex Déchetterie SQY) » située sur le parc d'activité de Villaroy Sud, et le site « Thalès OPTRONIQUE » situé rue Guynemer, en fin d'exploitation. Sept autres ICPE sont situées en bordure du périmètre d'étude.
Sols pollués	Les études de pollutions des sols menées sur le périmètre d'étude ont montré quelques anomalies ponctuelles en Hydrocarbures C10-C40, en Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques et en aluminium sur le secteur ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, et des anomalies ponctuelles en hydrocarbures volatils et semi-volatils, en fluorures sur éluats et de légères teneurs en métaux lourds sur le secteur ZAC Villaroy. - Les analyses complémentaires sur le secteur Technocentre montrent que les hydrocarbures C10-C40 sont quantifiés sur 9 des échantillons analysés avec des valeurs comprises entre 3,2 et 140 mg/kg MS. Le maximum a été quantifié au droit de l'échantillon de surface S2bis (0,05-1,5). Les fractions concernées sont les fractions C16 à C40 et correspondent à des hydrocarbures lourds, non volatils ; Aucune quantification n'a été observée en COHV, HAP, BTEX, PCB et hydrocarbures C5-C10 - La plupart des terres peuvent être évacuées en ISDI (plus de 85% des échantillons pour les deux ZAC). Le reste des terres pourra être évacué en ISDI+, ISDI-SA et en ISDND. - Les analyses complémentaires sur le secteur Technocentre montrent que les installations de Stockage de Déchets Inertes (ISDI), pour les terres respectant les critères de l'Arrêté du 12/12/2014 et ne présentant aucun indice organoleptique pour 29,4 % des échantillons analysés ; Installation de Stockage des Déchets Inertes à seuil augmenté (ISDI+) pour 70,6 % des échantillons analysés
Canalisation de matières dangereuses	Une canalisation de gaz se situe dans le périmètre du site d'étude. Il existe donc un risque lié au transport de matières dangereuses en raison du risque d'accident pouvant entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement Figure 26 : Localisation des canalisations de transport gaz naturel (Source : Géoportail, 2022) 
Risque pyrotechnique	Plusieurs études historiques pyrotechniques²⁰ ont été menées : en 2015 par le bureau d'études DIANEX et en 2021 par le bureau d'études CARDEM. Une première phase de travaux de dépollution a eu lieu en 2018 puis une seconde en 2021. Les travaux de dépollution pyrotechnique de la parcelle Thalès (hors secteurs préservés), réalisés suivant les règles de l'art, permettent d'attester de l'absence de danger particulier lié aux munitions pour atteindre les objectifs demandés sur ce secteur. En dehors de ce secteur, les travaux d'aménagement devront bénéficier d'une sécurisation pyrotechnique.

Thématique	Enjeux identifiés	
	Energies renouvelables	
Réseaux de chaleur et de froid	Un raccordement au réseau de chaleur existant de Versailles a été envisagé pour le projet, mais plusieurs contraintes rendent cette solution peu avantageuse, notamment la présence de routes et infrastructures importantes qui compliquent le raccordement, ainsi que les performances actuelles du réseau en termes d'émissions de CO2. Pour répondre à ces enjeux, l'EPA Paris-Saclay a lancé une étude d'opportunité pour la création d'un réseau de chaleur urbain spécifique ; laquelle a confirmé l'opportunité sur un périmètre élargi. Les collectivités concernées poursuivent actuellement des études de faisabilité pour affiner les scénarios préalablement établis, avec des résultats attendus en 2026.	 Figure 29 : Localisation des réseaux de chaleur situés à proximité du périmètre d'étude (Source : Suez Consulting, 2024a)
Gisement de récupération sur les eaux usées	La récupération sur les eaux grises ²¹ en pied de bâtiment sur l'aire d'étude permettrait de récupérer jusqu'à 20% de l'équivalent de la consommation d'ECS. Néanmoins, aucune canalisation d'eau usée adaptée n'a été repérée sur le périmètre : diamètre insuffisant.	
Gisements géothermiques	Les calcaires du Lutécien peuvent fournir un débit jusqu'à 90 m³/h avec des températures de 10 à 15°C. Cette solution est envisageable pour une partie du projet. Les formations géologiques de l'Albien et du Néocomien peuvent également être considérées.	
Gisement solaire	Les toitures des futurs logements présentant des consommations d'ECS notables peuvent accueillir des installations solaires thermiques. Sur les bâtiments neufs, il est possible d'installer environ 10 000 m² de panneaux solaires, produisant environ 400 MWh. Pour les bâtiments ayant de faibles besoins en ECS comme les programmes immobiliers d'activité il est possible de compléter l'installation avec des panneaux solaires photovoltaïques sur une surface estimée de l'ordre de 38 000 m² produisant 5 700 kWc.	
Gisements bois-énergie	Le potentiel de l'Île-de-France pour le bois-énergie est de 910 000 m³, ce qui est largement compatible avec les besoins du projet. Les gisements de cogénération et de micro-cogénération sont similaires à ceux de la chaufferie commune, avec des installations déjà présentes à proximité.	
Gisements de méthanisation	Le secteur présente un potentiel énergétique de biodéchets très important, évalué à 695 244 KWh selon le projet VEMO réalisé avec Paris-Saclay en mars 2021.	
Gisements éoliens	Le grand éolien n'est pas autorisé sur le territoire.	

4.2 Evolution probable de l'environnement

Ce chapitre a pour but de permettre la comparaison entre l'état actuel de l'environnement, dénommé "scénario de référence", et de son évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet.

L'évolution probable de l'environnement en l'absence de projet, dit « scénario au fil de l'eau », est estimée à partir des évolutions et dynamiques présentes sur la zone. Cette évolution probable n'est que le fruit d'estimations. Cette estimation future doit être projetée à un horizon où le projet sera réalisé, afin de permettre la comparaison. L'estimation est donc projetée à **l'horizon 2035**.

Le projet vise à créer de nouveaux logements et à modifier le PLUi²² pour favoriser l'homogénéité de l'offre de logements, de commerces et d'activités sur l'ensemble du secteur. En l'absence de projet et de modification du PLUi, on peut anticiper une urbanisation et une densification du périmètre composées exclusivement d'activités et de commerces. Cela pourrait approfondir le déséquilibre entre les offres d'emploi et de logement, quand le contrat de développement territorial des agglomérations de Versailles Grand Parc, Vélizy-Villacoublay et Saint-Quentin-en-Yvelines préconise de produire une offre de logements sur le territoire, laquelle doit contribuer d'une part à la réalisation de l'ambition économique du secteur dans la mesure où la capacité du territoire d'accueillir les actifs qui y travaillent accroît fortement son efficacité économique, participer aux équilibres métropolitains d'autre part, et enfin apporter une réponse au désir de la population résidente de réaliser les différentes étapes de son parcours résidentiel au sein du territoire. Par ailleurs, l'éloignement des emplois vis-à-vis des logements entraîne un temps de trajet plus long entre l'habitat et le lieu de travail, ce qui est défavorable à la stratégie de réduction des émissions de GES²³.

Le projet a également pour but de préserver le sol et le sous-sol en favorisant les espaces de pleine terre (environ 40% de la zone du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin), par la préservation et la création d'espaces naturels, mais aussi par la construction de parkings en superstructure plutôt qu'en sous-sol. Ces espaces de pleine terre pourront remplir un rôle d'accueil pour la biodiversité, de gestion des eaux pluviales avec des aménagements tels que des noues²⁴ et des bassins de gestion des écoulements pour infiltrer les eaux pluviales. Ces espaces verts contribueront à la lutte contre le phénomène des îlots de chaleur.

En l'absence de projet, on peut supposer que les emplacements de parkings seront principalement souterrains, ce qui entraînerait de grands changements pour le sous-sol. En se basant sur l'aménagement des secteurs environnants, on peut supposer que les sols seront davantage imperméabilisés. Un défrichement plus important des espaces verts pourrait également avoir lieu, et notamment pour le petit bois, situé au centre de la parcelle Thalès, n'étant pas protégé par un quelconque document d'urbanisme. La présence plus importante de revêtements sombres et imperméables pourrait favoriser le phénomène des îlots de chaleur.

Par ailleurs, la conservation du patrimoine architectural que représente la halle Piano n'est pas assurée, cette dernière n'étant pas protégée à l'exception de la Tour de Visée.

Sans le projet, la ligne de métro 18 verra le jour, mais l'aménagement de l'espace public environnant la gare est « limité » aux seuls aménagements nécessaires à son fonctionnement, c'est-à-dire la sortie Ouest, comprenant un parvis haut adressé sur l'avenue de l'Europe et un parvis bas limité à un simple emmarchement pour relier les parvis hauts et bas ; la sortie Est, comprenant un cheminement pour relier la gare à la RD91 et au Technocentre ; et l'implantation d'une gare routière et d'un parking-relai à proximité de la gare, permettant de favoriser l'intermodalité au droit de cette dernière.

Cependant, le dévoiement de la RD91 prévu dans le présent projet n'est pas réalisé. L'avenue de l'Europe quant à elle est toutefois reconfigurée pour suivre le tracé de la ligne 18 sur la section où cette dernière est en tranchée couverte. L'avenue de l'Europe reconfigurée vient ensuite se connecter à la place de Villaro, cette dernière conservant sa configuration actuelle.

Les populations seront exposées à des concentrations de polluants atmosphériques relativement similaires entre la situation avec projet et la situation fil de l'eau, même si le nombre d'habitants exposés est plus important dans la situation avec projet en raison de l'augmentation du nombre d'habitants avec le projet.

A l'horizon 2035 l'évolution des risques sanitaires entre la situation fil de l'eau et la situation avec projet est négligeable pour l'ensemble des scénarios d'exposition étudiés.

La Figure 30 présente l'aménagement des abords de la gare pour le scénario au fil de l'eau et le scénario réalisation du projet.

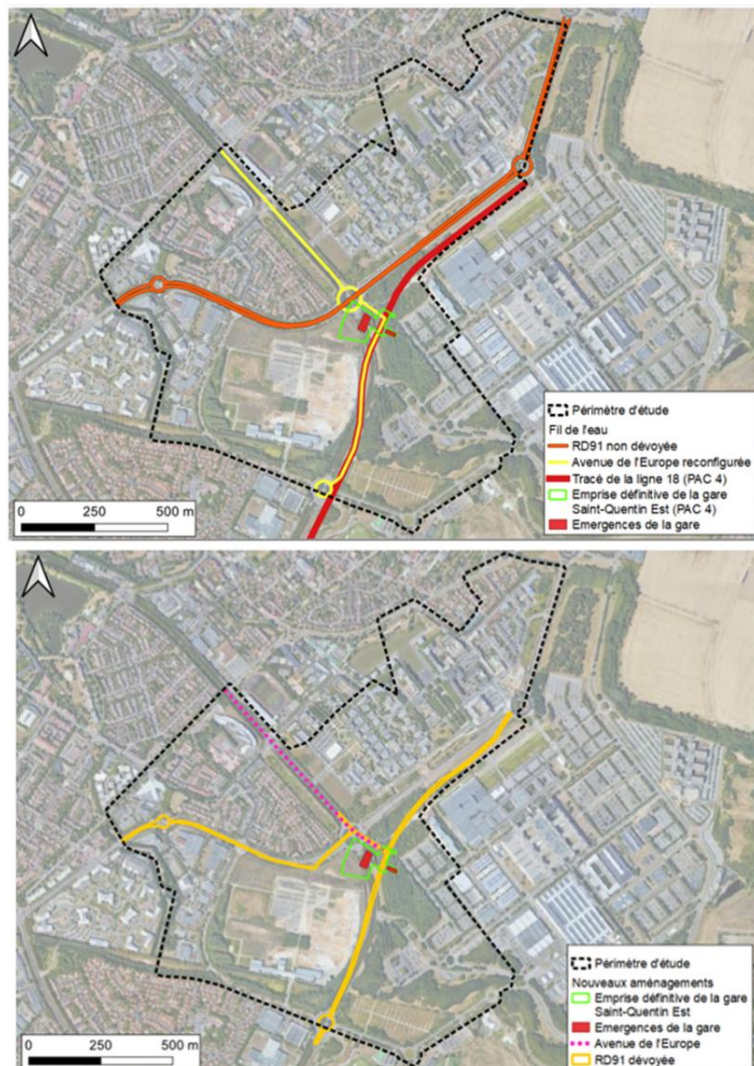


Figure 30 : Maillage viaire - Scénario fil de l'eau, en haut, et scénario projet, en bas (Source : Suez Consulting, 2022)

Concernant le **volet biodiversité**, l'absence de mise en œuvre du projet (soit une poursuite des activités humaines en place et/ou l'évolution naturelle du site) entraînerait les situations probables suivantes :

- le bâti existant (Halle Piano) servirait d'accueil aux oiseaux du cortège des milieux anthropiques dont le Faucon crécerelle à court terme. A moyen ou long terme, la très probable réalisation d'un autre projet urbain pourrait créer un dérangement de la faune, voire une suppression de l'habitat en cas de démolition dudit bâtiment ;
- si aucun autre projet venait à se développer, les zones de friches résiduelles non impactées par la SGP se refermeraient progressivement, favorisant l'installation de nouvelles espèces. Cela représente une frange réduite au sud de la Friche Thalès et les friches dans le secteur Villaroy. Une remise en état des friches détruites par la SGP pourrait être envisagée (impossible avec la mise en œuvre du projet). Toutefois, cette option reste peu probable compte-tenu du contexte immédiat (périmètre OIN, Zone UAi, gare de la ligne 18, ...) ;
- le Petit Bois de Trembles serait indirectement impacté par les travaux de la ligne 18 puis connaîtrait une densification et un vieillissement améliorant ces capacités d'accueil pour la faune. Cette hypothèse favorable suppose que le boisement soit préservé quand les documents d'urbanisme ne le protègent pas et qu'aucun autre projet d'aménagement ne soit réalisé à proximité ;
- les bassins, alignement d'arbres et Boisements au sud de la Friche Thalès seraient des milieux entretenus ponctuellement (fauche, débroussaillage, élagage, ...). Les bassins sont déconnectés de tout réseau d'alimentation en eaux pluviales. Leur maintien en eau n'est pas garanti (en comparaison à la reconfiguration prévue en cas de mise en œuvre du projet)
- les Boisements du Technocentre seraient en partie détruits par la SGP pour les travaux de la ligne 18 puis pourraient être intégralement remis en état (impossible avec la mise en œuvre du projet).

En conclusion, le projet vise à faciliter les transports en commun et les modes de déplacement doux²⁵, ce qui contribuera à la réduction des gaz à effet de serre. Il vise également à garantir une offre équilibrée entre commerces et logements, à préserver les espaces verts et les sols en pleine terre, ce qui aura des effets positifs sur la biodiversité, la gestion des eaux pluviales et la limitation du phénomène d'îlots de chaleur. Ces bénéfices pourraient ne pas être réalisés en l'absence du projet.

5 EFFETS DU PROJET ET MESURES ASSOCIEES

Le projet peut présenter des impacts positifs ou négatifs durant la phase du chantier. Dans le cas des impacts négatifs, des mesures d'évitement « E », de réduction « R » ou de compensation « C » (mesures ERC)²⁶ sont mises en place afin de limiter les effets négatifs du projet. Dans le cadre des impacts positifs, ils peuvent être renforcés avec des mesures d'accompagnement.

Avant l'application de la séquence ERC, l'impact du projet est appelé « effet brut ». Après son application, il est appelé « effet résiduel ». Ces deux effets sont décrits dans le Tableau 6 et le Tableau 7 par un code couleur qui précise leur niveau qualitatif. Le Tableau 5 présente ce code couleur.

Dans la mesure du possible, l'EPA Paris Saclay a adapté le présent projet de manière à éviter au maximum ses impacts négatifs sur l'environnement, grâce à la mise en place de mesures telles que l'évitement de milieux naturels et de zones humides, ainsi que l'adaptation du calendrier des travaux aux sensibilités environnementales.

Quand l'évitement n'était pas possible, des mesures de réduction ont été appliquées.

En complément de ces mesures, l'EPA PS souhaite engager une démarche volontaire en faveur de la création de milieux humides. Cette intention est décrite dans la pièce 4 effets-mesures de la présente étude d'impact (Mesure MA 9_MA01-biodiversité)

Tableau 5 : Code couleur des effets et effets résiduels du projet en phase chantier

Qualification de l'effet	Couleur associée
Effet positif fort	
Effet positif moyen	
Effet positif faible	
Effet nul	
Effet négatif faible	
Effet négatif moyen	
Effet négatif fort	

L'analyse des effets-mesures porte sur le périmètre englobant la ZAC, afin d'apprécier plus globalement les incidences sur l'environnement et d'adapter au mieux les mesures ERC adéquates.

5.1 Effets du projet en phase travaux et mesures associées

La réalisation d'un chantier apporte des impacts négatifs sur l'environnement et pour les riverains.

Les principales nuisances occasionnées par les chantiers sont les suivantes :

- **Gestion des déblais et remblais** : les chantiers vont générer des déblais et remblais qu'il faudra évacuer et une augmentation du trafic de poids lourds pour l'approvisionnement et l'évacuation des matériaux ;
- **Prélèvement de volumes d'eaux dans les nappes souterraines** ;
- **Incidences sur la biodiversité** ;
- **Impacts sonores** : des chantiers peuvent conduire à de fortes nuisances sonores ;
- **Pollution atmosphérique** (envol de poussières) et la production de gaz à effet de serre (dont CO₂) ;
- **Incidences sur le trafic** : les chantiers peuvent générer un cumul des engins et camions de chantiers dans la circulation et conséquences négatives sur la circulation ;
- **Incidences sur les consommations énergétiques** ;
- **Impact sur le paysage**.

Les tableaux suivants présentent une synthèse des impacts majeurs du chantier de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin sur l'environnement.

Le premier tableau présente les incidences générales sur la réalisation des travaux et les mesures associées. Les tableaux suivants traiteront des impacts du chantier sur chacune des thématiques environnementales précédemment listées.

Tableau 6 : Synthèse des effets temporaires du projet en phase chantier et mesures associées

Gestion du chantier										
Thème des mesures générales en phase chantier	Effets du projet		Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	Mesures		Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
	D	I		T	P					
Charte chantier à faible nuisances	x		Des effets indésirables peuvent provenir des chantiers si des précautions ne sont pas prises au préalable. Les chantiers sont sources de risques, de nuisances (sonores, visuelles, lumineuses...), et d'utilisation de ressources. De plus, le chantier peut être source d'incidents et de pollutions.	X		Rédaction d'un charte chantier à faibles nuisances Mise en place d'une Charte chantier à faibles nuisances, prévoyant différentes mesures afin de rendre le chantier respectueux de l'environnement.				x
Préparation du chantier	x		Avant le démarrage du chantier, toutes les mesures nécessaires seront prises pour assurer le respect de la charte dès le début des travaux. Cela inclura l'intégration d'informations sur les pratiques respectueuses de l'environnement, la gestion des déchets, la planification des horaires de livraison et des travaux bruyants, etc.	X		Limitation / adaptation des installations de chantier Matérialisation du périmètre du chantier, ses zones d'accès, ses zones de circulation au sein de l'emprise et de ses abords.		x		
						Présence d'un coordinateur de chantier Assurer d'assurer le suivi de la propreté du chantier et prévenir les risques de pollutions accidentelles, un coordinateur environnemental sera présent sur le chantier.				x
				X		Organisation de la circulation du chantier Le stationnement des véhicules du personnel sera réduit et optimisé. Un plan d'accès sera fourni et des panneaux de signalisation seront mis en place.				x
Propreté et gestion des déchets	x		Lors de la phase travaux, des déchets seront inévitablement générés par le chantier.	X		Gestion des déchets de chantier Les déchets seront éliminés au plus près du site, et les déchets potentiellement dangereux, s'il y en a, seront tracés. Une zone de tri sera définie et les déchets ne seront pas mélangés.		x		
						Maintien de la propreté des installations Délimitation des différentes zones du chantier, mise à disposition de moyens pour assurer la propreté du		x		

Gestion du chantier									
						chantier, nettoyage des cantonnements, interdiction de brûler les déchets sur le chantier.			
						Optimisation de la gestion des matériaux Limitation et adaptation des besoins en matériaux à la Source.	x		
						Etablissement d'un SOGED²⁷ Mise en place d'un SOGED comprenant l'ensemble des informations sur la gestion des déchets. Il prévoit différents engagements pris par l'entreprise de travaux concernant l'organisation, le tri et le suivi des déchets sur le chantier.			x
Information personnel chantier	du de	x	Pour garantir une gestion efficace et durable des nuisances sur le chantier, il est essentiel d'organiser et de superviser la diffusion d'informations et la formation du personnel, comprenant la mise en place de bennes à déchets clairement identifiables et la sensibilisation aux comportements générateurs de bruit.	X		Action de gestion de la connaissance collective Réalisation de panneaux de chantiers informatifs, mise en place de communications sur divers supports et d'un dispositif de concertation avec les habitants.			x

Phase Chantier – Milieu physique										
Thématiques de l'environnement	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Climat	x	x	Le climat ne représente pas un enjeu majeur pour le projet, car il n'y a pas de phénomènes météorologiques récurrents ou de microclimats spécifiques dans la zone d'étude. Cependant, le chantier peut être perturbé voire interrompu cas d'évènement météorologique exceptionnel, comme une tempête.	x		Surveillance des évènements climatiques exceptionnels Les entreprises chargées des travaux consulteront la carte de vigilance émise par Météo France deux fois par jour, à 6h et à 16h, diffusée par les services de sécurité et les médias.		x		

Phase Chantier – Milieu physique

Sol et sous-sol	x	x	Le projet induit un remodelage des terrains existants et donc des mouvements de terres plus ou moins importants. Les zones de stockage de terres pourront générer des reliefs sur la zone de chantier. Les volumes de matériaux sont issus des terrassements et des excavations nécessaires à la réalisation de niveaux de sous-sols et de voies routières, et à l'évacuation de merlons implantés par Thalès lors de son installation. Le projet limitera l'excavation des terres en privilégiant la création de parkings silo par rapport à des parkings enterrés.	x		Gestion des déchets de chantier Les déchets seront éliminés au plus près du site, et les déchets potentiellement dangereux, s'il y en a, seront tracés. Une zone de tri sera définie et les déchets ne seront pas mélangés. Ces zones de tri pourront impacter la topographie de la zone d'étude temporairement mais permettront une meilleure valorisation des terres.		x		
						Optimisation de la gestion des matériaux Limitation et adaptation des besoins en matériaux à la source. Réutilisation autant que faire se peut des matériaux sur site ou sur les autres ZAC de l'OIN.		x		
							Etablissement d'un SOGED Mise en place SOGED comprenant l'ensemble des informations sur la gestion des déchets. Il prévoit différentes engagements pris par l'entreprise de travaux concernant l'organisation, le tri et le suivi des déchets sur le chantier.			
	x		Il existe un risque de contamination des sols et du sous-sol du fait des ruissellements ou des infiltrations lors des travaux d'approfondissement des sous-sols existants.	x	x	Dispositif préventif de lutte contre une pollution Maintien de la propreté sur le chantier : des moyens sont mis à disposition pour assurer la propreté du chantier (bacs de rétention et de décantation, nettoyage régulier des zones de travail, filets sur les bennes de tri...)		x		
Gestion de l'aléa retrait-gonflement des argiles	x		La totalité du périmètre de la ZAC est située dans une zone exposée à un aléa « moyen » de retrait-Gonflement des argiles.	x	x	Dispositions préventives pour construire sur un sol argileux²⁸ Mise en place de dispositions afin de construire sur un sol argileux en limitant les Risques de fissures. Renforcement des connaissances sur les risques de mouvement de terrain La zone d'étude présente des risques de mouvement de terrains potentiel qu'il faudra étudier.				x

Phase Chantier – Domaine de l'eau et milieux aquatiques

Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Eaux souterraines	x		Une nappe perchée est située au droit du site, dans des limons, au-dessus du toit pseudo-imperméable des Argiles à Meulières, située à partir de 2 m de profondeur. Des parkings souterrains seront construits jusqu'à un niveau de sous-sol pour le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Au droit de la nappe perchée, il est envisagé de ne pas réaliser de stationnements enterrés, ou de limiter leurs emprises. Cela permettrait de réduire voire d'éviter les impacts négatifs d'un point de vue quantitatif et qualitatif sur les eaux souterraines. Sur les autres secteurs de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, la limitation à un seul niveau de sous-sol permet de ne pas avoir à réaliser de rabattement de nappe.	x		Surveillance des rabattements de nappe Mise en place de mesures dans le cadre des rabattements de nappe (suivi des débits et des volumes prélevés, contrôles...).				x
						Dispositifs préventifs liés au rabattement de la nappe perchée Mise en place de dispositifs préventifs tels que : forages équipés de capots de protection, bâches de protection anti-poinçonnage et résistantes aux hydrocarbures, dispositifs de pompage équipés de clapet anti-retour...		x		
						Dispositif préventif de lutte contre une pollution Maintien de la propreté sur le chantier : des moyens sont mis à disposition pour assurer la propreté du chantier (bacs de rétention et de décantation, nettoyage régulier des zones de travail, Filets sur les bennes de tri...).		x		
						Rédaction d'un charte chantier à faibles nuisances Mise en place d'une Charte chantier à faibles nuisances, prévoyant différentes mesures afin de rendre le chantier respectueux de l'environnement.				x
Gestion du risque d'inondation par débordement ou remonté de nappe	x		Le projet n'est pas situé dans une zone potentiellement sujette aux inondations de cave. Cependant, la présence d'une nappe à faible profondeur (2 m) rend la zone vulnérable au risque d'inondation.	x		Gestion du risque d'inondation par remontée de nappe Mise en place de barrières étanches et de membranes imperméables et installation de pompes de relevage automatiques La période de basses eaux sera privilégiée pour la construction des sous-sols. Mise en œuvre d'un système d'alerte précoce basé sur le niveau d'eau.		x		

Phase Chantier – Domaine de l'eau et milieux aquatiques									
Eaux superficielles	x		La sensibilité des eaux superficielles lors de la phase de travaux concerne principalement le risque de pollution par la production de matières en suspension (MES) diffusé par le ruissellement provenant des événements pluvieux. Les MES seront alors sources de polluants à cause des activités du chantier (stockage, mouvements des engins de chantier, résidus de matériaux).	x	x	Gestion du risque de pollution accidentelle des eaux superficielles Lors des travaux, des mesures de gestion des chantiers seront mises en place (kits anti-pollution, décantation des MES, limitation de l'utilisation des produits, collecte et stockage des eaux de ruissellement...)		x	
Gestion des eaux pluviales	x		Comme pour tout chantier, des rejets accidentels (fuite d'engin, rupture de flexible, opération de maintenance etc...) peuvent entraîner une pollution des sols et des Eaux pluviales de ruissellement.	x		Gestion du risque de pollution accidentelle des eaux superficielles Lors des travaux, des mesures de gestion des chantiers seront mises en place (kits anti-pollution, décantation des MES, limitation de l'utilisation des produits, collecte et stockage des eaux de ruissellement...)		X	
Gestion des eaux usées	x		Tout rejet dans le milieu naturel de produits polluants est formellement interdit. Les entreprises sous la responsabilité du responsable CEC (Charte environnementale de chantier) doivent mettre en œuvre des dispositifs adéquats de rétention pour prévenir toute pollution du milieu naturel.	x		Dispositif d'assainissement provisoire Une organisation rigoureuse de l'approvisionnement en carburant sera demandée à l'entreprise, prévoyant au minimum une aire de remplissage et de stockage de la cuve de chantier double peau. Le remplissage des engins se fera sur cette aire.		x	
						Dispositions à respecter en cas de modification des réseaux Consultation des concessionnaires avant intervention sur site.			x
Gestion de l'eau potable	x		Le raccordement en eau potable du chantier sera réalisé sur les réseaux existants de la CASQY. La réalisation du chantier sera notamment à l'origine de consommations en eau, pour les besoins de construction et pour l'usage des ouvriers (cantonnements, arrosage des sol, nettoyage des engins de chantier...).	x		Limitation de la consommation d'eau potable Système de coupure contrôlé par une horloge pour limiter les éventuelles fuites la nuit et raccords rapides coupant l'eau automatiquement après déconnexion.		x	

Phase Chantier – Domaine de l'eau et milieux aquatiques									
Zones humides	X		Au total, 1,11 ha de zones humides sont impactés par le projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, correspondant à la zone humide C et à une partie de la zone humide A.	X	X	Compensation de zones humides La surface de zones humides impactée par le projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin devra être compensée selon le SAGE Bièvre – Règlement - Version révisée adoptée en Commission Locale de l'Eau le 17 mars 2023 et approuvée par Arrêté Interpréfectoral n°2023 – 02397 du 4 juillet 2023, plus restrictif de que le SDAGE Seine-Normandie 2022/2027.			X
				X	X	Mesure d'accompagnement volontaire en faveur de la création de milieux humides Compte tenu des impacts sur les zones humides recensées dans le projet, cette démarche d'accompagnement vise à aller au-delà des mesures de compensation prévues au titre de la compensation zone humides en recherchant dès le stade de la conception, les leviers permettant de produire des milieux humides en secteur urbain avec un focus sur l'eau.			X

Phase Chantier – Environnement naturel et biodiversité									
Thématique	Effets					Mesures			
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)			
Espaces d'inventaires et/ou protégés	X	X	Les effets prévisibles du projet comprennent, entre autres, la destruction ou dégradation physique des habitats naturels ou habitats d'espèces, notamment par	X	X	Exclure et préserver les zones à plus forts enjeux écologiques Condenser l'emprise des travaux par la matérialisation du périmètre des travaux afin de ne pas engendrer une consommation d'espace excessive et par conséquent une augmentation de la destruction ou dégradation des milieux Eviter le risque de dégradation des secteurs à enjeux par les travaux et en phase exploitation			

Phase Chantier – Environnement naturel et biodiversité

Thématique	Effets					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
			imperméabilisation des sols. A ces effets s'ajoutent la destruction d'individus, la dégradation des fonctions écologiques, l'altération biochimique des milieux, la perturbation.			Exclure et préserver les zones à plus forts enjeux écologiques Condenser l'emprise des travaux par la matérialisation du périmètre des travaux afin de ne pas engendrer une consommation d'espace excessive et par conséquent une augmentation de la destruction ou dégradation des milieux. Eviter le risque de dégradation des secteurs à enjeux par les travaux et en phase exploitation	x			
						Adaptation de la conception du projet aux sensibilités environnementales Dès la conception du projet, des adaptations ont été étudiées afin d'éviter plusieurs secteurs à enjeux : préservation de continuités écologiques et évitement d'impacts sur les zones boisées, humides, etc.	x			
						Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase travaux par un écologue Suivre le chantier pour s'assurer que les entreprises en charge des travaux limitent au maximum leurs effets sur les milieux naturels et que les mesures proposées soient respectées et mises en œuvre.		x		
						Adaptation du calendrier des travaux en fonction des périodes de sensibilité de la faune Adapter le chantier dans le temps et dans l'espace pour limiter l'impact sur les milieux, la flore et la faune patrimoniaux et/ou protégés, dont la destruction et la perturbation intentionnelle sont interdites.		x		
						Démarche environnementale en phase chantier Réduire au maximum la dégradation des milieux naturels par pollutions pendant la phase chantier.		x		
						Adaptation de l'éclairage aux enjeux écologiques L'objectif de cette action est de limiter voire supprimer l'impact de la pollution lumineuse sur la faune.		x		
						Gestion des espèces exotiques envahissantes Traiter les espèces exotiques envahissantes présentes avant les travaux et limiter leurs propagations en phase travaux et exploitation Améliorer l'état de conservation des habitats naturels, offrir des milieux diversifiés pour la biodiversité		x		

Phase Chantier – Environnement naturel et biodiversité										
Thématique	Effets					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
						Conception et gestion durable des espaces verts Gérer les espaces verts publics de manière attractive et favorable pour la faune et la flore.		x		
						Opérations préalables à la déconstruction, au démontage et à la réhabilitation des bâtiments Proposer un habitat de substitution pour le Faucon crécerelle		x		
						Marquage, contrôle des arbres à cavités pour les chauves-souris et abattage adapté Réduire le risque de destruction d'individus et de dérangement des chiroptères pendant les abattages.		x		
						Préservation et renforcement des continuités écologiques Préserver et améliorer les continuités écologiques locales pour tous les groupes faunistiques. Maintenir le corridor à fonctionnalité réduite des prairies friches et dépendances vertes identifié au SRCE. Renforcer la perméabilité du projet en phase d'exploitation pour la petite faune.		x		

Phase Chantier – Milieu humain et population										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) –Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Population et démographie	x		Le nombre d'habitants ne va pas évoluer lors des travaux, les travaux n'ont pas donc pas d'effet sur la démographie en phase chantier. La population située à proximité du chantier est susceptible d'être dérangée par diverses nuisances durant la phase chantier, et en particulier par des nuisances sonores et lumineuses	x		Action de gestion de la connaissance collective Réalisation de panneaux de chantiers informatifs, mise en place de communications sur divers supports et d'un dispositif de concertation avec les habitants, limitation des horaires de chantier.				x
Emploi et activités économiques	x		Le projet aura un effet bénéfique en phase chantier permettant la création d'emplois afférents sur le secteur d'étude. Dans le cadre du chantier, des clauses d'insertion pourront ainsi être imposées pour l'emploi des personnes, issues notamment des quartiers sensibles locaux ou régionaux, que ce soit dans les marchés de travaux, de prestations intellectuelles ou dans les marchés de construction des promoteurs	x		Clause d'insertion socio-professionnelle A travers sa charte d'insertion socio-professionnelle, l'EPA Paris-Saclay tiendra des engagements dans le cadre du chantier, permettant au projet d'avoir des retombées positives sur l'économie locale.				x

Phase chantier – Paysage et patrimoine										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Paysage	x		Les travaux entraineront des impacts visuels temporaires sur le paysage. Ces effets seront notamment liés à l’apport d’installations provisoires tel que les locaux de chantier, les bases de vie, ainsi qu’aux travaux eux-mêmes, notamment par l’intervention d’engins de travaux de grande hauteur.	x		Dispositif de limitation des nuisances (visuelles) envers les populations humaines La propreté et l’intégration paysagère du projet par des aménagements paysagers seront assurées sur le chantier.		x		
Patrimoine	x		Le Nord du périmètre d’étude est inclus dans l’emprise surfacique de la zone tampon du bien « Palais et parc de Versailles » classé patrimoine mondial de l’UNESCO en 2007, cependant aucun aménagement ne sera réalisé dans cette partie du périmètre. Les bâtiments au Sud du quartier des Savoirs (halle Piano et Tour de visée - classée au PLUi) sont conservés en Phase permanente : ils seront donc évités en phase travaux.	x		La DRAC et l’ABF devront donc être consultés avant le démarrage du chantier.				

Phase Chantier – Milieu urbain et biens matériels

Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Occupation du sol	x		L'occupation du sol peut être modifiée temporairement pendant le chantier (zones de stockages, zones de déblais, zones terrassées etc.). Les emprises de travaux se limitent au périmètre de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et des lots faisant l'objet de développement pour la ZAC Villaroy.	x		Limitation / adaptation des installations de chantier Matérialisation du périmètre du chantier, ses zones d'accès, ses zones de circulation au sein de l'emprise et de ses abords.		x		
						Optimisation de la gestion des matériaux Limitation et adaptation des besoins en matériaux à la source.		x		
Equipements publics	x		Aucun équipement public ne sera impacté lors des travaux sur la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Toutefois, le pavillon Waldeck Rousseau est démolí au droit de la ZAC Villaroy : il ne sera donc plus disponible le temps des travaux. Cet effet est cependant temporaire car un équipement polyvalent sera construit en phase permanente.	x		Le planning de l'opération prendra en compte dans la mesure du possible la nécessité de réaliser les équipements en phase avec la génération des besoins.				
Circulation autour du chantier	x		Les travaux de construction s'effectuant sur plusieurs années vont entraîner la circulation de véhicules de chantier sur les voies publiques environnantes. Le nombre de poids lourds va augmenter et intensifier la circulation sur les axes routiers alentours ainsi que les nuisances sonores. La circulation des engins nécessaires au chantier, à l'approvisionnement et à l'évacuation des matériaux peut induire une augmentation notable du trafic sur le secteur si ceux-ci arrivent/repartent via la voirie. Les travaux sont	x		Limitation / adaptation des installations de chantier Matérialisation du périmètre du chantier, ses zones d'accès, ses zones de circulation au sein de l'emprise et de ses abords.		x		
						Rédaction d'un charte chantier à faibles nuisances Mise en place d'une Charte chantier à faibles nuisances, prévoyant différentes mesures afin de rendre le chantier respectueux de l'environnement.				x

Phase Chantier – Milieu urbain et biens matériels

		alors susceptibles d'entraîner la coupure temporaire des voies de communication (piétons et véhicules) afin de permettre l'accès des engins au chantier. Par ailleurs, les emprises chantier, de même que le dévoiement de voies de circulation, sont susceptibles d'entraîner des coupures de voiries.			Organisation de la circulation du chantier Le stationnement des véhicules du personnel sera réduit et optimisé. Un plan d'accès sera fourni et des panneaux de signalisation seront mis en place. Les modifications de plan de circulation ayant un impact sur les circulations de bus seront communiquées aux gestionnaires des réseaux. Les itinéraires et points d'arrêt provisoires seront concertés et validés en amont. Afin de maintenir les flux transitant par le site et les accès vers les différentes entités dans ou à proximité du site, des itinéraires de déviation seront réalisés, et phasés dans le temps.				X
Energie et réseaux de chaleur	X	La phase chantier n'est pas de nature à modifier la demande en énergie et en ressources naturelles. Les maitres d'ouvrages ainsi que les collectivités concernées sont actuellement en train d'étudier la faisabilité du déploiement d'un réseau de chaleur urbain. La potentielle mise en place de ce réseau aura des impacts sur les sols avec la création de tranchées de déblais et de remblais.	X	X	Rédaction d'une charte chantier vert Gestion des déchets de chantier Optimisation de la gestion des matériaux		X		X

Phase Chantier – Qualité de l'air										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)		T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)			
Qualité de l'air	x		Les travaux liés au projet d'aménagement urbain sont sources de diverses pollutions atmosphériques liées aux procédés de travail mécaniques, aux modifications de circulation induites par le chantier, aux procédés de travail thermiques et issues des gaz d'échappement des engins de chantier.		x	x	Dispositif de limitation des nuisances (atmosphériques) envers les populations humaines Mise en place de mesures limitant l'envol de poussières et limitant la pollution atmosphérique.			
					x	x	Dispositif de limitation de pollution à l'amiante durant la démolition des bâtiments Réduire les nuisances causées par le chantier envers les populations humaines, notamment par rapport aux risques amiante.			
Emissions de gaz à effet de serre	x		Les travaux conduiront aux rejets de gaz à effets de serre (GES), principalement du fait de l'utilisation d'engins de chantiers. Le bilan carbone réalisé dans le cadre de la création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, par Etamine en février 2024 a permis de caractériser l'impact carbone du projet lié aux constructions : le poste « construction » représente à lui seul 38% du bilan total de la ZAC, soit 0,43 teqCO2/useq/an		x	x	Dispositif de limitation des émissions de GES Utilisation de modes de transport des marchandises alternatifs quand cela est possible (train...). Privilégier l'utilisation de matériaux moins émetteurs (ex : acier recyclé).			

Phase Chantier – Environnement sonore et vibratoire									
Thématiques	Effets du projet					Mesures			
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	A
Nuisances sonores	x		Les chantiers sont intrinsèquement bruyants et leur diversité rend difficile l'établissement d'une limite de bruit nationale applicable à toutes les situations. En conséquence, aucune norme réglementaire spécifique n'est imposée en termes de niveau sonore à respecter. La stratégie adoptée vise à réduire les émissions sonores des équipements utilisés et à sensibiliser tous les acteurs du chantier à cette problématique.	x	x	Dispositif de limitation des nuisances (sonores) envers les populations humaines Mise en place de mesures limitant les nuisances sonores et vibratoires liées au chantier.		x	
						Application de la réglementation pour l'isolement des bâtiments sensibles			x
Nuisances vibratoires	x		Les effets susceptibles d'être provoqués par les vibrations concernent les structures bâties environnantes ainsi que les riverains (perception tactile ou auditive), mais aussi les employés du chantier qui sont les plus exposés aux vibrations.	x	x	Dispositif de limitation des nuisances (vibratoires) envers les populations humaines Utilisation de techniques moins vibrantes et, si nécessaire, de systèmes de surveillance des vibrations.		x	

Phase Chantier – Risques technologiques et pollution des sols

Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Gestion du risque lié aux sites et sols pollués	x		Le seul site répertorié dans les bases de données BASOL, CASIAS et SIS, donc potentiellement pollué, qui est situé au sein du périmètre d'étude est l'ancien site Thalès. Ce site a toutefois fait l'objet de plusieurs dépollutions et n'est plus en activité suite à sa destruction, permettant de réduire fortement les risques liés à ces pollutions. La zone d'étude compte deux ICPE en fonctionnement et une ICPE en cessation d'activité ; ces ICPE industriel peuvent représenter une source de pollution pour les sols. Par ailleurs, la SGP va déposer une demande d'enregistrement pour l'exploitation d'une installation de traitement de déblais et de boues bentonitiques dans son emprise chantier située au sein de l'emprise du projet. La parcelle Thalès a fait l'objet d'une dépollution pyrotechnique : ce risque est toutefois non nul pour les autres secteurs. Les analyses de sols montrent des seuils conformes pour l'ensemble des prélèvements et des paramètres mesurés. Sur le site de Villaroy, des teneurs légères en métaux lourds et des anomalies en fluorures ont été mises en évidence mais sans risques d'exposition pour les usagers.	x	x	Mesure de réduction des risques liés aux sites et sols pollués Le site présente des polluants dans les sols, ainsi des mesures devront être prises pour garantir l'usage futur des sols avec les risques sanitaires		x		
						Diagnostics complémentaires Sites et sols pollués et Mise à jour de l'analyse de risques résiduels Actions complémentaires permettant de réduire les risques en lien avec les sites et sols pollués (SSP)				x
						Sécurisation pyrotechnique Délimitation des zones à risque identifiées, mise en place de clôtures et panneaux d'avertissement, et de protocoles d'intervention en cas de découverte d'un objet explosif non explosé.		x		
Gestion du risque lié au transport de gaz et aux servitudes	x		Un risque industriel peut exister sur le périmètre d'étude, en lien avec le transport de matières dangereuses : la présence d'une conduite de gaz naturel. Par ailleurs, le périmètre de projet est traversé par plusieurs servitudes liées à la ligne électrique souterraine, Au centre radioélectrique de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et à la station hertzienne EDF.	x	x	Localisation des réseaux Eviter tout risque technologique du fait de la présence d'une canalisation de transport de gaz naturel.				x

Modalités de suivi de mesures

Un certain nombre de mesures seront également mises en œuvre pendant les travaux pour réduire l'impact sur l'environnement. Ces mesures incluent une démarche de communication et d'information, une organisation optimale du chantier et des mesures localisées de protection de l'environnement.

Pour assurer le suivi de ces mesures, des tours de chantier seront réalisés par le responsable environnement du chantier. Le responsable de la charte « chantier à faible nuisance » sera chargé de veiller au respect des mesures proposées. Des comptes rendus de chantier seront régulièrement réalisés.

En ce qui concerne la gestion des déchets, un bordereau devra être rempli pour tous les déchets sortant du site. De plus, un tableau de suivi de la gestion des matériaux et des déblais sera mis en place.

Pour les enjeux liés à la gestion de l'eau, un contrôle des écoulements et des ruissellements sur les plates-formes de chantier sera mis en place, ainsi qu'un prétraitement éventuel des eaux. En fonction des besoins, un suivi piézométrique²⁹ pourra également être mis en place pour surveiller les variations de la hauteur d'eau de la nappe perchée. Les dispositifs temporaires d'assainissement seront surveillés après chaque épisode pluvieux.

En ce qui concerne les risques pyrotechniques, des inspections régulières seront effectuées pour vérifier l'efficacité des mesures de sécurisation pyrotechnique.

Enfin, pour les risques de pollution des sols, des inspections régulières de l'état des cuvelages des parkings souterrains seront effectuées. De même, les installations permettant l'infiltration des eaux pluviales seront régulièrement inspectées et entretenues.

5.2 Effets du projet en phase permanente et mesures associées

Dès la phase de conception, des choix techniques sont effectués dans le but de minimiser les impacts du projet sur l'environnement. Cela comprend la prise en compte des économies dans la conception du projet et la considération d'enjeux environnementaux spécifiques (faune, flore, etc.).

De même que durant la phase de chantier, les effets et les mesures associées au projet en phase permanente sont étudiés. Le Tableau 7 qui suit présente une synthèse de ces effets-mesures en phase permanente. Ce tableau suit la même structure que celui présenté en phase chantier ci-avant.

Tableau 7 : Synthèse des effets permanents du projet en phase permanente et mesures associées

Phase permanente – Milieu physique											
Thématiques	Effets du projet					Mesures					
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A	
Climat	x	x	La réalisation d'un projet urbain peut avoir des effets négatifs sur le climat. Cependant, le projet intègre des prescriptions en matière de construction bas carbone pour les développements, la création d'espaces végétalisés en plus du maintien d'espaces actuels. L'impact du projet est donc faible concernant cette thématique.		x	Stratégie développement durable du projet Intégrer une stratégie de développement durable dans le projet, en accord avec les objectifs environnementaux et sociaux de l'EPA Paris-Saclay. Cela comprend la construction bas carbone, la construction en matériaux biosourcés, l'efficacité énergétique, l'approvisionnement en énergies renouvelables, l'économie circulaire, la mobilité, la qualité des écosystèmes, la conception bioclimatique, l'adaptation au changement climatique et l'inclusion sociale.				x	
Topographie et relief	x		Le projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin induit un remodelage des terrains existants et une modification de la topographie existante. Toutefois, les terres excavées pourront être réutilisées si leur qualité le permet. Concernant la ZAC Villaroy, la construction des lots ne nécessitera pas de reprise de la topographie existante. Ces effets surviendront majoritairement durant la phase chantier du projet. Des mesures seront mises en place durant cette phase pour limiter les impacts par la suite en phase permanente.		x	Gestion des déchets de chantier Les déchets seront éliminés au plus près du site, et les déchets potentiellement dangereux, s'il y en a, seront tracés. Une zone de tri sera définie et les déchets ne seront pas mélangés.		x			
						Optimisation de la gestion des matériaux Limitation et adaptation des besoins en matériaux à la source.		x			
						Etablissement d'un SOGED Mise en place d'un SOGED comprenant l'ensemble des informations sur la gestion des déchets. Il prévoit différentes engagements pris par l'entreprise de travaux concernant l'organisation, le tri et le suivi des déchets sur le chantier.				x	

Phase permanente – Milieu physique										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Sol et sous-sol	x		La conception du projet de création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la modification de la ZAC Villaroy tiendront compte des contraintes techniques du sol aux différents endroits concernés. Les préconisations géotechniques sont mises en œuvre au stade de la phase chantier. Le projet prévoit la création de parking en silo pour limiter les impacts sur le sous-sol.		x	Des études géotechniques complémentaires pourront être réalisées, les préconisations de ces études seront appliquées le cas échéant.				
Gestion de l'aléa retrait-gonflement des argiles	x		Le risque de retrait-gonflement des argiles aura été pris en compte en phase chantier : il n'y a donc pas de risque supplémentaire en phase permanente vis-à-vis de cet l'aléa.		x	Dispositions préventives pour construire sur un sol argileux ²⁸ Mise en place de dispositions afin de construire sur un sol argileux en limitant les Risques de fissures.				x

Phase permanente – Domaine de l'eau et milieux aquatiques										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Eaux souterraines	x		Le projet prévoit des parkings souterrains avec un niveaux de sous-sols. Un rabattement de nappe peut donc s'avérer nécessaire. Aucun pompage ou rejet n'est prévu dans les nappes.	x	x	Surveillance des rabattements de nappe Mise en place de mesures dans le cadre des rabattements de nappe (suivi des débits et des volumes prélevés, contrôles...)				x

Phase permanente – Domaine de l'eau et milieux aquatiques									
		x	Le transfert de pollution par ruissellement est peu probable en raison du recouvrement des sols et des systèmes de récupération des eaux pluviales. Une vigilance sera nécessaire dans le cas de la réalisation de niveaux de parkings en sous-sol qui peuvent nécessiter un rabattement de nappe. Les parkings souterrains créés dans le cadre du projet de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin pourront faire l'objet d'un cuvelage dans le cas où un risque de pollution des eaux souterraines le rend nécessaire.		x	Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires et de tout produit polluant susceptible d'impacter négativement le milieu Cette mesure vise à proscrire l'utilisation de produits phytosanitaires et à limiter les sources de pollution depuis le réseau pluvial jusqu'au milieu récepteur.	x		
Gestion du risque d'inondation par débordement et remontée de nappe	x		Le projet n'est pas situé dans une zone potentiellement sujette aux inondations de cave, toutefois la présence de la nappe perchée à environ 2 m de profondeur rend la zone vulnérable au risque d'inondation. De plus, des parkings souterrains seront créés pour la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Le projet n'est pas situé dans une zone inondable. Cependant, les risques liés au ruissellement en cas de forte pluie doivent être pris en compte, d'autant plus que le projet se situe en amont du bassin versant de la Bièvre, un bassin soumis à des risques d'inondation en aval.		x	Cuvelage des parkings souterrains Le cuvelage des parkings souterrains consiste à mettre en place une barrière étanche autour des structures enterrées pour empêcher l'infiltration de l'eau souterraine. Cette mesure vise à protéger les parkings contre les risques d'inondation dus à la remontée de nappe.		x	
						Gestion des eaux pluviales pour une pluie centennale			x
Eaux superficielles	x	x	Le projet n'engendre aucun rejet ou prélèvement dans des eaux de surface. Les systèmes de récupération des eaux pluviales permettent de réduire les risques de pollution des eaux pluviales. Toutefois le risque de dégradation indirecte de la qualité des eaux de surface, lié à l'acheminement de pollutions via les eaux pluviales de ruissellement, est tout de même existant.		x	Absence totale d'utilisation de produits phytosanitaires et de tout produit polluant susceptible d'impacter négativement le milieu Cette mesure vise à proscrire l'utilisation de produits phytosanitaires et à limiter les sources de pollution depuis le réseau pluvial jusqu'au milieu récepteur.	x		
			Des parkings souterrains et surfaciques seront construits au sein de la ZAC. Les eaux pluviales ruisselant sur les		x	Prétraitement des hydrocarbures Eliminer les hydrocarbures présents dans les eaux pluviales		x	

Phase permanente – Domaine de l'eau et milieux aquatiques									
			voiries et parkings sont susceptibles d'entraîner des pollutions.			Protection des milieux aquatiques : abattement des pollutions des eaux de ruissellement Réduire les pollutions dans les eaux de ruissellements grâce à des ouvrages filtrants (fossés enherbés, noues végétalisées...)	x		
Gestion des eaux pluviales	x	x	Le projet d'aménagement urbain va imperméabiliser les sols et l'infiltration des eaux pluviales sera réduite. Néanmoins, le projet prévoit la préservation d'espaces verts et la privilégiera les infiltrations à la parcelle, afin de garantir un débit maximal n'excédant pas le seuil fixé par le SIAVB.	x	Actualisation de l'étude définissant les impacts du projet sur les eaux pluviales Réalisation d'une étude hydraulique globale sur l'ensemble du quartier définissant les impacts du projet sur les eaux pluviales et les préconisations de gestion..	x			
					Mesure de régulation des réseaux d'eaux pluviales Mise en place d'un régulateur de débit.		x		
			Les eaux pluviales ruisselant sur les aires de stationnement peuvent potentiellement être polluées par des hydrocarbures.	x	Dispositif de gestion et traitement des eaux pluviales Mettre en place une gestion alternative des eaux pluviales évitant les rejets au réseau (noues végétalisées, matériaux perméables toitures végétalisées...)		x		
					Réutilisation des eaux pluviales		x		
					Prétraitement des hydrocarbures Eliminer les hydrocarbures présents dans les eaux pluviales.		x		
					Protection des milieux aquatiques : abattement des pollutions des eaux de ruissellement Réduire les pollutions dans les eaux de ruissellements grâce à des ouvrages filtrants (fossés enherbés, noues végétalisées...).		x		

Phase permanente – Domaine de l'eau et milieux aquatiques									
						Gestion des eaux pluviales pour une pluie centennale Au stade de l'AVP une fois les bassins et noues positionnées et dimensionnées les volumes excédentaires pour la pluie 100 ans seront localisés précisément et leur direction d'écoulement matérialisée de façon à assurer la sécurité des biens et des personnes.			x
Gestion des eaux usées	x		L'augmentation du nombre d'habitants au droit de la ZAC entraine une augmentation du volume d'eau usées à collecter, transporter et traiter. Toutefois, les réseaux et les stations de traitement sont suffisamment dimensionnées pour ne pas avoir d'effet négatif sur la qualité des eaux traitées.		x	Réutilisation des eaux pluviales		x	
Eau potable	x		L'augmentation du nombre d'habitants au droit de la ZAC entraine une augmentation du volume d'eau potable à collecter et à transporter.		x	Récupération des eaux pluviales de toitures Réduire la consommation d'eau potable pour l'arrosage des espaces extérieurs Réutilisation des eaux usées traitées pour valorisation au sein du Golf national limitrophe.		x	x
Zones humides	x		Au total, 1,11 ha de zones humides sont impactés par le projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, correspondant à la zone humide C et à une partie de la zone humide A.		X	MC 1 : Compensation de zones humides La surface de zones humides impactée par le projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin devra être compensée selon le SAGE Bièvre – Règlement - Version révisée adoptée en Commission Locale de l'Eau le 17 mars 2023 et approuvée par Arrêté Interpréfectoral n°2023 – 02397 du 4 juillet 2023, plus restrictif de que le SDAGE Seine-Normandie 2022/2027.			x

Phase permanente – Domaine de l'eau et milieux aquatiques

					X	Mesure d'accompagnement volontaire en faveur de la création de milieux humides Compte tenu des impacts sur les zones humides recensées dans le projet, cette démarche d'accompagnement vise à aller au-delà des mesures de compensation prévues au titre de la compensation zone humides en recherchant dès le stade de la conception, les leviers permettant de produire des milieux humides en secteur urbain avec un focus sur l'eau.				X
--	--	--	--	--	---	---	--	--	--	---

Phase permanente – Milieu naturel

Thématiques	Effets du projet				Mesures					
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Faune	x	x	Les effets prévisibles du projet comprennent, entre autres, la destruction ou dégradation physique des habitats naturels ou habitats d'espèces, notamment par imperméabilisation des sols. A ces effets s'ajoutent la destruction d'individus, la dégradation des fonctions écologiques, l'altération biochimique des milieux, la perturbation.	x	x	Adaptation de la conception du projet aux sensibilités environnementales Supprimer dès la conception du projet certains impacts sur les milieux naturels et la faune.	x			
						Adaptation de l'éclairage aux enjeux écologiques L'objectif de cette action est de limiter voire supprimer l'impact de la pollution lumineuse sur la faune.		x		
						Opérations préalables à la déconstruction, au démontage et à la réhabilitation des bâtiments Proposer un habitat de substitution pour le Faucon crécerelle.		x		
						Adaptation du calendrier des travaux en fonction des périodes de sensibilité de la faune Adapter le chantier dans le temps et dans l'espace pour limiter l'impact sur les milieux, la flore et la faune patrimoniaux et/ou protégés, dont la destruction et la perturbation intentionnelle sont interdites.		x		

Phase permanente – Milieu naturel									
Flore	x	x		x	x	Gestion des espèces exotiques envahissantes Traiter les espèces exotiques envahissantes présentes avant les travaux et limiter leurs propagations en phase travaux et exploitation Améliorer l'état de conservation des habitats naturels, offrir des milieux diversifiés pour la biodiversité.		x	
						Conception et gestion durable des espaces verts Gérer les espaces verts publics de manière attractive et favorable pour la faune et la flore.		x	
Habitats	x	x		x	x	Exclure et préserver les zones à plus forts enjeux écologiques Condenser l'emprise des travaux par la matérialisation du périmètre des travaux afin de ne pas engendrer une consommation d'espace excessive et par conséquent une augmentation de la destruction ou dégradation des milieux Eviter le risque de dégradation des secteurs à enjeux par les travaux et en phase exploitation.	x		
						Assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase travaux par un écologue Suivre le chantier pour s'assurer que les entreprises en charge des travaux limitent au maximum leurs effets sur les milieux naturels et que les mesures proposées soient respectées et mises en œuvre.		x	
						Marquage, contrôle des arbres à cavités pour les chauves-souris et abattage adapté Réduire le risque de destruction d'individus et de dérangement des chiroptères pendant les abattages.		x	
						Préservation et renforcement des continuités écologiques Préserver et améliorer les continuités écologiques locales pour tous les groupes faunistiques. Maintenir le corridor à fonctionnalité réduite des prairies friches et dépendances vertes identifié au SRCE. Renforcer la perméabilité du projet en phase d'exploitation pour la petite faune.		x	

Phase permanente – Milieu naturel

				Compensation de zones humides La surface de zones humides impactée par le projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin devra être compensée selon le SAGE Bièvre – Règlement - Version révisée adoptée en Commission Locale de l'Eau le 17 mars 2023 et approuvée par Arrêté Interpréfectoral n°2023 – 02397 du 4 juillet 2023, plus restrictif de que le SDAGE Seine-Normandie 2022/2027.			X
				Compensation « espèces » Pour l'EPA-PS- la dette compensatoire est de : 26,73 unités de compensation pour les milieux arborés ; 14,46 unités de compensation pour les milieux ouverts et semi-ouverts ; 1,97 unités de compensation pour les milieux ouverts pionniers. Le bâti n'est pas compensé du fait des mesures de réduction et de l'absence d'impacts résiduels notables sur la faune associée à ce milieu. Pour Saint-Quentin-en-Yvelines, la dette compensatoire ne peut être estimée à ce stade. En effet, les hypothèses sur les deniers lots aménageables de la ZAC sont en cours d'étude et en attente de validation. Les études capacitaires sont également en cours pour estimer la part de surfaces imperméabilisées et celles d'espaces végétalisés. De ce fait la dette compensatoire en cours d'estimation sera détaillée dans les procédures ultérieures correspondantes : dossier de réalisation, demande de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées, etc.			X

Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Population démographique et	x		La réalisation du projet permet de proposer un cadre de vie et de travail qualitatif, ainsi que des espaces publics de qualité et des lieux de vie et de services partagés. Une augmentation globale d'environ 6 000 habitants de la population est attendue, soit une augmentation de 20% de la population guyanquoise.		x	Aucune mesure prévue compte tenu de l'effet positif.				

Phase permanente – Environnement humain et cadre de vie									
Emplois et activités économiques	x		Compte-tenu du développement économique lié à la création d'activités dans le cadre de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, un effet positif sur l'emploi et les activités économiques est attendu.	x	Aucune mesure prévue compte tenu de l'effet positif.				
Logements	x		Au total, le projet prévoit la construction d'environ 1980 logements familiaux, 250 logements étudiants et 70 logements seniors.	x	Aucune mesure prévue compte tenu de l'effet positif.				

Phase permanente – Paysage et patrimoine										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Paysage	x		Le projet vise à améliorer la qualité paysagère et à conforter les espaces naturels existants pour développer tout leur potentiel en matière d’espaces d’agrément, de cheminements dédiés aux modes actifs ou encore de réservoirs de biodiversité.		x	Conservation d’espaces naturels et paysagers Eviter les impacts négatifs et conserver l’environnement naturel et le paysage existant.	x			
						Création d’une continuité Nord-Sud Une continuité Nord-Sud a été instaurée et renforcée dans le secteur Est du projet, favorisant ainsi une cohérence et une fluidité dans l’aménagement urbain.		x		
						Plan de gestion du parc Marie Curie Mise en place d’une gestion écologique du site.				x
Patrimoine	x		Les bâtiments Thalès présents au Sud du quartier des Savoirs seront conservés sous la forme d’une halle dite « Piano » en référence à son architecte (Renzo Piano). De plus, La Tour de visée, classée au PLUi, est évitée et conservée dans le cadre de la création de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.		x	Préservation de bâtiments patrimoniaux Lorsque le projet le permet, et que les bâtiments visés présentent une valeur patrimoniale avérée, préserver et valoriser le patrimoine existant.	x			

Phase permanente – Milieu urbain et biens matériels										
Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Occupation du sol	x		L'occupation du sol sera modifiée du fait de la réalisation du projet. Actuellement, les terrains existants sont occupés par des friches, des espaces végétalisés et en eau, des voiries et nappes de stationnements, des quartiers d'activité et résidentiels ainsi que quelques bâtiments épars (Halles Piano et Tour de visée).		x	Optimisation de la densité des constructions Le projet tend à proposer une densité permettant d'accueillir l'ensemble des logements nécessaires au développement de la ville, mais en optimisant les espaces afin de proposer une qualité de vie qui réponde aux demandes des riverains et des futurs habitants pour une ville conjuguant qualité d'usage, qualité paysagère, confort des espaces, vie intime et commodités publique.		x		
Equipements publics	x		Le projet prévoit la construction de plusieurs équipements publics pour répondre aux besoins générés. Par ailleurs, la possibilité de réhabiliter des équipements existants pour répondre à une partie de ces besoins est étudiée, permettant, dans le cas du projet de la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin, de faire rayonner les effets positifs du projet au-delà du périmètre de l'opération. Seul le pavillon Waldeck Rousseau sera démoli (lot PWR) pour la construction de logements. La reconstitution de ses usages sera cependant prise en charge dans le cadre de la construction d'un équipement mutualisé et polyvalent qui sera localisé au sein de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin.		x	Aucune mesure prévue compte tenu de l'effet positif.				

Phase permanente – Milieu urbain et biens matériels

Servitudes	x	Le projet est traversé par plusieurs servitudes liées à la ligne électrique souterraine, au centre radioélectrique de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et à la station hertzienne EDF. Les constructions localisées au sein de ces servitudes respectent les prescriptions du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines. Aucun effet négatif n'est attendu concernant cette thématique.			Aucune mesure n'est préconisée compte-tenu de la nature des effets.				
Transport, desserte et circulation	x	Le trafic augmente sensiblement du fait d'un fort développement du secteur, porté à la fois par le projet, des projets adjacents, et le rabattement vers la gare. Sur le périmètre du projet, le trafic projeté est accueilli sur le réseau viaire, toutefois les congestions augmentent sur certains carrefours des axes principaux, menant à des augmentations de temps de parcours. A l'échelle du périmètre élargi, des points durs se renforcent à l'Ouest et au Sud du projet, notamment à l'heure de pointe du matin sur la RD36 et la route de Guyancourt. Des continuités piétonnes entre les différents pôles d'habitation, les zones d'activité et le PEM Aménagement d'un parvis sécurisé, adapté aux PMR et confortable Des aménagements confortables, sécurisés et agréables, pouvant être supports d'un trafic cycles important Un nombre important de stationnements vélos. Une forte augmentation de l'offre de transports collectifs avec la constitution d'un pôle d'échanges, avec le métro et une écostation bus, accompagnée d'un site propre	x		MR : Hiérarchisation du réseau viaire et canalisation des flux de circulation Afin de limiter les effets négatifs liés à l'augmentation des déplacements induite par le projet d'aménagement, le plan-guide prévoit une organisation hiérarchisée du réseau viaire, permettant de concilier l'accessibilité du quartier, la desserte du pôle gare et la pacification des secteurs à vocation résidentielle..		x		

Phase permanente – Milieu urbain et biens matériels									
Energies renouvelables	x		La réalisation d'un projet urbain est susceptible d'avoir un effet direct sur la demande en énergie et en ressources diverses, et un effet indirect à long terme (cumulé avec les autres projets d'aménagement du territoire) sur l'évolution des différentes filières associées. L'EPA participe à l'accompagnement des collectivités concernées dans le cadre d'une étude de faisabilité pour le déploiement d'un réseau de chaleur urbain.	x	Réduction de la consommation d'énergie Stratégie énergétique permettant de réduire les besoins, renforcer l'efficacité des moyens de production et développer les énergies renouvelables. Cette stratégie s'appuie sur l'étude d'opportunité de desserte en énergie renouvelable en cours de réalisation par l'EPA Paris-Saclay qui vise notamment à mesurer l'opportunité de développer un réseau de chaleur à énergie majoritairement renouvelable (et/ou d'étendre et de verdir un réseau adjacent au site) à destination de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin, et potentiellement, des opérations, quartiers, sites industriels et bâtiments existants environnants (conclusions attendues fin 2024).		x		
					Développement d'un réseau de chaleur urbain <i>Etude d'opportunité de mise en place d'un réseau de chaleur urbain afin de réduire la part d'énergie fossile dans le mixte énergétique de la ZAC.</i> <i>Les collectivités territoriales concernées (Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux et Montigny-le-Bretonneux), en collaboration avec l'Agglomération, poursuivent actuellement une étude de faisabilité complémentaire pour approfondir les scénarios mis en avant dans le cadre de l'étude d'opportunité. Les premiers résultats de cette nouvelle phase d'étude sont attendus en 2026.</i> <i>L'EPAPS promeut le développement de réseaux de chaleur urbains basés sur des énergies renouvelables et de récupération, en cohérence avec ses objectifs de développement durable et de transition énergétiques sur le territoire.</i>				

Phase Permanente – Qualité de l'air

Thématiques	Effets du projet					Mesures				
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C	A
Qualité de l'air	x		Les émissions liées au trafic routier sur la zone d'étude diminuent entre 2025 et 2035. En revanche, à l'horizon futur 2035, les émissions totales sur la zone d'étude augmentent entre la situation de référence et la situation avec projet, conformément à l'évolution du trafic. L'impact du projet sur la qualité de l'air est faible : les apports de trafic par le projet n'ont pas d'impact significatif sur la qualité de l'air par rapport à une situation de référence au niveau des zones habitées existantes ainsi qu'au niveau des populations sensibles (écoles notamment). Les concentrations de polluants restent du même ordre de grandeur que la pollution de fond sur l'ensemble du domaine d'étude et notamment dans la zone du projet. Les concentrations auxquelles seront exposées les populations sensibles et les futurs résidents du projet demeurent inférieures aux valeurs limites de la qualité de l'air françaises et aux futures valeurs limites européennes. Cependant, ces concentrations restent supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, principalement en raison de la pollution de fond qui les dépasse à elle-seule, excepté pour les PM10. En 2035, les habitants sont globalement exposés à des concentrations en NO2 relativement similaires entre la situation avec projet et la situation de référence, même si le nombre d'habitants exposé est plus important dans la situation avec projet en raison de l'augmentation du nombre d'habitants avec le projet. En conclusion, à l'horizon 2035, l'impact du projet sur l'indice Pollution Population reste faible.	x	x	Implantation de zones tampon végétalisées ou mise en place de panneaux Définir lorsque cela est possible une zone entre la route et les bâtiments du projet, pouvant faire office de piège à poussières, selon les recommandations du bureau d'études ARIA Technologies ou le cas échéant la mise en place de panneaux filtrants pour dépolluer localement l'air.				x
						Protection dans les logements contre la pollution extérieure Privilégier le positionnement des pièces de vie sur la façade la moins exposée. Positionnement des bouches de prise d'air neuf sur le côté le moins exposé du bâtiment.				x
Emissions de gaz à effet de serre	x		Le projet de ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin présente un bilan carbone de 520 546 teqCO2 sur 50 ans La ZAC permettrait un stockage carbone dans son sol de 16 tCO2, contre 10 tCO2 avant travaux, soit une augmentation de l'ordre de 60%.	x	x	Etude des variantes pour optimiser le bilan carbone du projet Etudier différentes variantes du projet de manière à l'adapter afin de réduire son bilan carbone et les impacts négatifs sur le climat.		x		

Phase Permanente – Environnement sonore									
Thématiques	Effets du projet					Mesures			
	D	I	Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T	P	Evitement (E) – Réduction (R) – Compensation (C) – Accompagnement (A)	E	R	C A
Environnement sonore	x		La contribution sonore des infrastructures routières créées et modifiées dans le cadre du projet est inférieure ou égale à 60 dBA en période diurne et 55 dBA en période nocturne en façade des bâtiments existants, respectant ainsi les objectifs réglementaires fixés en fonction des niveaux sonores de l'état initial. En situation future, l'aménagement du projet induit une variation moyenne des niveaux de bruit de l'ordre de -2 à +2 dBA à proximité des voiries existantes, en raison de l'évolution du trafic routier, et des éventuels effets masquants ou réfléchissants que peuvent générer les nouveaux bâtiments pour les bâtiments existants vis-à-vis des infrastructures routières. De manière générale, la mise en place du projet a plutôt tendance à générer une baisse des niveaux sonores en façade des bâtiments existants.		x	Limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h Privilégier la mise en place de zones limitées à 30 km/h dans les ZAC lorsque cela est possible. Description des dispositifs de renforcement de façade. Proposition de mesure de réduction des nuisances sonore au niveau des logements		x	
						Application de la réglementation pour l'isolement des bâtiments sensibles			x
Environnement vibratoire		X	L'impact vibratoire cumulé des deux projets (Ligne 18 du métro et dévoiement de la RD91) est jugé limité sur le Technocentre Renault. Compte tenu des trafics engendrés par les infrastructures routières du projet urbain, il est considéré l'absence d'impact vibratoire sur les bâtiments du projet au-delà de la perception tactile ou de la perception sonore en matière de bruit solidien dans les bâtiments sensibles (type logements, établissement d'enseignement, santé, etc.).		x	Prise en compte des nuisances liées aux vibrations du métro de la ligne 18 Il est recommandé aux futurs Maîtres d'Ouvrage de mener des études vibratoires complémentaires propres à leur projet			x

Phase Permanente – Environnement sonore

			Un risque de gêne acoustique à l'intérieur des bâtiments situés à proximité de la future gare pourra possiblement être ressenti.							
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Phase permanente – Risques technologiques et pollution des sols

Echelle d'impacts :

Effet positif fort



Effet positif moyen



Effet positif faible



Effet nul



Effet négatif faible



Effet négatif moyen



Effet négatif fort



Thématiques	Effets du projet		Direct (D) – Indirect (I) – Temporaire (T) – Permanent (P)	T		P	Mesures	E	R	C	A
	D	I		T	P						
Pollution des sols	x		Les mesures prises en phase chantier permettent d'éviter et de réduire les risques liés à la pollution des sols. Ces mesures devront être appliquées en phase permanente afin de garantir la compatibilité des sols avec les usages futurs.	x		x	Diagnostics complémentaires Sites et sols pollués et Mise à jour de l'analyse de risques résiduels				x
							Actions complémentaires permettant de réduire les risques en lien avec les sites et sols pollués (SSP)				
							Mesure de réduction des risques liés aux sites et sols pollués		x		
Gestion du risque lié au transport de gaz	x		Le projet n'interfère pas avec les réseaux déjà existants. Aucune incidence négative n'est donc escomptée.	x		x	Sécurisation pyrotechnique.				
							<i>Aucune mesure prévue compte tenu de l'absence d'impact négatif significatif.</i>				

5.3 Evaluation des incidences Natura 2000

La carte suivante présente les Zones de protection Spéciales (ZPS) et les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) à proximité de la zone d'étude.

La ZPS la plus proche est celle du « Massif de Rambouillet et zones humides proches » située à moins d'un kilomètre des ZAC (cf. figure suivante).

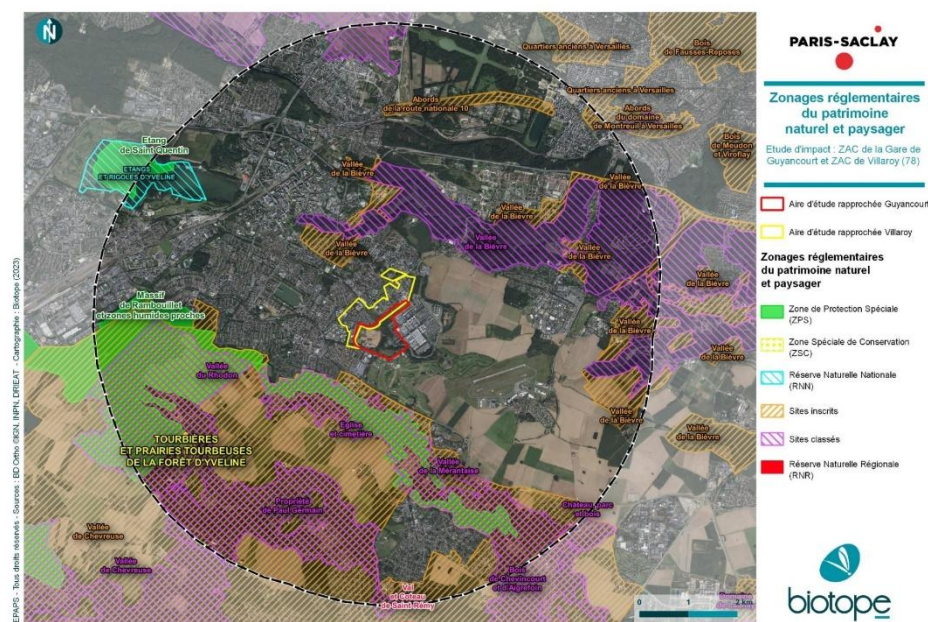


Figure 31 : Zonage réglementaires du patrimoine naturel et paysager (Source : Diagnostic écologique, BIOTOPE, 2023)

Aucune incidence n'est attendue pour l'avifaune à l'origine de la désignation de la ZPS FR1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches ».

5.4 Evaluation coûts-bénéfices

L'objectif de ce rapport est d'identifier et d'évaluer les coûts et les gains socio-économiques liés au projet.

Cette évaluation repose sur un état des lieux de la situation économique et sociale du quartier qui permettra de comparer une situation de référence prospective avec et sans la réalisation du projet urbain.

Malgré une augmentation du nombre de déplacements en voiture due à la construction de logements supplémentaires, le projet entraînera des gains de temps plus importants pour les usagers, ainsi qu'une réduction des coûts liés à la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores et à la sécurité routière **par usager**, par rapport à la situation sans projet.

L'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express, la mise en œuvre du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables et l'émergence de projets urbains favorisant la densification améliorera les conditions de déplacement en modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le tableau suivant synthétise les **coûts et les bénéfices du projet par usager** du futur quartier. Dans le cadre du projet urbain, les gains par usager sont supérieurs et à l'inverse les coûts par usager sont inférieurs à la situation sans projet.

Tableau 8 : Comparaison des coûts et gains du projets par rapport au nombre d'usagers du futur quartier (Source : Suez Consulting, 2024)

	2035 sans projet	2035 avec projet
Gains de temps / usager	27 €	42 €
Pollution atmosphérique / usager	32 €	26 €
Nuisances sonores / usager	8 €	7 €
Sécurité routière / usager	206 €	172 €

5.5 Vulnérabilité du projet au changement climatique

L'évaluation de la vulnérabilité au changement climatique tient compte de plusieurs notions :

- L'exposition à un aléa climatique d'un territoire et d'une société,
- La sensibilité et la fragilité de la société exposée,
- La capacité de cette société à faire face à un aléa climatique, que ce soit par anticipation, par réaction ou par résilience.

La Figure 32 illustre la notion de vulnérabilité au changement climatique.

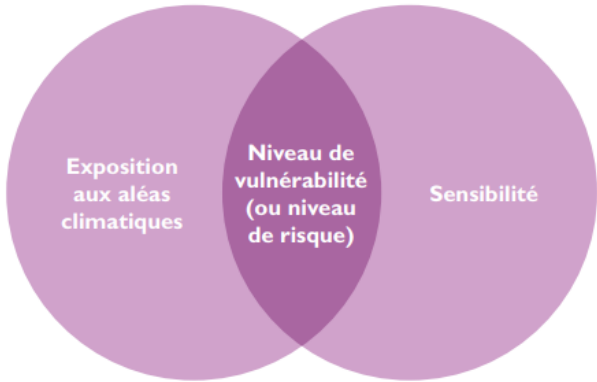


Figure 32 : Paramètres d'analyse de la vulnérabilité au changement climatique
(Source : ADEME)

D'après Météo France, le climat futur en France est le suivant :

A l'horizon proche (2021-2050) :

- Une hausse des températures moyennes entre 0,6 et 1,3 °C (plus forte dans le Sud-Est en été) ;
- Une augmentation du nombre de jours de vagues de chaleur en été, en particulier dans les régions du quart sud-est ;
- Une diminution du nombre de jours anormalement froids en hiver sur l'ensemble de la France métropolitaine, en particulier dans les régions du quart nord-est.

Le projet d'aménagement urbain de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy est vulnérable au phénomène de l'îlot de chaleur urbain. L'îlot de chaleur urbain correspond à une élévation des températures de l'air et de surface des centres-villes par rapport aux périphéries, en particulier la nuit. Cependant, des mesures ont été prises pour limiter cet effet, notamment par l'évitement d'espaces naturels, la végétalisation des espaces publics, l'importante proportion de pleine-terre, le choix des matériaux de construction, l'orientation des bâtiments et la gestion des eaux pluviales par des ouvrages aériens.

Le projet est jugé faiblement vulnérable aux températures élevées, aux risques d'inondation, de gel, de neige et de stress hydrique³⁰, mais reste vulnérable aux tempêtes et aux vents forts. Le tableau ci-dessous présente ces différentes vulnérabilités.

Tableau 9 : Vulnérabilité des objets du projet aux phénomènes climatiques extrêmes (Source : Suez Consulting, 2024)

Objet	Températures élevées	Force du vent	Hauteur d'eau	Neige	Givre
Bâtiments	X		X	X	
Voiries / parkings	X		X	X	X
Espaces verts	X	X		X	X
Assainissement			X	X	X

Au vu des vulnérabilités cumulées du projet pour les différentes problématiques énoncées dans le tableau ci-dessus, la vulnérabilité globale du projet au changement climatique est jugée moyenne.

5.6 Effets cumulés du projet avec d'autres projets connus

A titre liminaire, la notion d'effets cumulés renvoie à la somme des incidences sur l'environnement de plusieurs projets afin d'évaluer l'impact global de projets concomitants, qui peuvent influencer des mêmes entités (ressources, populations, écosystèmes, activités etc.).

Pièce 1 - Résumé non technique de l'Etude d'impact Environnementale

Projet urbain autour de la future gare « Guyancourt » du Grand Paris Express (78)

Analysé de manière séparée, chaque projet peut avoir une incidence moindre sur un facteur, par exemple un écosystème, mais cet impact peut devenir prépondérant si plusieurs projets sont connexes.

Dans le cadre du projet de la ZAC Gare de Guyancourt Saint-Quentin et du projet de la ZAC de Villaroy, les projets à venir présents à proximité sont les suivants :

Tableau 10 : Liste des projets devant faire l'objet d'une analyse des effets cumulés¹

Projet	Localisation	Date de l'avis de l'AE	Distance approximative	Date prévisionnelle de livraison
Aménagement du site de l'ancienne caserne Pion	Versailles (78)	22/10/2020	4,5 km	2026
ZAC Satory Ouest	Versailles (78)	26/07/2017 (1 ^{er} avis) 2021 (2 nd avis)	1,7 km	2035
ZAC La Remise	Voisins-le-Bretonneux (78)	09/07/2015	1,6 km	2024
Requalification de la RN10	Trappes-en-Yvelines (78)	21/09/2016	4 km	2028-2029
Réaménagement de l'échangeur RN12/RD 91	Versailles (78)	Obtention AE prévue en 2025	3,5 km	2027-2028
Ligne 18 du Grand Paris Express	Guyancourt (78)	21/10/2015	Immédiate	2030
Extension du data center TH3	Magny-les-Hameaux (78)	15/05/2023	3,5 km	2025

Les impacts de ces différents projets connexes risquent de se cumuler avec les impacts du projet présentés précédemment.

¹ Un autre projet de requalification d'échangeur est en cours de réflexion. Cet échangeur est situé à l'intersection de l'avenue des Garennes et de la RN12, au niveau du rond-point

La figure suivante présente la localisation des différents projets connexes et connus pris en compte dans l'analyse des effets cumulés.

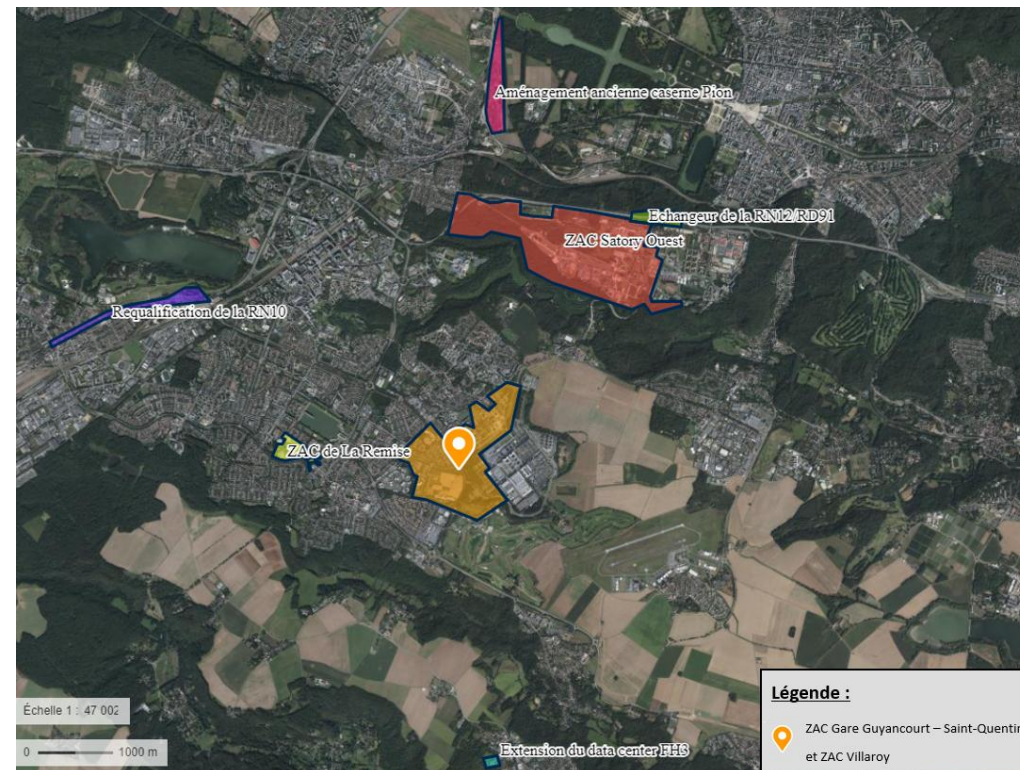


Figure 33 : Localisation des projets connexes et connus (Source : Suez Consulting, 2024)

La carte suivante présente la localisation des emprises du projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express de la Société du Grand Paris (SGP) au sein du périmètre d'étude.

des Sangliers. Le calendrier d'obtention de l'AE n'étant pas connu à date, ce projet est exclu des effets cumulés.

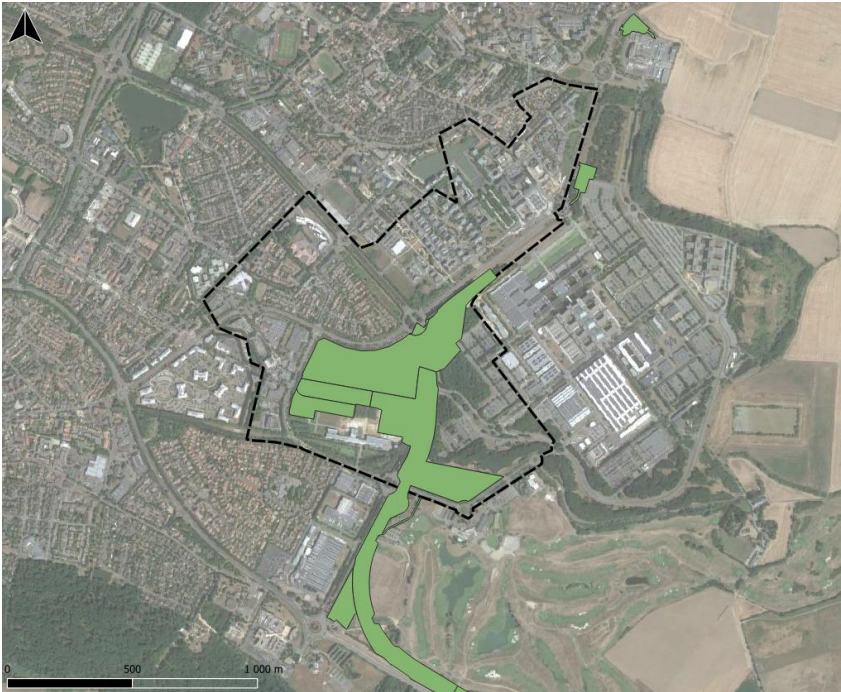


Figure 34 : Localisation des emprises de la SGP (Source : Suez Consulting, 2022)

Le tableau suivant présente les périodes de chantier de chaque projet qui seront simultanées aux projets de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy.

Tableau 11 : Concomitance des travaux des projets connexes ou connus avec les projets d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC Villaroy

Projets connexes connus et	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	[...]	2035
Aménagement du site de l'ancienne caserne Pion										
Ligne 18 du GPE et gare Guyancourt								Emprises limitées à la gare et ses abords		
ZAC Satory Ouest										
ZAC de la Remise										
Requalification de la RN10 à Trappes										
Réaménagement de l'échangeur RN12/RD91				*	*	*				
Extension du data center TH3										

Légende :

Jaune = période de travaux potentiellement concomitante avec les projets d'aménagement de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et de la ZAC villaroy

Vert = période de travaux non concomitante.

* : calendrier approximatif.

Pour réaliser l'étude des effets cumulés, il est possible de consulter les avis délivrés par l'autorité environnementale³¹ et publiés dans le cadre de l'enquête public. Ces avis permettent de compiler les principaux enjeux de chaque projet.

Ces enjeux sont alors comparés à ceux du projet pour voir s'ils pourront se cumuler ou non.

Analyse des effets cumulés en phase chantier

Concernant les impacts pouvant se cumuler durant la phase chantier, les avis délivrés par l'autorité environnementale mis à la disposition du public pour étudier les différents sujets connexes ne mentionnent que très peu de ces impacts.

Cependant, il est probable que sur les années 2025 à 2029 les nuisances liées aux différents chantiers menés en parallèle se cumulent. Cela sera notamment le cas pour les impacts suivant :

- Les nuisances sonores liées aux chantiers ;
- La pollution de l'atmosphère avec l'envol de poussière et la libération de gaz à effet de serre ;
- La topographie de la zone avec des talus de terres excavées et autres déchets de chantiers ;
- Le risque de pollution des sols et des eaux de surfaces ou souterraines voir des eaux pluviales qui peuvent être souillée en ruissellent sur la zone de chantier ;
- L'impact sur le paysage avec la présence de nombreuses zones de chantier sur un même territoire ;
- Un impact négatif sur la biodiversité lié à la perturbation des milieux durant les chantiers ;
- L'augmentation du trafic routier autour des chantiers et une perturbation des voies de circulation ;
- Une forte consommation énergétique impactant la production de gaz à effet de serre et donc le climat ;

Il est à noter que ces nuisances peuvent être réduites en mettant en place une charte chantier, ce qui est le cas pour le projet de la ZAC Villaroy et de la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin. Cette charte permet notamment d'informer les riverains des différents impacts. Cela leur permettra de les prendre en compte et de s'adapter au mieux.

Analyse des effets cumulés en phase permanente

Les avis délivrés par l'autorité environnementale décrivent plus en détail les effets des projets en phase permanente, bien que la comparaison de tous les enjeux ne reste pas possible en l'absence de certaines informations. Dans le cadre de l'étude des effets cumulés, seulement les principaux impacts du projet sont étudiés. Cette étude n'est donc pas exhaustive.

Les projets connexes et connus vont générer de nouveaux emplois, logements et faciliter les transports vers des zones économiques. Environ 5 000 logements seront créés sur le site de l'ancienne caserne Pion, la ZAC Satory Ouest et la ZAC de la Remise, avec la majorité sur la ZAC Satory Ouest. En outre, environ 2000 logements familiaux seront construits sur la ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et la ZAC Villaroy. Ces zones seront desservies par les transports en commun, la future ligne de métro 18 et des axes routiers importants.

L'effet cumulé sur le contexte socio-économique en présence est jugé positif.

Les projets connexes et connus, mais aussi celui de la ZAC Gare Guyancourt-Saint Quentin et de la ZAC Villaroy, auront divers impacts sur le paysage. Certains projets, comme la caserne Pion et la ZAC Satory, auront des impacts positifs ou neutres, grâce à la préservation de la végétation et la mise en valeur du paysage existant. D'autres, comme la ZAC de la Remise et l'extension du data center TH3, auront des impacts légèrement négatifs, malgré les efforts pour intégrer les nouvelles zones urbaines dans le paysage existant. La requalification de la RN10 aura un impact fortement positif, mais son effet sera limité en raison de sa distance par rapport aux zones d'étude.

Dans l'ensemble, du fait de leur distance, les effets cumulés des projets connexes sur le paysage sont considérés comme faiblement négatifs.

En matière de risque d'inondation par ruissellement et remontée de nappe, les projets de la ZAC Gare Guyancourt-Saint Quentin, la ZAC Villaroy et la ZAC Satory Ouest ont mis en place des mesures pour minimiser l'impact, ce qui rend **le risque d'inondation par remontée de nappe faiblement négatif ou négligeable.**

Pour ce qui est de l'augmentation des rejets d'eaux usées, bien que les projets entraînent une hausse de la population, **l'impact est jugé neutre** grâce à la capacité de traitement de la station d'épuration d'Achères Seine-Aval.

Quant à la gestion des eaux pluviales, malgré l'imperméabilisation des sols due aux projets d'aménagement urbain, diverses mesures sont prises pour gérer les eaux pluviales. Cela inclut la préservation des espaces verts, la création d'ouvrages d'hydraulique douce, la réutilisation de l'eau pluviale pour l'irrigation, l'aménagement de la rigole de Guyancourt en un réseau de noues, et la mise en place d'un réseau de collecte des eaux pluviales.

Ainsi, malgré l'imperméabilisation de la zone, **l'effet cumulé sur la gestion des eaux pluviales est considéré comme faiblement négatif en raison des mesures mises en place.**

Les projets d'aménagement prévoient d'améliorer l'accès aux transports en commun, d'ajouter de nouvelles pistes cyclables et de promouvoir d'autres formes de mobilité douce. Ces améliorations aideront à adsorber l'augmentation des déplacements due à la croissance de la population et faciliteront l'accès aux zones d'emploi et de logement.

En particulier, sur le secteur de la ZAC Satory, les réaménagements du rond-point Bir Hakeim et de l'échangeur RN12/RD91 vont permettre d'absorber l'augmentation prévisible des flux automobiles en partie induits par les nouveaux habitants / salariés du quartier sur cette portion de la RD91. La mise en service de la totalité de la ligne 18 du métro Grand Paris Express jusqu'à Versailles Chantiers en 2030 va également rebattre les cartes de l'intermodalité à l'échelle territoriale comme locale avec un renforcement significatif de l'offre bus et une plus grande interface entre les réseaux de transports en commun des agglomérations Versailles Grand Parc et Saint-Quentin-en-Yvelines. Le quartier qui fait la part belle aux déplacements en modes actifs sera également relié par un réseau cyclable au quartier Saint-Louis de Versailles, à Saint-Cyr l'École ainsi qu'à Guyancourt et Buc.

En raison de l'augmentation de la population dans la région, **l'effet cumulé des projets sur les déplacements est considéré comme légèrement négatif**, malgré les améliorations prévues en matière de transport. Cette appréciation sera confirmée par les résultats de l'étude trafic en cours de réalisation par l'EPA Paris-Saclay, étude dont la livraison est prévue en septembre 2024.

Les effets cumulés sur les milieux naturels des différents projets retenus avec le projet de ZAC « Gare Guyancourt – Saint -Quentin » et ZAC Villaroy sont globalement négligeables, exceptés pour le projet de la SGP de la ligne 18 et la gare Guyancourt dont les emprises chantier et constructions définitives s'implantent dans le périmètre de la ZAC. L'ambition des mesures compensatoires pour la ZAC de Satory permet d'anticiper un probable maintien des espèces sur le secteur.

L'effet cumulé des projets sur les milieux naturels est considéré comme légèrement négatif.

6 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES

L'objectif de ce chapitre est d'analyser la compatibilité des ZAC Gare Guyancourt – Saint-Quentin et Villaroy, avec les différents documents de planification en vigueur, tels que des plans, des schémas ou des programmes, parmi la liste mentionnée à l'article R.122-17 du Code de l'Environnement.

Tableau 12 : Analyse de la compatibilité du projet avec les principaux Plans, Schémas et Programmes (Source : Suez Consulting, 2024)

Plans, Schémas et Programmes	Compatibilité avec le projet
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 ³²) prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement	Oui
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de la Bièvre ³³ prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement	Oui
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ³⁴ prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement	Oui
Plan de protection de l'atmosphère (PPA) ³⁵	Oui
Plan climat air énergie territorial (PCAET) ³⁶ prévu par l'article R. 229-51 du code de l'environnement	Oui
Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ³⁷ prévu par l'article L. 371-3 du code de l'environnement	Oui
Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) ³⁸ prévu par l'article L. 541-13 du code de l'environnement	Oui
Plan de mobilité d'Ile-de-France ³⁹ prévu par les articles L. 1214-1 et L. 1214-9 du code des transports	Oui

Plans, Schémas et Programmes	Compatibilité avec le projet
Plan local d'urbanisme intercommunal qui tient lieu de plan de déplacements urbains mentionnés à l'article L. 1214-1 du code des transports	Actuellement, le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines ne permet pas l'implantation du projet dans son intégralité. En effet, le règlement n'autorise notamment pas la construction de logements sur le secteur Thalès et en frange de la RD91. Une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi de SQY sera donc réalisée par l'EPA Paris-Saclay.
Le plan local de déplacement de Saint-Quentin-en-Yveline ⁴⁰	Oui
Schéma directeur de la région d'Ile-de-France-Environnemental prévu à l'article L. 122-5 ⁴¹	Oui

7 ANNEXE : GLOSSAIRE

¹ La ZAC (zone d'aménagement concerté) est une opération d'urbanisme publique ayant pour but de réaliser ou de faire réaliser l'aménagement et l'équipement de terrains à bâtir en vue de les céder ou de les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés.

2 Les contrats de développement territorial sont des projets de territoires élaborés par les collectivités locales et l'État afin de dynamiser les territoires du Grand Paris. Ces contrats constituent des outils de planification et de programmation de la politique d'aménagement sur des territoires ciblés pour leur potentiel de développement urbain.

³ Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) : La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines regroupe douze communes : Coignières, Élancourt, Guyancourt, La Verrière, Les Clayes-sous-Bois, Magny-les-Hameaux, Maurepas, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, Plaisir, Villepreux et Voisins-le-Bretonneux.

⁴ L'EPFIF Etablissement Public Foncier d'Île-de-France a pour objectifs de débloquer du foncier constructible, accompagner les Maires bâtisseurs, favoriser la production de logements et faire baisser les prix du foncier.

⁵ DDT : direction départementale des territoires est chargée de mettre en œuvre les politiques d'aménagement et de développement durables des territoires. Elle contribue ainsi au développement et à l'équilibre des territoires, tant urbains que ruraux, et porte les politiques agricoles, d'urbanisme, de logement, de construction, d'environnement, de mobilité, d'éducation et de sécurité routières.

⁶ Le CAUE 78 (Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement des Yvelines) est une association départementale, créée par la loi sur l'architecture de 1977. Il a pour mission la promotion de la qualité architecturale, urbaine et environnementale et le développement de l'esprit de participation du public à travers des actions de conseil, d'information, de formation et de sensibilisation de tous les yvelinois.

⁷ La loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, traduit une partie des 146 propositions de la Convention citoyenne pour le climat retenues par le chef de l'État, pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40% d'ici 2030, dans un esprit de justice sociale.

⁸ La concertation préalable "code de l'environnement" est l'outil d'association en amont du public à l'élaboration de certains projets et documents de planification susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement.

⁹ Les chemins tertiaires sont des voies de circulation de petites tailles, souvent utilisés pour l'accès local dans les zones résidentielles ou rurales.

"Absence de continuités entre les espaces verts" signifie qu'il n'y a pas de connexion ou de flux continu entre les différentes zones de verdure ou d'espaces naturels dans une zone donnée. Cela peut être un problème car les espaces verts connectés sont importants pour la biodiversité, permettant aux espèces de se déplacer librement.

¹⁰ Les îlots de chaleur urbains (ICU en abrégé) sont des élévations localisées des températures, particulièrement des températures maximales diurnes et nocturnes, enregistrées en milieu urbain par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales. Ce dôme thermique créant une sorte de microclimat urbain. L'îlot est favorisé par différentes utilisations et couvertures du sol (minéralisation de l'espace public, configurations des villes qui réduisent le rafraîchissement par les vents et par l'évapotranspiration, densité du bâti qui absorbe de la chaleur et la restitue lentement pendant la nuit, ainsi que par les sources anthropiques d'émission de chaleur.

¹¹ Lorsque les argiles absorbent l'eau, elles gonflent et augmentent de volume. Cela peut provoquer un soulèvement du sol. À l'inverse, lorsqu'elles sèchent, elles se contractent et le sol peut s'affaisser. Ces mouvements de sol peuvent provoquer des fissures dans les bâtiments et les routes, endommager les fondations et les structures, et causer d'autres problèmes.

¹² Le bassin versant est un territoire géographique bien défini : il correspond à l'ensemble de la surface recevant les eaux qui circulent naturellement vers un même cours d'eau ou vers une même nappe d'eau souterraine.

¹³ Il s'agit-là d'un outil de gestion des risques. Ce plan de prévention permet d'urbaniser les zones inondables. Cela permet également de mettre en sécurité les personnes habitant déjà ce genre de zones, mais également les biens. Que ce soit des biens immobiliers, mobiliers, publics ou privés, le PPRI intervient sur l'ensemble de ses éléments. Ce document est disponible à la préfecture, sur le site de la préfecture, ou à la mairie.

¹⁴ Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie.

¹⁵ Ensemble des espèces d'oiseaux d'une même région ou d'un même écosystème.

¹⁶ Les Chiroptères (Chiroptera) sont appelés couramment chauves-souris (ou chauvesouris).

¹⁷ Le label « Architecture contemporaine remarquable » est attribué aux immeubles, aux ensembles architecturaux, aux ouvrages d'art et aux aménagements faisant antérieurement l'objet du label « Patrimoine du XXe siècle » qui ne sont pas classés ou inscrits au titre des monuments historiques, parmi les réalisations de moins de 100 ans d'âge, dont la conception présente un intérêt architectural ou technique suffisant.

¹⁸ Il est possible de trouver le Tableau des normes Qualité de l'Air à l'adresse suivante : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/01_Tableau-Normes-Seuils%20r%C3%A9glementaires.pdf

¹⁹ Les PPRT est un outil majeur en matière de prévention des risques technologiques. Combinant réduction des risques à la source, réglementation de l'urbanisation et des constructions, mesures foncières pouvant aller jusqu'à l'expropriation.

²⁰ Les substances pyrotechniques sont des matériaux qui peuvent exploser, s'enflammer ou dégager du gaz, de la chaleur, de la lumière ou du son.

²¹ Les eaux grises ou eaux ménagères sont des eaux usées domestiques faiblement polluées issues d'évacuations d'une douche, d'un lavabo, d'un lave-linge et d'un lave-vaisselle. Elles sont à différencier des eaux noires plus fortement polluées issues des toilettes.

²² Le plan local d'urbanisme est un document d'urbanisme (PLU) communal ou intercommunal (PLUi) qui détermine les conditions d'aménagement et d'utilisation des sols. Il détermine les droits à construire de chaque parcelle privée.

²³ Les gaz à effet de serre (GES) sont des composants gazeux qui absorbent le rayonnement infrarouge émis par la surface terrestre et contribuent ainsi à l'effet de serre. L'augmentation de leur concentration dans l'atmosphère terrestre est l'un des facteurs à l'origine du changement climatique.

²⁴ Une noue (anciennement aussi noë) est une sorte de fossé peu profond et large, végétalisé, avec des rives en pente douce, qui recueille provisoirement de l'eau de ruissellement, soit pour l'évacuer via un trop-plein, soit pour la stocker et la laisser s'évaporer (évapotranspiration) et/ou s'infiltrer sur place, permettant ainsi la reconstitution des nappes phréatiques.

²⁵ Les « modes doux » ou « modes actifs » sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skateboard, gyropode...

²⁶ La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

²⁷ Le Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) décrit les dispositions prises par l'entreprise pour la gestion des déchets (responsable « déchets », sensibilisation personnel, tri prévu, logistique, traçabilité, filières de valorisation ou d'élimination). Il est généralement lié au mémoire technique à fournir au titre du marché public.

²⁸ La couche d'argile fait office de barrière imperméable qui empêche les eaux potentiellement polluées de s'infiltrer dans les sols et donc de contaminer les nappes.

²⁹ Le piézomètre permet de surveiller les variations des niveaux d'eau des nappes phréatiques, mais aussi d'y accéder pour en mesurer la qualité physico-chimique ou biologique.

³⁰ Un stress hydrique, qui peut également être une pénurie d'eau, est une situation dans laquelle la demande en eau dépasse les ressources en eau disponibles.

³¹ Les projets, plans, programmes et documents d'urbanisme susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent désormais faire l'objet d'une évaluation environnementale soit de façon systématique, soit après un examen au cas par cas par l'Autorité environnementale désignée à cet effet. Si une évaluation environnementale est requise, l'Autorité environnementale devra être saisie afin d'émettre un avis portant à la fois sur la qualité, l'efficacité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte des enjeux environnementaux dans les projets et les planifications relevant de son champ de compétence.

³² Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Le SDAGE est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques, à l'échelle des grands bassins hydrographiques. La France compte 6 grands bassins versants.

³³ Le Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de la Bièvre est un outil qui donne des préconisations d'action pour intégrer les différents enjeux de la rivière : améliorer la qualité des eaux, maîtriser le ruissellement, préserver et restaurer les milieux naturels, valoriser du patrimoine, coordonner les porteurs de projets pour une cohérence d'action.

³⁴ Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) est un document stratégique qui définit les grands objectifs et les grandes orientations de la Région en matière de réduction des

émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique.

³⁵ Le Plan de Protection de l'Atmosphère Francilien (PPA) est un outil de planification qui vise à reconquérir et à préserver la qualité de l'air sur le territoire francilien. L'objectif est de ramener la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air.

³⁶ Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) est un outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire.

³⁷ Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un document de planification régional dédié à la préservation de la trame verte et bleue, en Ile-de-France.

³⁸ Le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) vise à planifier et coordonner la prévention et la gestion des déchets en région.

³⁹ Le Plan des mobilités en Île-de-France a pour objectif de répondre aux besoins des Franciliens en matière de déplacements à l'horizon 2030 et de placer la mobilité en Île-de-France sur la voie du « zéro carbone ». Actuellement en phase de consultation, celui-ci fera l'objet d'une grande enquête publique après de tous les Franciliens du 28 février au 31 mars 2025.

⁴⁰ Le plan local de déplacement (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines : organise les déplacements sur l'ensemble d'un territoire et pour tous les modes de déplacement : la circulation des piétons, des vélos et des automobiles, le stationnement, les transports collectifs, le transport et la livraison des marchandises.

⁴¹ Le schéma directeur de la région Île-de-France ou SDRIF est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la région Île-de-France.