



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré sur le projet de zone d'aménagement
concerté (ZAC) « Gare Guyancourt - Saint-Quetin »
à Guyancourt (78)**

N° 014102/A P
et 014148/A PP
du 20/05/2026



Photographie aérienne du périmètre de la Zac (source : Dossier de création de la Zac, p.47)



Plan guide du projet (source : Pièce 2, p.40)

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de zone d'aménagement concerté (Zac) « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » situé à Guyancourt (78), porté par l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS), ainsi que le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines (78) à l'occasion de sa mise en compatibilité par déclaration de projet. Il est émis dans le cadre des procédures de création de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin », de celle de modification de la Zac « Villaroy » préalable à cette création, et de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi.

Ce projet s'implante sur un site d'environ 64 ha composé d'une friche industrielle anciennement occupée par Thalès, de foncier délaissé par le techno-centre Renault, d'un parking du golf national, et d'emprises non-occupées de part et d'autre de la RD91, qui traverse le secteur. Il vise à créer un nouveau quartier de gare autour de la future gare « Guyancourt » de la ligne 18 du Grand Paris Express (située dans le périmètre de la Zac), composé de trois secteurs d'aménagement s'articulant autour de cette dernière : le quartier des Savoirs au niveau de la friche Thalès, le secteur Est sur les anciennes emprises du techno-centre Renault et le parking du golf national, ainsi que le secteur Villaroy de part et d'autres de la RD 91. La programmation du projet, qui est mixte en termes d'usages, prévoit environ 320 000 m² de surface de plancher : environ 2000 logements ainsi qu'une résidence étudiante et une résidence seniors, 7000 m² d'équipements publics (crèche, groupe scolaire, salle polyvalente, antenne de police municipale), 160 000 m² d'activités économiques, et 9000 m² d'activités et de services. Environ 36 ha d'espaces publics seront aménagés, dont environ 16 ha d'espaces verts conservés ou créés. La trame viaire du secteur sera revue, avec entre autre le dévoiement de la RD 91 et le déclassement d'un de ses tronçons. Ce dévoiement constitue une intervention majeure du projet, dont la réalisation se fera en deux phases et dépend de la libération des emprises de travaux de la ligne 18.

Afin d'être réalisé, le projet nécessite la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui porte uniquement sur sa tranche 1. Le projet de modification du document d'urbanisme consiste notamment à : modifier les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) relatives à ce secteur, afin qu'elles correspondent au projet, à créer quatre nouveaux secteurs spécifiques au projet dans le règlement graphique accompagnés de nouvelles règles dans le règlement écrit, ainsi qu'à modifier certaines prescriptions du règlement graphique pour correspondre au projet.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la santé humaine, avec la pollution des sols, le bruit et les vibrations ;
- le changement climatique, tant en termes d'émissions de gaz à effet de serre que d'adaptation à ce dernier ;
- l'insertion paysagère du projet ;
- l'imperméabilisation des sols.

Dans son avis, l'Autorité environnementale constate que la qualité de l'étude d'impact présentée, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale menée, n'est globalement pas satisfaisante. Elle recommande notamment d'approfondir significativement l'analyse des incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé humaine, afin de les caractériser plus finement et de définir de nouvelles mesures ERC suffisamment précises et efficaces, notamment en les traduisant sous formes d'engagements du maître d'ouvrage ou dans les documents cadres de la Zac. Par ailleurs, l'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse et la caractérisation des incidences cumulées du chantier de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » avec celui de la ligne 18 du Grand Paris Express et la gare Guyancourt, ainsi que de définir des mesures d'évitement et de réduction de ces incidences. Elle recommande également de justifier les choix réalisés ayant abouti au projet retenu, en termes de programmation et de caractéristiques d'aménagement, au regard de leurs incidences environnementales et sanitaires potentielles en s'appuyant sur une analyse multi-critères.

L'Autorité environnementale a formulé l'ensemble de ses recommandations dans l'avis détaillé ci-après.

La liste complète des recommandations figure en annexe du présent avis, celle des sigles utilisés précède l'avis détaillé. Il est par ailleurs rappelé au maître d'ouvrage la nécessité de transmettre un mémoire en réponse au présent avis.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	5
Préambule.....	6
Avis détaillé.....	8
1. Présentation du projet.....	8
1.1. Contexte et présentation du projet.....	8
1.2. Projet de mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines (78).....	11
1.3. Modalités d'association du public en amont du projet.....	12
1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	13
2. L'évaluation environnementale.....	13
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	13
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	14
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	15
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	16
3.1. Les milieux naturels et la biodiversité.....	16
3.2. La santé humaine.....	20
3.3. Le changement climatique.....	23
3.4. L'insertion paysagère.....	25
3.5. L'imperméabilisation des sols.....	26
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	27
ANNEXE.....	29
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	30

Préambule

La démarche d'évaluation environnementale est motivée par la nécessité d'intégrer les préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Elle permet d'identifier et d'évaluer les incidences environnementales¹ de certains projets, programmes ou plans et de définir, les mesures de nature à éviter, réduire ou compenser (séquence ERC) les impacts négatifs. Elle est réalisée par la collectivité ou le maître d'ouvrage

Dans ce cadre, un avis de l'autorité environnementale² vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage et les collectivités concernées sur la qualité de l'évaluation environnementale réalisée et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme concerné.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application des articles R. 122-6, R. 122-17 et R.122-27 du code de l'environnement, a été saisie par le Préfet des Yvelines et l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS) pour rendre un avis sur :

- le projet de création de la zone d'aménagement concerté (Zac) « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » à Guyancourt (78), porté par l'EPAPS, et sur son étude d'impact datée de janvier 2026 ;
- la mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines (78) et son rapport de présentation rendant compte de son évaluation environnementale daté de janvier 2026.

Le projet est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 39°b du tableau annexé à cet article) dans le cadre de la procédure de création de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin », et de modification de la Zac « Villaroy » préalable à cette création. Le projet de mise en compatibilité du PLUi dans le cadre de la déclaration de projet a été soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale à l'initiative de l'EPAPS.

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 23 février 2026. Conformément aux dispositions de l'article R. 122-27 du code de l'environnement, l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de ce même article, le préfet de département et le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France ont été consultés le 6 mars 2026.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 20 mai 2026. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » à Guyancourt (78).

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Clara HERER, coordonnatrice, après en avoir délibéré, l'Autorité environnementale rend l'avis qui suit.

Chacun des membres ayant délibéré atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

-
- 1 L'environnement comprend notamment la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs (annexe I, point f de la directive 2001/42/CE sur l'évaluation environnementale des plans et programmes, annexe IV, point I 4 de la directive 2011/92/UE modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets sur l'environnement).
 - 2 L'article R. 122-6 du code de l'environnement, s'agissant des projets, et l'article R. 122-17 du même code ou l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, s'agissant des plans et programmes, précisent quelles sont les autorités environnementales compétentes.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Sigles utilisés

ARR	Analyse des risques résiduels
EPAPS	Établissement public d'aménagement Paris-Saclay
ERC	Éviter, réduire, compenser
GES	Gaz à effet de serre
GPE	Grand Paris Express
ICU	Îlot de chaleur urbain
Laeq	Indicateur réglementaire français (notamment utilisé pour le classement sonore des infrastructures de transports). Il correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée (6 h-18 h : LAeq jour ; 18 h-22 h : LAeq soirée ; 22 h-6 h : LAeq nuit).
Lden	Niveau moyen sur 24h du bruit corrigé en soirée (18 h-22 h) par + 5 dB(A) et durant la nuit (22 h- 6 h) par +10 dB(A) pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant ces deux périodes.
Ln	Niveau moyen durant la nuit (22 h-6 h).
OAP	Orientation d'aménagement et de programmation
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
RD	Route départementale
SGP	Société du Grand Paris
Srcae	Schéma régional climat-air-énergie
Srce	Schéma régional de cohérence écologique
teqCO₂	Tonne équivalent CO ₂
TVB	Trame verte et bleue
UC	Unité de compensation
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet s'implante au sud de Guyancourt, commune de 29 758 habitants (Insee³ 2022) située dans le département des Yvelines, au sein de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY) à environ 20 km au sud-ouest de Paris. Le projet de zone d'aménagement concerté (Zac) « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » s'insère dans l'opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay⁴ et est porté par l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS). La Zac est également identifiée comme l'un des principaux secteurs à enjeux du contrat de développement territorial (CDT) des Yvelines signé le 14 décembre 2015.

Le secteur d'implantation de la Zac se situe à l'interface entre le plateau de Saclay à l'est, la Vallée de Chevreuse au sud, la CASQY à l'ouest et Versailles au nord. La future gare « Guyancourt - Saint-Quentin » (dénommée provisoirement « Saint-Quentin Est ») de la ligne 18 du Grand Paris Express (GPE), ainsi qu'une partie de son tronçon souterrain, se situent au sein du périmètre de la Zac. Cette future ligne de métro, qui reliera l'aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers a fait l'objet de deux avis de l'Autorité environnementale⁵ et sa mise en service est prévue pour 2030. Au sein du périmètre de la Zac, les travaux de la gare et du tunnel ont démarré en 2023. Par ailleurs, le périmètre de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » et celui de la Zac « Villaroy », située à l'ouest et sur laquelle porte également l'étude d'impact réalisée, se superposent. Cette Zac, portée par la CASQY a été créée en 1993 et sa réalisation, quasiment finalisée, prévoit une programmation mixte (logements, équipements, commerces, services, activités) sur environ 78 ha. Une partie de son foncier, environ 5,9 ha situés le long de l'avenue Léon Blum (route départementale RD91), lui est soustraite et intégrée à la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » dans le cadre de sa création. Ce transfert foncier nécessite une modification du dossier de création de la Zac « Villaroy », pour adapter son périmètre. Du fait de droits à construire insuffisants pour les derniers lots restant à aménager (cinq lots d'activités et trois lots de logements, hors transfert à la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin »), la procédure de modification comporte également une augmentation de la constructibilité de la Zac⁶.

Le périmètre de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin », qui s'étend sur environ 64 ha autour de la future gare, s'insère au croisement entre différentes entités urbaines : le quartier pavillonnaire de l'Europe à l'ouest et au sud, le quartier plus récent de Villaroy (de la Zac homonyme) à l'ouest, le techno-centre Renault (complexe industriel d'environ 150 ha) au nord et à l'est, ainsi que le



Figure 1: Localisation de la future gare et des emprises de travaux de la ligne 18 au sein de la Zac (source : Pièce 2, p.90)



Figure 2: Périmètres de la Zac Gare Guyancourt - Saint-Quentin (en bleu) et de la Zac Villaroy (en orange) (source : Pièce 2, p.13)

3 Institut national de la statistique et des études économiques.

4 Article R.102-3 du code de l'urbanisme

5 [Avis délibéré n°2015-63 du 21/10/2015 sur la ligne 18 \(tronçon Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers\), ligne verte du réseau de transport public du grand Paris \(78, 91, 92 et 94\)](#) et [Avis délibéré n°2017-73 du 21/02/2018 sur la ligne 18 \(tronçon Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers\) - \(78, 91, 92 et 94\)](#).

6 48 000 m² à vocation économique et 26 000 m² à vocation de logements, la surface de plancher totale développée par la Zac passant de 324 000 à 398 000m².

golf national au sud. Il est traversé par la route départementale RD91 le reliant à la route nationale RN12. Le projet s'implante sur trois secteurs d'aménagement principaux :

- la friche « Thalès », fiche industrielle d'environ 22 ha qui était occupée par l'usine Thomson-Thalès de 1990 à 2005 et a connu depuis des démolitions partielles et des campagnes de dépollution pyrotechnique. Elle comporte un petit bois, des bassins ainsi qu'une halle (Halle Piano) et une tour de visée ;
- le « secteur Est », d'environ 29 ha, constitué de foncier peu investi et de délaissés du techno-centre Renault (nappes de parking, bâtiments vacants, espaces paysagers) sur environ 25 ha ainsi que d'un parking utilisé pour des événements du golf national sur environ 4 ha. Il est occupé pour partie par des boisements, notamment le bois du Trou Berger ;
- le « secteur Villaroy », qui s'étend sur environ 3 ha d'emprises situées de part et d'autres de la RD91.

Une partie de la friche Thalès et du secteur est, notamment dans le bois du Trou Berger, est actuellement occupée par les emprises du chantier de la ligne 18.



Figure 4: Photographie aérienne du périmètre de la Zac
(source : Dossier de création de Zac, p.47)



Figure 3: Secteurs d'aménagement du projet (source :
Pièce 2, p.32)

Le projet de Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » prévoit d'aménager sur les 64 ha de l'ensemble du projet environ 32 ha de surface de plancher de programmation mixte, organisée autour de la future gare du Grand Paris Express :

- environ 2 000 logements familiaux et résidences étudiantes (250 logements) et seniors (70 logements), dans le « quartier des Savoirs » (sur l'ancienne friche Thalès) et le secteur « Villaroy » ;
- 7 000 m² d'équipements publics, à savoir un groupe scolaire, une crèche, une salle polyvalente, un espace extérieur couvert et une antenne de la police municipale ;
- 160 000 m² d'activités économiques, commerciales à proximité de la future gare, tertiaires dans le secteur Villaroy, ainsi que des activités en lien avec la recherche et développement dans le secteur Est ;
- 9 000 m² de surfaces dédiées aux activités et services suite à la réhabilitation de la Halle Piano et de la tour de visée.

Cette programmation immobilière sera réalisée dans des bâtiments dont la hauteur est limitée à 28 mètres (R+6) par le projet de mise en compatibilité du PLUi, hormis pour quatre émergences pouvant atteindre 37 mètres (R+9) autour de la gare. Elle sera accompagnée de la création d'environ 3 600 places de stationnement (2 350 places pour les programmes à l'ouest de la RD91 et 1 250 places pour le secteur Est), essentiellement en parkings silos, ainsi que 100 places sur l'espace public. Au niveau du parvis de la future gare, un pôle multimodal dont le projet exact est en cours de finalisation sera réalisé : une éco-station de bus accueillant 10 lignes (en passage ou terminus), un bus à haut niveau de service (BHNS) empruntant l'avenue de l'Europe, un parking relais de 570 places, 350 stationnements vélos, des déposes taxi/minute/covoiturage.

Les constructions seront accompagnées de l'aménagement d'environ 36 ha d'espaces publics, dont le parvis de la future gare et la place des Halles, adossée à la Halle Piano et au Petit Bois au sein du quartier des Savoirs. Parmi ces espaces publics, des espaces verts seront également aménagés ou conservés pour une surface

totale d'environ 16 ha : le Petit Bois (8 500 m²) et les « jardins frais » (jardins de quartier d'une surface cumulée de 10 000 m²) dans le quartier des Savoirs, le parc Marie Curie (43 600 m²) et le parc naturel des Clairières (84 000 m²) formant la lisière sud de la Zac, ainsi que les surfaces restantes du bois du Trou Berger au niveau d'une des émergences de la gare (14 000 m²). La gestion des eaux pluviales à l'échelle de la Zac sera faite à ciel ouvert grâce à un réseau de noues végétalisées, mares, et jardins inondables.



Figure 5: Plan guide du projet (source : Pièce 2, p.40)

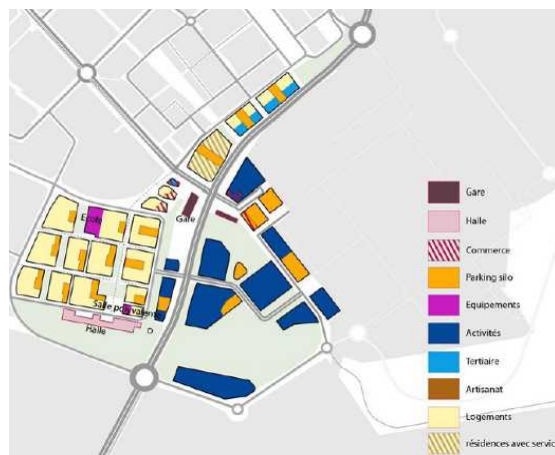


Figure 6: Plan de répartition de la programmation immobilière du projet (source : Pièce 2, p.41)

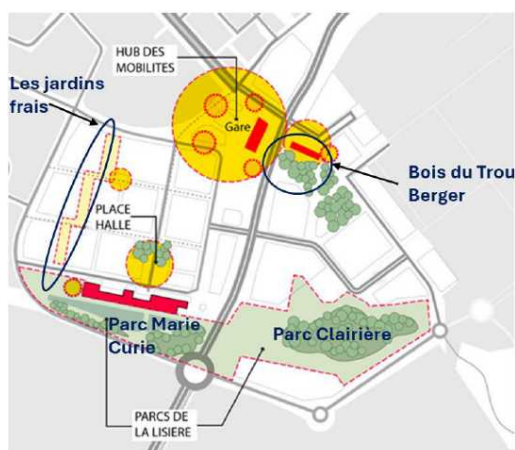


Figure 8: Trame des espaces publics de la Zac (source : Pièce 2, p.53)

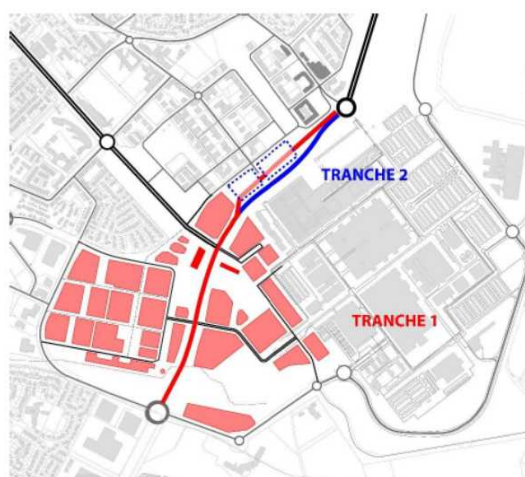


Figure 7: Phasage du dévoiement de la RD91 (source : Pièce 2, p.7)

Le projet prévoit une intervention conséquente sur la trame viaire : le déplacement de la RD91 vers l'est pour la superposer au tracé de la ligne 18. Sa section sud empruntera ainsi pour partie le tracé actuel de l'avenue de l'Europe, et sa portion actuelle située entre le quartier de l'Europe et le futur quartier des Savoirs sera requalifiée en voie urbaine (déclassement). Le nouveau schéma viaire comprendra des nouvelles voies cyclables ainsi que des cheminements piétons, tant entre la Zac et les zones alentours (quartiers résidentiels et d'activités), qu'au sein de cette dernière. La section sud sera d'abord raccordée à l'actuelle section nord (tranche 1), puis le dévoiement complet au niveau du secteur Villaroy sera réalisé (tranche 2).

L'aménagement de la Zac sera réalisé en deux tranches, concomitantes au dévoiement de la RD91 : sa partie sud (futur parc Marie Curie et de la Halle Piano et secteur autour de la gare puis les secteurs Savoirs, Est et Villaroy) lors du dévoiement du tronçon sud de la RD91 (tranche 1), puis les deux lots restants du secteur Villaroy (tranche 2). Les travaux sont dépendants de la libération, à une date encore inconnue, des emprises occupées par les travaux de la ligne 18 et de la gare. Ils devraient s'échelonner sur une dizaine d'années pour la tranche 1 et à un horizon plus lointain pour la tranche 2 : le dossier indique une réalisation prévisionnelle de 2027 à 2037 (Résumé non-technique, p.13) mais également une livraison des derniers lots en 2041 (Pièce 2 – Description du projet, p.89).

1.2. Projet de mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines (78)

Le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur a été approuvé le 23 février 2017. Par délibération du 6 mars 2024, le conseil d'administration de l'EPAPS, compétent pour l'aménagement, a engagé une procédure de mise en compatibilité du PLUi dans le cadre d'une déclaration de projet, pour permettre la réalisation du projet d'aménagement de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin ». Cette modification du PLUi vise à mettre en cohérence le document d'urbanisme avec le projet afin de rendre son autorisation possible. Le projet de mise en compatibilité du PLUi prévoit :

- la modification de l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) n°3 « Guyancourt-Ville », en mettant à jour les enjeux et la cartographie (notamment par l'élargissement des secteurs de développement/renouvellement pour correspondre au périmètre de la Zac, l'actualisation du schéma viaire, et l'ajout d'orientations paysagères) ;
- la suppression de l'OAP n°3.1 « Guyancourt Est - Thalès », remplacée par une nouvelle OAP n°3.1 « Quartier de la Zac Gare Guyancourt - Saint-Quentin » qui correspond au projet d'aménagement et dont les orientations écrites et graphiques reprennent les principes⁷ ;
- la modification du règlement graphique, avec la création de quatre secteurs en zone urbaine mixte (UM) ou d'activités économiques et d'industrie (UAI) spécifiques au projet d'aménagement, en remplacement des trois secteurs d'implantation en zone UAI dans le périmètre de la Zac⁸. Le dévoiement de la RD91 est également pris en compte avec la modification de son tracé ;
- la modification de prescriptions du règlement graphique relatives aux espaces paysagers⁹, à la programmation¹⁰ et au recul des bâtiments par rapport à l'alignement, selon les principes d'aménagement du projet ;
- pour l'ensemble des secteurs créés, l'introduction de nouvelles règles dans le règlement écrit, notamment en termes d'emprise au sol et de hauteur maximale des bâtiments ou de traitement des espaces libres des

7 En matière de déplacements (accessibilité, desserte et stationnement), d'enjeux environnementaux et paysagers (éléments paysagers, continuités écologiques, énergie), de programmation (mixité programmatique, valorisation de la halle Piano et de la tour de visée), et d'insertion paysagère (formes urbaines).

8 Passage de UAI6d19 à UM1a28 et UM1b28 pour le secteur Thalès, de UAI6c28 à UAI1a28 et UAI1b28 pour le secteur Est, et de UA7b22 à UAI128 pour le secteur Villaroy.

9 Six « espaces paysagers à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier » (EPP) sont supprimés et quatre créés, la prescription relative aux « espaces paysagers modulés, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés » est supprimée, 1,5 ha de « zones humides à protéger » sont ajoutées, le périmètre de l'ensemble urbain remarquable (techno-centre) est modifié à la marge.

10 Suppression de l'îlot commercial à préserver au sein du secteur des Savoirs et modification du tracé du secteur de mixité sociale.

parcelles.

Le dossier de déclaration de projet lié à la mise en compatibilité du PLUi engendrée ne concernent que la tranche 1 du projet d'aménagement. Le dossier indique ainsi qu'« une nouvelle modification sera nécessaire ultérieurement pour permettre la réalisation des ouvrages de la tranche 2 » (Déclaration de projet, p.28).

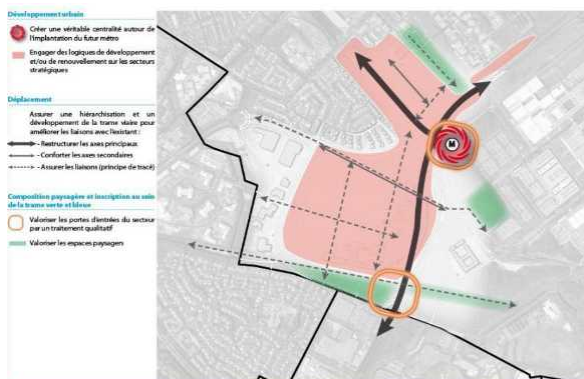


Figure 10: Schéma des principes d'aménagement de l'OAP n°3.1 « Guyancourt Est - Thalès » dans le PLUi en vigueur (source : site internet de Saint-Quentin-en-Yvelines)

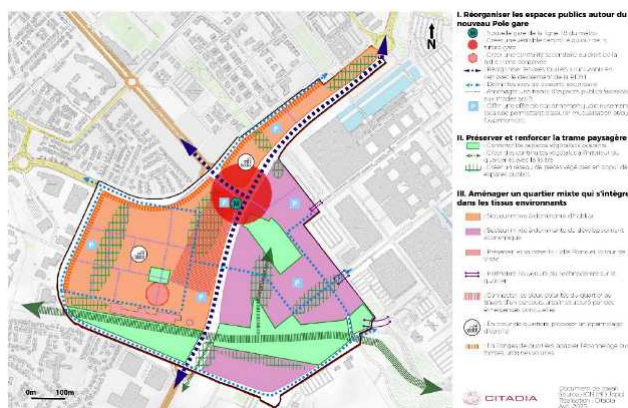


Figure 9: Schéma des principes d'aménagement de l'OAP n°3.1 « Quartier de la gare » créée (source : dossier de déclaration de projet, p.53)



Figure 11: Extrait du règlement graphique en vigueur au niveau du périmètre de la tranche 1 de la Zac (source : dossier de déclaration de projet, p.55)



Figure 12: Extrait du projet de règlement graphique au niveau du périmètre de la tranche 1 de la Zac (source : dossier de déclaration de projet, p.69)

1.3. Modalités d'association du public en amont du projet

La procédure de création de la Zac a donné lieu à une concertation préalable du public qui s'est tenue de mars 2021 à janvier 2024 en application de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme, selon les modalités définies par le conseil d'administration de l'EPAPS dans une délibération du 10 octobre 2019. En plus de mesures d'information du public et de communications, ainsi que de la mise à disposition d'un registre dématérialisé et de questionnaires, quatre réunions publiques, quatorze balades urbaines, sept ateliers et deux permanences ont été réalisés. D'après le dossier, il était prévu en 2024 de « prolonger ce processus au travers d'un dispositif de concertation non réglementaire » (Pièce 2 - Description du projet, p.86-87). Le bilan de cette concertation est joint au dossier, accompagné en annexes des comptes rendus ainsi que des présentations réalisées durant ces événements.

Concernant la procédure de mise en compatibilité du PLUi, les modalités d'association du public ont été définies par délibération du conseil d'administration de l'EPAPS le 6 mars 2024. Cette consultation s'est déroulée du 28 octobre 2024 au 17 janvier 2025 et a consisté, en plus de mesures d'information et de communication, en la mise à disposition d'un registre dématérialisé pour recueillir les contributions du public. Au total,

44 contributions ont été recueillies et portaient principalement sur les incidences relatives aux mobilités. Le bilan de concertation est joint au dossier, et présente les réponses de l'EPAPS aux principales remarques et attentes émises par le public durant cette phase de consultation.

1.4. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- les milieux naturels et la biodiversité ;
- la santé humaine, avec la pollution des sols, le bruit et les vibrations ;
- le changement climatique, tant en termes d'émissions de gaz à effet de serre que d'adaptation à ce dernier ;
- l'insertion paysagère du projet ;
- l'imperméabilisation des sols.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

Concernant la mise en compatibilité du PLUi, le dossier de déclaration de projet rend compte de la démarche d'évaluation environnementale menée dans le cadre du projet de modification du document d'urbanisme, sous la forme d'une modification du rapport environnemental du PLUi.

L'étude d'impact du projet porte sur le projet d'aménagement de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » ainsi que sur la modification de la Zac « Villaroy ». Le résumé non-technique reprend de manière synthétique les différents éléments de l'évaluation environnementale et facilite sa compréhension par un public non expert. Sur la forme, le contenu de l'étude d'impact répond aux attendus des articles [L. 122-3](#) et [R.122-5 du code de l'environnement](#). Les nombreuses annexes de l'étude d'impact (études techniques sur lesquelles elle s'appuie) étaient initialement absentes du dossier dont l'Autorité environnementale a été saisie, et lui ont été transmises à sa demande. Pour la complète information du public, ces documents doivent être joints à l'étude d'impact dans le dossier de consultation du public.

Bien que les principaux enjeux soient globalement bien identifiés par l'analyse de l'état initial de l'environnement, la qualité de l'étude d'impact présentée à l'Autorité environnementale n'est pas satisfaisante. Tout d'abord, de nombreuses approximations, confusions ou erreurs de rédaction nuisent à la qualité du document. Par ailleurs, alors que le dossier met en avant des objectifs vertueux et ambitieux poursuivis par le projet, un processus de conception itératif, voir une amélioration de la situation en matière d'enjeux environnementaux, la démarche d'analyse des incidences initiales et résiduelles est insuffisante. En l'état, le propos et les conclusions avancés ne sont pas étayés et correspondent plutôt à des déclarations d'intentions. Le manque de précision en matière de description du projet et de ses caractéristiques se répercute sur l'analyse, insuffisamment approfondie et trop générique pour la plupart des enjeux, de ses effets directs ou indirects. La plupart des mesures de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) présentées ne sont pas suffisamment précises, dans leur contenu comme dans leurs effets, consistant en de grandes orientations ou objectifs généraux ou renvoyant à des procédures réalisées ultérieurement. Il est alors impossible d'apprécier les incidences résiduelles du projet après la mise en œuvre de la séquence ERC. L'étude d'impact, pour certains enjeux importants du projet (voir partie 3), renvoie à la réalisation d'études ou de procédures ultérieures ainsi qu'à une définition plus précise du projet à venir : alors que la démarche d'évaluation environnementale doit venir éclairer la conception du projet, elle renvoie ici à une avancée future du projet qui intégrerait alors les enjeux environnementaux et sanitaires, sans pour autant apporter de garanties quant à cette intégration environnementale, qui pour l'heure n'a pas été complètement réalisée. Une déclinaison opérationnelle des mesures

serait possible, tenant compte du stade d'avancée du projet, par exemple en les traduisant par la prise d'engagements ou dans les documents cadres de la Zac, afin de s'assurer de leur efficacité et des effets obtenus¹¹.

(1) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine, afin de les caractériser plus finement et de définir les mesures ERC précises et adaptées, accompagnées des garanties de leur bonne mise en œuvre.

Le dossier présente les effets cumulés du projet avec les projets connexes (Pièce 4, p.370-404). En phase chantier, c'est le projet de ligne 18 et de la gare Guyancourt qui présente le plus d'interactions avec le projet de Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » (proximité immédiate des zones de travaux, libération des emprises), qui conduit à une concomitance de ces travaux jusqu'en 2030 au moins. L'étude d'impact présente dans un tableau synthétique le cumul potentiel de leurs incidences en phase chantier avec celles de la phase chantier de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » (p.387). Pour autant, la mention « *pas d'information, mais probable* » apportée pour la quasi-totalité des enjeux concernant les travaux de la ligne 18 interpelle, tout comme la conclusion, peu argumentée, à des effets cumulés neutres ou faibles (hormis pour le bruit et les consommations énergétiques, qualifiés de moyens). En plus de cette insuffisance d'analyse et de caractérisation du cumul des incidences en phase chantier, aucune mesure visant à éviter ou réduire ces incidences, notamment en termes de coordination des chantiers et des intervenants, n'est définie. Au regard du cumul potentiellement fort des incidences, par exemple celles du trafic routier sur les habitants du quartier de l'Europe, il convient de renforcer ce volet de l'étude d'impact. L'Autorité environnementale avait notamment abordé cet enjeu dans ses avis sur le projet de ligne 18, en 2015 et 2018¹².

(2) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse et la caractérisation des incidences cumulées du chantier de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » avec celui de la ligne 18 du Grand Paris Express et de la gare Guyancourt, afin de définir les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation associées.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

Le dossier présente dans des parties dédiées¹³, la manière dont le projet de mise en compatibilité du PLUi et le projet de Zac sont compatibles avec ou répondent aux orientations et objectifs des documents de planification de rang supérieur tels que :

- le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) ;
- le schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (Sdage) Seine Normandie 2022-2027 et le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) de la Bièvre ;
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France ;
- le plan des déplacements urbains d'Île-de-France (Pduif) et son successeur, le plan des mobilités d'Île-de-France (PDMIF) ;

11 L'étude d'impact indique que le suivi de la mise en œuvre des mesures ERC sera essentiellement réalisé par « *vérification des prescriptions* », alors que quasiment aucune prescription n'a été définie pour traduire ces mesures (Pièce 4, p.332-339).

12 « L'Ae recommande également de compléter le dossier par une analyse des impacts cumulés de la ligne 18 avec les autres projets des CDT des secteurs qu'elle traverse [dont fait partie la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin »], engagés et en projet (zones d'activité concertées, notamment). » (Avis n°2015-63 du 21/10/2015) et « L'articulation des chantiers est évoquée au travers des sujets nécessitant une coordination des maîtrises d'ouvrage, sans toutefois préciser les modalités de concertation et de gestion des conséquences à prévoir en termes de trafics mises en place. » (Avis n°2017-73 du 21/02/2018).

13 « 4.c – Articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans et programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte » (Dossier de déclaration de projet, p.134-153) et « 6 – Compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes » (Pièce 5 – Compatibilité, méthodes et auteurs, p.5-60).

- le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et le plan local de déplacements (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le Sdrif, dans sa carte d'orientation « maîtriser le développement urbain » définit un secteur d'urbanisation préférentielle dans la zone de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » et fait figurer le projet de gare ainsi que de ligne 18 (cf figure 13). Il fixe également, dans sa carte d'orientation « placer la nature au cœur du développement régional » une orientation de renforcement de liaison écologique en bordure du techno-centre Renault, traversant notamment le futur « secteur Est », ainsi qu'en bordure sud du secteur Thalès (cf figure 14).



Figure 13: Carte d'orientations du Sdrif « maîtriser le développement urbain » au niveau de la Zac (source : Pièce 5, p.14)

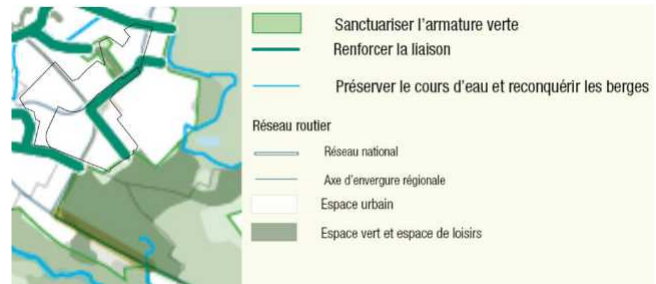


Figure 14: Carte d'orientations du Sdrif « placer la nature au cœur du développement régional » au niveau de la Zac (source : Pièce 5, p.15)

L'Autorité environnementale note que la déclaration de projet ne prend pas en compte le plan des mobilités en Île-de-France (PDMIF) approuvé le 24 septembre 2025, mais son prédécesseur qui n'est plus en vigueur, le PDUIF. Le dossier mériterait d'être actualisé en ce sens.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

L'étude d'impact présente le processus d'élaboration du projet et les différentes variantes étudiées (Pièce 2, p.90 – 122). Tout d'abord, l'Autorité environnementale s'étonne de la présentation de l'absence d'aménagement autour de la gare comme première solution de substitution, dans la mesure où le projet consiste en l'aménagement d'un nouveau quartier autour de la gare à venir et que les deux projets sont indissociables, ne pouvant raisonnablement pas exister l'un sans l'autre. L'étude d'impact revient sur les études réalisées en amont ainsi que le dialogue compétitif (consultation de maîtrise d'œuvre urbaine) qui a été organisé entre 2016 et 2017, et a abouti sur une première version du plan-guide du projet. Par la suite, quatre autres plans-guides ont été conçus avant d'arriver à celui de la version du projet retenue (« plan-guide V5 »), et sont présentés. Cette présentation est complétée de celle des évolutions du plan-guide, d'une version à la suivante, par grande thématique (répartition spatiale des îlots, programmation, intégration paysagère, maillage viaire). L'étude d'impact met ainsi en avant que le projet de Zac, dans sa version retenue, permet une plus grande part de pleine-terre et d'espaces verts, une gestion des eaux pluviales conforme au Sage, un plus grand évitement des zones humides et du Bois du Trou Berger, ainsi que la conservation d'habitats naturels. Bien que cette présentation aurait pu être plus complète et plus claire¹⁴, elle permet d'appréhender le processus itératif de définition du projet actuel et d'évolution du plan-guide au fil du temps.

Toutefois, l'Autorité environnementale constate que le dossier n'apporte pas toutes les justifications des choix opérés au regard de leurs incidences sur l'environnement et la santé humaine. Par exemple, le choix d'implanter des établissements accueillant un public sensible (crèche et groupe scolaire) sur une friche aujourd'hui polluée, ou de développer une programmation nécessitant autant de déboisements et destruction de milieux naturels. En l'état, la démarche présentée constitue une optimisation du projet au regard des incidences du projet initial, et ne répond pas aux attentes de l'évaluation environnementale

14 La présentation de l'évolution d'une composante ou caractéristique du projet est toujours réalisée par rapport au plan-guide précédent, la plus part du temps de façon très littérale. Cela aboutit à une présentation très dense et peu claire des évolutions du projet, sans comparaison exhaustive tant sur le plan qualitatif que quantitatif de ces évolutions.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

■ État initial de l'environnement

Paris-Saclay

Trame verte et bleue et fonctionnalités écologiques à l'échelle de l'aire d'étude rapprochée

Échelle d'étiquetage : ZAC / Carte de Déplacement Synthétique + en ZAC, de Villiers (78)

Sous-trame bleue (BRCE)

- Cours d'eau et canaux
- Écarter hydrographique
- Canalisés et déversoirs de la Seine et de la Yonne
- Reservoirs et zones de rétention

Sous-trame arborée (SRCE)

- Corridors linéaires d'arbres en rive des cours d'eau
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention

Sous-trame herbacée (SRCE)

- Corridors linéaires d'arbres en rive des cours d'eau
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention

Fonctionnalités écologiques locales (échelle 2022)

- Corridors linéaires d'arbres en rive des cours d'eau
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention

Fonctionnalités écologiques de la sous-trame arborée

- Corridors linéaires d'arbres en rive des cours d'eau
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention
- Corridors linéaires d'arbres en rive des zones de rétention

0 0,25 0,5 km



MRAe
de France

sentant un enjeu fort, des roselières internes à Scirpe des marais et Sagittaire à feuilles en flèche, sur une surface restreinte de 0,05 ha, a été relevé au nord du secteur Thalès et au sein des emprises de la ligne 18. Concernant la flore, la présence potentielle d'une seule espèce patrimoniale (la Gesse de Nissole) a été identifiée dans le secteur Villaroy et quatorze espèces exotiques envahissantes (EEE) ont été recensées.

Concernant la faune, sont notamment mentionnées :

- sept espèces protégées d'insectes¹⁵, dont trois espèces qualifiées de remarquables¹⁶, ainsi qu'une espèce patrimoniale présentant un enjeu écologique fort¹⁷, essentiellement niveau de la friche Thalès et au sud du secteur est ;
- 36 espèces protégées d'oiseaux, dont cinq présentant un enjeu qualifié de « très fort »¹⁸ et huit présentant un enjeu qualifié de « fort »¹⁹ (avec des enjeux de conservation à l'échelle régionale et/ou nationale). Les milieux arborés (boisements du secteur est et en bordure de la friche Thalès) représentent le plus d'enjeux pour l'avifaune ;
- dix espèces de chiroptères, toutes protégées, dont quatre présentant un enjeu écologique qualifié de « fort »²⁰, recensées essentiellement dans les zones arborées qui comportent également des gîtes potentiels. D'après le dossier, la richesse chiroptérologique de l'aire d'étude est considérée comme « assez importante » ;
- deux espèces de mammifères protégées²¹, communes, trois espèces protégées de reptiles²², considérées comme remarquables, au niveau de la friche Thalès, ainsi que trois espèces protégées d'amphibiens²³ au niveau des bassins artificiels de la friche Thalès.

D'après le dossier, les principaux enjeux faunistiques concernent donc l'avifaune, avec un enjeu localement fort pour les oiseaux nicheurs, et dans une moindre mesure pour les chiroptères (enjeu moyen) ainsi que les insectes (enjeu faible à moyen). Au regard des résultats d'inventaires, des enjeux de conservation des espèces recensées et des milieux favorables à ces dernières dans l'aire d'étude, les enjeux de ces différents taxons apparaissent sous-estimés.

En ce qui concerne les enjeux écologiques « globaux », l'étude d'impact conclut à des enjeux localement très forts dans la friche Thalès, et forts sur une grande partie de cette dernière ainsi que du secteur Est (cf figure 17). La méthodologie de détermination des enjeux initiaux doit être explicitée, notamment pour justifier comment les enjeux liés aux chiroptères et insectes ont été déterminés.



Figure 17: Carte des enjeux écologiques évalués au sein de l'aire d'étude (source : Pièce 3, p.102)

15 L'Oedipode turquoise, le Flambé, la Mante religieuse, le Conocéphale gracieux, la Grande Tortue, le Grillon d'Italie et l'Agriion nain.

16 Le Conocéphale gracieux, le Grillon d'Italie et le Flambé.

17 Le Criquet des jachères.

18 La Linotte mélodieuse, le Pouillot fitis, le Bouvreuil pivoine, le Verdier d'Europe et le Serin cini.

19 Le Chardonneret élégant, le Fauvette des jardins, le Tarier pâtre, le Bruant jaune, le Petit gravelot, le Faucon crécerelle, le Moineau domestique et l'Hirondelle rustique.

20 La Noctule commune, la Pipistrelle commune, le Grand Murin et le Murin de Bechstein.

21 L'Écureuil roux et le Hérisson d'Europe.

22 La Couleuvre helvétique, l'Orvet fragile et le Lézard des murailles.

23 Le Crapaud commun, la Grenouille commune et la Grenouille rieuse.

(4) L'Autorité environnementale recommande de présenter clairement la méthodologie utilisée pour la détermination des enjeux faunistiques initiaux, notamment pour justifier, et le cas échéant réévaluer le niveau des enjeux concernant les chiroptères et insectes.

■ Incidences du projet et mesures associées

L'aménagement de la Zac va entraîner une modification significative de l'occupation des sols et des milieux naturels présents. Une démarche d'évitement géographique permettant d'éviter la destruction de 9,84 ha de boisements a été mise en œuvre (mesures ME1, cf figure 19). En phase chantier, sur la base des impacts génériques que les travaux peuvent entraîner sur la biodiversité (Pièce 4, p.51-53), de nombreuses mesures d'évitement et de réduction ont été définies²⁴. De façon analogue, sur la base des incidences brutes génériques que peut avoir le projet en phase exploitation (Pièce 4, p.225-227), des mesures de réduction sont définies. Le dossier met en avant que la future Zac présentera un taux de 40 % de pleine-terre et que 11,4 ha d'espaces verts seront reconstitués (6,4 ha de surfaces arborées et 5 ha herbacées), composés à 90 % d'espèces indigènes et gérés de manière durable. (MR17). Il évoque également la création de noues végétalisées et de haies multi-strates, sans les localiser. Il met également en avant la préservation et le renforcement des continuités écologiques que permettrait le projet (MR20), sans l'étayer de façon rigoureuse (par les caractéristiques du projet ou des modalités d'intervention précises), en dehors de l'aménagement d'un passage souterrain d'environ 35 m pour la petite faune sous l'avenue de l'Europe. Des mesures de suivi, tant de la mise en œuvre des mesures en phase chantier (MS1), que de suivi écologique à l'échelle de la Zac pendant dix ans (MS2) sont également définies.



Figure 19: Carte des secteurs, notamment boisés, évités par le projet (source : Pièce 4, p.54)



Figure 18: Carte des continuités écologiques après la réalisation du projet (source : Pièce 4, p.95)

Basées sur des incidences potentielles insuffisamment caractérisées, les mesures définies et leurs effets restent pour la plupart d'ordre trop général et/ou trop peu opérationnelles, consistant plutôt à des orientations ou objectifs généraux. Si les incidences du projet en termes de surfaces impactées par le projet sont plutôt bien appréhendées, les incidences en termes de fonctionnalités et de continuités écologiques sont insuffisamment étudiées.

²⁴ Délimitation stricte des emprises des travaux et évitement des secteurs à enjeux, suivi des travaux par un écologue, adaptation du calendrier d'interventions en fonction des périodes de sensibilités de la faune, mesures de réduction du risque de pollution du milieu naturel, réduction de l'éclairage, mesures de gestion des EEE, installation de nichoirs de substitution pour le Faucon crécerelle sur la tour de visée avant intervention sur la Halle Piano, abattage d'arbres adapté.

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- caractériser plus précisément les incidences potentielles du projet en termes de fonctionnalités et de continuités écologiques ;
- définir, sur cette base, des mesures d'évitement et de réduction plus précises ainsi que plus opérationnelles afin de garantir leurs effets.

L'évaluation des incidences résiduelles sur la faune (Pièce 4, p.104-126) concluant à des impacts résiduels notables sur de nombreuses espèces, notamment protégées, nécessite des mesures de compensation afin d'atteindre l'absence de perte nette de biodiversité. D'après le dossier, la dette compensatoire pour ces espèces est évaluée, par grands types de milieux, à 26,73 unités de compensation (UC)²⁵ pour les milieux arborés, 14,46 UC pour les milieux ouverts et semi-ouverts, ainsi que 1,97 UC pour les milieux ouverts pionniers. L'étude d'impact indique que cinq sites de compensation sont envisagés pour mettre en œuvre des mesures de restauration. Toutefois, elle renvoie à l'étape ultérieure du dossier d'autorisation environnementale unique, qui comprendra une demande de dérogation à la protection des espèces protégées. En l'état, il n'existe aucune garantie quant à l'atteinte de l'équivalence écologique grâce au programme compensatoire qui sera mis en œuvre ainsi qu'à l'absence de perte nette de biodiversité entraînée par le projet d'aménagement. L'Autorité environnementale rappelle que, dans le cadre de sa demande de dérogation à la protection d'espèces protégées, le maître d'ouvrage devra s'assurer que les mesures de compensation prévues remplissent le critère d'additionnalité (notamment concernant le site retenu de la colline d'Élancourt), et d'effectivité.

■ Les zones humides

Pour mettre en évidence la présence de zones humides sur le site, des investigations pédologiques ont été réalisées en 2023 en complément de la caractérisation par analyse floristique. Les résultats des campagnes d'identification menées en 2021 et 2022 dans le cadre du projet de ligne 18 et de la gare, ont également été pris en compte. Trois zones humides ont été recensées²⁶ dans le périmètre de la Zac, pour une superficie totale cumulée d'environ 1,6 ha :

- la zone humide A, d'une superficie de 3 034 m², dans le secteur Est ;
- la zone humide B, d'une superficie de 1 320 m², au niveau de la berge de l'étang sud-est de la friche Thalès ;
- la zone humide C, d'une superficie de 10 739 m², au niveau d'une pelouse plane à l'entrée du techno-centre dans le secteur Villaroy.

La fonctionnalité de chacune de ces zones humides, qui sont marquées par l'activité anthropique, a été étudiée (Pièce 3, p.55-56).

Le projet va entraîner la destruction d'une partie de la zone humide A (265 m²) et de la totalité de la zone humide C. Une autre partie de la zone humide A (109 m²) sera indirectement impactée, du fait d'une modification de son alimentation en eau. L'évitement total de la zone humide B, dans le cadre de la conception de l'aménagement du quartier des Savoirs, ainsi que celui d'une partie de la zone humide A dans le secteur Est (mesure ME1), permet de limiter les impacts du projet. Sur la base d'une présentation générique des incidences potentielles du projet sur les zones humides, d'autres mesures d'évitement²⁷ et de réduction²⁸



Figure 20: Carte des impacts sur les zones humides (source : Annexe 3b - Note zones humides, p.36)

25 « L'unité de compensation (UC) correspond à une surface qualifiée. Elle tient compte de la surface de l'habitat d'espèce mais aussi de son intérêt » (Pièce 4, p.128).

26 Selon les critères fixés par l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement

27 Préservation des zones à enjeux en phase chantier.

28 Suivi du chantier par un écologue, mesures de réduction du risque de pollution du milieu naturel en phase travaux, stratégie de conception et de gestion durable des espaces verts, stratégie de préservation et de renforcement des

sont mises en avant, sans présentation ou analyse de leurs effets sur les fonctionnalités des zones humides préservées. La valorisation des bassins existants dans le secteur Thalès et le système de gestion des eaux pluviales prévus par le projet sont également présentées comme mesures d'accompagnement (MA9), permettant la création de nouveaux milieux humides.

Le projet d'aménagement de la Zac nécessite cependant des mesures compensatoires pour les environ 1,1 ha de zones humides impactées (374 m² de la zone humide A pour la tranche 1 et 10 739 m² soit toute la zone humide C dans la tranche 2). L'étude d'impact comporte ainsi une mesure de compensation (MC 1) qui se limite à rappeler la surface impactée par le projet ainsi que les prescriptions du règlement du Sage de la Bièvre en matière de dimensionnement de la compensation, que le maître d'ouvrage s'engage à respecter. La note relative aux zones humides (Annexe 3b) donne plus de précisions à ce sujet, en présentant notamment les deux sites retenus pour mettre en œuvre cette compensation, qui est encore à l'étude, et renvoie aux dossiers d'autorisation environnementale unique (l'un pour la tranche 1 et un complémentaire pour la tranche 2) qui traiteront cet enjeu dans le cadre du volet de dossier « loi sur l'eau ».

3.2. La santé humaine

■ La pollution des sols

En activité de 1990 à 2005, l'usine Thomson-Thalès était classée comme installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), et la friche associée est actuellement recensée comme secteur d'information des sols (SIS)²⁹ et comme site pollué ou potentiellement pollué (ex-BASOL³⁰). Dans le cadre des travaux de dépollution pyrotechnique, de démolition du bâti existant et de la réalisation de la ligne 18, les sols d'une partie de la friche ont été fortement remaniés. Une partie de cette dernière est par ailleurs actuellement utilisée pour une installation de traitement des déblais et des boues bentonitiques (classée ICPE) dans le cadre des travaux de la ligne 18.



Figure 21: Plan de localisation des prélèvements réalisés au droit de la friche Thalès en 2020-2021 (source : Pièce 3, p.187)



Figure 22: Localisation des investigations complémentaires menées en 2024 au droit du secteur Est (source : Pièce 3, p.188)

Depuis 2001, plusieurs études relatives à la qualité des sols ont été réalisées (cf figure 137, Pièce 3, p.185) et leurs résultats pris en compte par le diagnostic réalisé dans le cadre du projet de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin ». Les investigations menées (188 sondages de 3,5 m de profondeur) dans le cadre de la dépollution pyrotechnique (cf infra) ont notamment mis en évidence de nombreux dépassements des seuils, notam-

continuités écologiques.

29 Terrains répertoriés pour lesquels les services de l'État ont connaissance d'une pollution des sols nécessitant, notamment, en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution (article L.125-6 du code de l'environnement).

30 BASOL est une base de données recensant les sites et sols pollués ou potentiellement pollués nécessitant une intervention des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

ment en hydrocarbures totaux et hydrocarbures aromatiques polycycliques. Un plan de gestion et une analyse des risques résiduels (ARR) prédictive ont également été réalisés en 2021 (Annexe 8) qui préconisaient de mener des investigations complémentaires. Au regard des résultats d'investigations et sur la base d'un projet peu défini, ces documents concluaient à l'incompatibilité sanitaire des aménagements prévus avec la qualité des sols, en dehors des voiries, « *en tout point du site* » (Annexe 8, p.59). Des investigations complémentaires ont été réalisées en 2024 au niveau du secteur Est, en bordure du techno-centre, qui mis en évidence des anomalies en hydrocarbures totaux et en métaux (Annexe 7bis). En l'absence de plan d'aménagement, l'étude indiquait l'impossibilité de conclure à la compatibilité sanitaire du site avec le projet et recommandait de mettre à jour le plan de gestion et l'ARR une fois le projet mieux défini. L'étude d'impact indique que ces investigations réalisées « *à titre d'orientation pour l'EPAPS, ne s'appuyaient pas sur un programme d'aménagement définitif* » (Pièce 4, p. 170).

La réalisation d'investigations complémentaires (programme comprenant 85 sondages des sols supplémentaires ainsi que la mise en place de 22 piézajets³¹) est prévue par le maître d'ouvrage et présentée comme une mesure d'accompagnement (MA15). Sur la base des résultats obtenus et du plan guide de la Zac finalisé, l'ARR sera actualisée. Le maître d'ouvrage a défini, dès à présent, et présente dans l'étude d'impact une mesure de réduction des risques liés à cette pollution des milieux (MR28) qui consiste à mettre en place certaines mesures de gestion en cas de non-respect des concentrations maximales admissibles : recouvrement, au droit des espaces verts, de 30 cm de terre végétale saine (1 m en cas de végétaux comestibles) avec la mise en place d'un avertisseur ou géotextile, ainsi que la mise en place d'un vide sanitaire dallé en fond et ventilé mécaniquement au droit des bâtiments de plain-pied.

(6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser, sur la base des résultats des investigations complémentaires, une évaluation des risques sanitaires ainsi qu'une mise à jour du plan de gestion et de l'analyse de risques résiduels afin de garantir la compatibilité sanitaire entre la qualité des milieux et le projet de Zac.

L'état du sol n'est pas caractérisé dans l'état actuel du dossier, et la compatibilité du site avec les usages projetés ne peut être appréhendée, notamment en ce qui concerne le futur quartier des Savoirs et les établissements sensibles qui y seront implantés. De ce fait, les risques sanitaires associés au projet ne peuvent être caractérisés et l'absence de ces risques n'est pas garantie. L'Autorité environnementale rappelle que selon la circulaire du 8 février 2007, la construction d'établissements accueillant un public sensible « *doit être évitée sur les sites pollués, notamment lorsqu'il s'agit d'anciens sites industriels* ». En cas d'impossibilité de choisir un site alternatif non pollué, du fait de contraintes urbanistiques ou sociales, la circulaire précise qu'« *une telle impossibilité mérite néanmoins d'être étayée par un bilan des avantages et des inconvénients des différentes options de localisation* », éléments que le dossier ne comporte pas.

(7) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix d'implanter des établissements accueillant un public sensible (crèche et école) sur la friche Thalès, polluée, et l'impossibilité de site alternatif dans le périmètre de la Zac.

Le site de la Zac, et plus spécifiquement la friche Thalès, est également concerné par un risque pyrotechnique avéré lié aux bombardements de la Seconde Guerre Mondiale, mis en évidence par d'anciennes études réalisées en 2015 et 2021, malgré une dépollution en 1989-1990. Des travaux de dépollution pyrotechnique supplémentaires ont été menés sur la majeure partie du site en deux phases, une première en 2018 puis une seconde en 2021. Dans ce cadre, des découvertes pyrotechniques (munitions) ont été réalisées et l'ensemble des zones saturées traitées. Toutefois, bien que les zones concernées soient réputées dépolluées, l'étude d'impact appelle à la vigilance quant à la « *potentialité de découvrir d'éventuels objets douteux dans le cadre des travaux à venir, notamment à proximité immédiate des infrastructures, canalisations, grillages, en place sur le site, répertoriée et géoréférencées*. » (Pièce 3, p.176). Par ailleurs, pour les emprises non concernées par les travaux de dépollution ayant eu lieu, le dossier évoque une « *sécurisation pyrotechnique pour les aménage-*

31 Ouvrage de prélèvement des gaz du sol afin d'analyser leur qualité.

ments réalisés en dehors des secteurs dépollués ». Un risque de découverte fortuite d'engins pyrotechniques durant les travaux d'aménagement du quartier des Savoirs persiste donc. Une mesure de réduction « MR29 : sécurisation pyrotechnique » consiste à délimiter les zones à risque (risque pyrotechnique « moyen » ou « élevé ») lors du chantier, à mettre en place des mesures de sécurité (clôtures et panneaux) ainsi que des protocoles d'intervention en cas de découverte. Toutefois, les zones à risque « moyen » et « élevé » évoquées ne sont pas clairement identifiées et les « mesures de sécurité renforcées » (Pièce 4, p.177) ne sont pas détaillées.



Figure 23: Localisation des emprises ayant fait l'objet de dépollution pyrotechnique en 2017 et 2021 (source : Pièce 4, p.176)

■ Le bruit et les nuisances vibratoires

Compte-tenu de la modification du tracé de la RD91, une étude acoustique relative à la création d'une voie nouvelle a été réalisée (annexe 5), sur la base de mesures de courte durée (50 min) et de longue durée (24 h), complétées par des modélisations de la situation actuelle, de la contribution des infrastructures routières créées, et de la situation future et en façade des nouveaux bâtiments. Elle conclut que la création de l'infrastructure est compatible avec les objectifs réglementaires : l'évolution du trafic ainsi que les nouveaux bâtiments entraînent une variation moyenne des niveaux de bruit comprise entre 2 et + 2 dBA, avec d'une part une diminution à prévoir le long de l'actuelle avenue Léon Blum et le long de l'avenue de l'Europe où des résidences services sera implantée, et restera exposée à des niveaux de bruit entre 60 et 65 dBA, en raison de l'effet masquant des nouveaux bâtiments et de l'éloignement à la nouvelle infrastructure, et d'autre part une augmentation à proximité de la rue Georges Guynemer et du techno-centre (+6,0 et 6,5 dBA respectivement),.

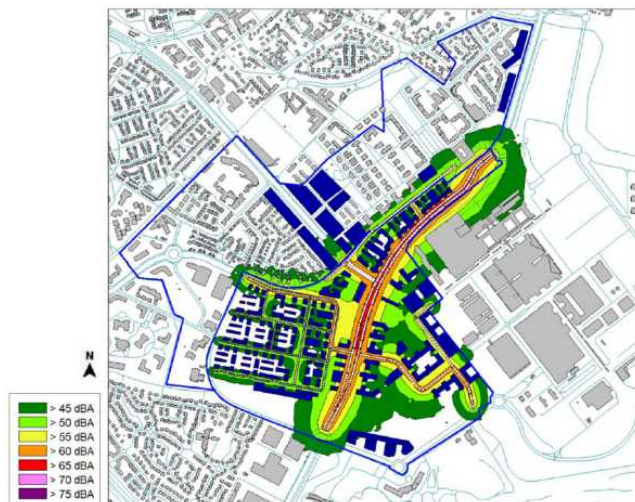


Figure 25: Situation projetée modélisée (Laeq) (source : Pièce 4, p.289)

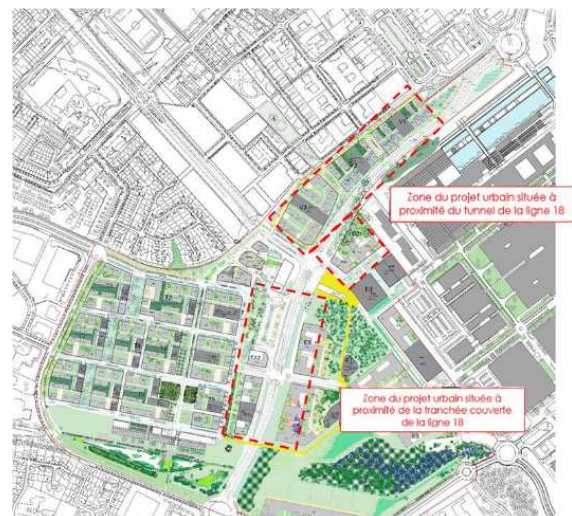


Figure 24: Zones du projet potentiellement impactées par les vibrations de la ligne 18 (source : Pièce 4, p.307)

Des mesures de réduction génériques sont présentées (renforcement de l'acoustique des façades, limitation de la vitesse des véhicules dans la Zac), sans que leurs modalités de mise en œuvre ne soient précisées ni que leurs effets sur les niveaux de bruit n'aient été quantifiés. L'Autorité environnementale suggère par ailleurs de présenter des données complétées en indicateurs Lden et Lnight³² afin de démontrer le respect valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière d'impact du bruit sur la santé humaine (54 dB Lden et 44 dB Ln pour le bruit routier).

(8) L'Autorité environnementale recommande de démontrer le réalisme des modélisations acoustiques, de

32 Niveau moyen durant la nuit (22 h-6 h).

quantifier les effets des mesures envisagées, et de les renforcer le cas échéant afin de garantir l'absence de risques sanitaires liés au bruit au regard des valeurs définies par l'OMS.

La ligne 18 du métro occupera le sous-sol du secteur, la circulation de trains sur cette dernière étant source de vibrations. Une étude vibratoire dédiée, réalisée par la Société du Grand Paris (SGP), maîtrise d'ouvrage de la ligne 18, conclut que deux zones du projet, dans le secteur Villaroy en bordure du tunnel et dans le quartier des Savoirs en bordure de la tranchée couverte, sont susceptibles de subir des incidences vibratoires, avec un « *risque de gêne acoustique à l'intérieur des bâtiments* » (Pièce 4, p.307). La mesure de réduction envisagée consiste à recommander aux futurs maîtres d'ouvrage des bâtiments situés dans les zones impactées de réaliser des études vibratoires complémentaires. Cette mesure est insuffisante dès lors qu'elle ne permet pas de garantir l'absence d'incidences résiduelles, notamment pour les résidences services et logements situés en bordure des zones identifiées.

(9) L'Autorité environnementale recommande de réaliser des études vibratoires complémentaires dans les zones touchées par les nuisances vibratoires de la ligne 18, et de développer une démarche d'évitement et de réduction cohérente avec le résultat de ces études.

3.3. Le changement climatique

■ Les émissions de gaz à effet de serre

En application de l'article L. 300-1-1 du code de l'urbanisme, une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables (EnR) présente les différents potentiels mobilisables pour l'approvisionnement de la future Zac, leurs avantages et contraintes (Annexe 9). Le dossier fait état de deux scénarii de mise en place d'un réseau de chaleur urbain à l'échelle de la Zac, par extension et verdissement du réseau existant au niveau du techno-centre, actuellement en phase d'étude de faisabilité complémentaire³³. Cette hypothèse est présentée comme mesure de réduction (MR 41) des émissions de gaz à effet de serre (GES) associées aux consommations énergétiques de la Zac, bien qu'elle soit incertaine, sans scénario d'approvisionnement, et que ses effets à l'échelle de la Zac ne soient pas caractérisés. L'évolution des consommations énergétiques entre l'état actuel et le projet de nouveau quartier, n'est pas estimée, la mesure de réduction des consommations (MR 40) reste ainsi générique et apparaît être plutôt une déclaration d'intention³⁴.

Du fait des interventions d'aménagement et de construction d'ampleur prévues, ainsi que de l'augmentation significative de la population accueillie sur le site et des usages associés, les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent un enjeu conséquent du projet de Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin ». En 2023, sur la base de la version à date du plan-guide, un bilan carbone du projet et de 19 variantes a été réalisé (Annexe 14). Les émissions de GES du projet de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » sont ainsi estimées à 520 546 teqCO₂ sur 50 ans, soit 2,17 teqCO₂/an par habitant et 1,13 teqCO₂/an par usager équivalent³⁵. La mobilité des futurs usagers et la construction étant les postes les plus impactants du projet (respectivement 47 % et 38 %).

33 L'un s'étendant sur les Zac « Gare Guyancourt – Saint-Quentin » et « Villaroy », le techno-centre Renault et certains bâtiments du sud de Guyancourt, alimenté par un doublet géothermique au Dogger, des pompes à chaleur en relève de température et de la récupération de chaleur fatale. L'autre s'étendant, en plus des zones précédentes, aux communes de Montigny-le-Bretonneux et de Voisins-le-Bretonneux, nécessitant la réalisation d'un second doublet géothermique en complément des modes précédents.

34 Cette mesure prévoit de mettre en place une « *stratégie énergétique permettant de réduire les besoins, renforcer l'efficacité des moyens de production et développer les énergies renouvelables* », des groupes de travail entre les maîtres d'ouvrage, les collectivités et gestionnaires de réseaux, ainsi qu'un « *programme des équipements publics* » (Pièce 4, p.249-250).

35 Sur la base de 4 800 habitants et 4 505 employés habitant à l'extérieur de la Zac

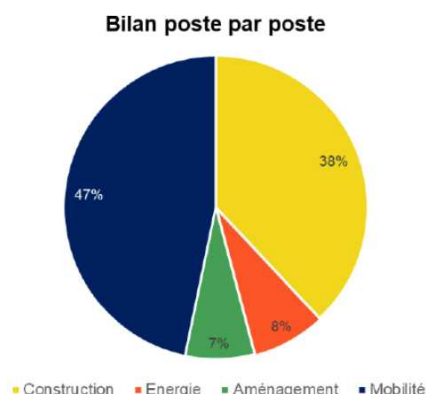


Figure 26: Répartition de l'impact de la Zac en termes d'émission de gaz à effet de serre (source : Annexe 14, p.14)

Le cumul des meilleures variantes permettrait une diminution de 10 % des émissions totales du projet. L'étude de ces variantes est présentée par l'étude d'impact comme une mesure de réduction des incidences négatives du projet sur le climat (MR 42, Pièce 4, p.283). Le maître d'ouvrage prévoit qu'il « *étudiera plus en détail les mesures ayant démontré leur efficacité* » dans le cadre de la poursuite des études urbaines et paysagères. En l'état, cette présentation des variantes étudiées ne constitue pas une réelle mesure de réduction des émissions du projet. Sur la base d'un bilan carbone plus précis du projet, prenant en compte ses caractéristiques dans la version la plus aboutie, des mesures efficaces d'évitement, de réduction, voire de compensation, pourraient être dès à présent définies et déclinées, par exemple sous forme de prescriptions dans les documents cadres de la Zac.

Si l'étude d'impact annonce que l'EPAPS « *souhaite inscrire le projet urbain dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)* », elle ne présente cependant pas comment le projet s'articule avec les objectifs de réduction des émissions de GES prévus par le PCAET de Saint-Quentin-en-Yvelines, le SRCAE, ni comment il s'inscrit dans la trajectoire de la SNBC qui vise la neutralité carbone à horizon 2050.

Par ailleurs, concernant, l'estimation de l'évolution de la séquestration carbone des sols de la Zac conclut à une amélioration de l'ordre de 60 % grâce à la réalisation du projet. Cette analyse et la conclusion qui en découle sont erronées, puisqu'elles partent du principe que le site est actuellement totalement artificialisé, ce qui est incorrect.

(10) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser le bilan des émissions de gaz à effet de serre et de la séquestration carbone du projet en prenant en compte le projet dans sa version actuelle et de définir, sur cette base, des mesures fermes et quantifiées d'évitement, de réduction, voire de compensation.

■ L'adaptation au changement climatique

Le projet augmente de façon significative la population habitant ou travaillant dans le secteur d'aménagement de la Zac. L'étude d'impact traite de la vulnérabilité au changement climatique dans un développement dédié (Pièce 4, p.360-369), où elle présente l'évolution climatique à horizon 2050 et 2100 à l'échelle de la France et de la région, sans mobiliser les données disponibles à l'échelle communale³⁶ ni démontrer comment le projet s'inscrit dans la stratégie portée par le troisième plan d'adaptation au changement climatique (PNACC). Elle présente les vulnérabilités théoriques du projet aux phénomènes climatiques extrêmes et identifie des vulnérabilités vis-à-vis des températures élevées, du risque canicule, ainsi que des tempêtes et vents forts, la vulnérabilité relative au risque d'inondation étant présentée comme maîtrisée par la stratégie de gestion des eaux pluviales.

³⁶ L'outil « Climadiag » développé par Météo-France permet d'obtenir des prévisions des évolutions climatiques à l'échelle communale à ces horizons, produites à partir de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation climatique (TRACC).

L'étude d'impact met en avant la récupération des eaux pluviales de toitures comme mesure de réduction afin de limiter la consommation d'eau (MR36), dans un contexte futur d'augmentation du stress hydrique, sans que la mesure ne soit déclinée de façon opérationnelle et ne fasse l'objet de prescriptions. Elle met également en avant une « *conception du projet favorable au rafraîchissement* » (MR 45), comme mesure de réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain (ICU), qui se traduirait par : l'aménagement des espaces publics (végétalisation, apport d'ombre), la mise en valeur des espaces verts existants et la création « *d'épaisseur végétale* », ainsi que le choix de matériaux clairs pour le revêtement des sols. La mise en œuvre de la stratégie de développement durable de l'OIN Paris-Saclay, rédigée en 2022 et comportant des orientations relatives à l'adaptation au changement climatique, est également présentée comme une mesure d'accompagnement pour cet enjeu (MA 21). Toutefois l'ensemble de ces dispositions sont d'ordre très général, correspondant plutôt à de grandes orientations ou principes d'aménagement, et leurs effets ne sont pas caractérisés. En l'état, le dossier ne caractérise pas précisément les incidences du projet sur l'exposition des futures populations accueillies au changement climatique, notamment en termes de conditions d'habitabilité à horizon 2050 et 2100.

(11) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur l'exposition de la future population accueillie aux effets du changement climatique et de définir des mesures précises et efficaces d'évitement et de réduction associées.

3.4. L'insertion paysagère

Le site de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » se situe à l'interface entre différents types de paysages (agricole, boisé, pavillonnaire, urbain plus dense, zones d'activités). L'étude d'impact présente brièvement les paysages présents sur la commune et les environs, ainsi que certaines composantes paysagères observables dans le secteur Thalès ou le techno-centre Renault. Toutefois, aucune réelle étude paysagère de l'environnement dans lequel le projet prend place, mobilisant visuels et photomontages depuis différents points de vue, n'a été réalisée.



Figure 27: Photographie aérienne des secteurs Savoirs et Est, derrière le quartier de l'Europe (source : Pièce 3, p.107)



Figure 28: Photographie aérienne de la friche Thalès et du secteur Villaroy en arrière plan (source : Pièce 3, p. 107)

Le maître d'ouvrage ambitionne de conférer à la Zac « *le rôle de porte d'entrée d'agglomération* » (OAP 3.1), avec certains de ses éléments visibles depuis les axes structurants. Or, l'étude d'impact évoque quelques émergences architecturales (bâtiments en R+9) à proximité de la future gare mais ne présente pas les formes urbaines, hauteurs des bâtiments ou orientations architecturales des ensembles immobiliers ni de l'espace urbain dense que le projet va créer. Le projet de mise en compatibilité du PLUi fixe une hauteur maximale de 28 mètres (R+6) pour les bâtiments de la Zac, hormis quatre émergences autorisées jusqu'à 37 mètres (R+9) autour de la gare. Il définit également dans l'OAP sectorielle un principe d'épannelage³⁷ des nouveaux bâti-

³⁷ Forme simplifiée des masses bâties constitutives d'un tissu urbain.

ments visant à moduler les hauteurs des bâtiments au cœur des secteurs Villaroy et Savoirs³⁸ ainsi qu'à l'ouest de la Zac, en bordure des quartiers de l'Europe et de Villaroy³⁹, sans plus de précisions.

L'étude d'impact se limite à appréhender les effets sur le paysage du projet sous le prisme des espaces verts et naturels⁴⁰, et met en avant des mesures relatives à la conservation ou au développement de ces derniers⁴¹. En l'état, cette approche est insuffisante et l'étude d'impact n'analyse pas les incidences du projet sur le paysage local. Aucune prescription s'appliquant aux futurs preneurs de lots n'est définie pour garantir la bonne intégration de la future Zac dans son environnement paysager, alors que le dossier identifie comme potentielles incidences négatives la « *création de nouveaux paysages et de nouvelles formes architecturales potentiellement en contraste avec le caractère du secteur et risquant d'obstruer des vues (modification des hauteurs* » (Déclaration de projet, p.160).

(12) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une analyse de l'insertion paysagère du projet dans son environnement et de définir les mesures d'évitement ou de réduction associées.

3.5. L'imperméabilisation des sols

Les aménagements prévus dans le cadre du projet vont modifier l'occupation et l'imperméabilisation des sols des secteurs concernés. L'étude d'impact présente un tableau de comparaison entre l'état initial, établi pour le périmètre des deux Zac, et l'état projeté, établi pour chacune des Zac séparément. Ce tableau, dont la source des données n'est pas précisée et qui n'aborde pas la nature des sols non bâtis, ne permet pas d'appréhender l'évolution de l'occupation des sols à l'échelle de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » du fait d'une présentation de l'état initial l'échelle des deux Zac. Par ailleurs, d'importantes incohérences⁴² dans les chiffres présentés rendent caduques ses conclusions et son appréciation. Les deux cartes présentées à la suite de ce tableau (Pièce 4, p.238) ne permettent pas d'appréhender cette évolution car elles ne portent pas sur les mêmes paramètres (l'une portant sur le type d'occupation des sols et l'autre sur la nature des surfaces). Ainsi, l'étude d'impact ne fournit pas d'informations claires et précises sur l'évolution de la nature des sols (imperméables, perméables, dont en pleine terre) ou de leur végétalisation, et ne permet pas de caractériser les incidences en la matière.

38 Orientation « *En cœurs de quartiers, proposer un épannelage diversifié* ».

39 Orientation « *En franges de quartiers, adapter l'épannelage aux formes urbaines voisines* ».

40 « *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* » (Pièce 5, p.232).

41 Mesure ME 5 « *conservation d'espaces naturels et paysagers* », mesure MR 37 « *création d'une continuité végétale nord-sud dans le secteur Est* », mesure MA 18 « *plan de gestion du parc Marie Curie* » (Pièce 5, p.233-235).

42 Par exemple, la somme des surfaces concernées pour la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » est de 88 ha alors que cette dernière s'étend sur 64 ha, ou la somme des « deltas » (par mode d'occupation des sols) aboutissant à une augmentation 27,3 ha de la surface occupée par les deux Zac.

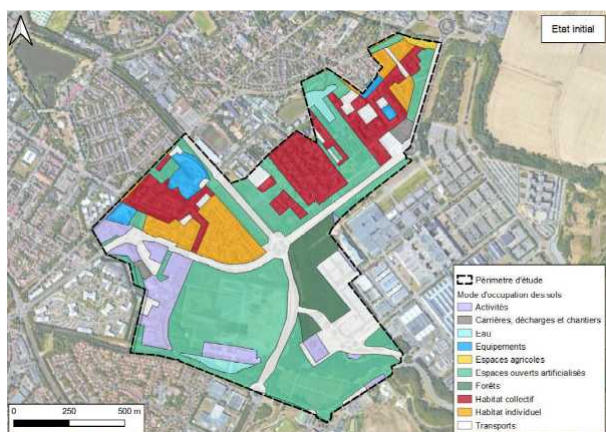


Figure 30: Carte des modes d'occupation des sols à l'état initial (source : Pièce 4, p.238)



Figure 29: Carte des types de surfaces après la réalisation du projet de Zac (source : Pièce 4, p. 238)

A de multiples reprises, que ce soit dans l'étude d'impact du projet ou la nouvelle OAP après mise en compatibilité du PLUi, l'EPAPS met en avant l'objectif ambitieux de 40 % de la surface de la Zac aménagée en pleine terre. Toutefois, il n'est pas indiqué comment cet objectif a été défini, ni comment il sera atteint, qu'il s'agisse des caractéristiques du projet, ou des prescriptions du PLUi pour les nouveaux secteurs créés⁴³ qui semblent insuffisantes pour garantir l'atteinte de l'objectif global. De la même façon, le dossier met en avant à de nombreuses reprises une stratégie de végétalisation ambitieuse (réseau de noues, jardins frais, rues plantées, parcs, toitures végétalisées) sans qu'elle ne soit précisée, en termes de surfaces concernées ou de modalités de mise en œuvre. La seule mesure présentée par l'étude d'impact pour le développement de la pleine terre consiste en une « optimisation de la densité des constructions » (MR 38, p.239), dont les effets sur les sols ne sont pas caractérisés. La stratégie et les objectifs avancés en faveur d'une limitation de l'imperméabilisation du site de la Zac nécessitent d'être étayés et adossés à des dispositions précises, tant à l'échelle du projet (avec par exemple de prescriptions déclinées dans les documents cadres de la Zac) qu'au niveau des dispositions prévues par le PLUi permettant leur atteinte.

Dans le cadre de la conception du projet et de l'élaboration de l'étude d'impact, plusieurs études relatives à la gestion des eaux pluviales, dont leur infiltration, ont été réalisées et leurs données (en matière de nature des sols) auraient pu être mobilisées pour cette partie de l'étude d'impact. La stratégie retenue prévoit de respecter les prescriptions du Sage de la Bièvre, à savoir une gestion à la parcelle des pluies d'occurrence décennale, pour les lots privés et de guider « à ciel ouvert » les pluies d'occurrence supérieure vers les ouvrages de gestion. Pour les espaces publics, il est prévu une gestion à la parcelle des pluies allant jusqu'à l'occurrence cinquantennale ainsi que le surplus des îlots privés. La partie de l'étude d'impact relative à la gestion des eaux pluviales n'apporte malheureusement pas d'informations quant à l'évolution de l'imperméabilisation des sols qu'entraînera le projet.

(13) L'Autorité environnementale recommande de quantifier les incidences du projet sur les sols (imperméables, perméables, dont pleine terre) et de définir les mesures d'évitement ou de réduction associées, dans le cadre du projet et de la mise en compatibilité du PLUi.

4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale

Le présent avis devra être joint au dossier de consultation du public.

⁴³ Le règlement écrit des nouveaux secteurs créés au zonage du PLUi fixe des emprises maximales pour les bâtiments très élevées (entre 80 % de la surface de la parcelle à l'absence de limite, en fonction des secteurs), et des taux d'espaces végétalisés en pleine terre assez bas au regard de l'objectif global à l'échelle de la Zac (entre 15 % d'espaces de pleine terre minimum à l'absence d'obligation, en fonction des secteurs).

Conformément à l'[article L.122-1 du code de l'environnement](#), le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L.123-19](#). Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le maître d'ouvrage envisage de tenir compte de l'avis de l'Autorité environnementale, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr.

L'Autorité environnementale rappelle que, conformément au IV de l'[article L. 122-1-1 du code de l'environnement](#), une fois le projet autorisé, l'autorité compétente rend publiques la décision ainsi que, si celles-ci ne sont pas déjà incluses dans la décision, les informations relatives au processus de participation du public, la synthèse des observations du public et des autres consultations, notamment de l'autorité environnementale ainsi que leur prise en compte, et les lieux où peut être consultée l'étude d'impact.

L'avis de l'Autorité environnementale est disponible sur le site internet de la Mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 20/05/2026

Siégeaient :

**Isabelle BACHELIER-VELLA, Florence BRILLAUD-CLAVERANNE, Guillaume CHOISY, *président*,
Philippe GRALL, Antoine GREZAUD, Clara HERER, Jacques REGAD et Tony RENUCCI.**

ANNEXE

5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte

- (1) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine, afin de les caractériser plus finement et de définir les mesures ERC précises et adaptées, accompagnées des garanties de leur bonne mise en œuvre.....14
- (2) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse et la caractérisation des incidences cumulées du chantier de la Zac « Gare Guyancourt - Saint-Quentin » avec celui de la ligne 18 du Grand Paris Express et de la gare Guyancourt, afin de définir les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation associées.....14
- (3) L'Autorité environnementale recommande de justifier les choix réalisés ayant abouti au projet retenu, en termes de programmation et de caractéristiques d'aménagement, au regard notamment de leurs incidences environnementales et sanitaires potentielles. 16
- (4) L'Autorité environnementale recommande de présenter clairement la méthodologie utilisée pour la détermination des enjeux faunistiques initiaux, notamment pour justifier, et le cas échéant réévaluer le niveau des enjeux concernant les chiroptères et insectes.18
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - caractériser plus précisément les incidences potentielles du projet en termes de fonctionnalités et de continuités écologiques ; - définir, sur cette base, des mesures d'évitement et de réduction plus précises ainsi que plus opérationnelles afin de garantir leurs effets.....19
- (6) L'Autorité environnementale recommande de réaliser, sur la base des résultats des investigations complémentaires, une évaluation des risques sanitaires ainsi qu'une mise à jour du plan de gestion et de l'analyse de risques résiduels afin de garantir la compatibilité sanitaire entre la qualité des milieux et le projet de Zac.....21
- (7) L'Autorité environnementale recommande de justifier le choix d'implanter des établissements accueillant un public sensible (crèche et école) sur la friche Thalès, polluée, et l'impossibilité de site alternatif dans le périmètre de la Zac.....21
- (8) L'Autorité environnementale recommande de démontrer le réalisme des modélisations acoustiques, de quantifier les effets des mesures envisagées, et de les renforcer le cas échéant afin de garantir l'absence de risques sanitaires liés au bruit au regard des valeurs définies par l'OMS.....22
- (9) L'Autorité environnementale recommande de réaliser des études vibratoires complémentaires dans les zones touchées par les nuisances vibratoires de la ligne 18, et de développer une démarche d'évitement et de réduction cohérente avec le résultat de ces études.....23

(10) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser le bilan des émissions de gaz à effet de serre et de la séquestration carbone du projet en prenant en compte le projet dans sa version actuelle et de définir, sur cette base, des mesures fermes et quantifiées d'évitement, de réduction, voire de compensation.....	24
(11) L'Autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des incidences du projet sur l'exposition de la future population accueillie aux effets du changement climatique et de définir des mesures précises et efficaces d'évitement et de réduction associées.....	25
(12) L'Autorité environnementale recommande de réaliser une analyse de l'insertion paysagère du projet dans son environnement et de définir les mesures d'évitement ou de réduction associées.....	26
(13) L'Autorité environnementale recommande de quantifier les incidences du projet sur les sols (imperméables, perméables, dont pleine terre) et de définir les mesures d'évitement ou de réduction associées, dans le cadre du projet et de la mise en compatibilité du PLUi.....	27