



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité
environnementale d'Île-de-France sur le projet de mise en
compatibilité par déclaration d'utilité publique (DUP) du plan
local d'urbanisme intercommunal de la communauté
d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (78) avec le
projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**

N°MRAe 2021-6160

PRÉAMBULE

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie pour avis par le ministère de la transition écologique chargé des transports sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines élaboré dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers (Ligne 18).

Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception le 15 janvier 2021. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être rendu dans le délai de trois mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du code de l'urbanisme, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté par courrier daté du 26 janvier 2021. La MRAe d'Île-de-France a pris en compte, dans le présent avis, sa réponse en date du 5 février 2021.

La MRAe d'Île-de-France s'est réunie le jeudi 8 avril 2021 par téléconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines élaboré dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers (Ligne 18).

En application du règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires du pôle instructeur placé sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe d'Île-de-France, et sur le rapport d'Éric Alonzo, après en avoir délibéré, la MRAe d'Île-de-France rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les plans, schémas, programmes et documents 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 son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document présentée par la personne publique responsable de la procédure. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du plan, du schéma, du programme ou du document, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, la personne publique responsable de la procédure prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, le plan, schéma, programme ou document avant de l'adopter.

AVIS de la MRAe

1 Contexte du présent avis

Le projet de réalisation de la ligne 18 du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, a été déclaré d'utilité publique (DUP) par décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony, Châteaufort, Gif-sur-Yvette, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Massy, Palaiseau, Orsay, Saclay, Versailles, Villiers-le-Bâcle et Wissous.

Cette DUP, modifiée par décret n°2021 du 14 janvier 2021 pour intégrer dans son périmètre la gare de CEA Saint-Aubin, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes d'Orsay, Palaiseau et Wissous¹, fait l'objet d'une nouvelle procédure de modification sur la séquence ouest de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris portant sur les évolutions :

- « du profil en long entre la gare CEA Saint-Aubin et la gare de Saint-Quentin Est, incluant notamment une mise au sol de l'infrastructure entre CEA Saint-Aubin et le Golf national de Magny-les-Hameaux ainsi qu'une optimisation de la transition aérien/souterrain entre le Golf national et Saint-Quentin Est ;
- du tracé entre la gare CEA Saint-Aubin et la gare Versailles-Chantiers, incluant notamment un déplacement à la marge de la gare Saint-Quentin Est pour en améliorer l'insertion urbaine et de trois ouvrages annexes »².

La déclaration d'utilité publique de ces modifications nécessite que soient au préalable mis en compatibilité les PLU de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines.

En application de l'article R.104-8, la mise en compatibilité du PLU de Versailles a fait l'objet d'un examen au cas par cas à l'issue duquel la MRAe a estimé qu'il n'était pas nécessaire de soumettre cette procédure d'évolution du PLUi à évaluation environnementale³.

En revanche, la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines⁴ approuvé le 23 février 2017, emportant les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du code de l'urbanisme⁵, donne lieu à une évaluation environnementale, conformément à l'article R. 104-9 dudit code, compte tenu de la présence sur le territoire intercommunal des sites Natura 2000⁶ FR111025 dit « l'Étang de Saint-Quentin » et FR1112011 dit « le Massif de Rambouillet et les zones humides proches ».

1 Les mises en compatibilité des PLU d'Orsay, et de Palaiseau ont donné lieu à des évaluations environnementales par décisions de la MRAe datées du 19 octobre 2019. Les avis de la MRAe sur les évaluations environnementales de ces mises en compatibilité de PLU, datés du 5 mai 2020, sont disponibles à l'adresse suivante : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-en-2020-a648.html>

2 Cf. Pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, p.21. Il est précisé que les optimisations du projet sont présentées de manière plus détaillée dans les pièces A2 et A3 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative »

3 Cf. décision n°MRAe IDF-2021-6101 du 10 février 2021.

4 Ce PLUi intègre les communes d'Élancourt, Guyancourt, la Verrière, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes et Voisins-le-Bretonneux.

5 Suppression d'un espace boisé classé (EBC) et réduction de l'emprise d'un « espace paysager à protéger » et d'un « espace paysagé modulé ».

6 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats, faune, flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats, faune, flore » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend plus de 1 750 sites.

Sur le territoire intercommunal de Saint-Quentin-en-Yvelines, le projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris traversant les communes Magny-les-Hameaux et Guyancourt⁷ est composé d'une infrastructure courante majoritairement souterraine, d'une gare⁸ implantée sur le territoire de Guyancourt et de cinq ouvrages techniques⁹.

Sur ces communes, les évolutions du projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris envisagées dans le cadre de sa procédure de déclaration d'utilité publique consistent à modifier :

- son tracé et déplacer en conséquence les ouvrages annexes OA15, OA16, OA18 et OA19 ;
- son profil en long entre le Golf national et la RD36, sur la commune de Magny-les-Hameaux ¹⁰;
- le mode constructif du tunnel entre la gare de Saint-Quentin Est et l'ouvrage annexe OA15 qui sera réalisé en tranchée couverte (la partie au nord de la gare restera creusée en souterrain au moyen d'un tunnelier) ;
- l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est qui sera déplacée de 200 m environ vers le nord-est, ainsi que ses emprises de chantier qui seront agrandies.

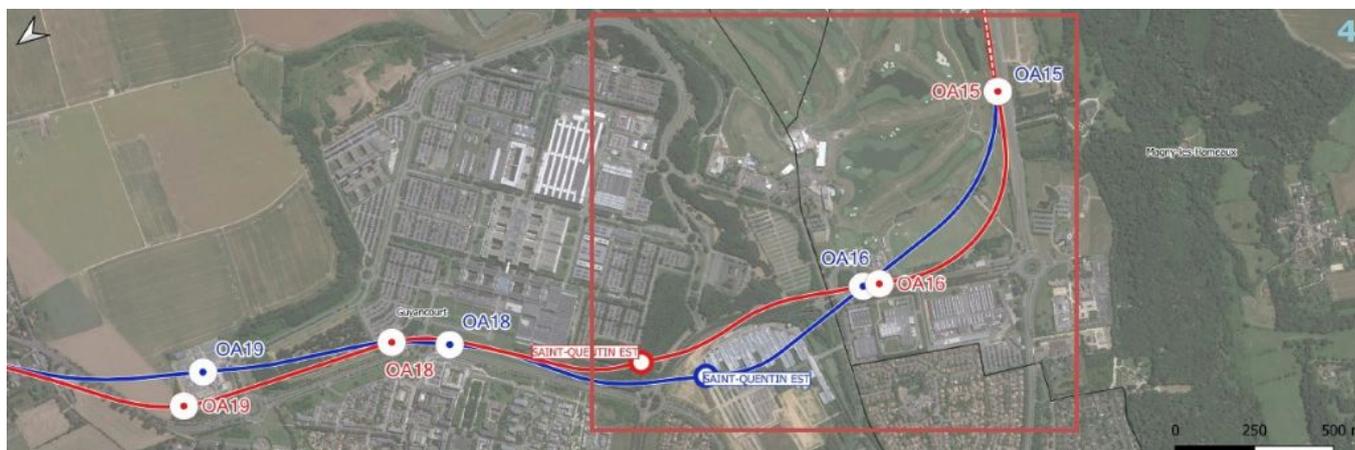


ILLUSTRATION 1: EXTRAIT DE LA PIÈCE A3 DU « DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE MODIFICATIVE » DE LA LIGNE 18 (P. 9) - « ÉVOLUTIONS DU TRACÉ EN PLAN ET EN PROFIL EN LONG » : DUP INITIALE (EN BLEU) ; DUP MODIFICATIVE (EN ROUGE)

7 Les PLU de Magny-les-Hameaux et Guyancourt mis en compatibilité par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 déclarant la ligne 18 d'utilité publique ont par la suite été remplacés par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines approuvé le 23 février 2017.

8 Gare Saint-Quentin Est (dénomination technique provisoire)

9 Deux ouvrages techniques annexes à Magny-les-Hameaux (OA15 et OA16) et trois à Guyancourt (OA18, OA19 et OA20)

10 Insertion au sol plutôt qu'en viaduc

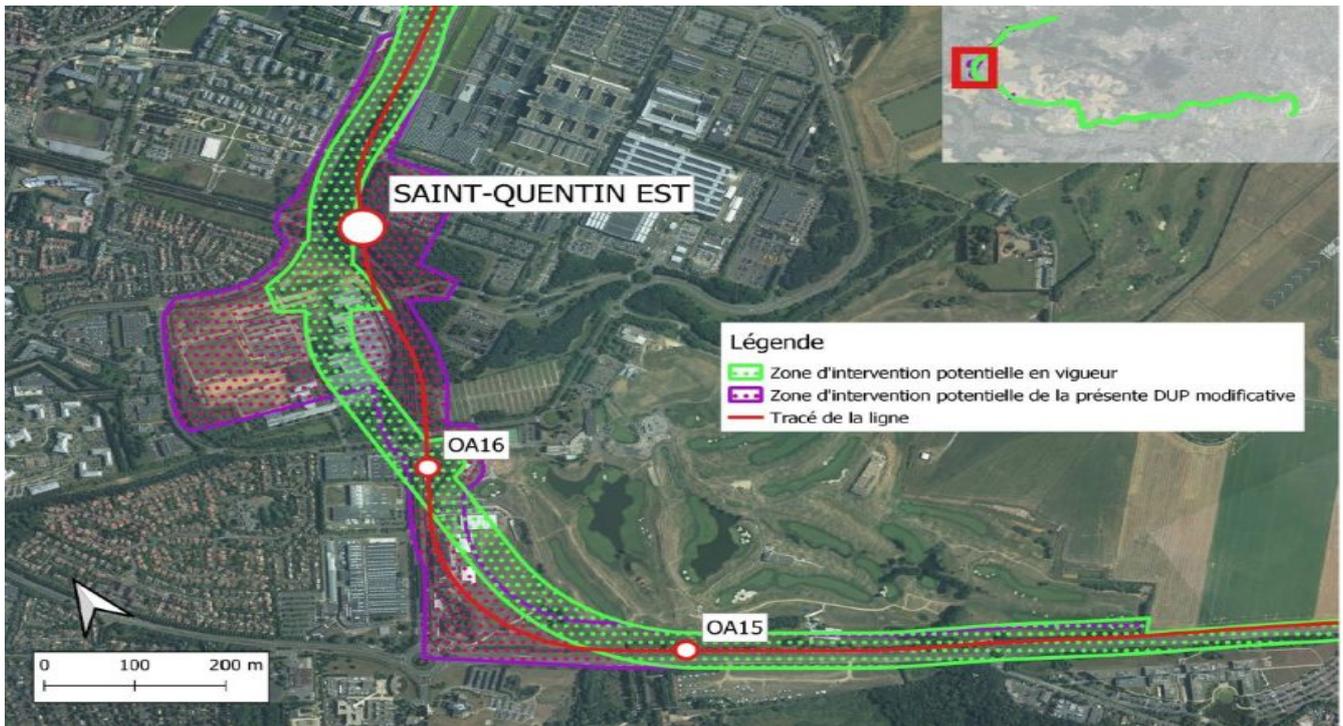


ILLUSTRATION 2: EXTRAIT DE LA PIÈCE A2 DU « DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE MODIFICATIVE » DE LA LIGNE 18 (P.24) - « ÉVOLUTION DU PLAN GÉNÉRALE DES TRAVAUX ENTRE LA DUP INITIALE (EN VERT) ET LA DUP [MODIFICATIVE] (EN VIOLET) »

Le présent avis, rendu en application de l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, porte sur ce projet de mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines¹¹ avec le projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris et son évaluation environnementale¹². Il est émis de façon indépendante de l'examen conjoint des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLUi visé à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

La MRAe rappelle au préalable que la formation d'autorité environnementale du Cgedd a été saisie dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique modificative du projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris et a émis un avis adopté lors de la séance du 24 mars 2021¹³. Dans son avis, l'Ae constate entre autres que les modifications apportées à la DUP initiale, et notamment les modifications liées à la gare Saint-Quentin-Est et à l'ouvrage annexe OA16, conduisent à des impacts supplémentaires significatifs sur les espaces boisés.

2 Présentation de la mise en compatibilité du PLUi Saint-Quentin-en-Yvelines

Les adaptations réglementaires envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Quentin-en-Yvelines avec les évolutions du projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris précitées consistent à :

-
- 11 Pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris
 - 12 Pièce I.1.2 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris
 - 13 Avis délibéré n° 2020-114

- modifier son plan de zonage¹⁴ afin de :

- supprimer un espace boisé classé (EBC) de 2 439 m² dont l'emprise, située dans le secteur du Mérantais à Magny-les-Hameaux, est traversée par l'infrastructure de la ligne 18 réalisée en tranchée couverte sur ce secteur ;
- réduire de 57 190 m² un « espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » inscrit sur le bois du Trou Berger à Guyancourt, afin de permettre la nouvelle implantation de la gare de Saint-Quentin Est, la réalisation d'une partie de la tranchée couverte de la ligne 18, et la mise en place des emprises de chantier agrandies dans le cadre de la présente DUP modificative ;
- réduire de 13 300 m² un « espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle » situé au nord du Technocentre Renault à Guyancourt, pour permettre l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel ;

- modifier son règlement écrit¹⁵ afin de :

- exempter les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des dispositions :
 - . limitant l'emprise au sol des constructions (modification de l'article U9 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
 - . imposant, d'une part, des normes minimales de places de stationnement pour les véhicules, les véhicules à deux-roues motorisés et les cycles non motorisés et, d'autre part, le stationnement des véhicules en dehors des voies et emprises publiques (modification de l'article 12 des dispositions communes applicables à toutes les zones) ;
 - . encadrant l'aménagement des espaces libres et des plantations (modification de l'article U13-2 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
 - . fixant des obligations en matière de performances énergétiques et environnementales des bâtiments (modification de l'article U15 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
- permettre l'implantation de commerces dans la gare de Saint-Quentin Est au sein des secteurs A, As et A de la zone urbaine U (modification de l'article U2 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
- autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en zone naturelle et dans son secteur NeMH0 « à condition de garantir sa bonne insertion dans le site » ;

Dans la partie du dossier transmis traitant de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines¹⁶, les adaptations réglementaires graphiques précitées sont principalement justifiées par l'impossibilité de maintenir la dominante naturelle des espaces concernés par le projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris durant sa phase de réalisation. Ce dossier précise toutefois qu'après travaux, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines pourra reclasser les emprises qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de la ligne 18 en EBC, en « espace paysager protégé » ou en « espaces paysagers ».

La MRAe estime que les caractéristiques du projet de ligne 18, dans sa phase chantier comme dans sa phase exploitation, ne sont pas suffisamment décrites, notamment en ce qui concerne leur contour respectif. Or, ces précisions permettraient, d'une part, de bien appréhender l'emprise nécessaire à sa réalisation et justifiant la suppression ou la réduction des protections réglementaires précitées et, d'autre part, d'apprécier dans quelle mesure le reclassement en EBC, en « espace paysager protégé » ou en « espace paysager modulé » des

14 Cf. pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (p.43 à 46)

15 Cf. pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (p.51 à 62)

16 Pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative »

espaces qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation de la ligne sera possible, et encore pertinent étant donné que la réalisation du projet nécessitera l'abattage d'arbres.

S'agissant des adaptations réglementaires écrites précitées, la MRAe estime que les rédactions proposées sont susceptibles d'autoriser des travaux autres que ceux nécessaires à la réalisation du projet de ligne 18 du Grand Paris. En effet, ces adaptations réglementaires ne précisent pas de quelle ligne il s'agit (en l'occurrence la 18) et s'appliquent à des surfaces qui semblent plus étendues que les celles de la DUP nécessaire à la réalisation de la ligne.

Par ailleurs, la cartographie des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles « Thalès » (à Guyancourt) et « Mérentais » (à Magny-les-Hameaux) est également adaptée pour prendre en compte les évolutions de ce projet¹⁷. Ainsi sont modifiés :

- le tracé du projet de la ligne 18 figurant dans ces OAP ;
- et l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est ainsi que l'emprise de « l'espace paysager » du bois du Trou Berger figurant dans l'OAP « Thalès ».

S'agissant de « l'espace paysager » du bois du Trou Berger, le dossier précise que son emprise est diminuée « en cohérence » avec les adaptations apportées au plan de zonage¹⁸ dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines. La MRAe rappelle que, de manière générale, les dispositions contenues dans les OAP sectorielles s'appliquent aux projets de construction et d'aménagement en termes de compatibilité, et ne peuvent donc se substituer à un règlement qui, lui, impose une conformité. Elle s'interroge sur la pertinence de diminuer l'emprise de « l'espace paysager » du bois sur les espaces qui seront occupés temporairement par le chantier mais qui ne seront pas nécessaires ensuite à l'exploitation de la ligne.

La MRAe constate par ailleurs que, suite à la modification du tracé de la ligne 18 sur l'OAP sectorielle « Mérentais », l'indication graphique imposant la création d'un « front bâti discontinu » le long de l'avenue de l'Europe a été supprimée sans que le lien de cause à effet ne soit expliqué (cette adaptation ne semble pas utile à la réalisation du projet de la ligne, étant donné que son infrastructure sera souterraine aux abords de cette voie). Pour la MRAe, il convient de justifier la suppression de cette disposition.

La MRAe considère également qu'il serait pertinent, pour la bonne information du public, que la communauté d'agglomération fasse part, lors de l'enquête publique, de ses intentions de reclasser en EBC, en « espace paysager protégé » ou en « espace paysager modulé », les emprises qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de la ligne 18.

La MRAe recommande de compléter la pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 en indiquant avec précision les différents contours des espaces nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de la ligne 18, afin de :

- **justifier l'étendue des réductions d'emprise des protections réglementaires auxquelles il est nécessaire de procéder pour permettre la réalisation du projet ;**
- **examiner l'opportunité du reclassement en EBC, en « espace paysager protégé » ou en « espace paysager modulé », des emprises qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation de la ligne 18.**

La MRAe recommande par ailleurs de :

- **reprendre la rédaction des adaptations réglementaires écrites et graphiques afin de n'autoriser que les constructions et installations strictement nécessaires au projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris ;**

¹⁷ Cf. pièce I.1.1 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris (p.47 à 50)

¹⁸ Réduction de l'emprise de l'« espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » et de l'« espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle ».

- maintenir « l'espace paysager » du bois du Trou Berger figurant dans l'OAP « Thalès » sur les espaces qui seront occupés temporairement par le chantier de la ligne 18, mais qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de cette ligne.

3 La prise en compte des enjeux environnementaux par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines dans le cadre de sa mise en compatibilité par DUP

Pour la MRAe, au vu des adaptations réglementaires envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines avec le projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris, la préservation des milieux naturels constitue l'enjeu environnemental principal de cette procédure d'évolution du document d'urbanisme intercommunal.

Après examen de la pièce I.1.2¹⁹ du dossier transmis, la MRAe estime que l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines ne montre pas suffisamment comment cet enjeu environnemental a été pris en compte au stade de l'élaboration des adaptations réglementaires nécessaires à la réalisation du projet de ligne 18, notamment sur le secteur du bois du Trou Berger à Guyancourt.

S'agissant du chapitre dédié à l'articulation du PLUi avec les documents de rang supérieur, la MRAe note que l'évaluation environnementale n'analyse pas la compatibilité des adaptations réglementaires apportées au document d'urbanisme intercommunal avec les orientations du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013. La MRAe note en particulier que le bois du Trou Berger est identifié au SDRIF comme un espace boisé à préserver, mais que l'évaluation environnementale n'analyse pas la compatibilité de la réduction des protections réglementaires du PLUi sur cet espace²⁰ avec l'enjeu de préservation du SDRIF précité.

S'agissant du chapitre dédié à l'état initial de l'environnement, l'analyse présentée dans le dossier transmis n'offre une vision des enjeux environnementaux qu'à l'échelle intercommunale, difficilement exploitable à l'échelle des secteurs destinés à évoluer dans le cadre de la mise en compatibilité du PLUi et notamment pour ce qui concerne l'enjeu de préservation des continuités écologiques dans le bois du Trou Berger à Guyancourt. La MRAe rappelle que les protections réglementaires instituées sur cet espace²¹ par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur, et réduites dans le cadre de sa mise en compatibilité avec le projet de ligne 18, sont « nécessaires au maintien des continuités écologiques »²².

Le chapitre dédié à l'analyse des incidences de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines n'est pas explicite dans sa description des impacts, notamment pour ce qui concerne les enjeux de préservation des boisements, des continuités écologiques et des espèces protégées présentes dans le bois du Trou Berger, et la MRAe constate que les mesures proposées pour éviter, réduire ou compenser (ERC) ces incidences sont traitées par le projet seulement et non au niveau des modifications du PLUi qu'il engendre. Ce chapitre évoque la possibilité d'instituer, à l'issue des travaux, de nouvelles protections réglementaires sur cet espace, dans le cadre d'une procédure d'évolution du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines. Toutefois, cette possibilité ne constitue en l'état actuel qu'une hypothèse et ne peut être considérée comme une mesure ERC.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines apparaît donc insuffisante dans sa prise en compte de l'enjeu de préservation des milieux naturels.

19 Pièce I.1.2 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris

20 Réduction de l'emprise de l'« espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » et de l'« espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle ».

21 Il s'agit de l'« espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » et l'« espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle ».

22 Cf. « Article 6 – Éléments naturels et paysagers remarquables » du règlement de PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines

La MRAe recommande de compléter la pièce I.1.2 du « dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative » de la ligne 18 sur le secteur du bois du Trou Berger afin :

- d'établir la compatibilité des adaptations réglementaires du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines avec l'enjeu de préservation des espaces boisés identifiés par le SDRIF ;
- de caractériser l'enjeu de préservation des milieux naturels (boisement, continuités écologiques, présence d'espèces protégées) et les incidences environnementales des adaptations réglementaires du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- de mieux justifier la réduction de l'emprise des protections réglementaires institués sur cet espace²³ par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur, au regard des incidences environnementales de sa mise en compatibilité ;
- de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur l'enjeu de préservation des milieux naturels en phase d'exploitation.

4 Information du public

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers (Ligne 18), conformément à l'article R.104-25 du code de l'urbanisme.

Pour l'information complète du public, au-delà de l'obligation réglementaire sus-mentionnée, la MRAe invite également le porteur du PLUi à joindre au dossier d'enquête publique un mémoire en réponse au présent avis. Ce mémoire en réponse sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

Le présent avis est disponible sur le site internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait et délibéré en séance le 8 avril 2021 où étaient présents :
Éric ALONZO, Noël JOUVEUR, Jean-Jacques LAFITTE, Jean-François LANDEL, Ruth MARQUES,
François NOISSETTE, Philippe SCHMIT, président.

23 Il s'agit de l'« espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » et l'« espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle ».