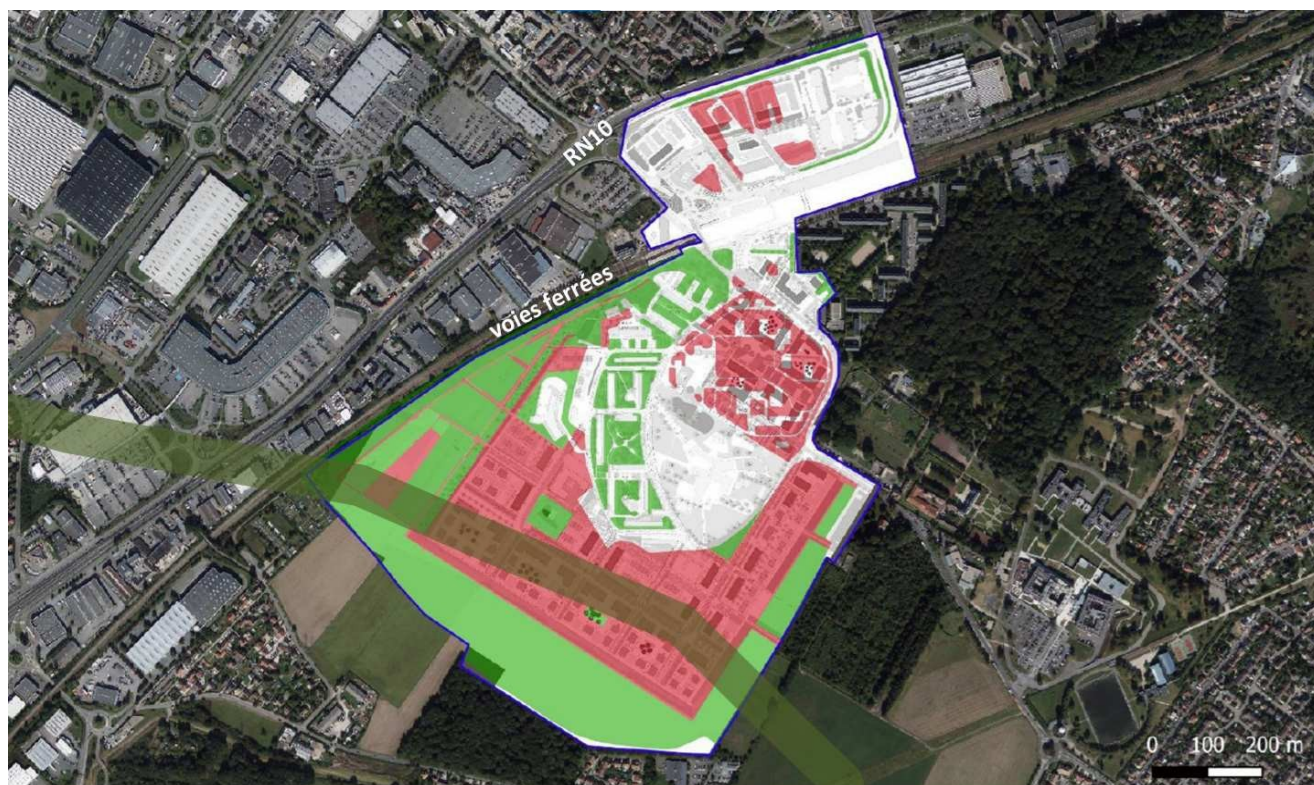




Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Avis délibéré
sur le projet de zone d'aménagement concerté
(Zac) « Gare-Bécannes »
à La Verrière (78)**

**N° APJIF-2025-007
du 26/02/2025**



Le projet de la Zac des Bécannes, traversée au nord par deux infrastructures bruyantes (la RN 10 et des voies ferrées), consomme 3,64 ha de terres agricoles et détruit une vingtaine d'hectares d'habitats naturels.

En haut : Superposition du plan masse et des habitats naturels détruits et conservés par le projet (source : rapport biodiversité, p. 142). Le périmètre du projet est indiqué en violet, l'habitat végétalisé détruit en rouge et l'habitat végétalisé non détruit en vert. La bande kaki représente le « corridor fonctionnel des prairies, friches et dépendances vertes », composante du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) dont l'extrait est reproduit dans l'étude d'impact (p. 77), reporté par la MRAe.

En bas : Perspective du projet vu depuis le sud (source : <http://www.aaupc.fr/projets/fiche/id/224>, reproduit dans l'étude d'impact, p. 273).

Synthèse de l'avis

Cet avis de l'Autorité environnementale concerne le projet de réalisation de la zone d'aménagement concerté (Zac) « Gare-Bécannes », situé à La Verrière, porté par la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines. Il analyse notamment la qualité de son étude d'impact.

Doté en 2015 des compétences d'Autorité environnementale, le préfet de la région Île-de-France avait alors émis un avis sur le projet de création de Zac. Dans le cadre de la réalisation de la programmation et de la refonte du projet, qui envisageait initialement 218 000 m² maximum de surface de plancher¹ (SDP) sur environ 84 hectares et un maximum de 1 800 logements, l'étude d'impact a été actualisée.

Le projet d'aménagement prévoit désormais, sur un périmètre d'environ 72 ha pour une surface totale d'environ 49,5 ha d'espaces à aménager, la démolition de bâtiments et la création de nouveaux quartiers mixtes. Il comprend environ 184 300 m² de SDP, pour la création d'environ 1 500 logements (120 000 m² de SDP), des bureaux et activités économiques (50 000 m² de SDP), des commerces et des services de proximité (6 000 m² de SDP) et plusieurs équipements publics (environ 8 300 m² de SDP).

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

- les risques sanitaires ;
- la préservation des milieux naturels et de la biodiversité ;
- la consommation d'espaces agricoles ;
- l'insertion paysagère ;
- les mobilités.

Dans son avis, l'Autorité environnementale recommande notamment de revoir le projet pour qu'il n'expose pas davantage d'habitants et d'usagers à des nuisances sonores ayant un impact élevé à très élevé sur la santé. Elle relève également que l'analyse des incidences sur la biodiversité est très insatisfaisante et doit être actualisée avec davantage de rigueur, en joignant au dossier une demande de dérogation à la protection des espèces et en prévoyant, le cas échéant des mesures compensatoires complémentaires. Elle rappelle également qu'en l'absence de compensation à la hauteur des atteintes, le projet ne saurait être autorisé en l'état. Elle préconise enfin de compléter l'étude d'impact par une analyse des fonctionnalités agroécologiques des emprises du projet et par une évaluation de l'impact du projet sur ces fonctionnalités, sur l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, ainsi que de limiter l'usage de l'automobile au profit des mobilités actives et de l'usage des transports en commun.

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.

1 La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs notamment), ni les parkings.

Sommaire

Synthèse de l'avis.....	3
Sommaire.....	4
Préambule.....	5
Avis détaillé.....	7
1. Présentation du projet.....	7
1.1. Contexte et présentation du projet.....	7
1.2. Modalités d'association du public en amont du projet.....	11
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale.....	11
2. L'évaluation environnementale.....	11
2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale.....	11
2.2. Articulation avec les documents de planification existants.....	12
2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives.....	12
3. Analyse de la prise en compte de l'environnement.....	12
3.1. Les risques sanitaires.....	12
3.2. La consommation d'espaces agricoles.....	16
3.3. La préservation des milieux naturels et de la biodiversité.....	17
3.4. L'insertion paysagère.....	20
3.5. Les mobilités.....	21
4. Suites à donner à l'avis de l'Autorité environnementale.....	22
ANNEXE.....	24
5. Liste des recommandations par ordre d'apparition dans le texte.....	25

Préambule

Le système européen d'évaluation environnementale des projets, plans et programmes est fondé sur la [directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001](#) relative à l'évaluation des incidences de certaines planifications sur l'environnement² et sur la [directive modifiée 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011](#) relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

Conformément à ces directives un avis de l'autorité environnementale³ vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, plan ou programme.

* * *

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France, autorité environnementale compétente en application de l'article R. 122-6 du code de l'environnement, a été saisie par la direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines pour rendre un avis sur le projet d'aménagement de la zone d'aménagement concerté (Zac) « Gare-Bécannes », située à La Verrière (Yvelines) et sur son étude d'impact datée de novembre 2024, dans le cadre de la procédure de réalisation de la Zac.

Le projet est porté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

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 du tableau annexé à cet article).

L'Autorité environnementale en a accusé réception le 17 décembre 2024. Conformément au [II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement](#), l'avis a vocation à être rendu dans le délai de deux mois à compter de cette date.

Conformément aux dispositions du III de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté le 10 janvier 2025. Sa réponse du 3 février est prise en compte dans le présent avis.

L'Autorité environnementale s'est réunie le 26 février 2025. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la Zac « Gare-Bécannes ».

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui et sur le rapport de Éric ALONZO, coordonnateur, 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.

2 L'environnement doit être compris au sens des directives communautaires sur l'évaluation environnementale. Il 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).

3 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. Parmi celles-ci, figurent les missions régionales d'autorité environnementale (MRAe) de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), présidées par des membres de cette inspection qui disposent d'une autorité fonctionnelle sur des services des directions régionales intitulés « pôle d'appui de la MRAe » (cf art R. 122-24 du code de l'environnement)

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

CASQY	Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines
CBNBP	Conservatoire botanique national du bassin parisien
dB(A)	Décibel pondéré A
DDT	Direction départementale des Territoires
EE	Évaluation environnementale
ERC	Mesures « éviter – réduire – compenser »
ERP	Établissement recevant du public
LAéq	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	<i>Level day, evening, night</i> , valeur de l'indice de bruit, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), qui représente le niveau d'exposition totale au bruit prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur une année, pour les trois périodes de la journée : le jour (entre 6 h et 18 h), la soirée (entre 18 h et 22 h) et la nuit (entre 22 h et 6 h). Elle résulte d'un calcul pondéré pour tenir compte de la sensibilité accrue des individus aux nuisances sonores durant la soirée et la nuit.
Ln	<i>Level night</i> , valeur de l'indice de bruit Ln, exprimée en décibels pondérés A (dB(A)) qui représente le niveau moyen annuel d'exposition au bruit en période nocturne.
OIN	Opération d'intérêt national
OMS	Organisation mondiale de la santé
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PM10	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 10 micromètres
PM2,5	Particules fines en suspension dans l'air de diamètre inférieur à 2,5 micromètres
Sage	Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau
Sdage	Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau
SDP	Surface de plancher
Sdrif	Schéma directeur régional d'Île-de-France
Sdrif-E	Schéma directeur régional d'Île-de-France dit environnemental
SRCE	Schéma de cohérence écologique
Zac	Zone d'aménagement concerté

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet de zone d'aménagement concerté (Zac) « Gare-Bécannes », porté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY), est situé dans la commune de La Verrière. La commune se trouve à environ 22 km au sud-ouest de Paris dans le département des Yvelines, et compte 6 183 habitants en 2021 (chiffres Insee). La Zac est localisée sur l'ensemble de la partie ouest du territoire communal, principalement sur le quartier des Bécannes.



Illustration 1 : Périmètre de la Zac sur la commune de La Verrière (étude d'impact, p. 22)

Les objectifs fixés par la CASQY pour le projet de Zac Gare-Bécannes sont :

- la labellisation « Écoquartier » ;
- le développement de l'offre de logements et de services, dans un équilibre entre extension et renouvellement urbain ;
- le développement de mobilités alternatives et des intermodalités ;
- la proposition d'un projet urbain évolutif intégrant ses citoyens ;
- la garantie d'un cadre de vie de qualité dans un paysage valorisé ;
- la prise en compte et le renforcement des continuités écologiques (p. 304⁴).

4 Sans précision supplémentaire, les numéros de page renvoient à l'étude d'impact.

Le projet initial de Zac prévoyait, sur un total de 89 ha, la création de 145 000 m² de surface de plancher⁵ (SDP) de logements (1 800 logements), 3 000 m² à 6 000 m² de commerces et de services, 5 000 m² à 7 000 m² d'équipements collectifs et 50 000 à 60 000 m² d'activités (p. 221).

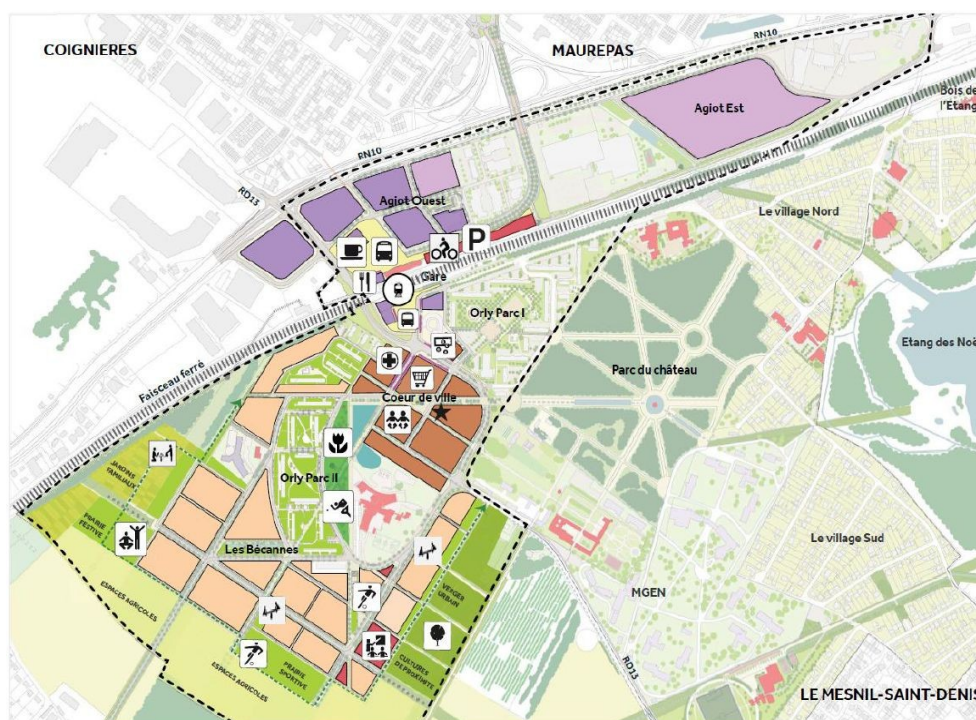


Illustration 2 : Plan masse du projet initial (étude d'impact, p. 221)

Le projet actuel se situe sur un périmètre d'environ 72 ha. Il concerne le secteur gare et ses abords, le secteur des Bécannes, les franges d'Orly Parc I et leur centre commercial, la cité Orly Parc II ainsi que la zone d'activités de l'Agiot, pour une surface totale d'environ 49,5 ha d'espaces à aménager. Selon l'étude d'impact, 34 ha sont à considérer comme « déjà urbanisés et classés en zone U au plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) » (p. 227).

La Zac Gare-Bécannes s'étend sur trois grands secteurs comprenant des occupations du sol distinctes :

- le secteur de l'Agiot (au nord), occupé actuellement par une zone d'activité déqualifiée avec de vastes espaces de stationnement automobile liés à la gare, des emprises viaires et des espaces en friches en cours de restructuration ;
- le secteur « Denis Forestier » (au centre), en tissu urbain discontinu occupé par des bâtiments d'activités hospitalières et des espaces extérieurs paysagers ;

⁵ La surface de plancher ne comprend ni les murs, ni les espaces de circulation (escaliers, ascenseurs notamment), ni les parkings.



Illustration 3 : plan de masse du projet
(source : <http://www.aaupc.fr/projets/fiche/id/224>, étude d'impact, p. 212)



Illustration 5 : programme de la Zac « Gare-Bécannes »
(étude d'impact, p. 241)

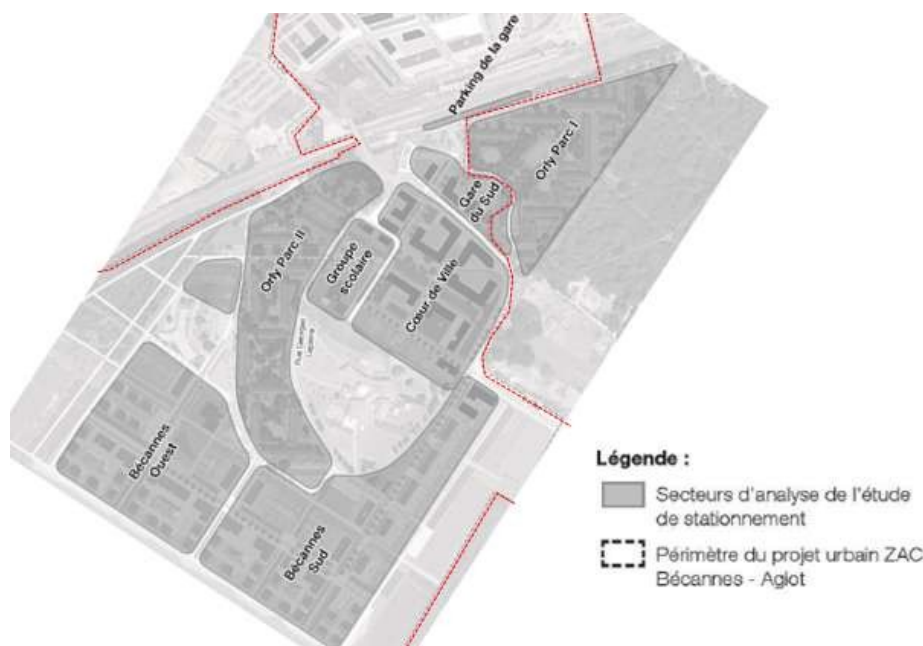


Illustration 4 : localisation et désignation des quartiers projetés dans la Zac, hors du secteur de la Gare Agiot
(étude de stationnement, p. 27)

- le secteur des Bécannes, correspondant à une mosaïque de friches⁶ et d'ourlets nitrophiles parfois piquetés d'arbres situés en arrière des résidences d'Orly Parc II, d'une couronne verte à préserver, d'une ancienne peupleraie au sud des voies ferrées et d'un ancien verger à l'est du projet. Le programme bâti de la future Zac a été revu et prévoit :

⁶ En écologie, les friches correspondent à des stades de la succession végétale avec de jeunes plantes de la strate herbacée ou arbustive sur des parcelles anciennement utilisées pour des activités humaines.

- environ 1 500 logements sur 120 000 m² de SDP sur l'ensemble des secteurs et majoritairement sur le cœur de ville élargi et les franges d'Orly Parc II – Bécannes, qui se répartit pour trois quarts en habitat collectif (en R+4) et pour un quart en habitat intermédiaire et individuel (de R+1 à R+3 maximum) ;
- environ 50 000 m² de SDP d'activités économiques ;
- environ 6 000 m² de SDP de commerces et de services de proximité ;
- plusieurs équipements publics (un groupe scolaire, une salle multisports et un pôle de services publics ou maison de quartier) pour un total d'environ 8 300 m² de SDP (p. 210).

La démolition du centre de gériatrie « Denis Forestier » de la MGEN et le transfert des commerces et des services du centre commercial d'Orly Parc, d'un bâtiment d'activités économiques situé dans le secteur de la Gare Agiot (parcelle AD4), et de la maison de quartier Rosa Park sont prévus dans le cadre de l'aménagement de la Zac.

Le périmètre du projet se situe sur un corridor fonctionnel de la sous-trame herbacée des prairies, friches et dépendances vertes du schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Il se situe également en limite sud du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, à proximité de réservoirs de biodiversité (Étang des Noës au Mesnil-Saint-Denis), de boisements et formations herbacées, et de lisières agricoles et urbaines de boisements de plus de cent hectares.

La réalisation des travaux de la Zac Gare-Bécannes est échelonnée en cinq phases qui ont été définies par le plan guide de la CASQY, partant du cœur de ville et du pôle gare vers les extérieurs.

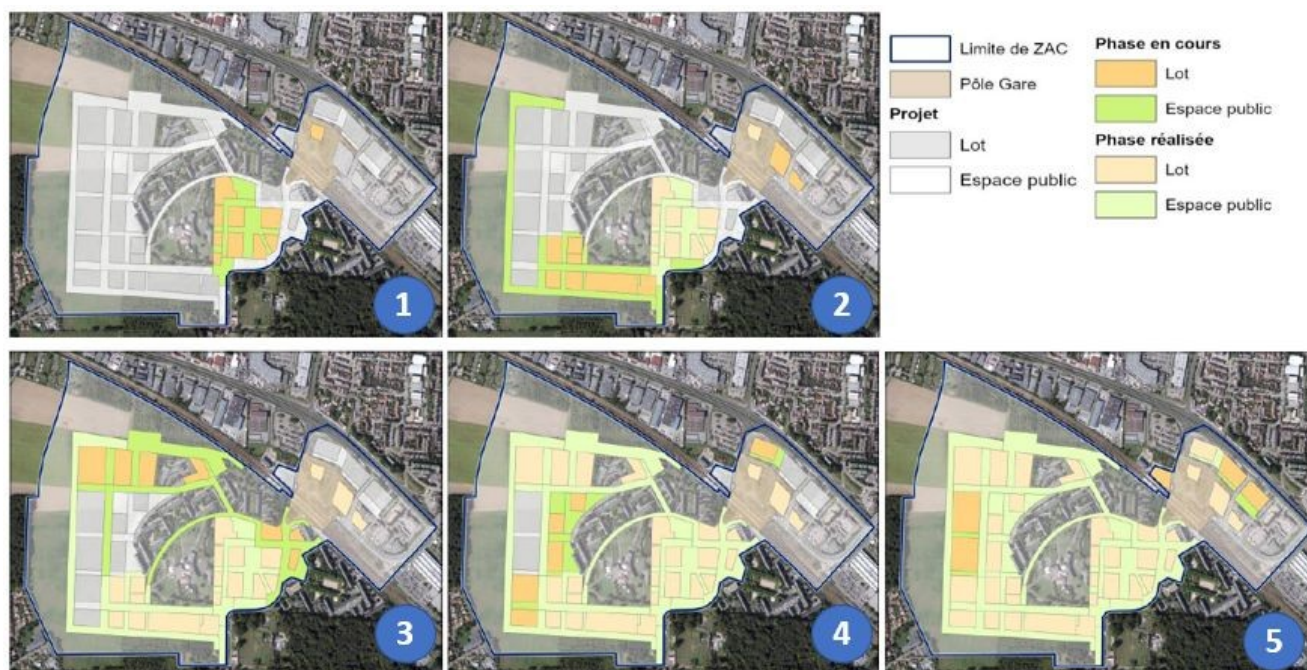


Illustration 6 : phasage opérationnel prévisionnel des travaux (étude d'impact, p. 219)

Le projet s'inscrit dans l'opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de création du 29 février 2016. Un premier avis de l'Autorité environnementale n°EE-1053-15 du [14 septembre 2015](#) a été rendu dans le cadre de la procédure de création de Zac.

Une version actualisée de l'étude d'impact a été réalisée afin de « *prendre en compte l'avis initial de l'Autorité environnementale et de présenter au public les évolutions du projet et de ses effets sur l'environnement* » (p. 15). Le présent avis est émis dans le cadre de la procédure de réalisation de la Zac⁷.

⁷ « Le projet de réalisation de la ZAC et [...] des équipements publics de la ZAC ont fait respectivement l'objet d'une délibération en conseil d'agglomération en date du 27 mars 2024 », étude d'impact, p. 15.

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

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

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

- les risques sanitaires ;
- la consommation d'espaces agricoles ;
- la préservation des milieux naturels et la biodiversité ;
- l'insertion paysagère ;
- les mobilités.

2. L'évaluation environnementale

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

L'étude d'impact comprend les éléments requis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement⁸. Elle présente une analyse de l'état initial de l'environnement, de sa sensibilité au projet et de ses évolutions possibles en cas de réalisation de la Zac.

Le dossier contient un résumé non technique (p. 303-348), qui présente de façon claire le projet, les enjeux environnementaux, les incidences prévisibles à ce stade et les mesures prises pour les minimiser. Un fascicule séparé dédié aurait été plus lisible pour la complète information du public.

L'ensemble des thématiques environnementales est abordé dans l'étude d'impact. Des études spécifiques actualisées (études acoustique, air et santé, mobilités, pollution des sols, etc.) sont jointes au dossier. De nombreux apports graphiques sont intégrés pour illustrer et argumenter les thématiques traitées. L'historique du site et le projet d'aménagement envisagé sont présentés. L'étude d'impact indique brièvement dans un encart, pour chacune des thématiques abordées, les évolutions du projet de Zac depuis la précédente évaluation environnementale.

L'analyse des incidences décrit les atteintes portées aux milieux physiques et naturels résultant de l'implantation du projet, les enjeux liés aux milieux naturels et à la biodiversité ainsi que les ambiances acoustiques, les pollutions atmosphériques et les déplacements résultant de l'aménagement de la Zac. Elle est complétée par des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées, synthétisées dans un tableau (p.342-347). L'Autorité environnementale note que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC) proposées sont mal définies et en partie inappropriées aux incidences potentielles anticipées. Elles devront être retravaillées et assorties d'indicateurs et d'un calendrier de mise en œuvre qui permettront de suivre les évolutions dans le temps, comme décrit plus en détail en partie 3.3 de l'avis. L'absence de valeurs cibles ne permet pas non plus de vérifier l'atteinte des objectifs poursuivis, ni de déclencher d'éventuelles mesures correctives. Il est rappelé que les mesures de compensation doivent être mises en place et leur efficacité vérifiée avant l'intervention des atteintes.

(1) L'Autorité environnementale recommande de compléter et préciser le dispositif de suivi par des indicateurs assortis de valeurs initiales et de valeurs cibles, ainsi que des mesures correctives à mettre en œuvre en cas d'écart constaté.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne donne aucune information quantitative en phase chantier sur des sujets tels que les déchets de démolition générés par le projet, le bilan éventuel des déblais/remblais et la description quantitative et qualitative de la gestion des terres d'excavation potentiellement polluées. Sur ce point, le dossier ne répond donc pas correctement à l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'Autorité environne-

⁸ https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000038494442/2019-10-01/

mentale rappelle que les travaux préalables à des constructions et installations projetées, y compris les opérations de démolition, qui sont nécessaires à la réalisation du projet, constituent dès lors une composante du projet d'ensemble et doivent être décrits et pris en compte dans l'étude d'impact préalablement à sa production et à la saisine pour avis de l'Autorité environnementale.

(2) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en prenant en considération l'impact de l'ensemble des composantes et étapes nécessaires au projet, notamment des démolitions et l'excavation des terres en phase travaux, en les appréhendant sur leur cycle de vie.

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact comporte un chapitre qui analyse la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et son articulation avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif), le schéma directeur régional d'Île-de-France dit « environnemental » (Srdif-E) et le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Quentin-en-Yvelines (p.224-229). La compatibilité du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (Sdage) et le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (Sage) est traitée dans un chapitre dédié (p.296-299), valant également notice d'incidence pour le futur dossier d'autorisation loi sur l'eau. La compatibilité du projet de Zac avec le plan climat-air-énergie (PCAET) de Saint-Quentin-en-Yvelines et ses objectifs stratégiques n'est cependant pas étudiée dans l'étude d'impact.

(3) L'Autorité environnementale recommande de préciser les grandes orientations et objectifs du PCAET de Saint-Quentin-en-Yvelines et de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec ce document.

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Le dossier comprend une description claire des dates clés de création de la Zac et de la première version du projet d'aménagement de 2015 notamment la programmation initiale et les principes de composition générale. L'évaluation environnementale explique que « *la revisite de plan guide et son approfondissement entre les phases de création et de réalisation répond à des enjeux politiques [...] et des enjeux techniques* » (p. 224). De manière succincte, il est décrit que l'évolution du projet a été réalisée afin de mieux prendre en compte certains enjeux et objectifs, tels qu'une meilleure maîtrise de la densité de logements, l'intégration d'un nouveau cœur de ville, le renforcement des espaces publics, et une meilleure prise en compte des nuisances et des espaces végétalisés.

L'Autorité environnementale note toutefois que la justification des choix aurait pu être davantage explicitée au regard des nombreux enjeux et incidences de l'implantation d'une Zac d'environ 72 ha sur le secteur. La justification des choix nécessite d'être mieux étayée et d'être accompagnée de variantes du projet permettant ainsi de démontrer une réflexion d'ensemble conduisant à limiter son impact.

(4) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier les choix d'implantation des constructions de la Zac Gare-Bécannes au regard des enjeux environnementaux et sanitaires forts identifiés et de démontrer qu'une réflexion d'ensemble a été menée pour limiter son impact sur l'environnement et la santé humaine notamment au travers de variantes du projet.

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

3.1. Les risques sanitaires

■ Les nuisances sonores

Le secteur du projet de Zac Gare-Bécannes est caractérisé au nord par deux grandes infrastructures de transports : la route nationale 10 (RN10, à deux fois deux voies avec séparateur central, longées par des voies latérales) et plusieurs voies de chemin de fer (lignes de transilien N et U, le TER Centre Val de Loire desservant la

gare de « La Verrière » et transport de frêt). La RN10 et les voies ferrées sont classées respectivement en catégorie 1 et 2 du classement sonore des infrastructures de transports terrestres⁹.

L'état initial de l'environnement identifie, via les cartes stratégiques de bruit produites par Bruitparif, des niveaux sonores pouvant aller, de jour comme de nuit, entre 70 et 75 dB(A) à proximité de la RN10, entre 60 et 65 dB(A) au niveau de la voie ferrée, et inférieurs à 60 dB(A) au centre et au sud de la zone du projet.

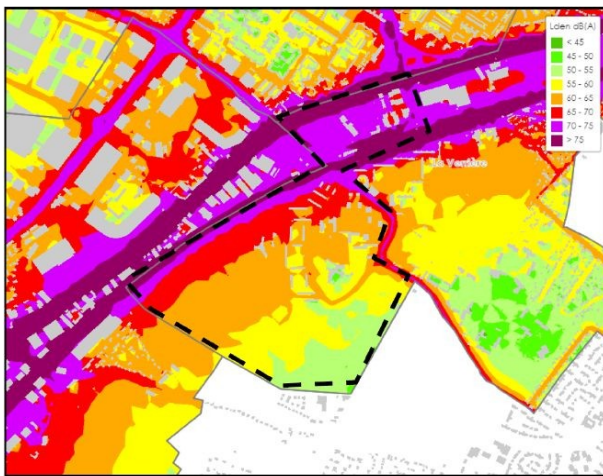


Illustration 8 : carte stratégique de bruit Lden de Bruitparif, en pointillé le périmètre du projet (étude d'impact, p. 47)

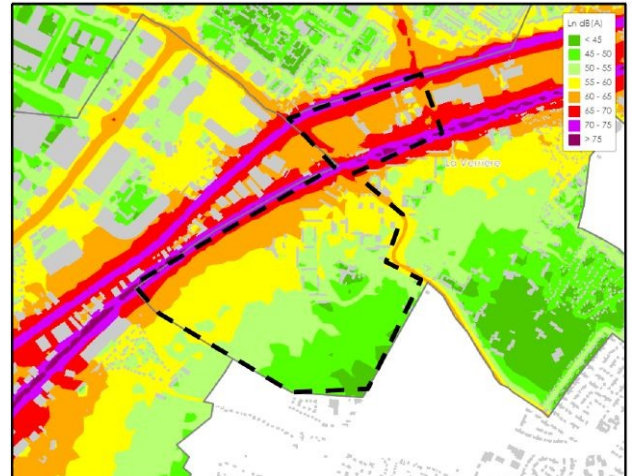


Illustration 7 : carte de bruit stratégique Ln de Bruitparif, en pointillé le périmètre du projet (étude d'impact, p. 47)



Illustration 9 : Des niveaux sonores encore très élevés dans dix ans, modélisation acoustique du projet à l'horizon 2035 (étude acoustique, p. 22)

⁹ À partir d'un certain niveau de trafic (supérieur à 5 000 véh. /j pour les routes), les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles génèrent, de la catégorie 1 la plus bruyante à la catégorie 5. La mesure de bruit est exprimée en décibels acoustiques (dB(A)) en séparant le niveau moyen en journée (LAeq (6h-22h)) et de nuit (LAeq (22h-6h)).

Il est ensuite établi dans l'étude d'impact un diagnostic des nuisances sonores existantes s'appuyant sur des modélisations via le logiciel MITHRA-SIG intégrant les sources de bruits routiers, ferroviaires et industriels (p. 52-53). Les résultats de ce diagnostic démontrent également un fort impact à proximité des infrastructures de transports ferroviaires et routières, soit entre 60 et 77 dB(A) LAeq¹⁰ (6h-22h) et entre 55 et 70 dB(A) LAeq (22 h-6 h). L'étude d'impact conclut donc à une ambiance sonore « *non modérée* ». L'enjeu est caractérisé à tort comme faible dans l'évaluation environnementale (p. 203).

Des modélisations acoustiques intégrant le projet et les augmentations de trafic projetées issues de l'étude de trafic ont été réalisées. Elles concluent à une baisse des niveaux de bruit avec le projet à l'horizon 2035 dans certains secteurs. Les niveaux sonores restent toutefois très élevés le long de la RN10 et des voies ferrées (dépassant en période diurne 75 dB (A) LAeq près de la RN10 et 65 dB(A) LAeq près des voies ferrées – cf. l'illustration 9).

Le maître d'ouvrage explique ces résultats d'atténuation par l'implantation des bâtiments le long de ces infrastructures qui « *permet de limiter la propagation du bruit vers le reste de la ZAC et donc jouent le rôle d'écrans acoustiques pour les autres bâtiments* » (p. 240). Des bâtiments tertiaires, bureaux et laboratoires de recherche sont prévus sur les zones les plus impactées notamment le secteur « Gare Agiot », et sont effectivement « *davantage compatibles avec les contraintes d'exposition au bruit* ». Néanmoins, plusieurs bâtiments à vocation de logements seront implantés dans les secteurs « Gare Agiot » (cinq à six bâtiments selon les différents plans de masse de l'étude d'impact), « cœur de ville » et « gare du Sud », exposés à des bruits nocturnes pouvant aller entre 55 et 70 dB(A) LAeq. Le secteur « Gare Agiot » situé entre la RN10 et la voie de chemin de fer est particulièrement affecté par ces nuisances sonores.

L'unique mesure envisagée par le maître d'ouvrage est l'isolement acoustique des façades avec un objectif à 35 dB(A) pour la majorité des bâtiments à vocation de logement et exposés au bruit. Cette mesure ne constitue que l'application de la réglementation. L'évaluation environnementale ne démontre pas l'efficacité des mesures prévues en termes d'exposition au bruit, compte tenu du bruit perçu dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces de vie extérieurs. Il est précisé qu'un travail plus fin sera engagé lors de l'élaboration du cahier des charges pour définir « *les orientations préférentielles des bâtiments à créer, limitant la propagation du bruit émanant des infrastructures routières et fixant le niveau de performance acoustique à atteindre* » (p. 241). Pour l'Autorité environnementale il est nécessaire d'effectuer ce travail en amont des projets afin de mieux caractériser l'impact sanitaire sur l'exposition de nouvelles populations au bruit et de développer des mesures en vue de les prévenir ou au moins de les réduire à un niveau préservant la santé humaine. À ce stade, le projet conduit à exposer de nombreux futurs habitants et usagers à des pollutions sonores d'un niveau élevé à très élevé. En conséquence, le bien fondé de l'implantation de logements sur ces secteurs doit être questionné.

L'Autorité environnementale rappelle que ces niveaux sonores dépassent parfois largement les valeurs définies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour caractériser l'effet néfaste du bruit sur la santé (53 dB(A) sur 24 h et à 45 dB(A) en période nocturne (respectivement 54 et 44 dB(A) pour le bruit ferroviaire)). Par ailleurs, la caractérisation du bruit ferroviaire a fait l'objet d'une évolution depuis la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui a introduit en 2019 la prise en compte des pics de bruit ferroviaire et a amené le Conseil national du bruit à définir dans son avis du 7 juin 2021 un certain nombre de recommandations relatives à la caractérisation du bruit ferroviaire, notamment celle de réaliser un comptage pondéré des événements sonores à l'aide d'indicateurs événementiels. L'Autorité environnementale estime en conséquence que pour les projets implantés sur des parcelles exposées au bruit ferroviaire, une caractérisation en indicateur événementiel (Lamax, Nax, etc.) doit systématiquement être menée, afin de permettre de définir des mesures d'évitement et de réduction des effets sanitaires adaptées à la typologie de bruit.

10 Le niveau LAeq est la grandeur définie dans la norme NF S 31-110 (Norme NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement – Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ») : « Le niveau équivalent LAeq d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente l'énergie acoustique moyenne perçue pendant la durée d'observation ».

(5) L'Autorité environnementale recommande de :

- revoir le projet pour qu'il n'expose pas davantage d'habitants et d'usagers à des nuisances sonores ayant un impact élevé à très élevé sur la santé, notamment sur le secteur « Gare Agiot » ;
- caractériser le bruit ferroviaire par des indicateurs événementiels (Lamax, Nax, etc.) pour les projets implantés sur des parcelles exposées à la voie ferrée ;
- préciser les niveaux de bruit attendus dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs ;
- élaborer des mesures d'évitement et de réduction des effets sanitaires du bruit appropriées ;
- de revoir l'ensemble du projet de Zac afin d'assurer une ambiance sonore répondant aux objectifs de santé préconisés par l'OMS.

■ Les pollutions atmosphériques

La commune de La Verrière est située en zone sensible pour la qualité de l'air. La mise en place d'actions en faveur de la qualité de l'air y est donc prioritaire au sein de la commune, conformément aux plans de protection de l'atmosphère et du schéma régional climat, air énergie d'Île-de-France.

L'état initial de la qualité de l'air est présenté dans le dossier par des recherches bibliographiques issues notamment des stations de mesure Airparif les plus proches, celles sur les communes de Versailles et de Rambouillet. L'Autorité environnementale note néanmoins que les données utilisées sont issues des bilans de la qualité de l'air de 2019 et 2020. Or, l'année 2020 a été marquée par des restrictions exceptionnelles concernant les déplacements et les activités humaines en lien avec la pandémie de Covid-19, et manque donc de représentativité. Les dernières données Airparif sur la qualité de l'air sur le secteur datent de 2023. Il conviendra donc de mettre à jour ces informations dans l'état initial.

(6) L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'état initial de l'environnement avec les données Airparif de 2023.

Une campagne de mesures a été réalisée du 29 novembre au 14 décembre 2021 pour identifier les concentrations de dioxyde d'azote (NO_2), de benzène et de particules fines PM_{10} . Les résultats ne montrent aucun dépassement des limites fixées par la réglementation avec des concentrations comprises entre 13,9 et 27,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM_{10} et entre 8,9 et 31,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour le NO_2 sur cette période. Une première étude, réalisée en 2018, démontre toutefois des dépassements de seuils de NO_2 sur le quartier Gare Agiot. L'étude d'impact définit la qualité de l'air au sein de la zone d'étude comme « *relativement bonne* » (p. 42) et comme un enjeu faible malgré des dépassements des valeurs limites pour les émissions de NO_2 au niveau de deux points de mesures situés en bordure de la RN_{10} .

L'Autorité environnementale note cependant que les valeurs de référence préconisées par l'OMS pour bénéficier d'un environnement ne dégradant pas la santé sont erronées dans le dossier ; elles devront donc être corrigées. L'Organisation mondiale de la santé a défini les valeurs de référence au-delà desquelles la santé est altérée par la pollution atmosphérique. En moyenne annuelle, ces valeurs sont pour les $\text{PM}_{2,5}$ 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et non 30, pour le NO_2 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et non 40.

Le bilan des émissions montre une augmentation de l'ordre de 4 % à l'horizon 2035 et de 7 % à l'horizon 2055 des émissions pour l'ensemble des polluants dans le cadre de la réalisation du projet. Une évaluation des risques sanitaires a été réalisée sur le périmètre de la Zac. Il apparaît des dépassements des valeurs de références de l'OMS concernant les PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$ et le NO_2 pour les scénarios d'exposition aiguë aussi bien sans et avec le projet, notamment sur les populations sensibles (groupes scolaires, maison médicale, crèche, etc.). Des dépassements de seuils sont également à noter pour le 1,3-butadiène sur l'ensemble des scénarios étudiés.

Les mesures définies par le maître d'ouvrage sont de favoriser les modes actifs et les transports en commun ainsi qu'un travail sur la limitation de la voiture à l'échelle des îlots. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures pourraient être couplées à une mesure de suivi et de surveillance de la qualité de l'air pour observer

son évolution et évaluer les risques sanitaires, notamment dans les établissements recevant des publics sensibles.

Les questions de santé humaine se posent avec une acuité particulière sur la commune de La Verrière. L'Autorité environnementale avait dans son avis du 30 décembre 2024, à l'occasion du cadrage préalable sur l'opération de restructuration du quartier du Bois de l'Étang, présenté la carte issue de l'observatoire de la santé d'Île-de-France montrant un nombre important de mois en bonne santé perdus en raison des pollutions (air et bruit). Nous la reproduisons ci-dessous. Elle constitue une exigence de grande vigilance.

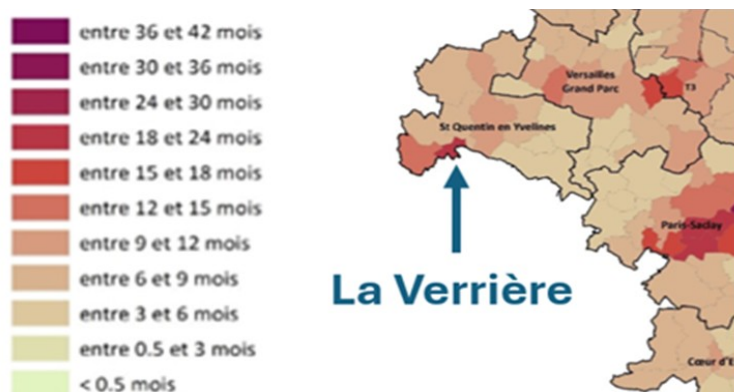


Illustration 10 : extrait de la carte montrant nombre de mois en bonne santé perdu en raison des pollutions (air et bruit) en Île-de-France (source : Bruitparif, *Le Francilophone*, 3^e trimestre 2024)

(7) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre une mesure de suivi et de surveillance de la qualité de l'air pour observer son évolution et évaluer les risques sanitaires, notamment dans les établissements recevant des publics sensibles.

3.2. La consommation d'espaces agricoles

Les grandes cultures représentent 12,4 ha de superficie au sein du périmètre de la Zac. Le projet prévoit la consommation de 3,64 ha de terres agricoles qui constituent par conséquent 29,2 % du total d'espaces consommés. Même si ces terrains sont classés en zone à urbaniser AUR1b19 au PLUi, la destruction de ces sols agricoles n'est pas encore effective. Elle nécessite donc de faire l'objet d'une justification dans l'étude d'impact du projet, notamment par rapport à des solutions alternatives d'implantation qui auraient été examinées, dans un contexte où l'objectif de limitation de la consommation des terres agricoles est inscrit dans le Sdrif et renforcé dans le cadre de sa révision (projet de Sdrif-E voté par la Région le 11 septembre 2024).

En outre, une telle consommation d'espace doit être justifiée au regard de la trajectoire vers l'objectif national d'absence d'artificialisation nette en 2050, fixé par la loi dite « Climat et résilience » de 2021¹¹.

Pour l'Autorité environnementale, même s'il se situe sur des emprises actuellement occupées par des grandes cultures relativement peu favorables à la biodiversité (selon l'annexe intitulée diagnostic écologique), le projet est de nature à engendrer une perte nette des fonctions écologiques des sols, réelles ou potentielles, notamment aux plans biologique, hydrique, agronomique et du stockage de carbone. Dans le cadre de l'étude d'impact, le maître d'ouvrage aurait dû en conséquence mieux évaluer ces fonctions et l'impact de son projet en vue de mettre en place des mesures d'évitement, de réduction de ces incidences appropriées et proportionnées.

Selon le dossier, « la création d'espaces verts et semi-naturels dans la trame urbaine [...] peut permettre de préserver ses sols de bonne qualité et, à long terme, permettre de redonner vie à des sols potentiellement pauvres ou abîmés dans la maille urbaine existante », mais cette affirmation ne repose sur aucun argumentaire rigoureux, ni références sérieuses.

11 Selon cette loi, l'artificialisation d'un sol est considérée comme « l'altération durable de tout ou partie des fonctions écologiques d'un sol, en particulier de ses fonctions biologiques, hydriques et climatiques, ainsi que de son potentiel agronomique par son occupation ou son usage ». Elle est définie comme « le solde de l'artificialisation et de la renaturation des sols constatées sur un périmètre et sur une période donnés ».

Pour l'Autorité environnementale, même si le projet s'inscrit sur des terrains « *en friche agricole* » (p. 225), l'urbanisation de ces emprises compromet le potentiel de développement d'autres formes d'exploitation agricole (telle que le maraîchage ou toutes autres activités agricoles favorisant les circuits courts) prévue par la communauté d'agglomération (p. 211). Le développement d'une activité maraîchère de proximité sur la frange sud-ouest des Bécannes est prévue dans le cadre du projet, mais ne se substitue pas à la perte nette de ces friches agricoles.

(8) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par :

- une analyse des fonctionnalités agroécologiques, réelles et potentielles, des emprises du projet ;
- une évaluation de l'impact du projet sur ces fonctionnalités agroécologiques et en termes d'artificialisation des sols ;
- la définition de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, visant à inscrire le projet dans la trajectoire de l'objectif national de l'absence d'artificialisation à l'horizon 2050 et à tendre vers une neutralité foncière au regard des fonctionnalités évaluées.

3.3. La préservation des milieux naturels et de la biodiversité

Un total de 43,2 ha d'espaces végétalisés sont recensés sur le secteur de projet ; ils comprennent 17 habitats naturels distincts. Environ 60 % des espaces végétalisés sont composés de grandes cultures (26 %), de friches et ourlets nitrophiles (22 %), et de friches nitrophiles piquetées (12 %). Deux friches humides, conservées dans le cadre du projet, ont été identifiées sur le secteur. Le périmètre d'étude est caractérisé par une diversité d'espèces faunistique et floristique et le périmètre du projet est localisé à proximité directe de corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes de la trame verte et bleue identifiée par le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

En plus du recueil des données bibliographiques disponibles du Conservatoire botanique national du bassin parisien (CBNBP) sur le secteur, des inventaires ont été réalisés sur un cycle complet (quatre saisons) en 2021. Afin de définir les enjeux écologiques pour chaque groupe taxonomique sur le site, il a également été pris en compte les résultats des inventaires de 2014 réalisés dans le cadre de la création de Zac et de son étude d'impact. D'après les données de l'étude d'impact, les enjeux principaux du dossier portent sur l'avifaune et sur les chiroptères (qualifiés d'enjeu moyen à fort selon les zones étudiées). Concernant l'avifaune, 49 espèces ont été recensées au cours des inventaires de terrain, dont 35 protégées au niveau national et 20 présentant des enjeux de conservation en période de nidification, dont plusieurs étant considérées comme vulnérables au niveau régional, voire au plan national et avec des effectifs en régression en Île-de-France (Bouvreuil pivoine, Fauvette des jardins, Pouillot fitis, Linotte mélodieuse, etc.).



Pouillot fitis
(©Alisea/B. Abraham)



Fauvette des jardins
(©Wikipédia/R. Knight)



Bouvreuil pivoine
(©Wikipédia/F.C. Franklins)



Gobemouche noir
(© INPN/ J. Bonnaud)



Linotte mélodieuse
(©Alisea/B. Abraham)



Verdier d'Europe
(©Wikipédia/H. Fisher)

Illustration 11 : Parmi les espèces d'oiseaux recensées sur le site, le Gobemouche noir et le Pouillot fitis sont identifiés à enjeux de conservation « très fort », tandis que douze autres espèces sont à enjeux « fort », dont la Fauvette des jardins, la Bouvreuil pivoine, la Linotte mélodieuse et le Verdier d'Europe. (source : rapport biodiversité, p. 75-80)

Leur répartition se concentre majoritairement au centre du périmètre du projet, dans la mosaïque de plantations et de pelouses urbaines, et au sud dans les multiples habitats non artificialisés. Le secteur nord est qualifié d'assez pauvre en diversité d'espèces, ce qui est principalement lié au caractère très urbanisé de la zone. Huit espèces de chauves-souris (protégées) ont été recensées lors de visites de terrain (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusis, Sérotine commune, Murin de Daubenton, etc.). Les gîtes potentiels des chiroptères ont été identifiés dans les boisements au sud du projet, la peupleraie dégradée, et dans certains arbres d'alignements et espaces verts).

Dans l'ensemble, l'analyse de l'état initial de la biodiversité est bien présentée. La qualification des enjeux par groupes d'espèces inventoriées repose sur le dire d'expert du bureau d'étude et manque parfois d'arguments rigoureux mais elle apparaît cohérente et bien représentée dans l'espace. L'Autorité environnementale rappelle toutefois que les inventaires réalisés ne représentent qu'un échantillon peu représentatif de l'ensemble de la biodiversité et ne doivent pas être interprétés comme des effectifs statistiquement robustes des populations d'espèces mentionnées.

L'analyse des incidences souffre de nombreuses imprécisions et de faiblesses à corriger. Le dossier fait état de 27 ha d'habitats d'espèces détruits, dont 22,4 ha d'habitats naturels végétalisés connus et cartographiés non imperméabilisés. Le projet conduit à la suppression d'habitats pour 62 espèces identifiées pour lesquelles les incidences brutes sont qualifiées de modérées à fortes.

Pour limiter l'impact du projet sur les milieux naturels et la biodiversité, le dossier définit neuf mesures d'évitement, 22 mesures de réduction et une mesure d'accompagnement. Ces mesures sont détaillées dans l'étude faune-flore de 2023 et présentent de nombreuses erreurs de qualification.

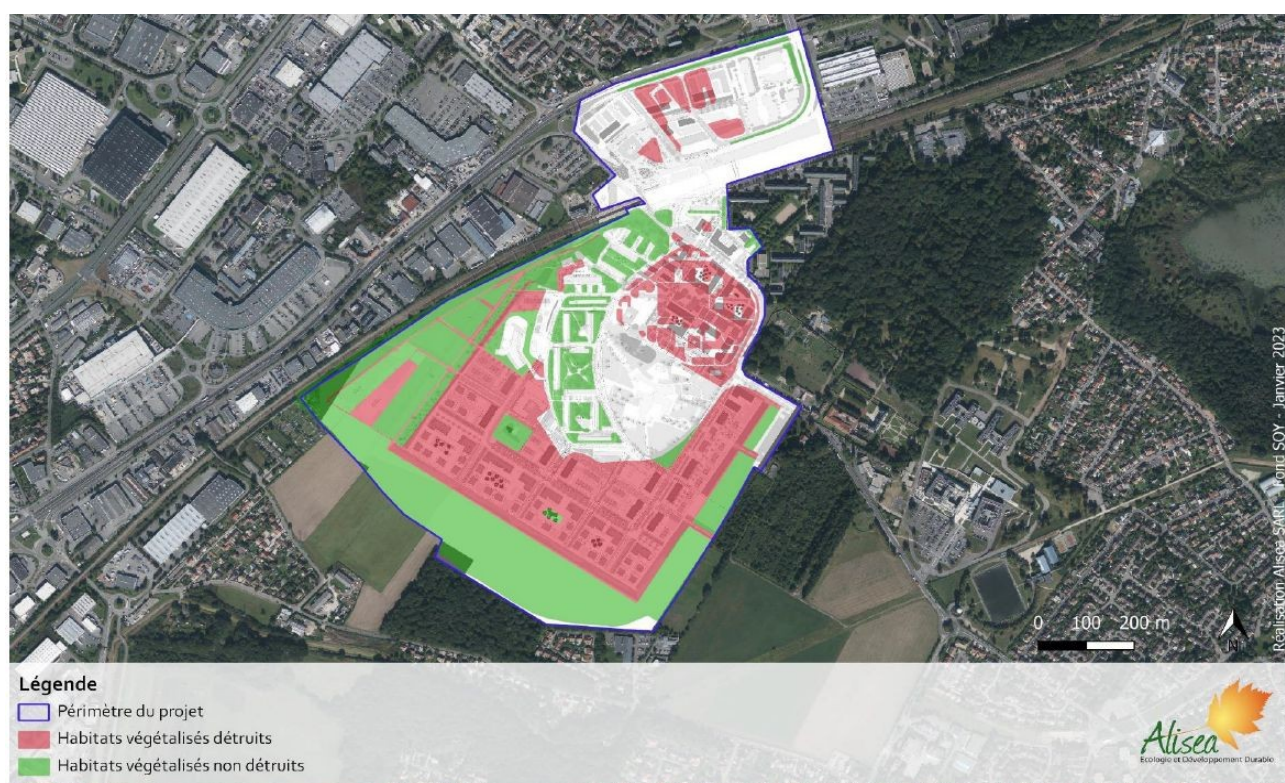


Illustration 12 : Habitats supprimés par le projet de Zac indiqués en rouge (source : rapport biodiversité, p. 142)

Les mesures qualifiées d'évitement se limitent à ne pas construire sur certains secteurs, à conserver les friches humides identifiées et à ne pas utiliser d'intrants en phase exploitation sur les espaces publics. Si ces mesures permettent de ne pas complètement détruire les espaces identifiés, il est invraisemblable que les constructions et la présence des habitats à proximité immédiate de ceux-ci n'affectent pas leur état de conservation et les fonctions écologiques qu'ils remplissent. En toute rigueur, il s'agit de mesures de réduction.

Les mesures qualifiées de réduction concernent principalement la phase travaux, bien que certaines soient mises en œuvre en phase exploitation (limitation de la vitesse de circulation automobile, aménagement de zones refuges, plan de gestion différenciée des espaces verts, etc.). À la suite de cet ensemble, les incidences résiduelles sont jugées faibles, sauf pour la destruction d'habitats d'espèces, pour lesquelles elle est estimée faible à modérée. Le dossier ne présente ni arguments rigoureux, ni références sérieuses pour justifier de la qualification de ces incidences.

Selon le dossier, le projet entraînera la perte définitive de 24 ha d'espaces ouverts ou semi-ouverts favorables à la faune présente (p. 251). Dans l'analyse des effets résiduels du diagnostic faune flore, qui n'est d'ailleurs pas reprise dans l'étude d'impact, une mesure dite d'accompagnement pour pallier cette perte nette d'habitats et la perturbation des fonctionnalités écologiques, est la création « *d'habitats qualitatifs en toitures* » (rapport biodiversité, p. 231). À nouveau, le dossier ne présente aucun élément sérieux pour montrer l'intérêt de cette mesure, alors même que les habitats sur toitures ne pourront, en toute hypothèse, pas bénéficier d'une qualité écologique équivalente à celles d'espaces de pleine terre. En outre, une mesure d'accompagnement ne saurait tenir lieu d'une mesure de compensation de la destruction d'habitats d'espèces protégées, en tout état de cause nécessaire en l'espèce.

Au regard des incidences résiduelles évaluées, le dossier propose une mesure qualifiée de « compensatoire sur site » pour réduire le bilan net de la destruction d'habitats naturels. Celle-ci prévoit la création de nouveaux milieux sur les espaces verts publics de la Zac (vergers, noues, alignements d'arbres et lisières étagées) sur une superficie totale d'environ huit hectares et une gestion écologique du site. Après application de la mesure, le dossier conclut que la perte nette d'espaces naturels s'élèvera à seize hectares. L'Autorité environnementale rappelle que les mesures compensatoires doivent permettre d'obtenir un gain écologique net par rapport à l'état initial. Le réaménagement d'espaces verts au sein de la Zac ne constitue donc pas une mesure compensatoire, mais une mesure de réduction des incidences, effective après la phase de travaux.

(9) L'Autorité environnementale recommande de :

- **requalifier les mesures présentées comme relevant de l'évitement en mesure de réduction dès lors que les habitats préservés sont tout de même affecté par la proximité du projet ;**
- **analyser l'effet de l'ensemble de ces mesures au regard des connaissances scientifiques disponibles et de réévaluer les incidences résiduelles en conséquence ;**
- **analyser avec rigueur l'efficacité de la mise en œuvre « d'habitats qualitatifs en toitures » des bâtiments comme mesure d'accompagnement et proposer des mesures de compensation proportionnées à la destruction des habitats d'espèces protégées évaluée.**

Enfin, le dossier prétend que l'ensemble des mesures évoquées précédemment est de nature à réduire suffisamment les incidences pour permettre l'absence de perte nette de biodiversité. En conséquence, aucune mesure compensatoire supplémentaire n'est proposée. Dans la conclusion du rapport biodiversité, le bureau d'étude invoque le report possible des espèces affectées par le projet sur les zones environnantes, qui permettrait aux individus de disposer d'un domaine vital suffisant.

Pourtant, en l'absence d'un état initial complet des dites zones environnantes, faisant notamment état des populations déjà présentes et d'une évaluation de la capacité de charge de ces milieux, l'argument n'est pas recevable. L'Autorité environnementale rappelle que le domaine vital des individus d'une espèce correspond à la surface restreinte où ceux-ci accomplissent tout ou partie de leur cycle de vie. Elle dépend notamment de la capacité des individus à localiser puis disposer des ressources nécessaires à ce cycle : abris, eau, ressources alimentaires, etc. De fait, celui-ci dépend de la compétition entre individus d'une même espèce ou avec d'autres espèces qui utilisent les mêmes ressources. Il est par conséquent inexact d'affirmer, sur la seule base de la présence d'habitats théoriquement favorables, que ceux-ci seront suffisants pour assurer la maintenance des communautés d'espèces affectées.

(10) L'Autorité environnementale recommande de produire une analyse rigoureuse de la capacité de report des communautés d'espèces affectées par le projet sur les zones environnantes et, en conséquence, de proposer les mesures compensatoires nécessaires au maintien, dans un état de conservation favorable, de ces communautés.

Par ailleurs, il n'est pas indiqué si une demande de dérogation relative à l'interdiction de porter atteinte à des spécimens d'espèces protégées ou à leurs habitats (article L. 411-1 du code de l'environnement) sera déposée à ce titre. L'Autorité environnementale rappelle que toute activité interdite par la réglementation espèces protégées ne peut intervenir que sous couvert d'une dérogation à cette interdiction. Cette dérogation doit être sollicitée dès lors qu'il existe un risque caractérisé d'atteinte illicite aux spécimens d'espèces protégées ou à leurs habitats en prenant en compte les mesures d'évitement et de réduction prévues. Dans le cas présent, au regard de l'analyse exposée ci-dessus, il apparaît vraisemblable que le projet présente un tel risque caractérisé. Par conséquent, le projet ne saurait être autorisé sans l'obtention d'une dérogation, compte tenu des spécimens d'espèces protégées et de leurs habitats présents sur le périmètre du projet et de la nature et de l'intensité des atteintes prévues. Elle rappelle également qu'en l'absence de compensation à la hauteur des atteintes, le projet ne saurait être autorisé en l'état.

(11) L'Autorité environnementale recommande de déposer une demande de dérogation au titre de l'interdiction de porter atteinte à des spécimens d'espèces protégées ou à leurs habitats.

(12) L'Autorité environnementale recommande à l'autorité décisionnaire de surseoir l'autorisation du projet tant que la dérogation au titre de l'interdiction de porter atteinte à des spécimens d'espèces protégées ou à leurs habitats n'a pas été accordée.

En général, les mesures de suivi sont largement insuffisantes au regard des enjeux sur les milieux naturels et la biodiversité. Aucun indicateur de suivi n'est doté de valeurs initiales et de valeurs cibles. Pour l'Autorité environnementale, il est indispensable d'élaborer des mesures de suivi pertinentes, fiables et précises pour évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre, et d'élaborer des mesures correctives en conséquences si les cibles ne sont pas atteintes.

(13) L'Autorité environnementale recommande d'élaborer un dispositif de suivi spécifique aux enjeux sur les milieux naturels et la biodiversité dans le cadre du projet, en assortissant les indicateurs de valeurs initiales, d'un calendrier et de valeurs cibles ainsi que de mesures correctives à envisager en cas d'écart aux objectifs.

3.4. L'insertion paysagère

Le projet de Zac Gare-Bécannes ne recoupe pas de périmètre de protection paysager (site classé ou inscrit). Il est néanmoins bordé par des paysages naturels remarquables du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, de l'étang des Noës ainsi que des bois de Port Royal et de Frey. Le site se situe également à proximité du château de la Verrière inscrit aux monuments historiques et de son parc. L'étude d'impact décrit le paysage de la Verrière comme offrant peu de perspectives paysagères ouvertes sur les grands paysages et sur les espaces naturels, excepté sur le secteur des Bécannes, formant « *une étendue d'espaces ouverts, agricoles ou en friche, encerclée par un tissu urbain plus ou moins dense* » (p. 97).

La présentation dans l'étude d'impact de photomontages permet d'apprécier l'impact des aménagements prévus dans le projet sur le paysage. Il y est précisé que le projet sera visible notamment depuis les franges extérieures de la Zac (le long de la rue Émile Fontanier et de la route des Coignièrès), et qu'un travail d'insertion urbaine et paysagère a été effectué permettant de « *maintenir l'identité des plateaux agricoles sur lesquels l'urbanisation vise à s'installer* » (p. 272) via la mise en place d'une lisière étagée. La mesure est toutefois insuffisamment décrite (tant sur la palette végétale retenue que sur la densité des plantations) et ne permet pas de qualifier l'incidence paysagère du projet. Par ailleurs, pour l'Autorité environnementale, l'insertion

paysagère ne saurait se limiter à une tentative de masquage du projet par la végétation, mais doit reposer avant tout sur les qualités formelles et matérielles du projet.

Les grands principes d'implantation des bâtiments et de composition paysagère sont définis dans l'étude d'impact (hauteurs, transitions entre les espaces publics et les espaces privés, principe de composition transversale, etc.) mais celle-ci présente peu d'éléments graphiques permettant d'apprécier l'insertion du projet dans son environnement (p. 217). Les transitions entre le secteur Gare Agiot vers le secteur Gare sud et le cœur de ville ne sont pas détaillées. L'Autorité environnementale considère que les éléments graphiques et visuels restituant le parti d'aménagement du projet sont insuffisants (nivellement, principe d'implantation, nature des clôtures, espaces publics, aménagements paysagers, matériaux, etc.) pour permettre d'apprécier la manière dont il s'insère et transforme le paysage environnant.

(14) L'Autorité environnementale recommande d'explicitier le parti d'aménagement du projet (nivellement, principe d'implantation, nature des clôtures, espaces publics, aménagements paysagers, matériaux, etc.) et de le représenter par un ensemble complet de documents graphiques et visuels (axonométries, coupes perspectives, photomontages, détails, etc.) afin de permettre d'apprécier son insertion dans le paysage environnant.

3.5. Les mobilités

La commune de la Verrière est caractérisée par de grandes infrastructures de transports telles que la RD13 (avenues Guy Schuller / du 1^{er} Régiment de Spahis Marocains /de Montfort), la RN10, la gare de transilien et de TER « La Verrière ». Selon l'étude d'impact, la part modale des véhicules individuels sur la commune de La Verrière est de 50 % (p. 146)¹². Plus de la moitié des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture, contre un tiers pour les transports en commun. Les données utilisées pour traiter l'état initial des mobilités, telles que la part modale, les flux de déplacements domicile-travail, le taux de motorisation, etc. sont anciennes (2010-2011) dans l'étude d'impact. Pour l'Autorité environnementale, une actualisation de ces données aurait dû être effectuée afin de mieux rendre compte de la part modale actuelle résultant par exemple de modifications de dessertes et de l'offre de transports en commun sur une quinzaine d'années. Il est rappelé que des données beaucoup plus récentes ont été publiées par l'Insee (enquête mobilité des personnes) et par l'observatoire régional des déplacements (Omnil).

(15) L'Autorité environnementale recommande d'actualiser les données de l'état initial des mobilités (part modale, flux de déplacements domicile-travail, taux de motorisation, etc.).

Une étude prévisionnelle de trafic a été réalisée en 2021 via des comptages automatiques à l'intérieur du secteur de la Zac et des comptages directionnels sur les voies les plus fréquentées (RN10, avenues Guy Schuller / du 1^{er} Régiment de Spahis Marocains / de Montfort et avenue de la gare). Selon les résultats obtenus, la réalisation de la Zac « devrait aboutir à la génération de 1 028 uvp/h en heure de pointe du matin, et de 949 uvp/h à l'heure de point du soir » (p. 257). La principale augmentation de trafic est attendue sur l'interface avec le pôle gare, l'avenue Guy Schuller et le carrefour de Malmédonne, au nord du projet. Il est estimé dans l'étude d'impact que la Zac Gare-Bécannes n'est pas suffisamment importante pour « générer une perturbation profonde du trafic » et conclut que le réaménagement du carrefour Malmédonne provoquera « lui-même une problématique de saturation » indépendamment de la Zac (p. 257). Selon l'Autorité environnementale, l'implantation du projet participera inévitablement à une densification du trafic routier et donc à la congestion du trafic sur certains secteurs. L'étude d'impact actualisée permet néanmoins une meilleure identification des enjeux et incidences du projet sur les circulations douces via plusieurs études et cartographies réalisées.

De nombreuses mesures d'évitement et de réduction pertinentes sont mises en œuvre compte tenu de l'enjeu fort que représentent les flux de circulation sur le secteur. Des modifications du projet d'origine permettront le développement des modes alternatifs sur l'ensemble du secteur (créations de maillage destiné aux modes actifs, création de nouvelles dessertes de transports en commun et renforcement de l'actuelle, etc.).

12 Toutefois, près de 76 % des ménages de la commune possèdent une automobile (Insee, 1^{er} janvier 2024, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-78644#chiffre-cle-3>)

L'Autorité environnementale note toutefois que l'efficacité de ces mesures n'est pas démontrée dans l'étude d'impact et que ces mesures ne sont pas toujours assurées d'être mises en œuvre.

Par ailleurs, l'étude d'impact explique que « *l'offre en transports en commun, déjà existante, pourrait se développer davantage grâce à la demande supplémentaire engendrée par le projet urbain* » (p. 233). Le projet prévoit l'arrivée de 4 000 à 4 500 résidents supplémentaires sur le secteur ainsi qu'un maximum de 1 500 emplois. Pour l'Autorité environnementale, il est nécessaire de s'assurer que la desserte en transport en commun réponde de manière satisfaisante à une demande croissante sur le secteur, en amont de l'arrivée de nouvelles populations, afin d'éviter d'emblée que les nouveaux habitants et usagers aient recours à des véhicules motorisés individuels, les habitudes de déplacements étant difficiles à changer a posteriori.

Les aménagements destinés aux modes actifs prévus ne sont ni cartographiés, ni précisés de manière chiffrée, notamment sur le linéaire d'aménagements cyclables ou le nombre et le ratio d'emplacements vélos, le confort et la largeur des trottoirs, l'objectif de continuité des itinéraires, etc. au regard notamment de celui prévu pour les automobiles. Seule une carte des itinéraires cyclables actuels est intégrée à l'étude d'impact mais elle manque de précision et de clarté (p. 166). Pour l'Autorité environnementale, il est nécessaire, à ce stade du projet, d'étudier et d'intégrer à l'étude d'impact une cartographie de l'ensemble des itinéraires prévus sur le secteur de projet et de démontrer leurs liaisons avec les voies cyclables existantes.

(16) L'Autorité environnementale recommande de :

- **démontrer l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement et de réduction pour limiter l'utilisation de l'automobile par les futurs habitants et par toute personne amenée à se rendre dans ce quartier ;**
- **compléter l'étude d'impact :**
 - . **par le réseau interne de desserte en transports en commun prévu en démontrant dans la mesure du possible qu'il répond de manière satisfaisante à l'installation d'un maximum de 4 500 résidents et de 1 500 emplois sur le secteur ;**
 - . **par des cartographies des futurs itinéraires piétons et cyclables sur le secteur de projet et leurs liaisons avec les voies cyclables existantes et le maillage piéton existant, et par des données chiffrées (linéaires d'aménagement cyclables et nombre et ratios de stationnement pour vélos).**

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

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

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 l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'[article L.123-2](#). 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 26/02/2025

Siégeaient :

Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO TERISSE, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Brian PADILLA, Philippe SCHMIT, *président*.

ANNEXE

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

- (1) L'Autorité environnementale recommande de compléter et préciser le dispositif de suivi par des indicateurs assortis de valeurs initiales et de valeurs cibles, ainsi que des mesures correctives à mettre en œuvre en cas d'écart constaté.....11
- (2) L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier en prenant en considération l'impact de l'ensemble des composantes et étapes nécessaires au projet, notamment des démolitions et l'excavation des terres en phase travaux, en les appréhendant sur leur cycle de vie.....12
- (3) L'Autorité environnementale recommande de préciser les grandes orientations et objectifs du PCAET de Saint-Quentin-en-Yvelines et de compléter l'analyse de l'articulation du projet avec ce document.....12
- (4) L'Autorité environnementale recommande de mieux justifier les choix d'implantation des constructions de la Zac Gare-Bécannes au regard des enjeux environnementaux et sanitaires forts identifiés et de démontrer qu'une réflexion d'ensemble a été menée pour limiter son impact sur l'environnement et la santé humaine notamment au travers de variantes du projet.....12
- (5) L'Autorité environnementale recommande de : - revoir le projet pour qu'il n'expose pas davantage d'habitants et d'usagers à des nuisances sonores ayant un impact élevé à très élevé sur la santé, notamment sur le secteur « Gare Agiot » ; - caractériser le bruit ferroviaire par des indicateurs événementiels (Lamax, Nax, etc.) pour les projets implantés sur des parcelles exposées à la voie ferrée ; - préciser les niveaux de bruit attendus dans les logements fenêtres ouvertes et dans les espaces extérieurs ; - élaborer des mesures d'évitement et de réduction des effets sanitaires du bruit appropriées ; - de revoir l'ensemble du projet de Zac afin d'assurer une ambiance sonore répondant aux objectifs de santé préconisés par l'OMS.....15
- (6) L'Autorité environnementale recommande de mettre à jour l'état initial de l'environnement avec les données Airparif de 2023.....15
- (7) L'Autorité environnementale recommande de mettre en œuvre une mesure de suivi et de surveillance de la qualité de l'air pour observer son évolution et évaluer les risques sanitaires, notamment dans les établissements recevant des publics sensibles.....16
- (8) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par : - une analyse des fonctionnalités agroécologiques, réelles et potentielles, des emprises du projet ; - une évaluation de l'impact du projet sur ces fonctionnalités agroécologiques et en termes d'artificialisation des sols ; - la définition de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, visant à inscrire le projet dans la trajectoire de l'objectif national de l'absence d'artificialisation à l'horizon 2050 et à tendre vers une neutralité foncière au regard des fonctionnalités évaluées.....17
- (9) L'Autorité environnementale recommande de : - requalifier les mesures présentées comme relevant de l'évitement en mesure de réduction dès lors que les habitats préservés sont tout de même affecté par la proximité du projet ; - analyser l'effet de l'ensemble de ces mesures au regard des connaissances scientifiques disponibles et de réévaluer les incidences résiduelles en conséquence ; - analyser avec rigueur l'efficacité

de la mise en œuvre « d’habitats qualitatifs en toitures » des bâtiments comme mesure d’accompagnement et proposer des mesures de compensation proportionnées à la destruction des habitats d’espèces protégées évaluée.....	19
(10) L'Autorité environnementale recommande de produire une analyse rigoureuse de la capacité de report des communautés d’espèces affectées par le projet sur les zones environnantes et, en conséquence, de proposer les mesures compensatoires nécessaires au maintien, dans un état de conservation favorable, de ces communautés.....	20
(11) L'Autorité environnementale recommande de déposer une demande de dérogation au titre de l’interdiction de porter atteinte à des spécimens d’espèces protégées ou à leurs habitats.....	20
(12) L'Autorité environnementale recommande à l’autorité décisionnaire de surseoir l’autorisation du projet tant que la dérogation au titre de l’interdiction de porter atteinte à des spécimens d’espèces protégées ou à leurs habitats n’a pas été accordée.	20
(13) L'Autorité environnementale recommande d’élaborer un dispositif de suivi spécifique aux enjeux sur les milieux naturels et la biodiversité dans le cadre du projet, en assortissant les indicateurs de valeurs initiales, d’un calendrier et de valeurs cibles ainsi que de mesures correctives à envisager en cas d’écart aux objectifs.....	20
(14) L'Autorité environnementale recommande d’explicitier le parti d’aménagement du projet (nivellement, principe d’implantation, nature des clôtures, espaces publics, aménagements paysagers, matériaux, etc.) et de le représenter par un ensemble complet de documents graphiques et visuels (axonométries, coupes perspectives, photomontages, détails, etc.) afin de permettre d’apprécier son insertion dans le paysage environnant. 21	
(15) L'Autorité environnementale recommande d’actualiser les données de l’état initial des mobilités (part modale, flux de déplacements domicile-travail, taux de motorisation, etc.).....	21
(16) L'Autorité environnementale recommande de : - démontrer l’efficacité de l’ensemble des mesures d’évitement et de réduction pour limiter l’utilisation de l’automobile par les futurs habitants et par toute personne amenée à se rendre dans ce quartier ; - compléter l’étude d’impact : . par le réseau interne de desserte en transports en commun prévu en démontrant dans la mesure du possible qu’il répond de manière satisfaisante à l’installation d’un maximum de 4 500 résidents et de 1 500 emplois sur le secteur ; . par des cartographies des futurs itinéraires piétons et cyclables sur le secteur de projet et leurs liaisons avec les voies cyclables existantes et le maillage piéton existant, et par des données chiffrées (linéaires d’aménagement cyclables et nombre et ratios de stationnement pour vélos).....	22