



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur
le contrat de développement territorial (CDT)
Versailles Grand Parc - Saint-Quentin-en-Yvelines
- Vélizy-Villacoublay (78 - 91)**

n°Ae: 2014 - 86

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 17 décembre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay (78 - 91).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Clément, Galibert, Ledenvic, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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.

Étaient absents ou excusés : Mme Hubert, MM. Decocq, Letourneux et Roche.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Île-de-France, le dossier ayant été reçu complet le 23 septembre 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 1^{er} octobre 2014 :

- le préfet de département des Yvelines,
- la ministre chargée de la santé, et a pris en compte sa réponse en date du 8 décembre 2014,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France,
- la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature,
- la direction générale de la prévention des risques,
- la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer,
- la direction générale de l'énergie et du climat,
- le commissariat général au développement durable

Sur le rapport de Philippe Ledenvic et Thérèse Perrin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans et programmes soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le plan, schéma, programme ou document (article L. 122-8 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay (78 - 91), et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce contrat.

Les signataires en seront :

- les communautés d'agglomération de Versailles Grand Parc et Saint-Quentin-en-Yvelines,
- les communes de Bois d'Arcy, Bièvres, Buc, Châteaufort, Jouy-en-Josas, Les-Loges-en-Josas, St-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Versailles, Viroflay Elancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, La Verrière, Voisins-le-Bretonneux, et Vélizy-Villacoublay,
- aux côtés de l'État représenté par le préfet de la région Ile-de-France.

L'objet d'un CDT, tel qu'il est défini par la réglementation, est principalement de permettre l'atteinte des objectifs de territorialisation de l'offre de logement (TOL, objectifs de création de logements neufs fixés par le préfet de la région Ile-de-France²), parallèlement à la restructuration et à la densification des quartiers gares autour des gares du Grand Paris Express (GPE), et à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux sur son territoire.

Le périmètre d'étude du CDT représente un poids important dans l'activité de la région Ile-de-France et des départements des Yvelines et de l'Essonne par le nombre et le niveau de qualification des emplois qui y sont localisés. Le territoire connaît une spécialisation dans les métiers de l'ingénierie et des cadres techniques d'entreprises, et dans les professions scientifiques.

Ce CDT s'inscrit dans un contexte particulier : la loi relative au Grand Paris, qui a prévu la création de la ligne 18 Grand Paris Express, a créé notamment sur ce territoire l'établissement public Paris Saclay (EPPS) sur un périmètre de 49 communes incluant le territoire de ce CDT, et une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de plus de 2000 ha sur le plateau de Saclay.

Pour l'Ae, les principaux enjeux de ce contrat sont :

- la qualité du parc de logement et de l'attractivité des zones d'activités, en veillant à la fois à l'exemplarité des projets du CDT et à la réhabilitation de l'existant ;
- la réduction des discontinuités urbaines et écologiques, en privilégiant un rapprochement des logements des lieux de vie et en promouvant leur densification au voisinage des grandes infrastructures de transports en commun ;
- l'organisation efficace des déplacements, en favorisant le plus possible les modes doux ;
- la réduction des pollutions et des nuisances (bruit, sols pollués, air intérieur et extérieur), sur les secteurs les plus affectés.

L'Ae relève que le CDT n'apporte de réponses sur certains secteurs stratégiques de projets que par la valorisation d'opportunités foncières nouvelles. Ainsi, le CDT n'explore pas suffisamment certaines pistes d'amélioration de la situation existante face aux problèmes d'attractivité diagnostiqués.

L'Ae relève également que la dépendance du territoire à la voiture, ainsi que les émissions élevées de CO₂ par habitant et emploi, ne seraient pas significativement infléchies à l'horizon 2030.

Le rapport de l'évaluation environnementale est néanmoins particulièrement abouti, tant sur le fond et la méthode que sur la forme, particulièrement pour ce qui concerne la présentation du scénario de référence et des apports des projets du CDT.

L'Ae recommande principalement :

- d'améliorer encore la définition du scénario de référence sur certains points (infrastructures existantes et en projet, prise en compte des effets tendanciels des autres

² Conformément à l'article 23 de la loi relative au Grand Paris

politiques publiques) ;

- de revoir le découpage du territoire du CDT support de l'évaluation environnementale, d'analyser et de qualifier ses enjeux par grands secteurs de projets, voire de les représenter à cette échelle ;
- de compléter l'état initial sur quelques volets pour l'instant imparfaitement traités (alimentation en eau potable, qualité de l'air) ;
- de préciser le plus possible le contenu des fiches actions et des fiches projets du CDT ciblées sur des thématiques environnementales, voire de traiter spécifiquement d'autres thématiques importantes pour le territoire comme la réhabilitation et la densification du patrimoine bâti (logements et zones d'activités) ;
- de renforcer les mesures d'évitement et de réduction relatives aux impacts des transports dans les différentes fiches (projets et actions) qui les concernent ;
- de mieux expliciter dans les fiches projets les mesures d'évitement et de réduction vis-à-vis des principaux enjeux des secteurs de projets (eau potable, dépollution des sols, Natura 2000,...) en cohérence avec l'analyse globale de l'évaluation environnementale, en vue de les prendre en compte dans les études d'impact des projets.

L'Ae fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay (78-91), présenté par l'Établissement public Paris-Saclay (EPPS) créé par la loi relative au Grand Paris. Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale³ et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce projet.

Les signataires du CDT seront :

- les communautés d'agglomération de Versailles Grand Parc (CAVGP) et Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY),
- les communes de Bois d'Arcy, Bièvres, Buc, Châteaufort, Jouy-en-Josas, Les-Loges-en-Josas, St-Cyr-l'École, Toussus-le-Noble, Versailles et Viroflay (soit 10 des 18 communes de la CAVGP), de Elancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, La Verrière et Voisins-le-Bretonneux (soit la totalité de la CASQY), et la commune de Vélizy-Villacoublay,
- aux côtés de l'État, représenté par le préfet de la région Ile-de-France.

Deux départements sont impliqués pour le CDT : les Yvelines pour l'essentiel, l'Essonne pour la seule commune de Bièvres, aucun projet du CDT ne concernant son territoire. Les conseils généraux pourront être signataires du CDT, s'ils le souhaitent, de même que le conseil régional d'Île-de-France.

L'Ae a estimé utile, pour la complète information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder son analyse par une présentation du territoire, du contexte général d'élaboration de ce CDT, et de son contenu : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Ae, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par les rapporteurs.

Un rappel du cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le contrat est également fourni en annexe, toujours pour la complète information du public.

L'avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du CDT, et sur la prise en compte des enjeux environnementaux par le CDT : pour éviter les redondances dans le présent avis, la prise en compte des enjeux environnementaux est traitée dans le § 2.5 relatif aux impacts du CDT et aux mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.

1 La préparation du CDT : contexte, situation actuelle du territoire, enjeux du territoire

1.1 L'objet et le cadre d'élaboration des CDT

La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a créé un nouvel outil de contractualisation entre les collectivités territoriales d'Île-de-France et l'État, dénommé contrat de développement territorial (CDT). Les CDT définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles. Ils traitent notamment de la maîtrise de l'urbanisation à proximité des gares du futur réseau de transport du Grand Paris, de l'atteinte des objectifs quantifiés de la TOL⁴, et doivent comporter des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de

³ Etabli en application de l'article R.122-17.I-42° du code de l'environnement, créé par le décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, et également de l'article 10 du décret n°2011-724 relatif aux CDT.

⁴ Territorialisation de l'offre de logement

l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Selon les informations recueillies par les rapporteurs auprès des services de l'État, la conception de la nature d'un CDT semble néanmoins avoir significativement évolué lors des négociations engagées sur leur contenu, territoire par territoire. L'accent semble désormais au moins autant mis sur le « contrat » que sur le partenariat direct et constructif établi entre les différents niveaux de collectivités concernées, et entre ces collectivités et l'État, permettant de faire avancer très concrètement des projets.

L'annexe jointe au présent avis rappelle les textes et précise le cadre d'élaboration du présent CDT.

1.2 Le contexte territorial

Ce CDT s'inscrit dans un contexte particulier : il concerne un territoire faisant l'objet de dispositions spécifiques dans la loi relative au Grand Paris (titre VI), qui a, outre la création de la ligne 18 Grand Paris Express :

- créé l'EPPS sur un territoire de 49 communes, incluant le territoire de ce CDT,
- prévu la création d'une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNFA) de plus de 2000 ha sur le plateau de Saclay⁵, le présent CDT étant concerné pour sa partie sud-est.

Afin de se doter des outils opérationnels nécessaires⁶, les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay ont été inscrites par décret du 3 mars 2009 parmi les opérations d'intérêt national (OIN). La création de l'OIN Paris-Saclay vise à constituer un cluster⁷ scientifique et technologique de rang mondial sur 7 700 ha au sud-ouest de la capitale. La création en 2010 de l'EPPS replace l'objectif de l'OIN au sein d'un périmètre plus vaste (voir carte ci-dessous). L'ambition pour l'ensemble du territoire Paris-Saclay est exprimée dans le Schéma de Développement Territorial (SDT) adopté par le Conseil d'administration de l'EPPS en janvier 2012⁸.

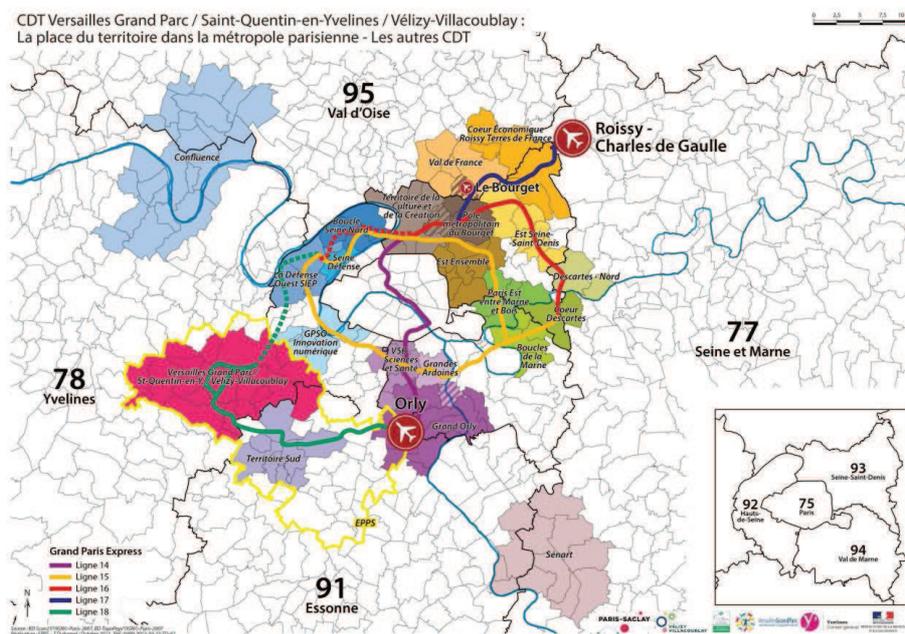


Figure 1 : La place du territoire dans la métropole parisienne, les autres CDT – L'aplat fuchsia représente le territoire du présent CDT, et le contour jaune le territoire de l'EPPS (source : CDT p. 21)

⁵ La ZPNFA a été délimitée par le décret n° 2013-1298 du 27 décembre 2013
⁶ En particulier, permis de construire délivrés par l'État.
⁷ « Regroupement d'activités homogènes pour atteindre une masse critique »
⁸ Le SDT avait proposé un diagnostic et permis de fixer les grands principes d'une réflexion d'ensemble à l'échelle des 49 communes de ce grand périmètre : « partager l'ambition de faire de Paris-Saclay un centre mondial de l'innovation ouverte, et engager une démarche collective pour réussir le « cluster » (regroupement d'activités homogènes pour atteindre une masse critique) scientifique et technologique au sein d'un campus urbain innovant ».

Les ambitions du SDT sont précisément décrites dans le CDT. Une note spécifique⁹ permet une bonne compréhension du contexte posé par le schéma. En revanche, les enjeux spécifiques au territoire de l'OIN et l'articulation avec les projets portés par le CDT sont relativement peu traités dans les différents documents. De même les enjeux liés à la ZPNAF sont bien traités dans l'évaluation environnementale, mais ne semblent pas constituer pour le CDT un facteur structurant ; le contenu et la portée de cette zone devraient être évoqués dans le CDT, en particulier, pour ce qui concerne les lisières.

L'Ae recommande de compléter la note de présentation du contexte dans lequel s'inscrit le CDT par des éléments plus spécifiques concernant l'OIN Paris-Saclay d'une part, et la ZPNAF d'autre part, et de la mettre à disposition du public.

1.3 Localisation et présentation du territoire

Le territoire du CDT se développe sur la partie nord du territoire Paris-Saclay¹⁰. Au-delà du périmètre du CDT, il existe des imbrications fortes en termes de continuité urbaine, de bassins de vie, de développement économique, de transports en commun... D'une part, afin de s'assurer de la cohérence d'ambition à l'échelle communautaire, les huit communes de la CAVGP non signataires du CDT seront pleinement informées tout au long de la procédure¹¹. D'autre part le CDT constitue « l'un des deux pôles majeurs » pour la réalisation du SDT.

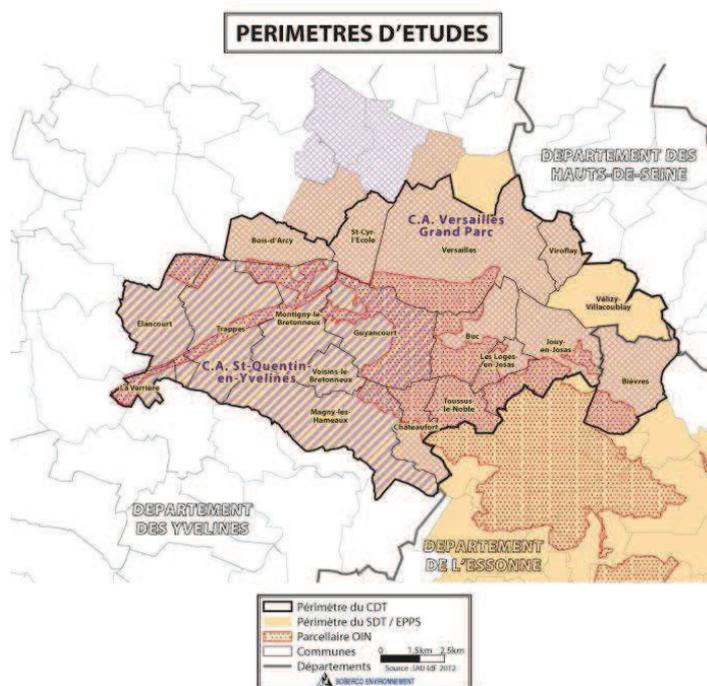


Figure 2 : Les différents périmètres d'étude (source : évaluation environnementale. carte 8)

Le CDT en présente les principales caractéristiques de la façon suivante :

- A l'ouest, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, constituée en 2004, compte 145 000 habitants. Elle est l'une des cinq villes nouvelles de la région parisienne créées par l'État dans les années 70 pour rationaliser l'utilisation de l'espace en Ile-de-France. Les valeurs de « solidarité », de « respect de l'environnement » et de « dynamisme économique » fondent son plan de développement durable.

⁹ « Le contrat de développement territorial Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay dans le projet global de Paris-Saclay »

¹⁰ Le CDT Paris-Saclay Territoire Sud se développe au sud-est

¹¹ Selon les informations fournies par l'EPPS aux rapporteurs, ces communes ne sont pas incluses dans le périmètre du CDT car elles ne sont concernées par aucune opération qui aurait pu être intégrée au contrat.

- Au centre, la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc constituée en 2010 s'engage depuis 2003 autour de trois valeurs : une « *histoire* », le Grand Parc s'appuyant sur un patrimoine exceptionnel, dont le paysage et l'eau font partie intégrante avec le patrimoine historique ; une « *nouvelle modernité et un certain art de vivre* » basé sur la qualité du cadre de vie, le tourisme et le développement durable ; enfin « *une identité qui positionne l'intercommunalité au cœur de dispositifs à rayonnement mondial* ». Sur les 18 communes de la CAVGP aujourd'hui, les 10 qui adhéreront au CDT représentent 155.000 habitants, soit 60 % de la population totale de la communauté d'agglomération.
- A l'est, la commune de Vélizy-Villacoublay compte plus de 20 000 habitants. De tradition rurale et industrielle, elle a fait l'objet dans les années 60 d'un plan de rénovation urbanistique, et développe aujourd'hui espaces résidentiels, pôle d'activités, centres commerciaux et espaces verts en lisière de la forêt domaniale de Meudon. Elle est depuis janvier 2014 adhérente de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO)¹².

Le territoire est bordé au sud par le plateau de Saclay et au nord par le territoire des boucles de la Seine¹³ sur lequel se termine la plaine de Versailles. Il comporte plusieurs secteurs remarquables : une partie du Parc Naturel Régional (PNR) de la Haute Vallée de Chevreuse, la vallée de la Bièvre et la ZPNAF du plateau de Saclay, le domaine du château de Versailles ou encore la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, réservoir de biodiversité. Ces secteurs sont « *étroitement imbriqués* » dans un tissu urbain dense.

Avec 320 000 habitants, 210 000 emplois en 2010 et un taux d'emploi global de 1,3¹⁴, le territoire du CDT est « *l'un des principaux pôles résidentiels et économiques de l'ouest de la métropole parisienne* ». Il s'est développé dans un faisceau est-ouest, autour d'une armature urbaine composée des pôles structurants que sont Vélizy-Villacoublay, Versailles puis Saint-Quentin-en-Yvelines et le long des principales infrastructures de transport que sont le RER C, les lignes U et N, la RN 10 et la RN 12. Le territoire est ainsi traversé par un réseau dense d'infrastructures majeures, routières (RN 10, RN 12, RN 118 et au-delà A12, A13, A86) et ferroviaires (RER C, Transilien N et U), que doit venir renforcer la ligne 18 du Grand Paris Express.

Cet ensemble a connu une croissance démographique extrêmement rapide dans les années 1970 et 1980 en lien avec le développement de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. La démographie du territoire est actuellement stable.

Sur le plan économique, le territoire du CDT comprend de nombreuses zones d'activités économiques (ZAE) identifiées comme stratégiques ou à fort potentiel, qui ont vocation à contribuer au développement d'un « *cluster scientifique et technologique de rang mondial* ». Il comprend également des universités et de nombreux organismes de recherche publics et privés. L'emploi public est également très présent, particulièrement à Versailles qui concentre de nombreux équipements et services administratifs inhérents à son statut de Préfecture.

En termes d'emploi, le territoire du CDT connaît une spécialisation dans les métiers de l'ingénierie et des cadres techniques d'entreprises, les professeurs et professions scientifiques. L'activité de la zone est ainsi largement assise sur l'emploi de qualification élevée. Le territoire a connu dans les années 2000 une progression de l'emploi moins rapide que précédemment : moindre progression des emplois de cadres et de l'implantation de nouveaux établissements, faible augmentation de l'emploi productif peu qualifié, déjà peu représenté.

1.4 Le CDT Versailles Grand Parc – Saint-Quentin-en-Yvelines – Vélizy-Villacoublay

Le CDT « *ne se présente pas comme un projet de territoire commun mais, avant tout, comme un cadre d'engagement réciproque reposant sur une ambition partagée* ». Il s'affiche comme une démarche volontariste pour « *faire face aux contraintes et concurrences et s'emparer des opportunités du développement de l'Île-de-France, selon une logique de consolidation des*

¹² La commune de Vélizy-Villacoublay a demandé le 23 mai dernier son retrait de GPSO

¹³ Croissy-sur-Seine, Chatou, Le Vésinet, Montesson, Carrières-sur-Seine, Houilles et Sartrouville

¹⁴ Le taux d'emploi d'une classe d'individus est calculé en rapportant le nombre d'individus de la classe ayant un emploi au nombre total d'individus dans la classe. Il peut être calculé sur l'ensemble de la population d'un pays, mais on se limite le plus souvent à la population en âge de travailler (généralement définie, en comparaison internationale, comme les personnes âgées de 15 à 64 ans), ou à une sous-catégorie de la population en âge de travailler (femmes de 25 à 29 ans par exemple).

dynamiques internes pour maximiser la part de marché captable en articulation avec la stratégie d'accueil résidentiel et de mobilités ».

SCENARIO 2030 GLOBAL

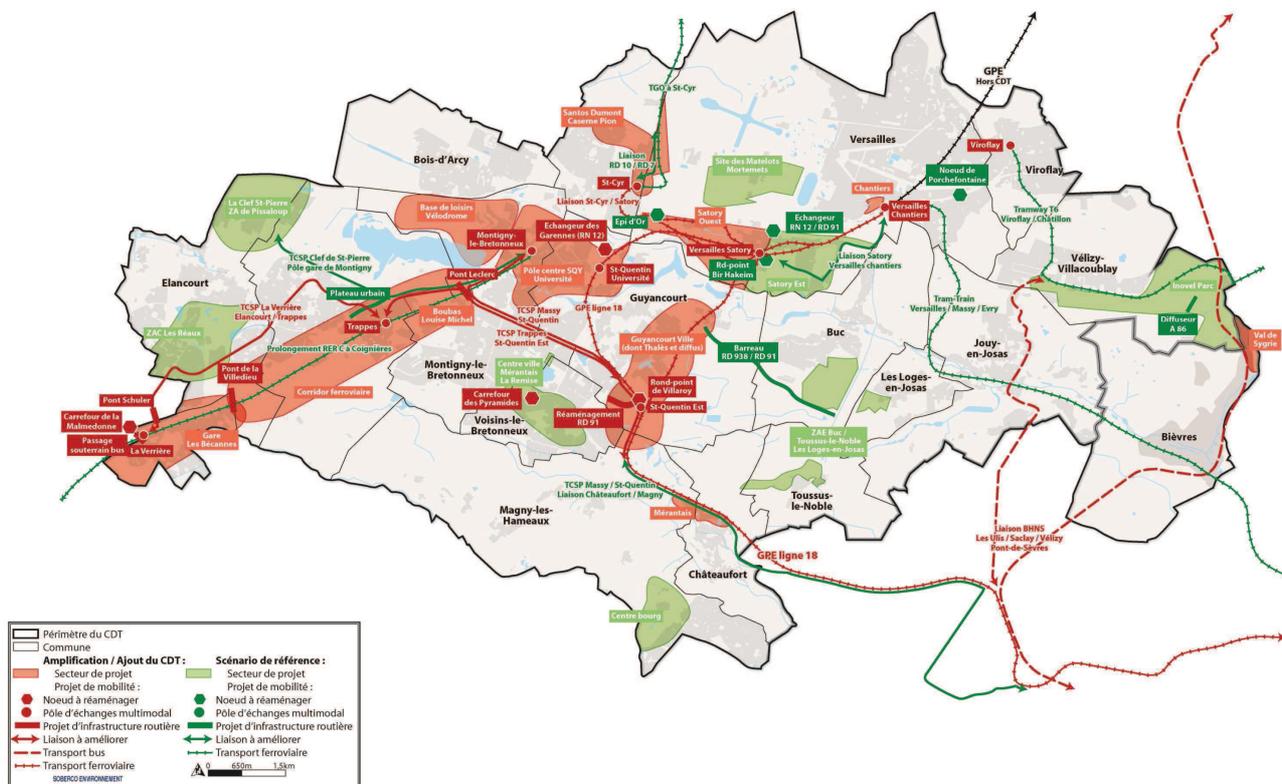


Figure 3 : Localisation des secteurs de projets (source : évaluation environnementale, carte 6)

1.4.1 Le contenu du CDT

Le CDT sera conclu pour une période de 15 ans et ses effets sont évalués à l'horizon 2030.

Sur le fond, tant la stratégie du CDT que son contenu et sa structure sont d'une grande clarté. Sur la forme, le CDT suit les prescriptions du décret n°2011-724, relatif aux contrats de développement territorial. Après un préambule de présentation, il comporte :

1 - Le projet stratégique de développement durable : « *Le territoire de l'innovation industrielle et de la haute qualité de vie* ».

Un des objets du CDT est de produire une offre de logements conforme à la TOL (+ 3 620 logements/an, soit une augmentation de 635 logements/an par rapport aux PLH¹⁵ des collectivités, « déjà très ambitieux au regard du tendancier passé »).

¹⁵ Plans locaux pour l'habitat

2° - Les priorités et objectifs, synthétisés dans l'évaluation environnementale de la façon suivante :

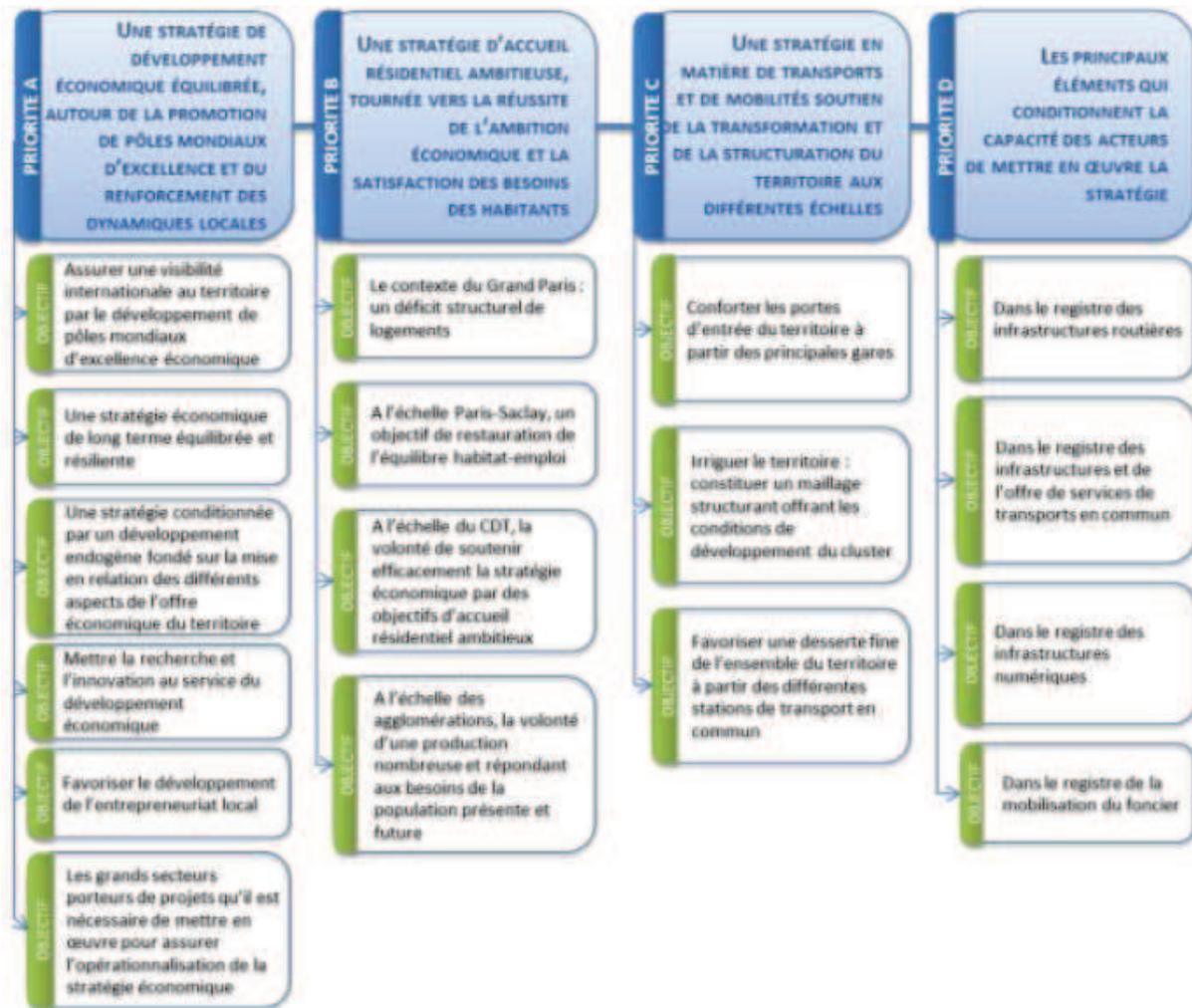


Figure 4 : Objectifs et priorités du CDT (Source : évaluation environnementale, Figure 4)

Constatant le déficit structurel de logements et leur éloignement des secteurs d'activités sur le territoire du CDT, les ambitions spécifiques sont de « restaurer l'équilibre habitat - emploi », de « soutenir la stratégie économique par des objectifs d'accueil résidentiel ambitieux » et de « permettre à chacun de se loger sur le territoire aux différentes étapes de sa vie ».

3° - Le programme d'actions

Les actions thématiques « portent sur des sujets qui intéressent l'ensemble des acteurs et pour lesquels il existe un enjeu de mise en cohérence et de coordination des interventions dans la perspective d'une efficacité accrue de l'action collective et de celle de chacun des partenaires au service de la stratégie d'ensemble » et font l'objet d'engagements financiers des partenaires qui se concrétiseront soit à la signature du CDT soit dans le cadre de conventions spécifiques entre les actualisations du CDT.

16 projets d'aménagement sont considérés de nature à « donner corps à la stratégie » du CDT (voir secteurs rouges, Figure 4) :

8 d'entre eux sont considérés comme opérationnels et disposant de la maturité suffisante pour faire l'objet d'une contractualisation. La plupart de ces projets consistent à transformer des espaces fonciers, publics ou d'entreprises, en nouveaux secteurs de logements et d'activités. Chaque projet est décrit par ses orientations et son apport à la stratégie d'ensemble, son programme prévisionnel de logements et de nouvelles zones d'activités, les engagements financiers des différents partenaires sur le projet lui-même et les projets connexes qui en conditionnent la réalisation.

A titre d'exemple, dans l'ordre décroissant de l'ampleur des aménagements projetés :

- le projet Versailles-Satory tire profit de terrains du ministère de la Défense autour de la future station « Satory » de la ligne 18, pour créer 4 000 à 5 000 logements et 200 000 à 300 000 m² de zones d'activités ;
- le projet Guyancourt-Ville conduira à transformer, près de la future station « St-Quentin est », un ancien site industriel et d'autres espaces urbains, pour créer 2 900 logements et de 150 000 à 250 000 m² de zones d'activités ;
- le projet Versailles-St-Cyr TGO conduira à transformer d'autres sites du ministère de la Défense, au débouché de la tangentielle ouest à St-Cyr pour créer 1 650 logements et jusqu'à 95 000 m² de zones d'activités ;
- Le projet « Trappes Boubas Louise Michel » s'appuiera sur du foncier Réseau ferré de France (RFF), pour créer 1 500 logements et 30 000 à 40 000 m² de zones d'activités, à proximité de la gare existante de Trappes.

Les 8 projets considérés comme opérationnels permettront d'assurer selon les hypothèses la réalisation de 10 600 à 12 500 nouveaux logements, et de 440 000 à 740 000 m² supplémentaires de locaux d'entreprises. Une deuxième liste regroupe 8 autres projets nécessitant encore un travail d'approfondissement, qui permettraient d'atteindre un total de 14 000 à 16 000 nouveaux logements et d'élargir la fourchette de la superficie des locaux d'entreprise jusqu'à 1 000 000 m² supplémentaires

Ces projets sont structurellement conditionnés ou facilités par la réalisation d'une trentaine d'infrastructures « de mobilité » à réaliser à l'échelle métropolitaine, à l'échelle du grand territoire ou à l'échelle du CDT, en cohérence avec la création de la ligne 18 et des gares à réaliser sur le territoire du CDT. Un travail complémentaire est prévu à l'échelle communale ou des quartiers pour fluidifier les circulations, limiter les enclaves et culs-de-sac et favoriser le développement des mobilités douces.

Le dossier du CDT comporte deux tableaux récapitulants :

- par projet, les infrastructures associées, mettant en évidence pour chacune les montants pressentis par l'Etat et la Région, les montants non stabilisés et ceux encore soumis à validation ;
- par infrastructure, les sites de projets associés. Les montants programmés au prochain contrat de plan Etat-Région pour les infrastructures nécessaires aux 8 projets prioritaires sont en attente de confirmation.

4^e - Les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du CDT.

Le CDT comporte « *les tableaux récapitulatifs des engagements des parties par programme, projet ou opération* » mentionnés à l'article 6 du décret cité plus haut, non renseignés à ce stade et qui « *pourront être complétés ou amendés à l'issue de l'enquête publique avant la signature du CDT* ». Il indique également que « *chaque engagement de construction de logements dans les sites de projets est conditionné par la réalisation d'infrastructures précisément identifiées. L'engagement de construire devient effectif dès lors que le financement des dites infrastructures est acquis* ». Alors que la réussite du CDT repose sur la synergie entre les différents projets et actions, les incertitudes qui pèsent sur certains éléments structurants sont de nature à induire un doute sur la réalisation effective de certains projets et sur le maintien possible de la cohérence du développement territorial.

L'Ae recommande de compléter le CDT par « les tableaux récapitulatifs des engagements des parties par programme, projet ou opération » pour toutes les opérations du CDT, comme prévu par l'article 6 du décret 2011-724 du 24 juillet 2011 relatif aux CDT.

Nonobstant cette réserve générale, l'ensemble du dossier (fiches actions, fiches projets, synthèse, tableaux des pages 188 et 189) est complet et clair. Seules les fiches des « *projets spécifiques à ambition environnementale* » restent encore imprécises (par exemple, les fiches 3.3 « *Prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les projets d'aménagements du CDT* » et 4.1 « *Développer la sobriété énergétique* » notamment). Ces fiches ont vocation à être mieux définies et à traduire une stratégie globale pour chacun des enjeux environnementaux prioritaires s'appuyant sur le diagnostic de la situation initiale, au-delà des réponses qui seront

apportées, projet par projet.

L'Ae recommande que la gestion des principaux enjeux environnementaux identifiés soit abordée globalement à l'échelle de l'ensemble du CDT, de façon cohérente avec l'approche et le calendrier de ses projets, en prenant pleinement en compte les besoins d'amélioration de l'existant.

Les autres dispositions de suivi, d'évaluation et de modification du contrat n'appellent pas de remarque particulière de l'Ae.

1.4.2 Enjeux du territoire et du CDT

L'objectif principal du CDT est de redonner un nouveau dynamisme à ce territoire, par « *un développement économique équilibré, autour de la promotion de pôles mondiaux d'excellence et du renforcement des dynamiques locales* », conjointement à « *une stratégie d'accueil résidentiel ambitieux tournée vers la réussite de l'ambition économique et la satisfaction des besoins des habitants* ». Cette ambition repose très clairement sur le constat d'un territoire dont « *l'attractivité est en repli du fait notamment du relatif blocage des parcours résidentiels¹⁶ des entreprises et des ménages* ». Cette perte d'attractivité est attribuée à plusieurs facteurs : l'éloignement des logements des zones d'activité, l'obsolescence de plusieurs zones d'activités, la faiblesse des services offerts aux populations actives, la fracturation du territoire en sous-ensembles peu connectés, etc....

Ainsi, le CDT constitue une opportunité pour répondre à ces différents enjeux, par des actions et projets qui pourraient en outre être favorables à l'environnement.

Certaines limites sont identifiées par le CDT et un chapitre est dédié aux conditions pour rendre l'ambition « *opérable* ». Sont en particulier identifiés « *un certain nombre de verrous et de freins à la transformation du territoire* » qui apparaissent déterminants pour la réussite du CDT, liés aux incertitudes concernant :

- la mobilisation du foncier,
- la réalisation effective des infrastructures prévues - la ligne 18 du métro, notamment - qui permettent la desserte de sites de projets majeurs et la mise en relation des pôles structurants et des améliorations des dessertes en transports publics,
- les « *conditions de programmation urbaine* »¹⁷ et de « *l'organisation de l'appareil de production de l'aménagement* ».

L'Ae relève qu'une limite supplémentaire forte du CDT est de n'apporter de réponses sur certains secteurs stratégiques de projets que par la valorisation d'opportunités foncières nouvelles. Ainsi, le CDT n'explore pas suffisamment certaines pistes d'amélioration de la situation existante face aux problèmes d'attractivité diagnostiqués par le CDT, comme par exemple :

- la densification des espaces déjà urbanisés ;
- la réduction des coupures urbaines et des discontinuités écologiques liées aux infrastructures de transport ;
- la réhabilitation du bâti existant, que ce soit la réhabilitation énergétique des logements existants ou la requalification des zones commerciales délaissées.

La « *soutenabilité dans le temps long* » visée par le CDT au travers de la reconstruction d'un lien physique et social entre les territoires et les différents types d'activités ne semble donc pas garantie, et les projets, aussi vertueux soient-ils, risquent de ne résoudre que partiellement les points faibles environnementaux du territoire.

¹⁶ Le parcours résidentiel exprime la capacité à pouvoir s'adapter à l'évolution des besoins, en termes de logement pour les ménages, ou de locaux pour les entreprises aux différents stades de leur développement.

¹⁷ Sous cet intitulé de chapitre, le CDT fait référence à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) qui, entre autres dispositions, prescrit pour la grande couronne l'élaboration d'un schéma régional de coopération intercommunale (SRCI) et établira une nouvelle carte des intercommunalités, et traite pour l'Île de France du logement, des transports et de l'établissement public d'aménagement de Paris-Saclay.

2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale, et de la prise en compte des enjeux environnementaux par le CDT

La qualité générale de la méthodologie développée dans l'évaluation environnementale mérite tout particulièrement d'être soulignée. Parmi les points pouvant être relevés, on notera en particulier :

- le caractère pédagogique du document, qui décrit de façon claire les étapes d'une évaluation environnementale d'un CDT ;
- la qualité générale de l'état initial, à quelques exceptions près. L'Ae salue en particulier la clarté du tableau de hiérarchisation des enjeux, qui conclut cette partie : même si cet avis formulera quelques critiques plus loin sur la hiérarchie proposée, le tableau permet d'identifier rapidement les principaux enjeux environnementaux du CDT ;
- la qualité du raisonnement visant à justifier le scénario de référence : ce développement permet ainsi à chacun de comprendre le rôle du scénario de référence dans la construction de l'évaluation environnementale du CDT et fournit une argumentation complète pour comprendre les valeurs retenues pour chaque enjeu.

Le rapport d'évaluation environnementale est illustré de nombreuses cartes et tableaux à l'échelle du périmètre du CDT, permettant de comprendre les enjeux environnementaux du territoire, de décliner le scénario de référence, les projets du CDT et leurs principaux impacts. Il présente des analyses traduisant une bonne compréhension de ce qu'est l'évaluation environnementale d'un CDT. Il appelle cependant certaines remarques de l'Ae, présentées ci-après.

2.1 L'articulation du contrat avec d'autres plans ou programmes

Dans la partie dédiée à l'analyse de cette articulation, le rapport aborde plus particulièrement : le SDAGE et les SAGE¹⁸ qui concernent le secteur ; les documents d'urbanisme, dont le SDRIF¹⁹, le SDT Paris-Saclay, puis les plans locaux d'urbanisme ; le PDUIF²⁰ ; les schémas régionaux et départementaux relatifs à des enjeux environnementaux : SRCE, SRCAE, PPA²¹, déchets, carrières, santé-environnement,...

Le rapport environnemental présente de façon claire le décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013 délimitant la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) du plateau de Saclay, qui « *sanctuarise* » 4 115 ha, dont 2 469 ha de terres agricoles. Il évoque également de façon complète le schéma régional de cohérence écologique. Il présente aussi les trois plans d'exposition au bruit des aérodromes de Vélizy-Villacoublay, Toussus-le-Noble et Saint-Cyr l'Ecole.

La structure du rapport est en partie discutable, puisque cette articulation est approfondie à la fin du rapport. D'ailleurs, le chapitre VII dédié est intitulé : « *articulation et compatibilité avec les schémas, plans et programmes du territoire* ».

Selon l'article R.122-20 1°) du code de l'environnement, le rapport doit comprendre « *une présentation résumée des objectifs du plan ou du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article R.122-17 et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération* ».

Dans l'esprit de cet article, l'évocation de cette articulation, dès le premier volet du rapport, a pour double objectif de s'assurer de la compatibilité du CDT avec ces plans, mais aussi d'identifier les dispositions de ces plans qu'il doit prendre en considération. Dans son analyse des perspectives d'évolution tendancielle hors CDT, le rapport aborde d'ailleurs les principales dispositions applicables de certains plans à portée environnementale : schéma régional climat air énergie (SRCAE), schéma régional de cohérence écologique (SRCE),...

L'examen conjoint de cette analyse et de l'analyse de l'état initial conduit à identifier quelques dispositions qui auraient mérité d'être approfondies.

¹⁸ SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux ; SAGE : schéma d'aménagement et de gestion des eaux

¹⁹ Schéma directeur de la région Île de France

²⁰ Plan de déplacement urbain de l'Île de France

²¹ SRCE : Schéma régional de cohérence écologique ; SRCAE : schéma régional climat air énergie ; PPA : plan de protection de l'atmosphère

En particulier :

- le SRCAE requiert d'« adopter un plan pluriannuel de rénovation du patrimoine d'ici 2015 sur la base d'un rythme moyen défini en cohérence avec les objectifs du SRCAE » qui concerne tous les types de bâtis. De façon parallèle, le PRSE²² fait référence à la résorption de l'habitat insalubre. Le rapport n'indique pas les dispositions envisagées par les partenaires du CDT pour mettre en œuvre ces orientations sur leur territoire, avant mise en œuvre du CDT ;
- l'évaluation environnementale devrait mentionner d'une part que tout le territoire est situé en zone sensible du PPA, et d'autre part en expliciter la portée et préciser de quelle façon les mesures seront mises en œuvre sur son territoire, lorsque c'est justifié – par exemple pour les mesures 1 (« plans de déplacement des principaux pôles générateurs de trafic ») et 7 (« chantiers propres »). Bien qu'il ne soit pas l'objet du CDT de mettre en œuvre ces mesures en tant que telles, elles doivent être pleinement prises en compte dans le scénario de référence et dans la conception des différents projets ;
- de même, l'évaluation environnementale devrait montrer comment est pris en compte le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des routes départementales des Yvelines approuvé le 23 mai 2014.

L'Ae recommande :

- **de rassembler les analyses du rapport de l'évaluation environnementale (état initial, scénario tendanciel, articulation avec les autres plans programmes) suffisamment en amont, afin d'analyser la portée de chacun de ces plans et programmes au regard des enjeux des grands secteurs de projet du CDT, tout particulièrement sur les thématiques climat, air, santé, bruit, énergie : efficacité énergétique des bâtiments existants, qualité de l'air intérieur et au voisinage des infrastructures routières, bruit des infrastructures, énergies renouvelables ;**
- **d'en préciser en conséquence la portée au stade de l'état initial, avant mise en œuvre de la loi sur le Grand Paris et du CDT sur le territoire, afin notamment de les prendre en compte de manière cohérente dans le scénario de référence et de montrer dans quelle mesure ils ont pu structurer la réflexion sur les « motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des enjeux environnementaux prioritaires » (chapitre 4) et influencer le CDT quant aux options à retenir.**

L'Ae relève positivement que le rapport explicite de façon méthodique le contenu des PLH en vigueur. Ceci permet de connaître les objectifs de construction de nouveaux logements sur le territoire. La construction de logements supplémentaires est un des principaux objectifs du CDT. Tout en les rappelant, le CDT prend la précaution de préciser que « la définition d'objectifs ambitieux dans le SDRIF, conjuguée avec l'aggravation de la crise du logement en Île-de-France, conduit les acteurs à s'interroger sur les modalités de déclinaison et de financement de la TOL, en lien avec la forme que prendra la future autorité organisatrice du logement en Île-de-France ». Afin d'effectuer l'analyse des effets notables probables de la mise en œuvre du CDT, le rapport évalue le bilan net du CDT à 21 500 logements supplémentaires d'ici à 2030, qui s'ajouteraient à 21 500 logements supplémentaires créés dans le scénario de référence, pour un « scénario CDT global » à 50 700 logements supplémentaires. Il est difficile de comprendre la cohérence de ces chiffres entre eux.

L'Ae recommande que le CDT explicite mieux l'articulation entre les engagements existants, les exigences issues de la territorialisation de l'offre de logement, la contribution du CDT et les objectifs affichés.

2.2 Analyse de l'état initial de l'environnement

L'état initial est dans l'ensemble clair et complet.

Néanmoins, l'Ae estime opportun de formuler une remarque générale : le rapport présente un découpage du territoire du CDT en trois secteurs : le plateau agricole et les vallées classées (au sud) ; les plateaux de Saint-Quentin-en-Yvelines, Vélizy-Villacoublay et Satory ; la plaine historique de Versailles (au nord).

²² Plan régional santé environnement

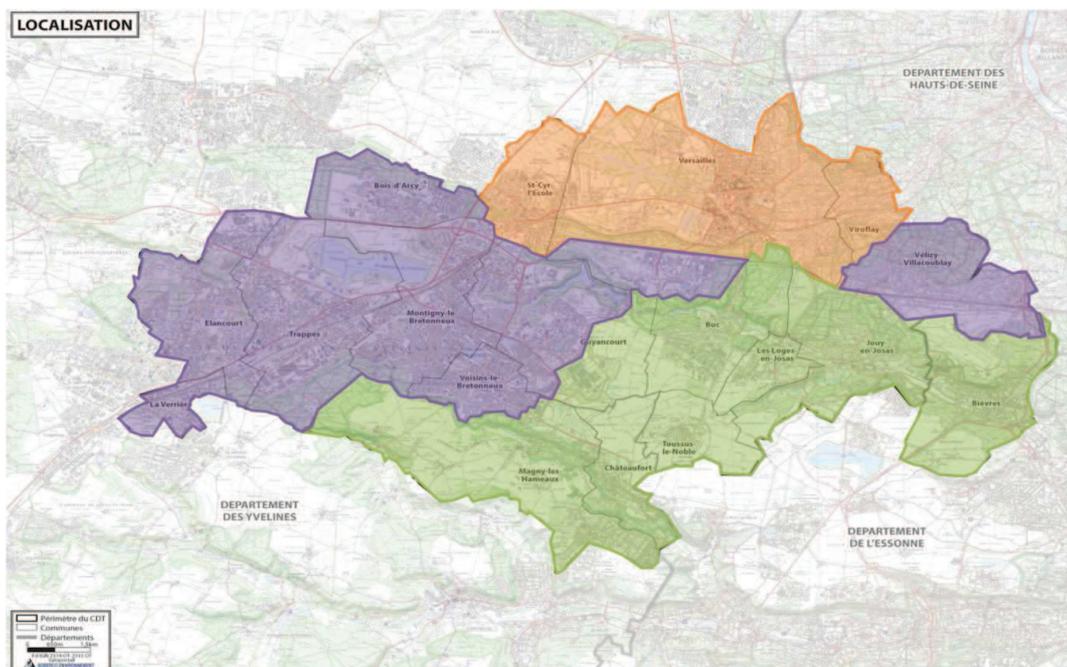


Figure 5 : Carte des secteurs retenus pour la hiérarchisation des enjeux
(source : évaluation environnementale, carte 43)

Même si le rapport explicite les motivations de ce découpage, l'Ae s'interroge sur les raisons de ce choix. En effet, l'analyse des enjeux, qui s'appuie sur ce découpage, conduit à une qualification de plusieurs d'entre eux qui semble plutôt « moyennée » sur chaque secteur, alors même qu'ils peuvent présenter une grande hétérogénéité au sein d'un même secteur : alors que chacun de ces secteurs est traversé par des voies à grande circulation (trafic voisin de 100.000 véhicules jour), l'enjeu « bruit » est présenté comme faible sur chacun des trois secteurs et l'enjeu « qualité de l'air » est présenté au pire comme « modéré ».

L'Ae considère que, dans la logique du CDT, sans entrer dans le détail de chaque projet, le territoire pourrait être plus utilement découpé par « grands secteurs de projets »²³.

Le tableau qui reprend les différents enjeux est d'une lisibilité remarquable. Néanmoins, à ce stade, il est décliné selon les trois secteurs géographiques identifiés par l'évaluation environnementale. Sous cette réserve, l'Ae souscrit à la plupart des qualifications proposées. En particulier, la lutte contre la fragmentation des milieux lui semble être un enjeu très fort pour tous les grands secteurs de projets du CDT.

Par contre, elle peine à admettre que l'enjeu « bruit » serait faible partout et que les enjeux « air » et « sols pollués » seraient modérés sur plusieurs grands secteurs de projets.

Enfin, si la « facilitation des déplacements en transports en commun » lui semble être, en effet, un enjeu fort sur l'ensemble du territoire, rassembler cet enjeu avec la « fluidification du trafic » pourrait être, au moins partiellement, contradictoire.

Pour la bonne mise en œuvre de son évaluation environnementale, l'Ae recommande de revoir le découpage du territoire du CDT et d'analyser ses enjeux par grands secteurs de projets. Elle recommande de les représenter à cette échelle pour une meilleure visualisation de la sensibilité des secteurs aux différents impacts, d'affiner le tableau de qualification des enjeux par grands secteurs de projets et de revoir certaines qualifications en conséquence.

Sous réserve de cette recommandation générale et de l'éclairage complémentaire que pourrait apporter une analyse plus fine, l'Ae ne relève que peu de points nécessitant d'être précisés.

Le territoire du CDT est extrêmement fragmenté par un réseau d'infrastructures denses : plusieurs nœuds autoroutiers et axes ferroviaires et routiers difficiles à franchir séparent les communes en plusieurs parties (Trappes, Montigny-le-Bretonneux, Saint-Cyr-l'École, Vélizy-Villacoublay,...). Cette fragmentation concerne les déplacements des habitants, mais également les milieux naturels.

²³ Cette approche semble par ailleurs cohérente avec l'approche du maître d'ouvrage qui identifie lui-même six secteurs de projets.

d'Airparif²⁴ y est implantée, à Versailles (mesure des oxydes d'azote). Les autres mentions reprises dans le rapport sont qualitatives ou reprises d'autres territoires d'Île-de-France. Plusieurs tableaux soulignent néanmoins que les « normes » seraient dépassées pour les oxydes d'azote et les particules « *le long du trafic* ». En conséquence, l'Ae considère que la conclusion, en synthèse, selon laquelle « *la qualité de l'air est globalement en dessous des seuils réglementaires annuels, voire bonne selon les types de polluants* », même amendée par la mention que « *le fond de l'air est marqué par la pollution issues des trafics et des émissions liées aux habitations* », ne permet pas d'appréhender cet enjeu de façon suffisamment précise, pour pouvoir ensuite évaluer les effets du CDT.

L'Ae recommande que l'état initial soit complété par une estimation de la qualité de l'air sur son territoire, au moins pour les principaux paramètres (NOx²⁵, PM 10²⁶, ozone), au besoin par une modélisation. Compte tenu de l'augmentation prévisible de la présence humaine induite par les projets du CDT, elle recommande que ces paramètres fassent l'objet d'un suivi en continu à proximité des grands axes dans les grands secteurs de projets, en particulier pour être en capacité d'évaluer les risques sanitaires, avant réalisation et sur la durée du CDT.

2.3 Les perspectives d'évolution tendancielle hors CDT : le « scénario de référence »

De façon peu commune pour les plans et programmes soumis à l'Ae, ce volet du rapport est particulièrement développé et argumenté. Cette présentation facilite la compréhension de ce que pourrait être l'évolution du territoire sans CDT, et des inflexions par rapport aux tendances actuelles qu'il représente. Sur la base de cette hypothèse, l'Ae relève que sur la période de 15 ans, l'augmentation de population et des emplois serait multipliée par trois sous l'effet du CDT (+ 50 000 au lieu de + 15 000 pour le scénario de référence pour la population ; + 30 000 au lieu de + 10 000 pour les emplois) et le nombre de logements supplémentaires serait doublé grâce au CDT.

L'Ae relève en particulier que la ligne 18 du réseau de transport du grand Paris n'est pas considérée comme faisant partie du scénario de référence. L'Ae souscrit à cette analyse justifiée par le fait que la loi sur le Grand Paris a prévu l'existence du CDT en même temps qu'elle prévoyait la mise en place du métro. Il s'ensuit que l'évaluation environnementale présentée est une évaluation sur ce territoire des conséquences de la mise en place simultanée du métro et des actions du CDT, les secondes accompagnant le premier.

L'Ae apprécie l'analyse de chaque projet engagé sur le territoire, conduisant le rapport à en préciser les effets propres sans le CDT, y compris sous forme de présentations graphiques. C'est ainsi ce qui le conduit à présenter certains projets comme des « renforcements » liés au CDT. Néanmoins, la relecture conjointe de cette partie du rapport avec celle des tableaux croisés du CDT (pages 188-189-190) - « *principaux sites de projets et leurs infrastructures associées* » et « *infrastructures et leurs principaux sites de projets associés* » - peut conduire à s'interroger sur le statut de certaines infrastructures, considérées par le maître d'ouvrage comme à prendre en compte dans le scénario de référence.

Par exemple, la fiche projet « Versailles Satory » décrit la mise à niveau de l'échangeur RD91/RN12 et la bretelle d'accès à Satory depuis l'Epi d'Or comme nécessaires à la réalisation du projet. De fait, l'échangeur est décrit, dans le rapport environnemental, comme « *une des principales entrées de l'agglomération de Versailles, quotidiennement saturé aux heures de pointes du matin et du soir. Il s'agit de réaménager cet échangeur* ». Cette première infrastructure serait donc nécessaire indépendamment du CDT ; néanmoins, la réalisation du projet Versailles-Satory devrait conduire à la configurer différemment. Pour la bretelle d'accès, le rapport indique qu'« *il s'agit de restructurer l'échangeur RN12 à proximité du quartier de Satory sur la commune de Saint-Cyr-l'Ecole* ». Elle ne semble donc nécessaire que pour la réalisation du projet Versailles-Satory. Le scénario de référence ne devrait retenir que les caractéristiques des projets qui seront en tout état de cause réalisés, quelles que soient les évolutions envisagées pour les projets du CDT.

²⁴ Association agréée de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France

²⁵ Oxydes d'azote ; ils sont une source croissante de la pollution de l'air

²⁶ Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres ; dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches

L'Ae recommande de réviser certains volets du scénario de référence, afin de ne retenir que les projets d'infrastructures qui seront réalisés indépendamment des projets du CDT, puis de prendre en compte, dans l'évaluation environnementale, les projets rendus nécessaires par le CDT (infrastructures nouvelles et modifications d'autres infrastructures, y compris en projet).

2.4 Motifs pour lesquels le CDT a été retenu au regard des enjeux environnementaux prioritaires

Outre la description du processus de concertation ayant conduit au choix des différents projets du CDT, le rapport indique que les enjeux environnementaux ont été pris en compte de trois façons différentes :

- par l'insertion d'objectifs environnementaux dans plusieurs objectifs généraux du CDT ;
- par l'intégration des enjeux environnementaux dans la conception de chaque projet d'aménagement – et les fiches projets correspondantes ;
- par la création de projets spécifiques à ambition environnementale à travers la création de fiches thématiques dédiées (Prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les projets d'aménagement du CDT, Développer la sobriété énergétique, Favoriser le développement de la multimodalité).

L'ensemble apparaît cohérent. Un tableau récapitulatif reprend la prise en compte des différentes thématiques environnementales au sein des chapitres du document du CDT. Par ailleurs, comme le reconnaît le rapport, « *l'intégration définitive de l'ensemble des points cités est en cours dans la version finale du CDT* ». De fait, le contenu des différentes fiches projets ne permet pas encore de mesurer de quelle façon les orientations annoncées seront effectivement prises en compte.

Sans remettre en cause les intentions et les orientations affichées pour prendre en compte l'environnement dans les différents volets du CDT, l'Ae recommande au maître d'ouvrage de décliner ces orientations de façon plus explicite dans chacune des fiches actions et des fiches projets.

2.5 Impacts du CDT et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts : prise en compte de l'environnement par le contrat

Le principal effet du CDT sera de créer des logements et des locaux d'entreprises supplémentaires, ainsi qu'un ensemble d'infrastructures.

Consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre conclut à un supplément net d'émissions (+ 212 % par rapport à l'évolution tendancielle, soit 187 kt éq CO₂) La lecture de la partie « méthodologie de l'évaluation environnementale » permet de comprendre que :

- « *le rythme de réhabilitation de logements reste maintenu à 1 % par an dans le scénario de référence* » ; dans le scénario CDT, « *les objectifs du SRCAE sont respectés avec un rythme de réhabilitation correspondant à 3 fois le rythme actuel* ». L'Ae relève en conséquence que les gains d'intensité énergétique et d'intensité carbone dans les logements ne seraient pas liés au CDT ;
- l'essentiel des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie ajoutées par le CDT serait attribuable au secteur des transports, puis, derrière le logement, aux activités économiques nouvelles.

A ce stade, les éléments fournis dans ce paragraphe ne permettent pas de comprendre les résultats fournis, tout particulièrement concernant les transports.

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique des éléments permettant de comprendre les évolutions annoncées en matière de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre, tout particulièrement en matière de transports.

Le rapport conclut à une amélioration de l'intensité carbone²⁷ du territoire que le rapport décrit comme « nette » (passage de 3,54 à 3,41 t_{éq} CO₂ par habitant et par emploi). Pourtant, il rappelle les valeurs de cette intensité dans l'état initial, sur le territoire du CDT (3,59) et en moyenne dans la région (3,05). S'agissant d'un territoire où la mobilité repose actuellement principalement sur l'usage de la voiture, ce ratio est particulièrement élevé et l'évolution apportée par le scénario CDT apparaît modeste, surtout si on la compare à l'engagement national du « facteur 4 »²⁸. Même si cet objectif n'a pas nécessairement vocation à s'appliquer uniformément à chaque secteur ou à chaque territoire, l'Ae observe que la trajectoire obtenue pour le territoire est en discordance particulièrement forte avec cet objectif national, d'autant plus que les ratios de l'état initial sont élevés.

L'Ae recommande d'expliquer comment cette évolution modeste des émissions de gaz à effet de serre obtenue après effets du CDT s'inscrit dans l'objectif national du facteur 4, compte tenu de l'ambition particulière du territoire en la matière.

En guise de mesures d'évitement et de réduction, le rapport évoque des prescriptions énergétiques fortes, au-delà de la réglementation, l'optimisation des réseaux énergétiques, ainsi que la contribution du projet de mobilité bas carbone sur l'ensemble du territoire. L'Ae observe néanmoins que ce projet repose en partie sur la mise en service de la ligne 18, soit au plus tôt en 2030, après la mise en œuvre du CDT. Le rapport fait l'hypothèse que les projets de réaménagements routiers permettront de réduire les problèmes de congestion du réseau de voiries. Pour l'Ae, plusieurs hypothèses prises concernant le secteur des transports paraissent optimistes et pourraient conduire à ce que les émissions du secteur soient encore plus élevées que celles projetées dans le rapport. D'ailleurs, le rapport de l'évaluation environnementale anticipe une augmentation de la demande de mobilité, dont elle n'envisage la maîtrise des effets négatifs que par les différents projets d'infrastructures et de mobilité listés par le CDT.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques du secteur des transports et d'approfondir les mesures d'évitement et de réduction pour l'instant prévues par le CDT, qui ont vocation à figurer dans la fiche action 4.3 : « favoriser le développement de la multimodalité ».

Consommation d'espaces et milieux naturels

Le scénario CDT conduirait à une consommation d'espace supplémentaire de 151 ha, en plus des 227 ha pour le scénario de référence, en dépit du fait que le territoire est déjà très artificialisé dans l'état initial et que les espaces encore urbanisables restent très limités dans le secteur des plateaux, les surfaces de la ZPNAF étant désormais préservées. L'Ae constate que la transformation d'espaces naturels ouverts, pour partie en jardins publics, ne garantit pas *a priori* les mêmes fonctionnalités écologiques, en particulier pour lutter contre la fragmentation des milieux.

Par ailleurs, le rapport ne précise pas les mesures de densification qu'il évoque comme mesure d'évitement, tout particulièrement pour ce qui concerne les zones d'activité : en effet, le CDT fait lui-même le constat d'une vacance importante des zones d'activités existantes, en partie liée à leur ancienneté et à leur manque d'attractivité, et des problèmes induits par l'éloignement des zones habitées par rapport aux zones d'activité. Il propose néanmoins une consommation significative de surfaces nouvelles pour créer de nouvelles zones d'activité.

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'indiquer les mesures de requalification et de densification qui ont pu être explorées pour les zones d'activités existantes, et de justifier les raisons pour lesquelles cette réflexion n'a pas permis de réduire davantage la consommation de surfaces nouvelles.

Néanmoins, l'Ae prend bonne note des mesures décrites et des orientations envisagées dans la fiche-action 3.3 : « prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels dans les projets d'aménagement du CDT », en particulier la réalisation d'une étude spécifique sur la trame verte et bleue sur le territoire du CDT, la réalisation d'inventaires et d'études de la biodiversité.

²⁷ L'intensité carbone du territoire se définit comme le ratio des émissions de GES annuelles divisées par le total des habitants et emplois du territoire

²⁸ Objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050, cité notamment dans la loi d'orientation sur l'énergie n°2005-781 du 13 juillet 2005, et dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite loi Grenelle 1.

Le rapport évoque des opérations de compensation « qui feront l'objet d'une mutualisation à l'échelle du territoire du CDT » et « qui pourront se faire en priorité sur les zones identifiées comme étant prioritaires pour le SRCE ». L'Ae estime que la localisation et la nature de ces mesures aurait pu être précisées, compte tenu du diagnostic d'ores et déjà disponible dans le SRCE.

L'Ae recommande que le CDT prévoie, à l'échelle du territoire, une démarche globale concernant les espaces naturels, et précise les mesures envisageables de restauration des continuités écologiques, tenant compte de la fonctionnalité des espaces naturels existants. Elle recommande, en conséquence, que la conception à venir des projets du CDT en tienne pleinement compte.

Eau, assainissement et déchets

L'Ae note que des estimations quantitatives de l'augmentation des besoins en eau potable, en assainissement et en systèmes de traitement des déchets du fait de la mise en œuvre du CDT sont fournies. Toutefois, certaines de ces données ne sont pas analysées au regard des capacités de traitement actuelles ou futures, ni des besoins des territoires voisins. De surcroît, cette approche apparaît réductrice pour les déchets, sans prise en compte des autres modes de gestion amont.

En écho à la critique formulée pour l'état initial, l'Ae note que l'évaluation environnementale ne permet pas de savoir si les projets du CDT pourraient affecter des captages d'eau potable, globalement ou projet par projet.

Par ailleurs, les effets du CDT sur les écoulements et la qualité des eaux de ruissellement sont pour l'instant peu décrits, y compris pour ce qui concerne la capacité des dispositifs d'épuration à traiter les débits correspondants.

L'Ae recommande :

- **de fournir des éléments quantifiés permettant de démontrer la compatibilité de l'accroissement des besoins en eau et assainissement, y compris des eaux de ruissellement, avec les dispositifs existants ou prévus, en tenant compte des besoins des territoires voisins ;**
- **de reprendre l'analyse des impacts du CDT sur les captages d'alimentation en eau potable et de préciser les mesures qui seront prises pour les aménagements prévus à leur voisinage ;**
- **d'expliciter les actions du CDT en termes de déchets, en cohérence avec les intentions affichées en matière d'écologie industrielle.**

Risques

L'évaluation environnementale n'aborde pas la question de l'articulation des projets avec la problématique de la gestion des risques, en dépit des risques identifiés dans l'état initial (aléa retrait gonflement, communes couvertes par des plans de prévention des risques naturels).

L'Ae recommande que les fiches projets du CDT précisent de quelle façon les risques naturels seront pris en compte dans les communes concernées.

Cadre de vie et santé

Partant d'un état initial succinct, le rapport relève à juste titre que « les principales opérations d'aménagement auront, au regard du scénario de référence, un effet d'entraînement qui viendra accroître la population et les emplois. Le nombre total de voitures individuelles sera donc également susceptible d'augmenter, du fait de l'effet volume. L'émission de polluants atmosphériques s'en retrouverait alors augmentée », « d'autant plus lors de la période précédant la mise en service des transports en commun tels que la ligne 18 du Grand Paris Express ».

L'Ae constate que plusieurs projets du CDT sont localisés à proximité de grands axes de circulation routière. Si l'évaluation environnementale prévoit la réalisation d'une étude quant à l'évolution de la qualité de l'air, elle ne prévoit pas pour l'instant de mesures d'évitement ou de réduction – sauf pour ce qui concerne la programmation de constructions à usages sensibles (crèches, écoles,...) – par exemple des réductions des limitations de vitesse sur les grands axes.

Ce constat est largement transposable à l'ambiance sonore, sachant que le projet 2.6 (TGO/St-Cyr-Versailles) est également concerné par le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de St-Cyr-l'Ecole.

L'Ae relève d'ailleurs que certains secteurs du territoire présentent d'ores et déjà un cumul de pollutions et de nuisances : lorsque des projets du CDT sont prévus à proximité, des mesures spécifiques mériteraient d'être envisagées.

Compte tenu de l'accroissement des populations exposées, du fait du CDT, à la pollution rejetée et à l'ambiance sonore au voisinage des grands axes de circulation et des aérodromes, l'Ae recommande au maître d'ouvrage d'envisager des mesures d'évitement et de réduction proportionnées, sans attendre l'effet des nouveaux projets de transport en commun.

Alors que l'état initial a globalement bien identifié l'enjeu relatif aux sites et sols pollués et l'aborde dans les fiches projets concernées, ces fiches ne détaillent pas les mesures, annoncées dans le rapport de l'évaluation environnementale, qui devront être prises pour les projets concernés.

L'Ae recommande que les fiches projets du CDT précisent les mesures envisagées pour traiter les sites et sols pollués des projets concernés et garantir la compatibilité des milieux réhabilités avec les usages futurs, en particulier s'ils devaient prévoir des établissements accueillant des populations sensibles.

Alors que pour la réhabilitation énergétique du bâti existant, le CDT prévoit implicitement une accélération de cette réhabilitation, sans en préciser les moyens néanmoins, la résorption de l'habitat insalubre ou la dépollution du bâti existant (amiante, plomb,...) ne sont pas du tout abordés. Les différents thèmes relatifs à l'habitat existant pourraient être regroupés dans une fiche action, en cohérence avec les orientations du CDT visant à améliorer l'offre de logement sur le territoire.

L'Ae recommande de traduire les ambitions du CDT en termes d'amélioration de l'offre de logement par une fiche action relative à l'habitat existant cohérente avec les objectifs affichés.

En matière paysagère, le CDT comporte d'ores et déjà un schéma stratégique d'aménagement touristique, visant à améliorer l'offre touristique du territoire, en valorisant notamment le château et le parc de Versailles, et la généralisation de chartes paysagères. Une attention sera accordée à la visibilité des différents projets. Néanmoins, le site de Satory, le plus proche, est ceint de forêts qui limitent le risque de covisibilité avec le site du château de Versailles.

2.6 Evaluation des incidences Natura 2000²⁹

Deux zones de protection spéciale (ZPS), sites Natura 2000 au titre de la directive « Oiseaux » sont situées sur le territoire d'étude :

- l'étang de Saint-Quentin-en-Yvelines (FR1110025),
- le massif de Rambouillet et zones humides proches (FR1112011).

Une synthèse de chacun des deux documents d'objectifs (DOCOB) de ces sites est fournie. Trois ZSC et une ZPS sont situées à proximité. Une liste et une analyse des inventaires réalisés sur certains secteurs du périmètre sont fournies. La synthèse de l'état initial signale que ces zones accueillent un grand nombre d'oiseaux nicheurs et migrateurs, pour certains protégés ou menacés.

L'étang de Saint-Quentin est une escale migratoire, un site d'hivernage et de reproduction sur lequel ont été observées plus de 230 espèces d'oiseaux, dont 56 citées à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux » et 19 considérées comme « prioritaires », et 30 espèces patrimoniales régulières hors annexe 1. Le DOCOB définit 4 objectifs : l'amélioration de la gestion hydraulique, la conservation

²⁹ 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 » 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).

des habitats favorables, des aménagements artificiels en faveur des espèces cibles et la limitation de la population de sangliers.

Le massif de Rambouillet et les zones humides proches sont concernés pour une cinquantaine d'espèces relevant de l'annexe 1 de la directive « Oiseaux », dont 13 « espèces cibles » pour le site (6 liées aux étangs, 3 inféodées aux milieux forestiers, 4 aux milieux ouverts associés aux premiers stades de régénération forestière). Le DOCOB définit 3 objectifs : maintenir et restaurer les habitats favorables, suivre l'évolution de ces espèces et améliorer les connaissances, maîtriser les causes de dérangements ou de destruction.

Le rapport décrit plusieurs impacts possibles du projet sur les sites suscités, ainsi que plusieurs mesures et précautions à prévoir lors de la conception et la mise en œuvre des projets. Il conclut à des « effets notables probables plutôt faibles des aménagements projetés sur les espèces avifaunistiques », mais en renvoyant la réalisation d'inventaires précis et d'études d'incidences spécifiques à chaque projet.

L'Ae n'identifie pas à ce stade de projet incompatible *a priori* avec les sites de projet. Néanmoins, la conception du projet « Boubas – Louise Michel » et, plus largement, des projets dans le secteur le long de la RN 10 devront prendre en compte cet enjeu le plus en amont possible, notamment via la réalisation d'inventaires fins.

L'Ae recommande de préciser la méthode que le maître d'ouvrage retiendra pour garantir l'absence d'effets significatifs dommageables des projets du CDT sur les objectifs recensés pour les sites Natura 2000 inclus dans son territoire, en particulier pour les projets le long de la RN 10, à Trappes, La Verrière et Montigny-le-Bretonneux.

2.6 Suivi du CDT

L'évaluation environnementale du CDT présente un tableau complet et précis d'indicateurs qui devraient permettre de suivre l'évolution dans le temps des principaux enjeux environnementaux du CDT (page 203). Les fréquences de collecte de ces indicateurs, leur valeur à l'état initial ainsi que les sources de collecte sont fournies. L'Ae souligne la pertinence de cette approche, d'autant plus que plusieurs indicateurs portent déjà sur des enjeux faisant l'objet de recommandations de l'Ae dans cet avis.

Ponctuellement, elle souligne néanmoins que des indicateurs manquent encore pour certains enjeux importants : surfaces faisant l'objet de requalification et de densification, Natura 2000, mobilité piétonne,...

Compte tenu du fait que les projets du CDT ne concernent que quelques grands secteurs du territoire du CDT, l'Ae recommande de prévoir des indicateurs spécifiques sur les grands secteurs de projets.

2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique présenté en début d'évaluation environnementale est clair, synthétique et reprend les principaux éléments présentés dans le rapport. Il comporte en outre les cartes les plus pertinentes pour illustrer les principaux enjeux du CDT.

L'Ae recommande d'adapter le résumé non technique en tenant compte des suites données aux recommandations du présent avis.

Annexe : Objet et cadre d'élaboration du CDT « Versailles Grand Parc – Saint-Quentin en Yvelines – Vélizy-Villacoublay »

L'objet des CDT

La loi relative au Grand Paris dans son article 1 dispose :

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France.... ».

Dans son article 21, le I-4ème alinéa et le II-1er alinéa précisent que les contrats définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ainsi que les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

Le 2ème alinéa du II précise que le CDT *« comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable et notamment la réduction des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la préservation des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »*

Le décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi précédemment citée a été pris pour son application. Il définit les modalités d'élaboration et la structuration d'un CDT, les modalités de consultation du public sur les projets le composant et les modalités de prise en compte de ces projets dans les documents d'urbanisme. Plus particulièrement, ses articles 2 à 6 précisent son contenu quant à la forme et au fond.

En l'absence de CDT, la société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 m autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris³⁰. Sur les communes signataires d'un CDT, la société du Grand Paris ne peut en conduire que si le contrat le prévoit. Ce n'est pas le cas ici.

Le cadre d'élaboration du CDT « Versailles Grand Parc –

³⁰ Cf. article 7 de la loi relative au Grand Paris.

Saint-Quentin en Yvelines – Vélizy-Villacoublay »

- L'article 25 de la loi relative au Grand Paris a créé l'établissement public Paris-Saclay. Il a pour objet l'impulsion et la coordination du développement du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay, ainsi que son rayonnement international. Son Conseil d'administration est défini à l'article 28 de la loi : il comprend 4 collèges, dont le collège des collectivités qui représente les 29 communes de l'Essonne et les 20 communes des Yvelines, leurs groupements, les deux Conseils généraux et le Conseil régional.
- Le Conseil d'administration de l'établissement a adopté en 2012 un Schéma de développement territorial établissant un diagnostic du territoire et traçant les grandes lignes d'un développement économique, social et culturel solidaire. Le document stratégique préconisait de focaliser les démarches CDT sur deux secteurs géographiques ciblés : l'un au nord-est du plateau dans les Yvelines, l'autre sur la frange sud, objet de ce CDT. C'est le second CDT soumis à l'avis de l'Autorité environnementale³¹.
- Le CDT est porté par l'établissement public. Le périmètre du CDT recouvre 18 communes³².
- Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été adressés simultanément pour avis à l'Ae du CGEDD et autres collectivités et organismes mentionnés à l'article 11 - II du décret sus-visé (collectivités régionale, départementale, association des maires de France, syndicat mixte Paris-métropole, Atelier international du Grand Paris).
- Une enquête publique sera ensuite organisée sur le territoire des communes représentées dans le comité de pilotage (conformément à l'article 12 du décret) ; le dossier mis à l'enquête comportera les avis émis listés ci-dessus et notamment le présent avis.
- A l'issue de cette enquête, le projet de CDT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des observations formulées par le public, sera adopté par le comité de pilotage dans un délai de trois mois suivant la transmission du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur³³.
- La signature du CDT par le préfet, le conseil général des Yvelines, les maires et les communautés d'agglomération concernées interviendra dans les trois mois suivant cette approbation. Avis en est publié.

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social a modifié certaines dispositions de la loi relative au Grand Paris, notamment ses articles 1er et 21 ; ainsi :

- possibilité est donnée pour le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux concernés de siéger au comité de pilotage et d'être signataire du CDT, à leur demande.
- les règles de compatibilité entre documents d'urbanisme et schéma et plans sont modifiées :
 - le SDRIF³⁴ (ou son dernier projet en vigueur³⁵) s'impose aux CDT,
 - le CDT s'impose aux SCOT³⁶ et PLU³⁷ ; l'enquête publique du CDT inclut la mise en compatibilité de ceux-ci le cas échéant.

³¹ L'avis relatif au CDT « Paris Saclay » a été rendu par l'Ae le 11 décembre 2013 : n°AE 2013-112

³² Toutes les communes de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines : Elancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, La Verrière, Voisins-le-Bretonneux ; 10 des 18 communes de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc : Bois d'Arcy, Bièvres, Buc, Châteaufort, Jouy-en-Josas, Les-Loges-en-Josas, St-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Versailles, Viroflay ; Vélizy-Villacoublay

³³ Conformément à l'article 13 du décret susvisé.

³⁴ Schéma directeur de la région Ile-de-France.

³⁵ Conformément à l'article 21 IV 2^{ème} alinéa de la loi relative au Grand Paris modifiée le 18 janvier 2013.

³⁶ Schéma de cohérence territoriale.

³⁷ Plan local d'urbanisme.