

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

02/08/2021

Dossier complet le :

02/08/2021

N° d'enregistrement :

F-011-21-C-0106¹¹²¹⁰¹⁰⁶

1. Intitulé du projet

Défrichement d'un boisement dans le cadre de la réalisation de la gare de Saint-Quentin Est et libération des emprises chantier nécessaires au départ du tunnelier à Guyancourt incluses dans le projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers (Ligne 18).

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Société du Grand Paris

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Frédéric Willemin

RCS / SIRET

5 2 5 0 4 6 0 1 7 0 0 0 4 8

Forme juridique

EPIC de l'Etat

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
51a. Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation	La réalisation de la gare Saint Quentin Est et les besoins en emprises travaux pour le départ du tunnelier nécessitent le défrichement d'un boisement sur une surface de 3,3 ha a) Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare et inférieure à 25 hectares

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le défrichement est nécessaire pour permettre les travaux de réalisation de la gare de Saint-Quentin Est de la ligne 18 et la libération des emprises chantier nécessaires au départ du tunnelier. La gare de Saint-Quentin Est et les emprises travaux du tunnelier s'inscrivent au sein de la future ZAC "Gare de Guyancourt Saint-Quentin" de l'EPA Paris-Saclay, permettant ainsi d'améliorer l'insertion territoriale et urbaine à l'horizon de la mise en service des deux projets.

3,3 ha de boisement au sens du code forestier soumis à autorisation de défrichement sont concernés par le projet.

Le défrichement nécessaire à la réalisation de la gare de Saint-Quentin Est et pour les besoins du tunnelier, objet de la demande d'examen au cas-par-cas, s'inscrit au sein des futures emprises travaux de la L18. Ces emprises sont incluses dans la Demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative Ouest pour laquelle un avis de l'Autorité environnementale a été rendu le 24 mars 2021 et dont l'enquête publique se déroule du 28 juin au 30 juillet 2021. Les enjeux et effets liés au défrichement ont ainsi d'ores et déjà été analysés et été présentés dans cette demande. Ils sont rappelés dans le présent Cerfa et la notice jointe.

4.2 Objectifs du projet

La gare Saint-Quentin Est du projet de la ligne 18 du Grand Paris Express desservira à la fois le Technocentre Renault et les zones résidentielles du sud de Guyancourt et de Voisins-le-Bretonneux.

La localisation de la gare SQE a été ajustée par un léger déplacement afin de la rendre pleinement compatible avec le plan d'aménagement de la desserte de la future ZAC "Gare de Guyancourt Saint Quentin".

La configuration projetée pour la gare dans son environnement immédiat permet une optimisation de l'ouvrage, construit en tranchée couverte, pour améliorer le parcours des voyageurs : placée sous la RD91 déviée, la gare sera construite à faible profondeur, ce qui offrira aux voyageurs un parcours plus simple entre la surface et les quais, avec un seul niveau intermédiaire.

Le traitement accordé au projet permet de mutualiser les impacts au sein de la future ZAC, en améliorant l'insertion urbaine tout en limitant l'étalement urbain comme il l'est préconisé dans le programme du réseau du Grand Paris Express.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les principales étapes du projet au cours de la phase travaux sont les suivantes:

- Travaux de défrichage : Janvier 2023 à février 2023
- Travaux préparatoires : janvier 2023 à mars 2023
- Travaux préparatoires (abattage d'arbres et déviation de l'avenue de l'Europe via la parcelle Thalès) : janvier 2023 à mai 2023
- Installations de chantier : février 2023 à juillet 2023
- Réalisation des terrassements nécessaire au démarrage du tunnelier : avril 2023 à janvier 2024
- Génie civil nécessaire au démarrage du tunnelier : janvier 2024 à juin 2024
- Montage du tunnelier et début creusement : mai 2024 à août 2024
- Travaux de génie civil de la gare de Saint-Quentin Est en parallèle de la logistique tunnelier : août 2024 à avril 2025
- Travaux de génie civil de la gare de Saint-Quentin Est après transfert de la logistique du tunnelier à la gare de Satory : février 2026 à mars 2027
- Finalisation des travaux de génie civil après fin de creusement du tunnelier : février 2027 à octobre 2027
- Construction des émergences – fondations, superstructure de la gare de Saint-Quentin Est : mai 2026 à août 2027
- Second œuvre de la gare de Saint-Quentin Est : août 2027 à janvier 2029

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, la gare permettra aux usagers de rejoindre le métro et permettra une desserte optimale de la future ZAC "Gare de Guyancourt Saint-Quentin" de l'EPA Paris-Saclay. La gare sera dotée d'émergences qui assureront l'accès des voyageurs et également l'accueil des locaux d'exploitation.

Une offre de services sera également proposée:

- fonction d'accueil
- fonction de vente de tout titre de transport urbain
- fonction d'information sur le transport et les services de la gare
- fonction de commerce de dépannage, avec une offre de repère, présente sur l'ensemble du réseau (presse, retrait-colis, etc)

Concernant le matériel, un matériel roulant de type métro automatique à capacité adaptée sera mis en service sur la ligne. Les rames, à roulement sur fer et à alimentation par 3ème rail, seront d'une longueur de 45 m environ et permettront l'accueil de près de 350 personnes. La fréquence envisagée pour répondre à la demande de trafic en 2024 est d'environ 3 minutes. Les quais sont dimensionnés pour accueillir des rames 60 mètres de long (4 voitures) soit presque 500 voyageurs par train. Les automatismes permettent également de réduire l'intervalle entre deux trains jusqu'à 85 secondes.

Les emprises chantier non impactées définitivement feront l'objet d'une remise en état dans l'attente de la réalisation de la ZAC. Les impacts sur le boisement feront l'objet d'une compensation au titre du code forestier à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet initial de la ligne 18 a obtenu une :

- Déclaration d'Utilité Publique par décret n°2017-425 du 28 mars 2017
- Autorisation Environnementale par arrêté n°2018-258 du 20 décembre 2018

Le défrichement nécessaire à la réalisation de la gare de Saint-Quentin Est et pour les besoins du tunnelier est inclus dans la Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative sur la section Ouest (entre l'arrière gare du CEA et Versailles Chantiers) en cours d'instruction. Avis de l'Autorité environnementale n°2020-114 reçu le 24 mars 2021. Enquête publique réalisée du 28 juin au 30 juillet 2021.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
La gare est située à une profondeur de 10 m environ (niveau des quais) par rapport au terrain naturel. La gare de Saint-Quentin Est présente deux émergences : - une émergence principale de 27 m de large sur 59 m de long qui s'ouvre sur un parvis d'environ 9300 m ² , et se compose de deux niveaux pour une hauteur totale d'environ 8m - une émergence permettant l'accès à la gare côté Technocentre Renault de 13m de large sur 22m de long et se compose d'un niveau pour une hauteur totale d'environ 5m	La surface de défrichement pour la réalisation de la gare Saint Quentin Est est de 3,3 ha. Surface totale du boisement 6,7 ha

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Bois du Trou Berger (entre le rond-point de Villaroy et le Technocentre Renault)
Guyancourt

Coordonnées géographiques¹

Long. 2 ° 4 ' 26 " 986 Lat. 48 ° 45 ' 41 " 599

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

Le projet de ligne 18, incluant la gare de Saint-Quentin Est, a déjà fait l'objet d'une évaluation environnementale et est autorisé par le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 et l'arrêté n°2018-258 du 20 décembre 2018. Dans sa configuration initiale la gare était localisée sur la friche industrielle dite Thalès. Dans sa nouvelle configuration présentée dans la Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative sur la section Ouest en cours d'instruction, la gare est déplacée de 200 m environ vers le nord-est afin la rendre pleinement compatible avec le plan d'aménagement de la future ZAC « Gare de Guyancourt Saint-Quentin ».

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de gare SQE n'est compris dans aucune ZNIEFF. cf chapitre 3.1.1 de la notice.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de gare SQE n'est compris dans aucune zone couverte par un arrêté de biotope. cf chapitre 3.1.1 de la notice.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de gare SQE n'est compris dans aucun parc national, parc naturel, réserve naturelle ou zone de conservation. cf chapitre 3.1.1 de la notice.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur est couvert par : - l'arrêté relatif à la lutte contre le bruit sur la commune de Guyancourt - le PPBE des Yvelines relatif aux grandes infrastructures de transport terrestre relevant de l'État approuvé le 2 octobre 2012, - le PPBE des Yvelines relatif aux infrastructures routières départementales approuvé le 23 mai 2014
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de la gare SQE n'est recoupé par aucun périmètre de monuments historiques et n'est compris dans aucun site patrimonial remarquable. cf chapitre 3.6 de la notice. Le projet n'a pas d'incidence sur des monuments historiques ou sites patrimoniaux remarquables.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le boisement n'est concerné par aucune zone humide selon l'atlas des enveloppes d'alerte zones humides en Ile-de-France de la DRIEAT. Par ailleurs, les investigations botaniques et floristiques réalisées en 2020-2021 n'ont pas mis en évidence de zones humides. cf chapitre 3.2 de la notice. Le projet n'a pas d'incidence sur des zones humides

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Guyancourt est couverte par le PPRI de la vallée de Bièvre et du ru de Vauhallan approuvé par arrêté inter-préfectoral le 10 mars 2020. Au vu de sa localisation, le projet de la gare SQE n'est cependant pas concerné par le risque inondation. cf chapitre 3.3 de la notice
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet au droit de la gare SQE n'est recoupé par aucun périmètre de sites protégés. cf chapitre 3.5 de la notice. Le projet n'a pas d'incidences sur les sites inscrits.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe à 1,35 km au nord d'un site Natura 2000. Il s'agit de la ZPS " Massif de Rambouillet et zones humides proches". Dans le cadre de l'étude d'impact de la DUP modificative Ouest, une évaluation des incidences a été réalisée sur cette ZPS. Le projet n'induit aucune incidence directe ou résiduelle sur le site Natura 2000. cf chapitre 3.1.1.2 de la notice
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche se trouve à environ 1,5 km de la future gare SQE. cf chapitre 3.5 de la notice Le projet n'a pas d'incidence sur les sites classés.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La réalisation de la gare nécessitera la mise hors d'eau des fouilles au moyen de dispositifs de rabattement (puits de pompage, pointes filtrantes...). Ces opérations de pompage s'effectueront à l'abri d'enceintes en paroi moulée permettant de limiter les débits à gérer en fond de fouille. L'impact de ces pompages ne sera pas significatif à l'extérieur des parois induits par les pompages.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La cote inférieure du projet est supérieure à celle de la nappe de l'Oligocène, concernée par le projet. Ce dernier n'est pas concerné par l'effet de barrage.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aménagement de la gare Saint Quentin Est va générer environ 633 122 m ³ de déblais. Les flux d'évacuation des déblais augmenteront le trafic routier et les flux de circulation autour du chantier. Les principaux effets sont liés aux perturbations pour les riverains et les usagers des routes. La planification des itinéraires routiers sera concertée avec les collectivités. Le trafic lié aux évacuations pour les travaux de la gare de SQE a été évalué à 40 camions/jour.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet de gare SQE principalement en souterrain n'est pas déficitaire en matériaux.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Plusieurs espèces protégées ont été recensées dans les emprises du projet dans le cadre des inventaires écologiques. Le projet ne recoupe pas de continuités écologiques. Les impacts générés par le défrichement pour la gare SQE et les mesures à mettre en œuvre ont d'ores et déjà été analysés et intégrés à la Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative Ouest. Entre la DUP et la présente demande, les emprises ont fait l'objet d'une optimisation en vue de réduire les impacts. cf chap 2.2.2 et 3.1 de la notice.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Dans le cadre de l'étude d'impact de la DUP modificative Ouest, une évaluation des incidences a été réalisée sur l'entité la plus proche Forêt domaniale de Port Royal de la ZPS « Massif de Rambouillet et zones humides proches ». Le défrichement pour la gare SQE n'a pas d'incidence directe, temporaire ou permanente, par effet d'emprise sur le réseau de site Natura 2000. Il n'est pas susceptible d'être de manière indirecte à la source de dérangement, de réduction de la fonctionnalité du territoire ou de dégradation des milieux pouvant remettre en cause la présence des espèces ayant justifié la désignation des sites. cf chapitre 3.2.1.2 de la notice

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'opération de défrichement soumis à autorisation de défrichement engendre une consommation de 3,3 ha d'espaces forestiers (selon les critères de définition du caractère forestier au titre du code forestier) et d'habitats naturels au titre des espèces protégées au droit du boisement du Trou Berger dont la surface totale est de 6,7 ha . Cf chapitre 3.1 et 3.2 de la notice
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Guyancourt est concernée par le risque lié aux transports de matières dangereuses. La RD36 est identifiée comme un axe soumis à ce risque du fait du fort trafic de livraison (pour les stations services notamment). Présence d'ICPE à proximité mais à une distance de plus de 50 m des emprises projet et absence d'installation de statut SEVESO. Le risque d'impact est faible voire nul (risques associés aux ICPE non SEVESO considérés comme contenus dans les limites de l'installation).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune de Guyancourt est concernée par le PPRi de la vallée de la Bièvre et du ru de Vauhallan. Cependant, la zone d'étude du projet n'est pas concernée par le risque inondation. Cf chapitre 3.3 de la notice
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase exploitation, ce projet de transport en commun permettra un report modal des déplacements et réduira le trafic. La gare SQE via la future L18 va permettre de faire la liaison avec la Ligne 14 Sud du réseau du Grand Paris Express. La gare SQE proposera des correspondances avec les lignes de bus locales. L'impact est positif. La phase travaux engendrera une augmentation ponctuelle de trafic avec la circulation des engins de chantier et poids-lourds. cf chapitre 3.7 de la notice
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux sont sources d'émissions sonores variables. Toutefois, le site s'inscrit le long d'axes circulés et n'est pas localisé à proximité de site sensible. En phase exploitation, les sources d'émission de bruit issues des gares proviendront essentiellement des prises et rejets d'air des équipements et locaux techniques. Des mesures réductrices seront mises en place (silencieux, isolation...) pour atteindre des émissions acoustiques conformes au décret du 31 août 2006.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase travaux, les phases de terrassements de la gare sont les plus sensibles en terme de gêne vibratoires. Ce phénomène restera localisé et sera limité dans le temps. Des mesures de surveillance vibratoire sont prévues au niveau des bâtiments sensibles les plus proches. Pour la phase exploitation, des modélisations vibratoires prévisionnelles au droit des sites les plus sensibles ont été réalisées dans le cadre de l'étude d'impact de la ligne. Aucune ne concerne de bâtiment à proximité de la gare SQE.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Certaines phases de travaux nécessiteront un éclairage nocturne. Ces périodes seront limitées et l'éclairage sera ponctuel et orienté vers la zone de travaux et non vers le ciel. L'éclairage de la gare et de son parvis sera limité à son intérieur. Le halo lumineux autour de la gare sera limité à la lumière résiduelle s'échappant des baies vitrées/sheds et aux projecteurs.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La phase travaux va engendrer une augmentation de trafic avec la circulation des engins de chantier et poids-lourds, générant ainsi une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. De plus, certaines phases de travaux peuvent causer des envols de poussières. Toutes les mesures seront prises pour limiter ces impacts: évacuation des terres polluées vers les installations et filières spécialisées ; nettoyage des roues des véhicules et engins de chantiers ; arrosage des pistes et utilisation de bâches sur les camions de transport et sur les terres stockées
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les emprises chantier seront en partie imperméabilisées, les eaux pluviales seront donc récupérées, stockées et rejetées vers les réseaux d'assainissement avec l'accord des gestionnaires.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux usées du chantier (eaux de process et eaux de la base-vie) seront récupérées, stockées et rejetées vers les réseaux d'assainissement avec l'accord des gestionnaires. Aucun rejet d'eaux usées ne sera réalisé au milieu naturel conformément à l'arrêté interpréfectoral portant autorisation environnementale déjà obtenu.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les travaux pourront engendrer la production de déchets non dangereux, inertes et dangereux. Les déchets seront éliminés ou valorisés dans les filières adaptées à leur caractérisation.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La création de la gare entraîne une suppression d'une partie de l'espace paysager protégé du bois dit du Trou Berger identifié au PLUi. Cependant, elle s'insère dans un quartier où la mutation se dessine avec la prise d'initiative de la ZAC "Gare Guyancourt Saint Quentin". La trame paysagère de la ZAC sera organisée autour de la future gare: l'intégration paysagère de la gare sera donc assurée. Le déclassement de l'espace paysager est réalisé dans le cadre de la MECDU de la DUP modificative ouest avec son évaluation environnementale. cf chapitre 3.5 de la notice
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un déclassement de l'espace paysager à protéger identifié dans le PLUi de Saint-Quentin-En-Yvelines est réalisé dans le cadre de la MECDU de la DUP modificative ouest avec son évaluation environnementale. cf chapitre 3.5 de la notice

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

Aucun projet ne correspondant à la définition de l'article R. 122-5 du code de l'environnement n'est identifié à proximité du projet.

ZAC Gare Guyancourt Saint Quentin:

Le programme de cette future ZAC n'est actuellement pas encore arrêté.

La future ZAC en cours de définition s'étendra sur 60 ha – dont 32 pour le seul site ex-Thalès - et pourrait comprendre les éléments suivants, autour d'un pôle d'échanges multimodaux centré sur la gare Saint-Quentin Est : 2000 à 2200 logements, 50 000 m² d'activités économiques et de commerces, et 23000 m² d'espaces publics aménagés.

L'analyse des effets cumulés avec la gare devra être réalisée plus en détail dans le cadre de l'avancement de la ZAC et, notamment, lors de la réalisation de l'évaluation environnementale dudit projet.

A ce stade, les principaux effets cumulés identifiés sont :

en phase travaux:

- les gênes générés sur le trafic/les mobilités et les nuisances associées (sonores, rejets atmosphériques) liés aux phases de travaux qui pourraient être concomitantes,

- le défrichement d'une surface complémentaire du boisement pour les besoins de la ZAC et des impacts sur les habitats naturels en phase exploitation:

- le renforcement du caractère urbain du secteur

- l'augmentation de l'attractivité du secteur : création d'une capacité d'accueil pour répondre aux besoins des habitants et emplois supplémentaires à venir, mise en place d'une offre de transport efficace.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Les emprises chantier de la gare SQE s'inscrivent au sein des emprises nécessaires du projet de la L18. Entre la demande de DUP modificative Ouest et la présente demande, les emprises chantier ont été optimisées afin de réduire l'impact environnemental sur le boisement.

Outre cette mesure de réduction, des mesures ont été définies dans le cadre de l'étude d'impact de la DUP modificative :

- Mesures de réduction : Prise en compte des espèces sensibles en phase chantier, adaptation des périodes de travaux, protocole pour l'abattage des arbres à enjeux,...

- Mesures de compensation au titre des espèces protégées et au titre du code forestier

Afin d'assurer la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, une mise en compatibilité du PLUi de Saint-Quentin a été réalisée de manière à réduire un espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier. La MECDU s'est accompagnée d'une évaluation environnementale.

L'ensemble des impacts et mesures a d'ores et déjà été présenté dans la DUP modificative ouest qui a fait l'objet d'un avis de l'Ae en date du 24 mars 2021.

L'analyse des enjeux, des impacts environnementaux du projet et les mesures définies, objet du CERFA, sont présentés plus en détail et rappelés dans la notice environnementale jointe en annexe du CERFA.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

La réalisation des travaux de défrichement a été présentée dans la Demande de Déclaration d'utilité publique modificative sur le secteur Ouest de la ligne 18 du Grand Paris Express. L'espace boisé à protéger identifié dans le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines a été modifié pour permettre ce défrichement. Dans le cadre de la demande DUP, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ont été définies afin de prendre en compte l'impact du défrichement par la gare Saint-Quentin Est légèrement déplacée et les besoins en emprises pour le départ du tunnelier.

Au regard de l'analyse des impacts et mesures proposées dans la demande DUP modificative du secteur Ouest, il apparaît qu'une évaluation environnementale spécifique audit défrichement n'est pas nécessaire compte tenu de la prise en compte des impacts et la proposition de mesures dans le cadre de ce dossier qui a déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae n° 2020-114 le 24 mars 2021.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

La Notice environnementale, évoquée à la partie 5 et 6 du présent CERFA, présente les enjeux et l'analyse des impacts environnementaux du défrichement pour les besoins du projet de création de la gare Saint Quentin Est et des travaux de tunnelier. Il s'agit des éléments qui ont d'ores et déjà été pris en compte dans la DUP modificative ouest et présentés dans l'étude d'impact de cette demande.

9. Engagement et signature

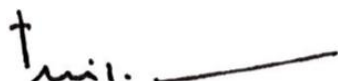
Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à Saint-Denis

le, 02/08/2021

Signature



F. Willemin, directeur

La direction du développement durable

Affaire suivie par :
Rémi DEGOUYS
remi.degouys@societedugrandparis.fr
Tél. : 01 70 93 14 80

**MTES/CGEDD/
Autorité environnementale**

Tour Séquoia
92055 La Défense Cedex

N/Réf : 2021-0131_EBR
LRAR n° 1A 183 582 7539 1

Saint-Denis, le 02 août 2021

Objet : L18 - Saisine pour examen au cas par cas concernant une opération de défrichement à Guyancourt (78)

La Ligne 18 du Grand Paris Express a été déclarée d'utilité publique par le décret n°2017-425 du 28 mars 2017. Le projet de réalisation de la ligne 18 a fait l'objet d'une étude d'impact réalisée par la Société du Grand Paris (SGP). L'autorité environnementale (CGEDD) a émis quatre avis sur ce projet : l'avis délibéré n°2015-63, actualisé par l'avis n°2017-73, ainsi que les avis n°2019-113 et 2020-114.

Dans le cadre de l'avancement et des optimisations de projet, le défrichement d'une partie du boisement dit du « Trou Berger » à Guyancourt est nécessaire pour permettre les travaux de réalisation de la gare de Saint-Quentin Est de la ligne 18 et la libération des emprises chantier nécessaires au départ du tunnelier.

Cette opération entre dans la catégorie « 51a. Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation » de la nomenclature annexée à l'article R. 122-2 du CE des projets soumis à examen au cas par cas.

À ce titre, la SGP vous saisit par la présente d'une demande d'examen au cas par cas. Ainsi, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le formulaire de demande d'examen au cas par cas correspondant accompagné d'une notice environnementale et de ses annexes.

Mes services se tiennent à votre disposition pour tout élément complémentaire à apporter à ce dossier.

Le directeur du développement durable



F. Willemin

Pièces jointes (1 exemplaire papier et envoi par la plateforme Melanissimo) :

- Formulaire de demande d'examen au cas par cas pour le défrichement d'un boisement au droit de la gare de Saint-Quentin Est (L18 du Grand Paris Express)
- Notice environnementale en annexe du formulaire
- Annexes demandées au formulaire CERFA

AOÛT 2021

**LIGNE 18 : AEROPORT D'ORLY - VERSAILLES CHANTIERS
(LIGNE VERTE)**

**NOTICE ENVIRONNEMENTALE JOINTE A LA DEMANDE D'EXAMEN AU
CAS-PAR-CAS POUR LE DEFRICHEMENT D'UN BOISEMENT AU DROIT DE
LA GARE DE SAINT-QUENTIN EST**

Sommaire

I. Introduction.....	4	3.2 Continuités écologiques.....	36
1.1. Préambule.....	5	3.2.4. Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France	36
1.1.1. Objet du présent document	5	3.2.5. Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France	36
1.1.2. Rappel des procédures de la L18.....	5	3.2.6. Réseau écologique du département des Yvelines	36
1.1.3. Rappel des principales caractéristiques de la Ligne 18	6	3.2. Zones humides	37
1.1.4. La Gare de Saint-Quentin Est : rappel du projet présenté dans la DUP modificative Ouest et justification de son emplacement	6	3.3. Risque inondation	37
1.1.5. Calendrier prévisionnel des travaux	11	3.4. Compatibilité avec les documents d'urbanisme	38
1.2. Demandeur et auteur du document	11	3.5. Paysage.....	40
1.2.1. Nom et adresse du demandeur	11	3.6. Déplacements.....	41
1.2.2. Auteurs du document.....	11	IV. Conclusion.....	42
1.3. Organisation générale du présent document.....	12		
1.3.1. Annexes obligatoires – article 8.1 du CERFA	12		
1.3.2. Correspondance entre les parties du formulaire CERFA et les chapitres de la notice environnementale.....	12		
II. Présentation du projet de gare de Saint-Quentin Est.....	13		
2.1. Présentation générale.....	14		
2.1.1. Localisation.....	14		
2.1.2. Situation cadastrale	17		
2.1.4. Photographies du site	18		
2.2. Caractérisation du boisement	20		
2.3. Le projet de gare de Saint-Quentin Est présenté dans le dossier de DUP modificative Ouest	21		
2.3.1. Principales caractéristiques de la gare.....	21		
2.3.2. Optimisation des emprises chantier entre la DUP modificative secteur Ouest et la demande de Cas par Cas	22		
2.3.3. Gestion de l'eau.....	22		
III. Principaux enjeux environnementaux, Impacts et Mesures	24		
3.1. Boisement.....	25		
3.2. Faune et flore.....	25		
3.2.1. Zonages.....	25		
3.2.2. Etat initial faune et flore	27		
3.2.3. Impacts du projet sur la faune et la flore et Mesures	33		

I. Introduction

1.1. Préambule

1.1.1. Objet du présent document

Le présent dossier constitue la notice environnementale qui accompagne le formulaire CERFA n° 14734*03 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, prévue par l'article R. 122-3-1 du Code de l'environnement, portant sur la nécessité de défrichement d'un espace boisé au sens du code forestier au droit de la gare de Saint-Quentin Est, sur la commune de Guyancourt.

Le défrichement est nécessaire pour permettre les travaux de réalisation de la gare de Saint-Quentin Est de la ligne 18 et la libération des emprises chantier nécessaires au départ du tunnelier. La gare de Saint-Quentin Est et les emprises travaux du tunnelier s'inscrivent au sein de la future ZAC « Gare de Guyancourt Saint-Quentin » de l'EPA Paris-Saclay, permettant ainsi d'en améliorer l'insertion territoriale et urbaine à l'horizon de la mise en service des deux projets. Dans ce secteur, les emprises de la gare et du chantier du tunnelier nécessitent le défrichement de 3,3 ha de boisements soumis au Code forestier.

Les emprises de défrichement du projet de la gare de Saint-Quentin Est et pour les besoins du tunnelier, objet de la demande d'examen au cas-par-cas, s'inscrivent au sein des futures emprises travaux de la L18. Ces emprises sont incluses dans la Demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative Ouest pour laquelle un avis de l'Autorité environnementale a été rendu le 24 mars 2021 et dont l'enquête publique s'est déroulée du 28 juin au 30 juillet 2021.

En application de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement (dans sa version en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 et du décret n° 2016-1110 du 11 août 2016), le défrichement du boisement relève de la catégorie « 51a. Défrichements et premiers boisements soumis à autorisation » et est soumis à examen au cas par cas au titre de :

- a) **Défrichements soumis à autorisation au titre de l'article L. 341-3 du code forestier et portant sur une superficie totale, même fragmentée, de plus de 0,5 hectare et inférieure à 25 hectares.**

La présente notice environnementale est centrée sur les enjeux et les impacts liés à l'opération de défrichement, qui ont fait l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude d'impact réalisée pour la DUP modificative Ouest. Elle a pour objectif de compléter la présentation faite dans le formulaire CERFA, sur :

- Le projet de la gare de Saint-Quentin Est et les emprises chantier nécessaires au départ du tunnelier et les raisons pour lesquelles le défrichement est rendu nécessaire pour permettre la réalisation des travaux de la L18 ;
- L'analyse des enjeux et des impacts environnementaux du défrichement, notamment les thématiques suivantes : boisement, faune et flore, continuités écologiques, zones humides, compatibilité avec les documents d'urbanisme et paysage.
- Une conclusion et l'autoévaluation du demandeur sur la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact spécifique au défrichement.

Il est à noter que les emprises au droit du boisement ont fait l'objet d'une optimisation par rapport à la DUP modificative Ouest en vue de réduire l'impact sur ce dernier. Cette réduction d'emprise répond à une recommandation de l'Autorité environnementale dans son avis du 24 mars 2021. Cette optimisation des emprises est présentée au chapitre 2.3.2.

1.1.2. Rappel des procédures de la L18

La ligne 18 a fait l'objet de plusieurs procédures administratives, notamment au titre du Code de l'expropriation, du Code de l'environnement et du Code forestier :

- Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP). Le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 a déclaré d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin non incluses (tronçon inclus dans la ligne dite « verte » et correspondant à la ligne 18) et à la réalisation du site de maintenance des infrastructures, de maintenance et de remisage du matériel roulant et du poste de commandement centralisé de Palaiseau ainsi que du raccordement de ce site au réseau de transport public du Grand Paris, dans les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Demande d'autorisation environnementale (DAE) obtenue le 20 décembre 2018 par arrêté inter-préfectoral n°2018-258 qui intègre les procédures suivantes :
 - ⇒ Au titre du Code de l'environnement :
 - Autorisation au titre de la police de l'eau, en application de l'article L.214-3 du code, pour l'ensemble du projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express ;
 - Dérogation à la protection des espèces et de leurs habitats protégés, en application de l'article L.411-2 du code, pour l'ensemble du projet de la Ligne 18 ;
 - Absence d'opposition au titre du régime d'évaluation des incidences Natura 2000 en application du VI de l'article L. 414-4 du Code.
 - ⇒ Au titre du code forestier :
 - Autorisation de défrichement, en application de l'article L. 341-3 du Code.
- Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative sur la section Est (entre les gares d'Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin) ayant fait l'objet du décret n° 2021-26 du 14 janvier 2021. Cette demande intègre l'inclusion de la gare CEA-Saint-Aubin dans le projet et l'évolution du tracé et de son profil en long entre les gares d'Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, comprenant notamment le déplacement des ouvrages annexes OA4 et OA5 sur la commune de Wissous et l'ajustement du tracé dans le quartier Camille Claudel à Palaiseau.
- Porter à connaissance n°1 sur la section Est ayant donné lieu à l'arrêté complémentaire n°2020-153 délivré le 21 août 2020 et intégrant des évolutions du tracé et du profil en long entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin et une modification au droit du Centre d'Exploitation.
- Porter à connaissance n°2 sur la section Est ayant donné lieu à l'arrêté complémentaire n°2021-031 délivré le 8 février 2021 et intégrant les évolutions de projet apportées à la section aérienne entre la zone de transition Est et la gare CEA Saint-Aubin (mise au sol à Palaiseau, évolution de la zone de transition Est et évolutions des emprises sur la section concernée), les évolutions de l'assainissement au niveau du centre d'exploitation de Palaiseau et l'évolution des surfaces soumises à autorisation de défrichement au titre du code forestier.
- Porter à connaissance n°3 sur la section Est en cours d'instruction et portant sur l'adaptation du carrefour de la Croix de Villebois, les évolutions de la gestion des eaux du centre d'exploitation de Palaiseau et les évolutions des franchissements de la Rigole de Corbeville.

- Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative sur la section Ouest (entre l'arrière gare du CEA et Versailles Chantiers) ayant fait l'objet de l'avis de l'Autorité environnementale n°2020-114 le 24 mars 2021 et dont l'enquête publique s'est tenue du 28 juin au 30 juillet 2021. **Cette demande intègre notamment l'évolution de la localisation de la gare de Saint-Quentin Est, le défrichement présenté dans la présente demande d'examen au cas par cas et le déclassement de l'espace boisé au travers de la Mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), accompagnée de son évaluation environnementale.**

1.1.3. Rappel des principales caractéristiques de la Ligne 18

Le projet de la Ligne 18 dessert directement les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Il traverse 13 communes d'Est en Ouest : Paray-Vieille-Poste, Wissous, Antony, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt et Versailles. Il s'insère en grande partie dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Paris Saclay.

D'une longueur de 34,7 km environ, la Ligne 18 se compose principalement :

- De deux parties en tunnel :
 - une partie Est entre Paray-Vieille-Poste et Palaiseau de 12,1 km environ ;
 - une partie Ouest entre Magny-les-Hameaux et Versailles de 8,8 km environ ;
- D'une section en aérien d'environ 13,4 km qui relie les deux sections en tunnel et s'inscrit sur le plateau de Saclay entre les communes de Palaiseau (à l'ouest du nouveau quartier Camille Claudel) et Magny-les-Hameaux avec à chaque extrémité une zone de transition permettant l'interface entre la partie aérienne et souterraine ;
- D'un centre d'exploitation (CE) implanté à Palaiseau à proximité de la zone de transition « Est ». Il regroupe un site de maintenance de l'infrastructure (SMI), un site de remisage et d'entretien du matériel roulant (SMR) et un poste de commande centralisé (PCC).

Un matériel roulant de type métro automatique à capacité adaptée sera mis en service sur la ligne. Les rames, à roulement sur fer et à alimentation par 3^e rail, seront d'une longueur de 45 m environ et permettront l'accueil de l'ordre de 350 personnes. La fréquence envisagée pour répondre à la demande de trafic à l'horizon 2030 est d'environ 3 minutes, nécessitant un parc de 30 rames.

Le tronçon Ligne 18 d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers comprendra 9 gares : Antonypôle, Massy Opéra, Massy – Palaiseau, Palaiseau, Orsay – Gif, CEA Saint-Aubin, Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers. Deux de ces gares sont en interconnexion avec le réseau ferré existant (Massy – Palaiseau et Versailles Chantiers). La ligne 18 comprend 24 ouvrages annexes nécessaires à l'exploitation de la ligne et ayant comme fonctions : accès des secours, évacuation, ventilation/désenfumage...

1.1.4. La Gare de Saint-Quentin Est : rappel du projet présenté dans la DUP modificative Ouest et justification de son emplacement

La gare de Saint-Quentin Est est située sur la commune de Guyancourt, à proximité de l'actuel rond-point de Villaroy, au lieu-dit du Trou Berger. La gare s'implante sur un espace boisé à l'ouest du parking du Technocentre Renault.

Elle desservira à la fois le Technocentre Renault et les zones résidentielles du sud de Guyancourt et de Voisins-le-Bretonneux.

Lors des concertations régulières menées par la Société du Grand Paris au niveau de chacun des ouvrages, les collectivités concernées que sont la Mairie de Guyancourt, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et l'EPA Paris-Saclay ont demandé à la Société du Grand Paris d'ajuster la localisation de la gare de Saint-Quentin Est, en particulier par un léger déplacement de la gare afin la rendre pleinement compatible avec le plan d'aménagement de la future ZAC « Gare de Guyancourt Saint-Quentin ».

Dans la précédente configuration du projet, la gare se situait environ 200 m plus à l'ouest, sur le terrain ex-Thomson Optronique (Thales). Le léger déplacement réalisé vise à insérer la gare dans le projet urbain qui se dessine, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Paris-Saclay.

L'environnement bâti actuel de la gare est très varié : le Technocentre Renault et d'autres activités industrielles à l'est, des voiries, des friches industrielles (dont le terrain ex-Thales au sud-ouest), un lotissement.

Cet environnement a vocation à être réaménagé et urbanisé entièrement par la création d'un quartier composé de bâtiments d'activités et d'habitat collectif, dans le cadre d'une ZAC « Gare Guyancourt Saint-Quentin » dont l'EPA Paris-Saclay a pris l'initiative à son conseil d'administration du 10 octobre 2019.

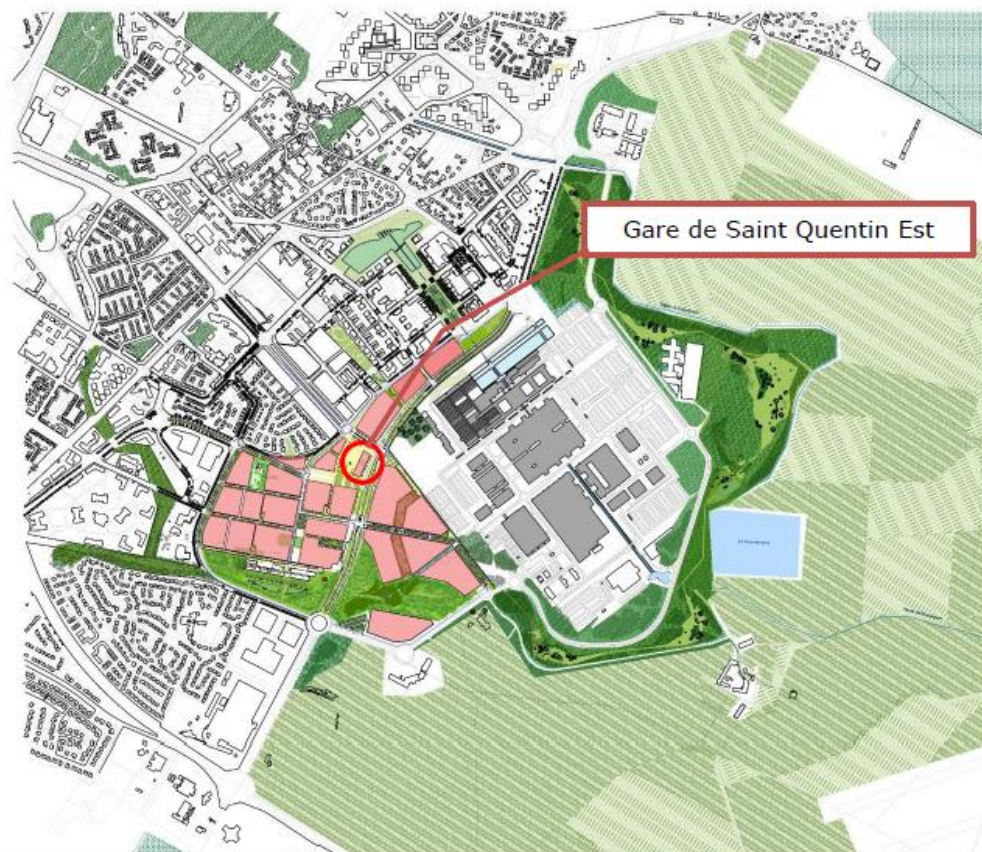
La configuration projetée pour la gare dans son environnement immédiat permet une optimisation de l'ouvrage, construit en tranchée couverte, pour améliorer le parcours des voyageurs : placée sous la RD91 déviée, la gare sera construite à faible profondeur, ce qui offrira aux voyageurs un parcours plus simple entre la surface et les quais, avec un seul niveau intermédiaire (mezzanine).

Les dimensions de l'émergence ont également été réduites par rapport au précédent projet, consécutivement à la suppression de la réservation pour un poste de commande centralisé (PCC) de repli, ce dernier ayant finalement été implanté dans la gare d'Antonypôle1.

Non seulement cette nouvelle configuration permet de consommer beaucoup moins de matériaux (dont le béton) pour la construction de la gare, mais également de marquer un signal dans le nouveau quartier, d'installer un parvis dont les proportions resserrées permettent une meilleure appropriation tandis que le rapport de proximité qu'il instaure avec les îlots alentours installe une plus grande urbanité. L'organisation du pôle multimodal peut également être densifiée, renforçant la lisibilité par les voyageurs.

Le traitement topographique du parvis organise par ailleurs les séquences d'entrées et crée le lien entre l'aménagement urbain du nouveau quartier et le niveau d'accès aux quais. Il permet de mutualiser les impacts au sein de la future ZAC, en améliorant l'insertion urbaine tout en limitant l'étalement urbain comme il l'est préconisé dans le programme du réseau du Grand Paris Express. En effet, en calant la « boîte » souterraine sous la RD91 reconfigurée, l'insertion urbaine de la Gare de Saint-Quentin Est est également améliorée.

Enfin, la gare et son programme connexe contribuent à isoler le parvis de la RD 91 (et de ses nuisances) permettant d'installer une certaine intimité et une qualité d'usages qui viennent s'ajouter à l'excellente orientation Sud que peut trouver le parvis grâce à la création d'un accès Ouest à la gare.



Localisation de la gare et Plan d'intention de ZAC de la gare Guyancourt Saint-Quentin (Marniquet-Aubouin, juillet 2020 - Susceptible d'évoluer) — Source DUP modificative Ouest

La construction à plus faible profondeur de la gare nécessite de revoir la cinématique prévue pour le tunnelier. Un tunnel creusé au tunnelier entre Saint-Quentin Est et Versailles (OA24), sera réalisé en un seul tir. En effet, le maintien des deux « tirs », avec les risques calendaires et financiers associés à cette opération très technique, supposait la construction de l'OA15, avec de nombreuses perturbations des circulations, en 2023-2024, ce qui semblait peu compatible avec la tenue des Jeux Olympiques sur le site du Golf national. Sur le plan technique, ce maintien aurait empêché la construction de la gare de Saint-Quentin Est à faible profondeur – avec tous les avantages associés pour les voyageurs – car le principe de fonctionnement du tunnelier nécessite une couverture suffisante pour gérer la pression lors du creusement.

Ainsi, en plus des emprises correspondant à la gare *stricto sensu*, les emprises chantier (présentées sur le plan ci-dessous) sont revues pour permettre l'installation des équipements nécessaires au lancement du tunnelier depuis la gare de Saint-Quentin Est et à son fonctionnement :

- au nord, une bande pour la création du merlon provisoire, ensuite retiré pour faire la place à la RD91 déviée dans le cadre du projet de ZAC ;
- à l'ouest, sur le nord de la friche Thales, une emprise pour le fonctionnement du tunnelier (tunnel nord) et la base-travaux de la tranchée couverte (tunnel sud)



Emprise chantier DUP modificative Ouest pour la gare Saint Quentin et les besoins du tunnelier (SGP, 2020) – source DUP modificative Ouest

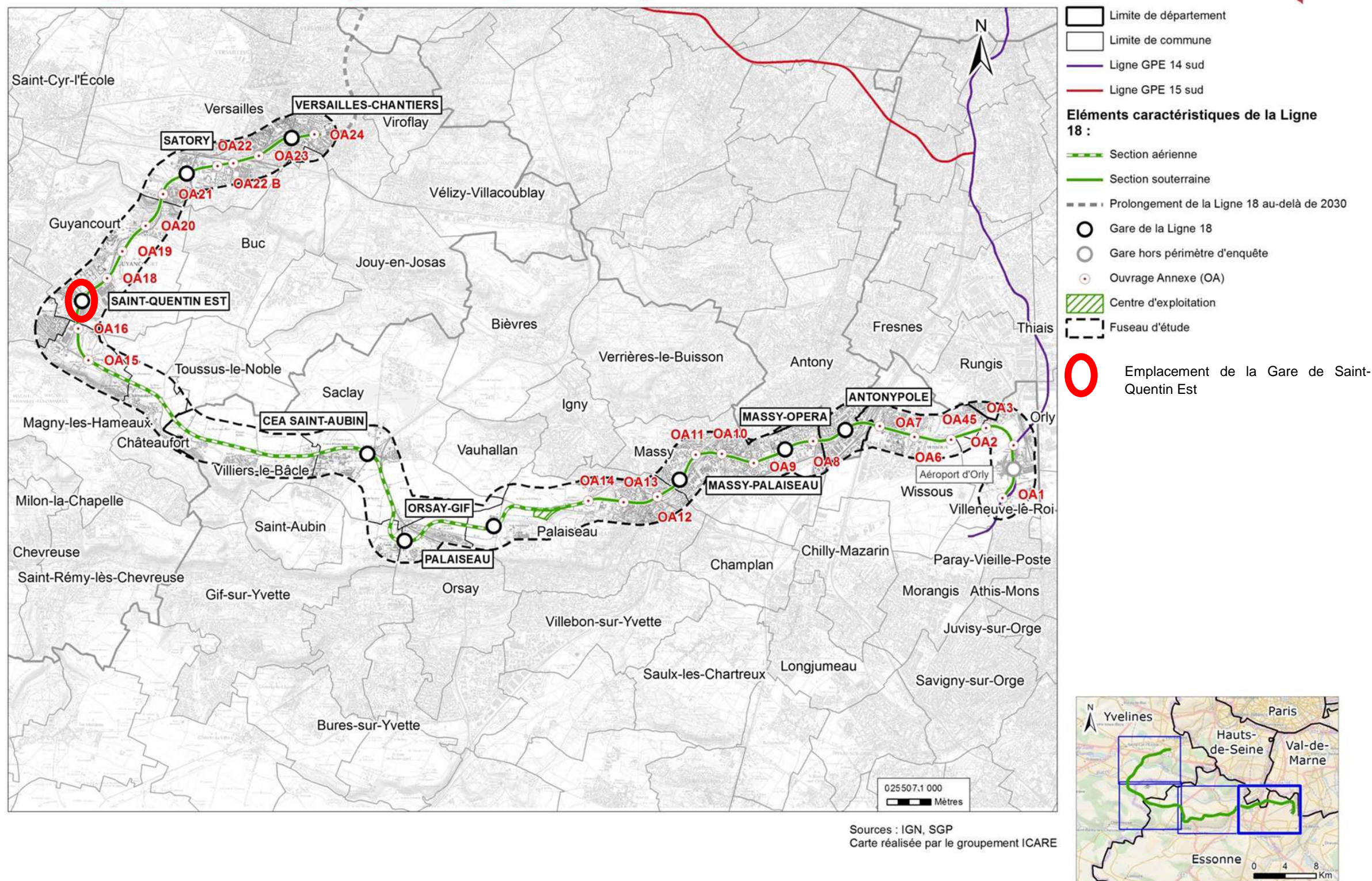
La modification de la localisation de la gare de Saint-Quentin Est et la modification de la cinématique du tunnelier sont présentées dans la Demande de déclaration d'Utilité publique modificative sur le secteur Ouest qui a fait l'objet de l'avis de l'Autorité environnementale 2020-114.

Au sein de la Demande de déclaration d'Utilité publique modificative sur le secteur Ouest, l'espace boisé concerné par le défrichement a fait l'objet d'une demande de réduction de l'espace paysager protégé dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY). Une évaluation environnementale de la modification du PLUi a été réalisée à ce titre.



Insertion urbaine de la gare Saint Quentin Est. Source : Dietmar Feichtinger Architectes, 2021

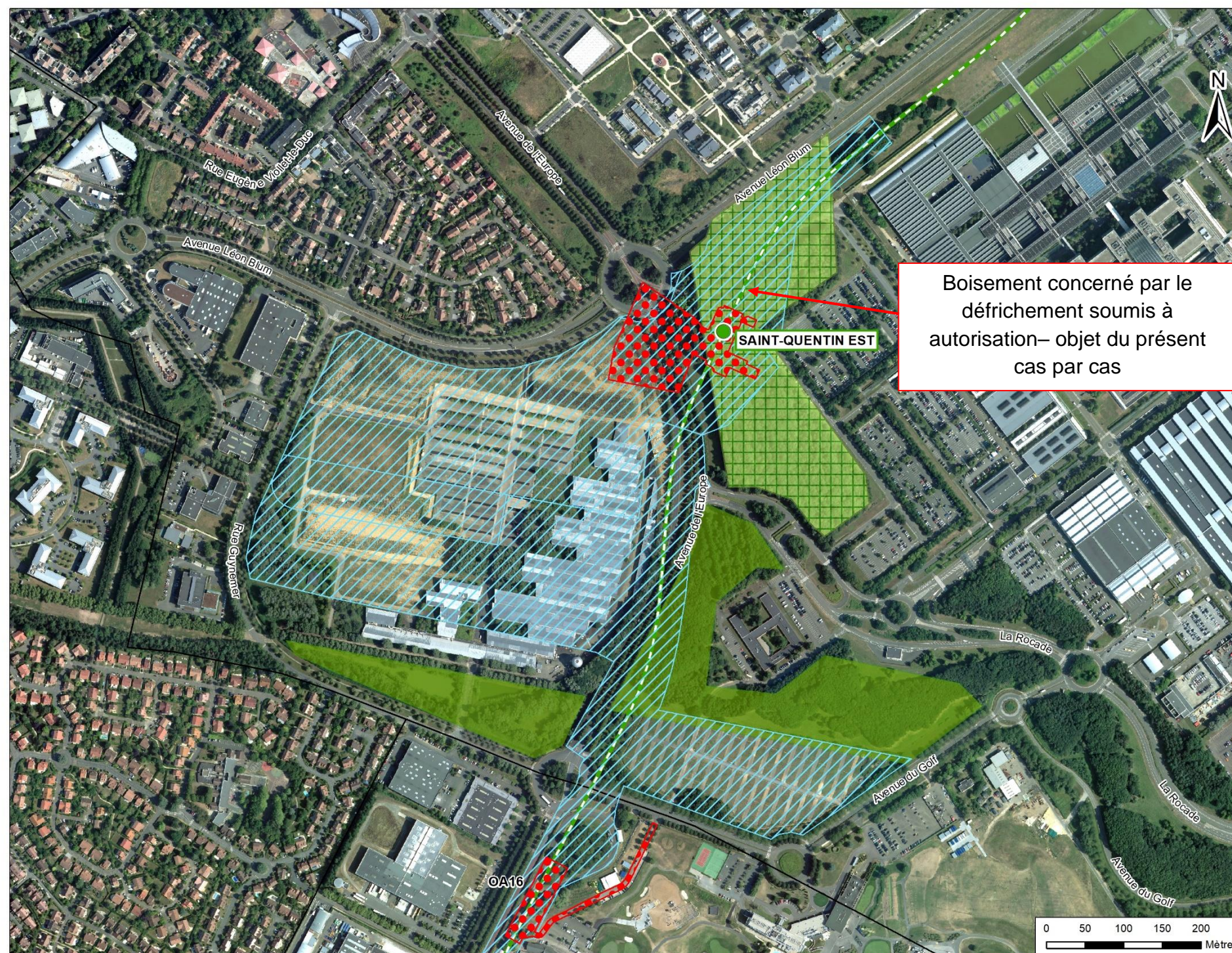
Ligne 18 entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers



Localisation de la Gare de Saint-Quentin par rapport au tracé de la Ligne 18

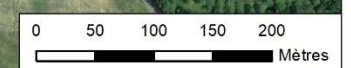
Plan des emprises projet (1/5000). Source : INGEROP, 2021

Plan des emprises du projet au 1/5 000



Boisement concerné par le défrichement soumis à autorisation – objet du présent cas par cas

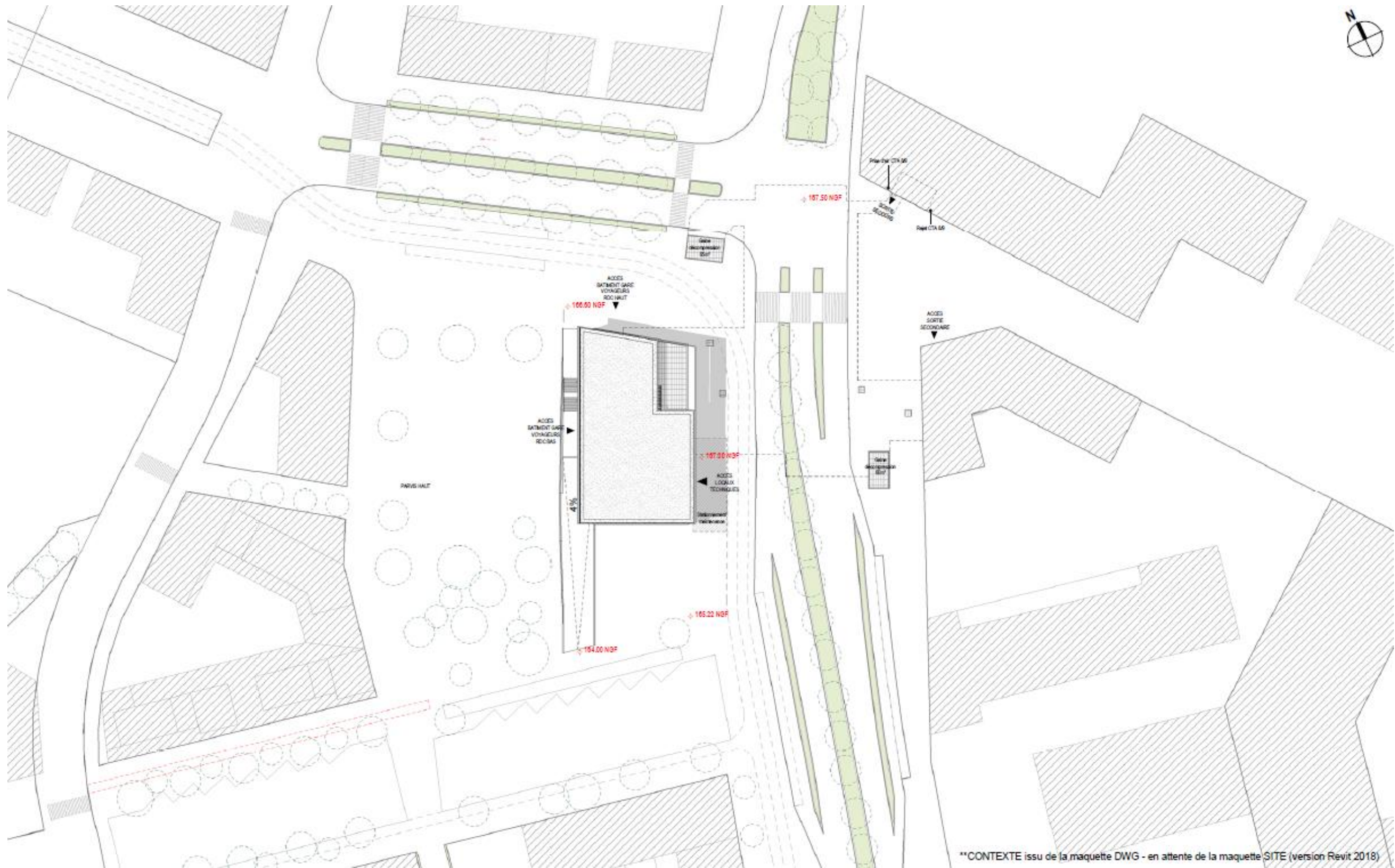
- Limites administratives**
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :**
- Gare de la Ligne 18
- Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprises projet**
- ▨ Emprises chantier
 - ▣ Emprise définitive
- Boisements :**
- ▨ Boisements soumis à autorisation de défrichement
 - Autres boisements non soumis à autorisation de défrichement



IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE



Plan masse de la gare (Dietmar Feichtinger Architectes)– Image d'intention du projet, susceptible d'évoluer). Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest



1.1.5. Calendrier prévisionnel des travaux

Les premiers travaux de la ligne 18 ont été engagés début 2019, sur la partie Est de la ligne entre l'OA1 et la gare CEA Saint-Aubin exclue.

Sur le secteur de la gare de Saint-Quentin Est, les travaux n'ont pas débuté. Afin de respecter la feuille de route de la mise en service et pour respecter les périodes favorables liées aux espèces protégées (défrichage à réaliser d'octobre à février) et les prescriptions de l'arrêté environnementale n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/258 du 20 décembre 2018, le défrichage doit être réalisé début 2023 au plus tard, afin d'assurer le démarrage des travaux nécessaires au tunnelier en avril 2023.

Les travaux suivants seront réalisés au sein des emprises chantier de la Ligne 18 :

- Travaux de défrichage : janvier 2023 à février 2023
- Travaux préparatoires : janvier 2023 à mars 2023
- Travaux préparatoires VRD (abattage d'arbres et déviation de l'avenue de l'Europe via la parcelle Thalès) : janvier 2023 à mai 2023
- Installations de chantier : février 2023 à juillet 2023
- Réalisation des terrassements nécessaire au démarrage du tunnelier : avril 2023 à janvier 2024
- Génie civil nécessaire au démarrage du tunnelier : janvier 2024 à juin 2024
- Montage du tunnelier et début creusement : mai 2024 à août 2024
- Travaux de génie civil de la gare de Saint-Quentin Est en parallèle de la logistique tunnelier : août 2024 à avril 2025
- Travaux de génie civil de la gare de Saint-Quentin Est après transfert de la logistique du tunnelier à la gare de Satory : février 2026 à mars 2027
- Finalisation des travaux de génie civil après fin de creusement du tunnelier : février 2027 à octobre 2027
- Construction des émergences – fondations, superstructure de la gare de Saint-Quentin Est : mai 2026 à août 2027
- Second œuvre de la gare de Saint-Quentin Est : août 2027 à janvier 2029

1.2. Demandeur et auteur du document

1.2.1. Nom et adresse du demandeur

Le présent dossier est présenté par le demandeur initial de l'autorisation environnementale :



SOCIETE DU GRAND PARIS
2 MAIL DE LA PETITE Espagne,
CS10011, 93212 LA PLAINE SAINT-DENIS (SIRET : 525 046 017 00048)

La Société du Grand Paris (SGP) est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, ayant pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris – article 7).

1.2.2. Auteurs du document

Pour la réalisation de ce dossier, la Société du Grand Paris s'est appuyée sur le groupement ICARE en charge des études de maîtrise d'œuvre du projet, constitué des bureaux d'étude INGEROP et ARTELIA sur les aspects réglementaires.

	
Responsables environnement	Eve Chantôme / Catherine Dupuy
Milieu naturel	Paul Cassagnes / Mathieu Jauneau
Assainissement	Marc Louvrier / Paul Corfa
Cartographies	Vincent Deboos / Grégoire Mothe

1.3. Organisation générale du présent document

La présente notice environnementale constitue l'annexe volontairement transmise par le Maître d'ouvrage indiquée en **partie 8.2 du formulaire CERFA**.

Elle comporte :

- une présentation du projet de la gare et de l'opération de défrichement rendue nécessaire,
- une analyse des principaux enjeux et impacts environnementaux liés au défrichement et les mesures associées le cas échéant.

1.3.1. Annexes obligatoires – article 8.1 du CERFA

Le tableau ci-après précise la localisation des annexes obligatoires prévues à l'article 8.1 du formulaire CERFA.

N° Annexe obligatoire	Localisation dans la présente notice
Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire	En annexe 1 joint au CERFA
2 – Plan de situation au 1/25000	Page 15
3 – Au moins deux photographies datées et localisées	Pages 18 et 19
4 – Plan du projet	Pages 9 et 10
5 – Plan des abords du projet	Page 16
Natura 2000	En annexe 6 joint au CERFA

1.3.2. Correspondance entre les parties du formulaire CERFA et les chapitres de la notice environnementale

Le tableau ci-après établit la correspondance entre les éléments de cette annexe et les parties du formulaire CERFA auxquelles elles se rattachent.

Chapitre de la notice environnementale	Partie du formulaire CERFA correspondante
Présentation du projet	4.1 Nature du projet
	4.2 Objectifs du projet
	4.3 Description du projet en phase travaux et exploitation
	4.5 Dimensions du projet
	4.6 Localisation
	4.4 Procédures déjà effectuées
Introduction	4.7 Modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant
	5. Sensibilité environnementale de la zone
Principaux enjeux environnementaux et impacts au droit du boisement	6. Impacts potentiels du projet

II. Présentation du projet de gare de Saint-Quentin Est

2.1. Présentation générale

2.1.1. Localisation

Le projet est situé sur la commune de Guyancourt à environ 15 km au sud-ouest de Paris.

Les cartes, ci-après, présentent la localisation générale du projet. Ces cartes constituent le plan de situation du projet au 1/25 000, **annexe n°2**, et le plan des abords, **annexe n°5** du formulaire CERFA.

Plan de situation du projet au 1/25 000



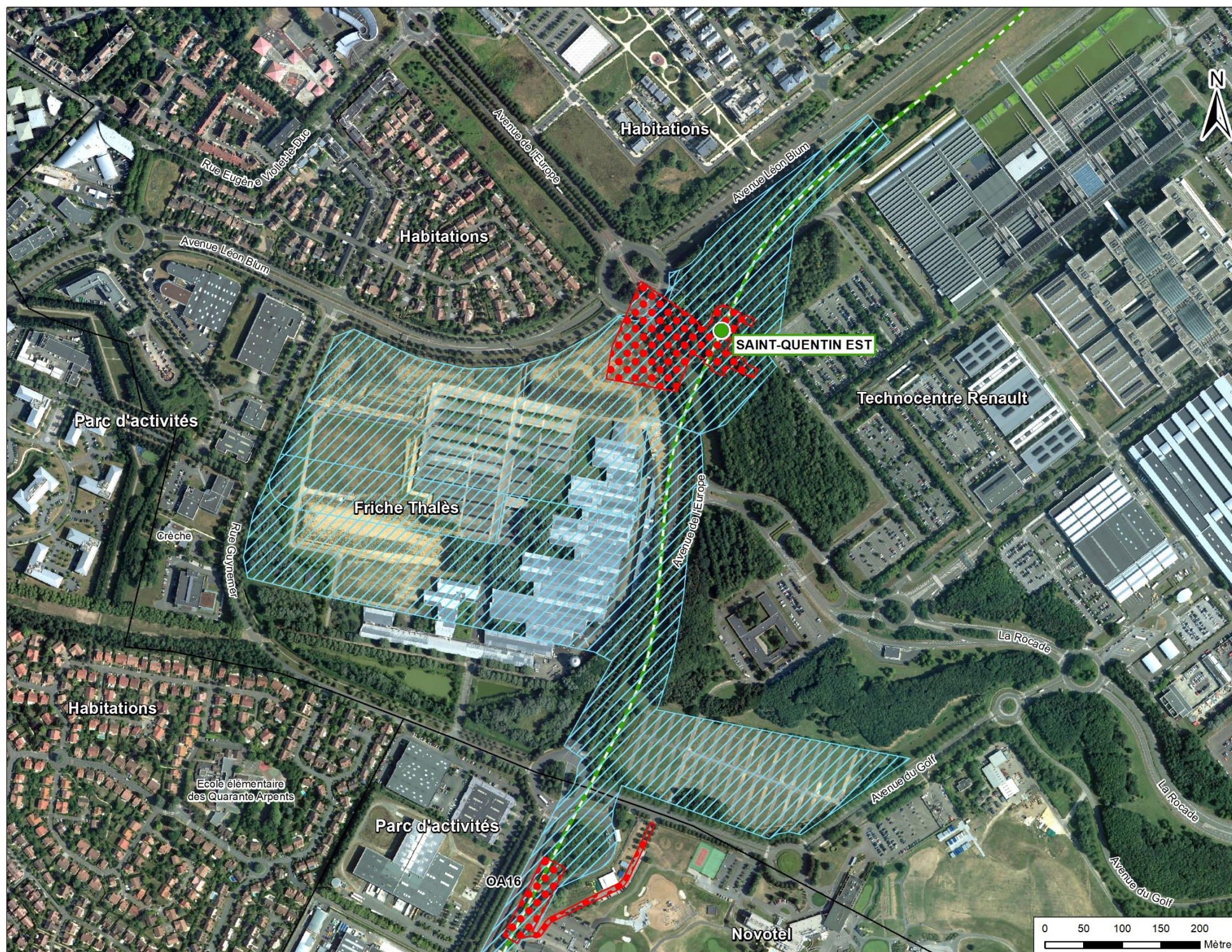
IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE

- Limites administratives**
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :**
- Gare de la Ligne 18
- Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprise projet**
- ▨ Emprises chantier
- Boisements :**
- ▨ Boisements soumis à autorisation de défrichement
 - Autres boisements non soumis à autorisation de défrichement



Plan de situation du projet (1/25000). Source : INGEROP, 2021

Plan des abords du projet au 1/5 000



Limites administratives
 - - - - - Limite de département
 □ Limite de commune

Gare :
 ● Gare de la Ligne 18

Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :
 — Section aérienne
 - - - - - Section souterraine

Emprises projet
 ▨ Emprises chantier
 ■ Emprise définitive

IGN, SGP, INGEROP
 Carte réalisée par le groupement ICARE

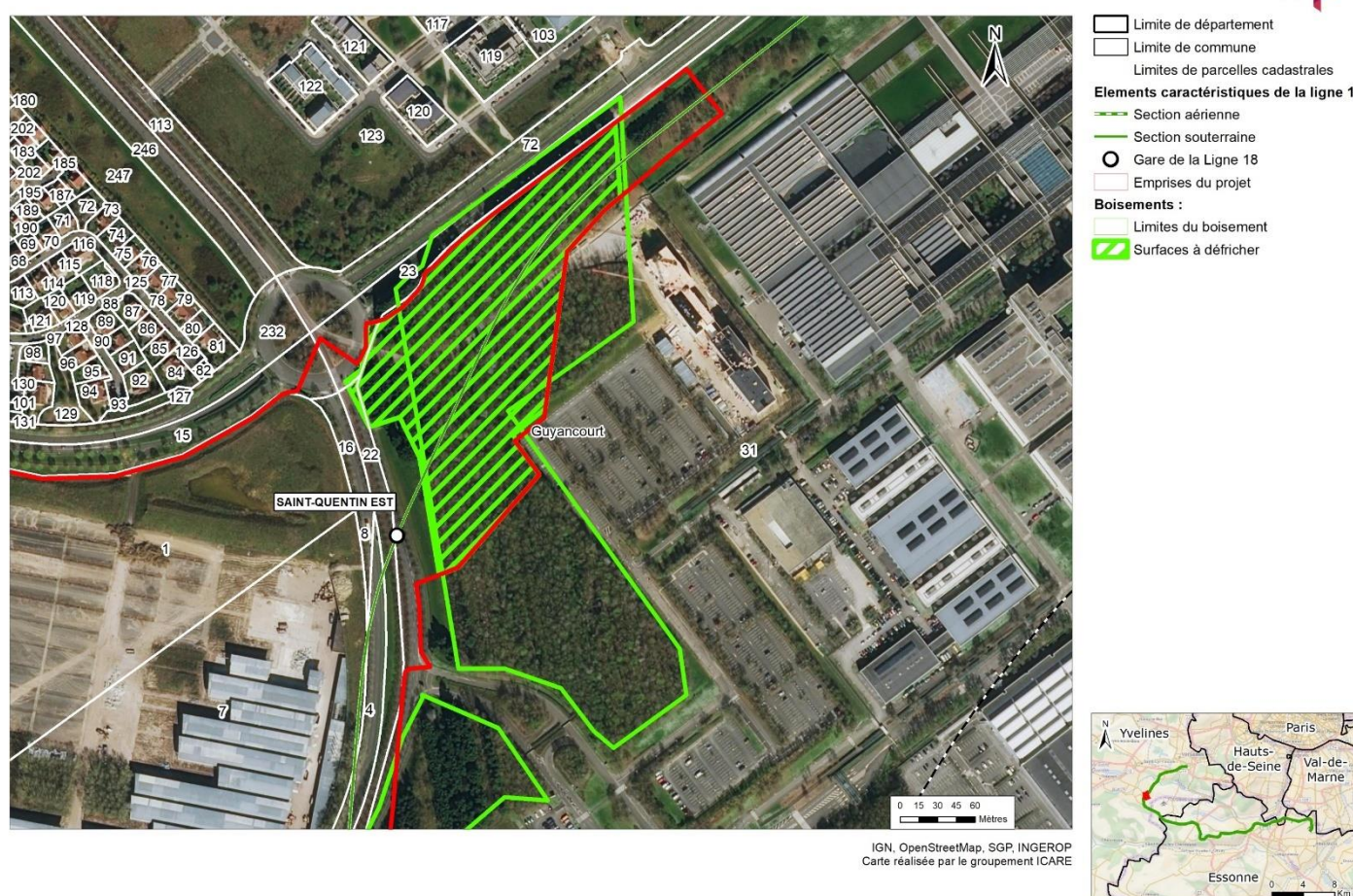


Plan des abords du projet (1/5000). Source : INGEROP, 2021

2.1.2. Situation cadastrale

D'après les données disponibles, le projet de la gare de Saint-Quentin Est au droit du boisement à défricher s'implante sur plusieurs parcelles cadastrales.

Boisements à défricher au sein du boisement 21ter à Guyancourt



Le tableau ci-après présente les parcelles concernées par le défrichement :

Commune	Parcelles cadastrales concernées			Surface cadastrée en m ²
	Identifiant Parcelle	Code Commune	Code Parcelle	
Guyancourt	780297000BE0023	780297	23	214
	780297000BE0031	780297	31	32570
	780297000BE0022	780297	22	147

Liste des parcelles cadastrales concernées par le défrichement

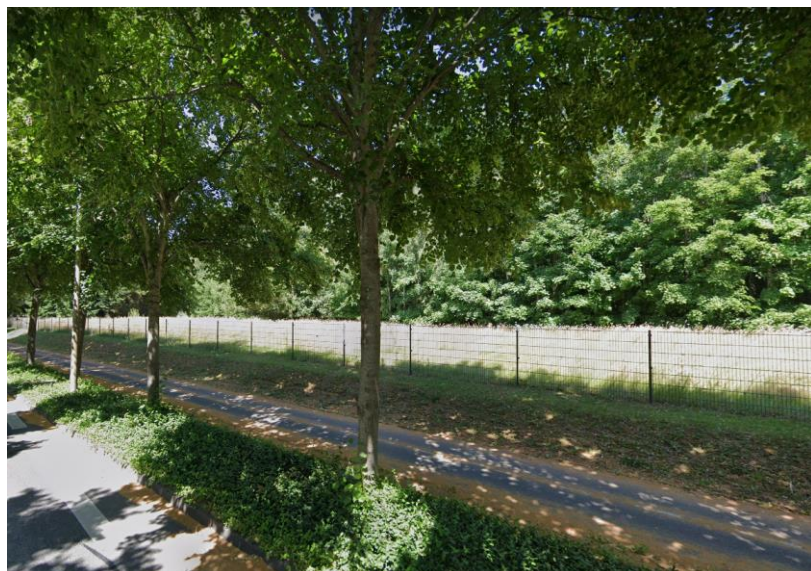
Parcelles cadastrales concernées par le projet au droit du boisement concerné (Boisement dénommé 21 ter dans la DUP) au 1/5000. Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest

2.1.4. Photographies du site

Les photographies du site, ci-après correspondent à *l'annexe 3* du formulaire CERFA.



Localisation des photographies du site. (Source : Géoportail)



Photographie 1 – Mai 2021



Photographie 2 – Mai 2021



Photographie 3 – Mai 2021



Photographie 4 – Mai 2021



Photographie 5 – Mai 2021



Photographie 6 – Mai 2021

2.2. Caractérisation du boisement

Dans le cadre de l'étude d'impact figurant dans le dossier de DUP modificative ouest, le boisement concerné par le présent dossier a fait l'objet d'une caractérisation et d'une analyse des enjeux présentées ci-après.

Le boisement se situe sur la commune de Guyancourt (78). Il s'agit d'un **boisement rudéral anthropisé** d'une surface de **6,7 ha**.

A noter que les boisements plus au sud des emprise travaux (autres boisements localisés sur les cartes page 9 et 15) au regard de leur âge (boisements de moins de 30 ans) ne rentrent pas dans les critères des boisements au sein desquels les défrichements sont soumis à une autorisation de défrichement (article L. 342-1 du code forestier).

L'espèce forestière dominante du boisement concerné est l'Erable plane *Acer platanoides* d'une largeur en cime de 120 m.

Enjeux écologiques :

Il ressort des relevés faunistiques et floristiques réalisés sur le boisement, en 2020 et 2021, que la diversité d'habitats est favorable à la présence de plusieurs espèces à enjeu (notamment le Roitelet à Triple Bandeau). On se reportera au chapitre 3.2 pour plus de précisions. **L'enjeu écologique est considéré comme modéré au regard de la qualité des habitats et des espèces observées.**

Enjeu social :

Les chemins présents en lisières des bois ne constituent pas des chemins de passage importants. De plus, ces bois sont peu ou pas fréquentés. L'usage de celui-ci est uniquement paysager. **L'enjeu social est donc faible.**

Enjeu économique :

Ce boisement ne fait pas l'objet d'une exploitation sylvicole. **L'enjeu économique est donc nul.**

Type d'enjeu	Niveau de l'enjeu
Enjeu écologique	Modéré
Enjeu social	Faible
Enjeu économique	Nul

Synthèse des enjeux du boisement concerné

Boisement 21 ter à Guyancourt



Délimitation du boisement concerné (Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest)

2.3. Le projet de gare de Saint-Quentin Est présenté dans le dossier de DUP modificative Ouest

2.3.1. Principales caractéristiques de la gare

La gare est composée d'une partie souterraine en tranchée couverte sous la RD91 déviée et d'une émergence à l'angle nord-est du parvis qui se déploie au cœur du nouveau quartier du projet de ZAC « Gare de Guyancourt Saint-Quentin ».

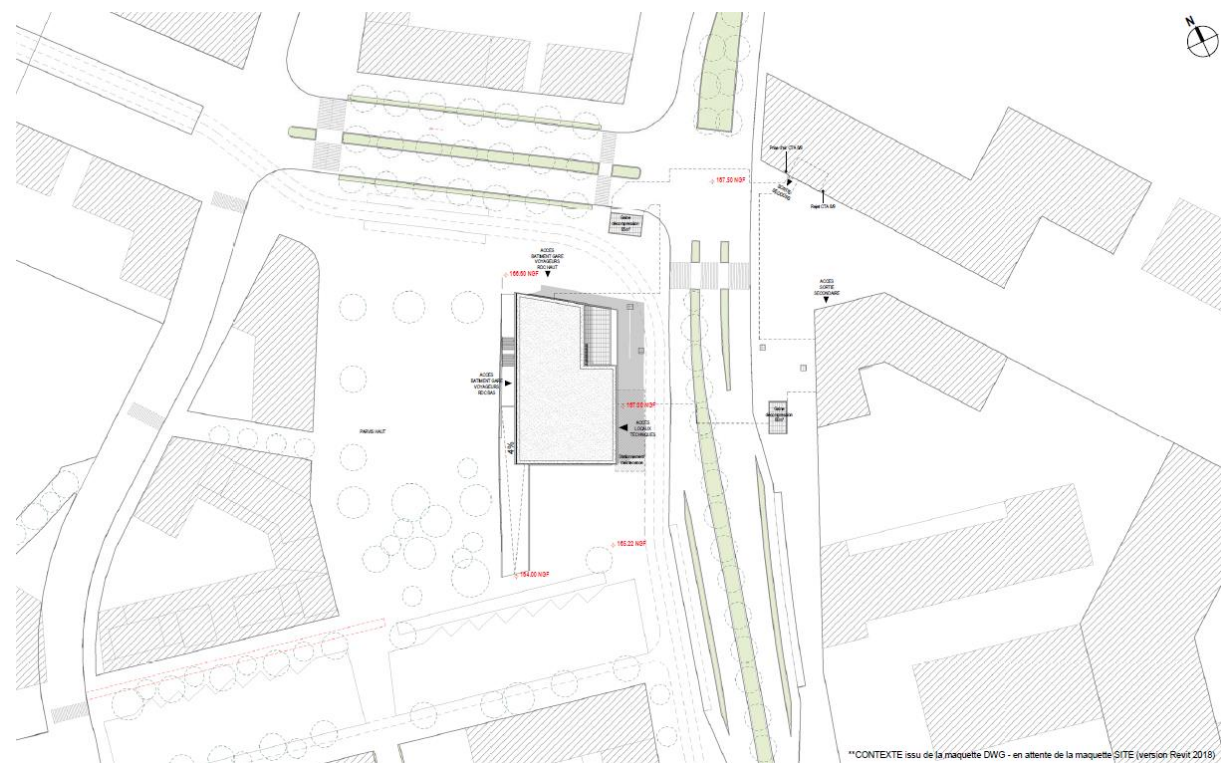
La gare est située à une profondeur de 10 m environ (niveau des quais) par rapport au niveau du terrain naturel.

La gare de Saint Quentin Est présente deux émergences :

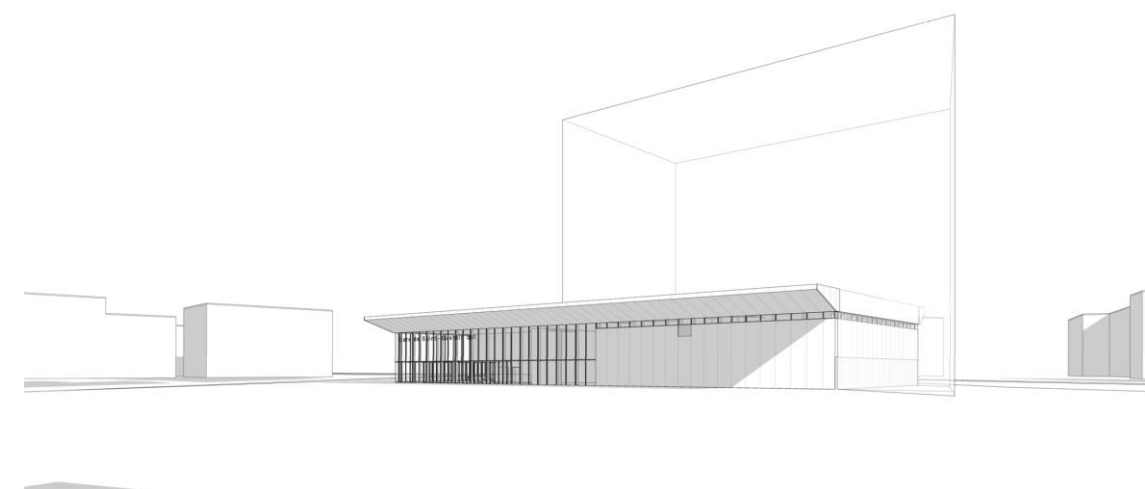
- une émergence principale de 27 m de large sur 59 m de long qui s'ouvre sur un parvis d'environ 9300 m², pour une hauteur totale d'environ 8 m
- une émergence permettant l'accès à la gare côté Technocentre Renault de 13 m de large sur 22 m de long et se compose d'un niveau pour une hauteur totale d'environ 5 m.

La gare comporte trois niveaux :

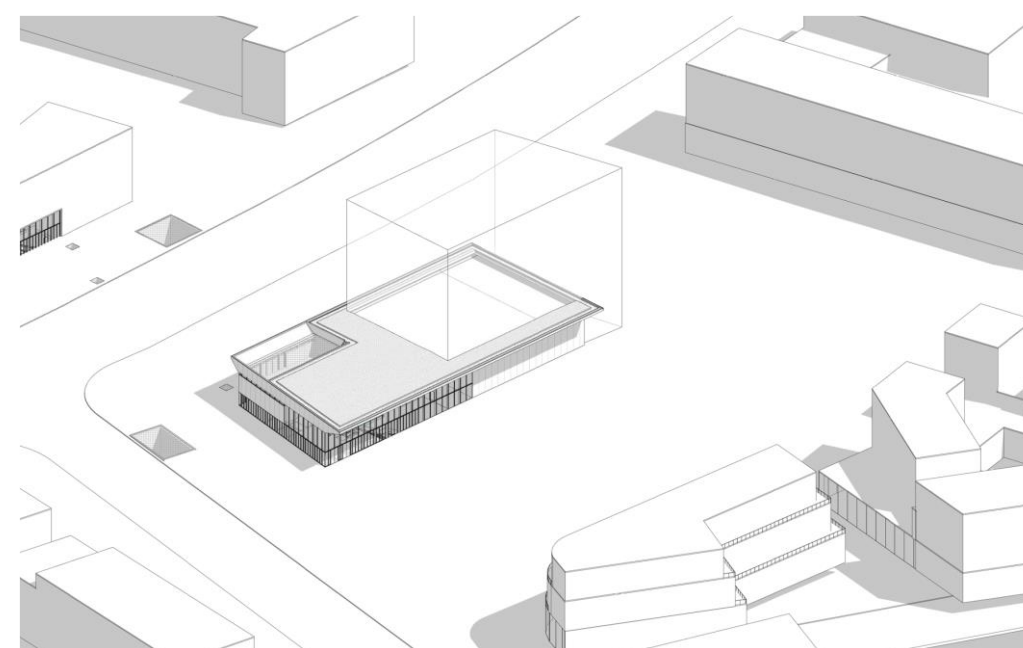
- le rez-de-chaussée haut, niveau d'entrée sur rue
- le niveau de la mezzanine ou rez-de-chaussée bas, niveau d'entrée de la liaison souterraine avec le deuxième point d'entrée côté Technocentre
- le niveau des quais – partie souterraine



Plan masse de la gare (Dietmar Feichtinger Architectes) – Image d'intention du projet, susceptible d'évoluer. Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest



Vue de la gare depuis le parvis (Dietmar Feichtinger Architectes) – Image d'intention du projet, susceptible d'évoluer. Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest

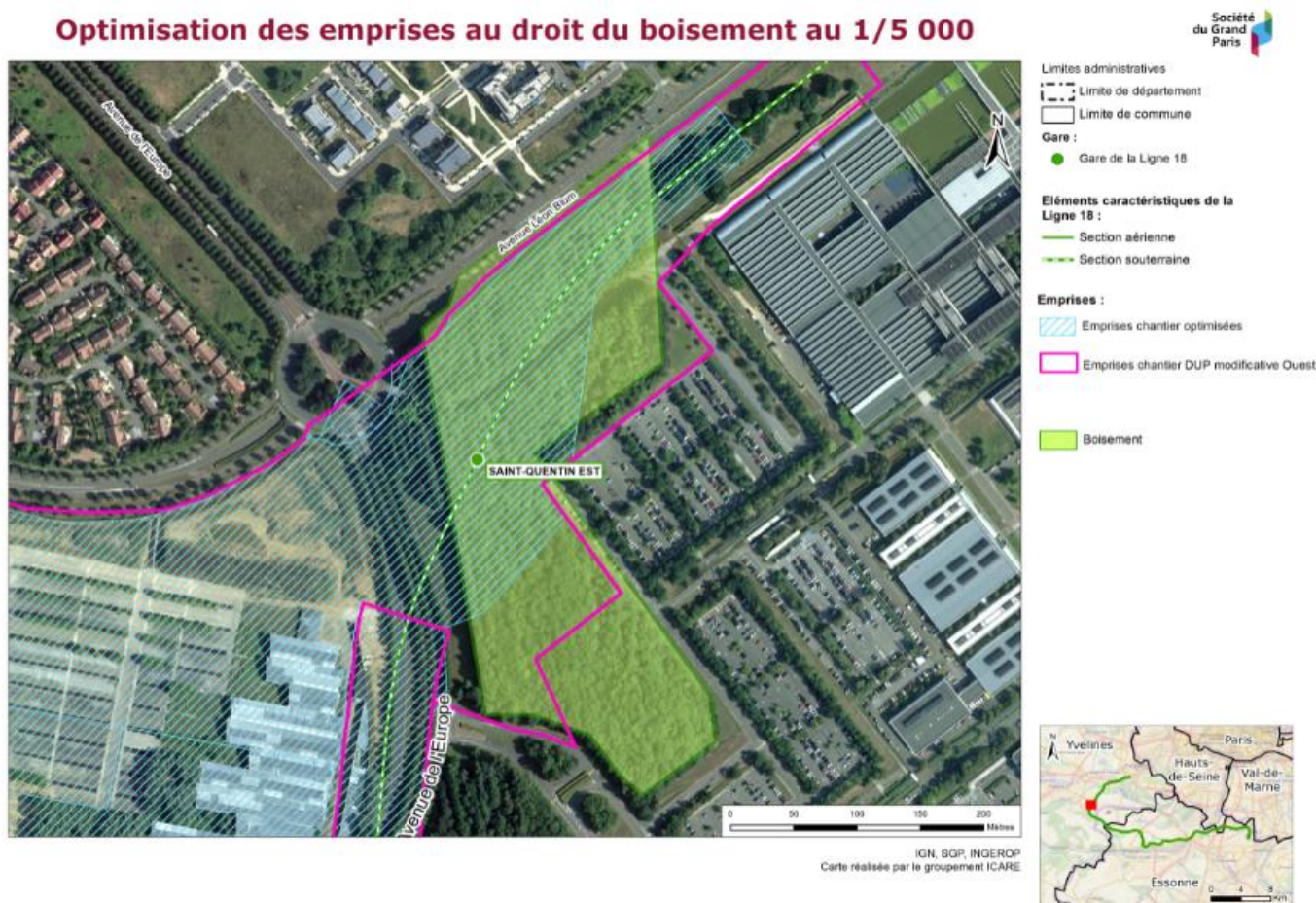


Perspective de la gare (Dietmar Feichtinger Architectes) – Image d'intention du projet, susceptible d'évoluer. Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest

2.3.2. Optimisation des emprises chantier entre la DUP modificative secteur Ouest et la demande de Cas par Cas

La poursuite des études depuis la DUP modificative du secteur Ouest a recherché l'optimisation des besoins en emprises chantier au strict minimum au sein du boisement. **Cette optimisation a permis une réduire le besoin d'emprise de 5,1 ha à 3,3 ha soit une réduction de 1,8 ha de la surface du boisement concerné par les opérations de défrichement soumises à autorisation de défrichement.** Cette réduction d'emprise répond à une recommandation de l'Autorité environnementale dans son avis du 24 mars 2021

Optimisation des emprises au droit du boisement au 1/5 000



Source : INGEROP, 2021

2.3.3. Gestion de l'eau

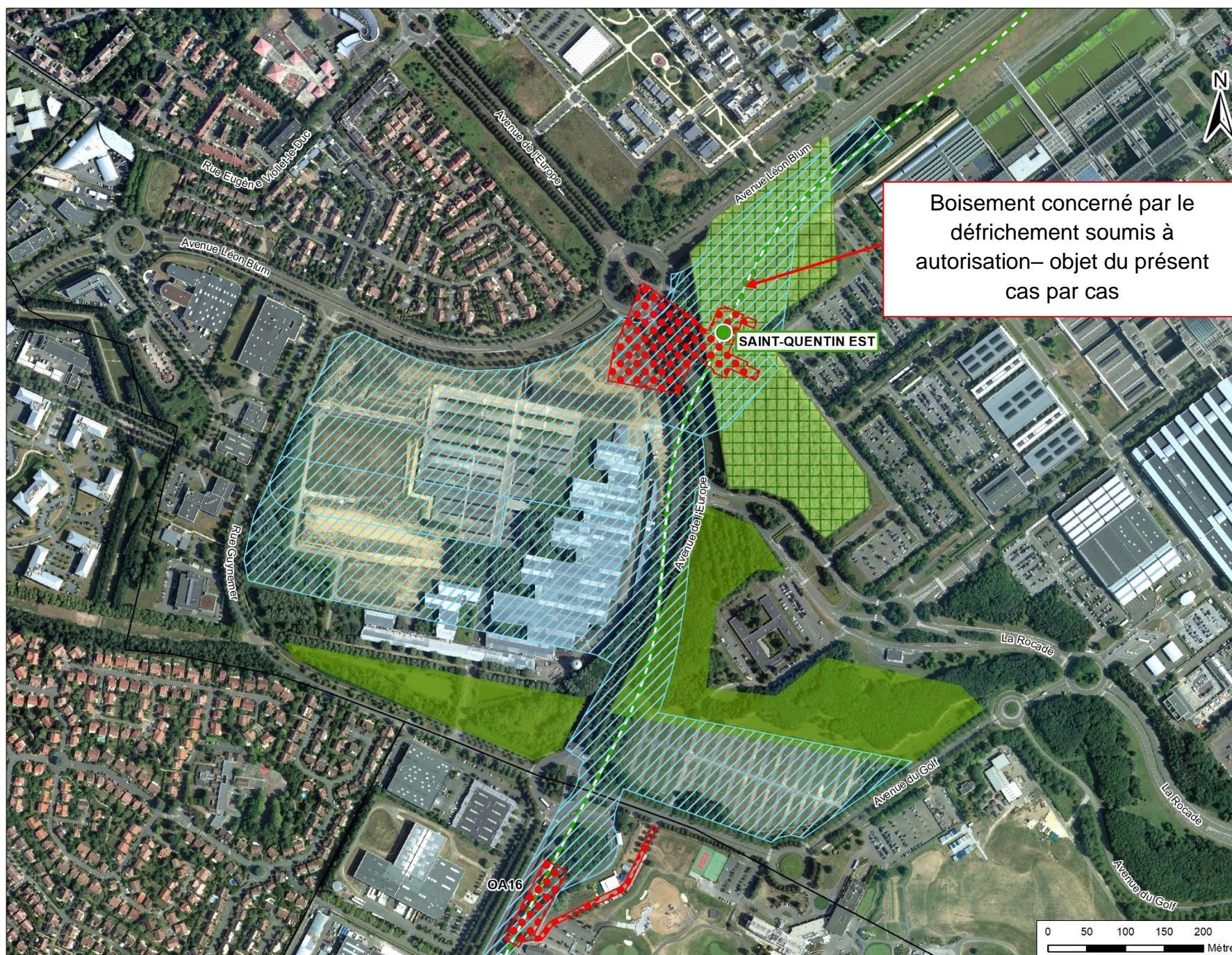
L'assainissement au droit de la gare sera géré par l'intermédiaire d'un réseau de collecte et de bassins de rétention.

Le tableau suivant présente les surfaces concernées et le volume des bassins de rétention. Les rejets se feront dans le réseau d'assainissement de la CASQY

Type de surface	Surface totale*	Surface active	Débit de fuite spécifique	Débit de fuite	Volume à stocker	Type d'ouvrage de rétention	Surface de la zone de rétention
Parvis	5 470 m ²	4 514 m ²	30 l/s/ha pour 10 ans	8,5 l/s	85 m ³	Bassin enterré	85 m ²
Toiture				5,1 l/s	53 m ³	Bassin enterré	53 m ²

*Les surfaces totales correspondent à l'ensemble des surfaces de l'ouvrage comprises dans ses emprises définitives.

Plan des emprises du projet au 1/5 000



IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE



- Limites administratives
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :
- Gare de la Ligne 18
- Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprises projet**
- Emprises chantier
 - Emprise définitive
- Boisements :**
- Boisements soumis à autorisation de défrichage
 - Autres boisements non soumis à autorisation de défrichage



III. Principaux enjeux environnementaux, Impacts et Mesures

Dans le cadre de la DUP modificative Ouest, l'étude d'impact actualisée a permis de noter les principaux enjeux et impacts au droit du boisement concerné par le présent cas par cas et de proposer les mesures présentées dans les chapitres ci-après.

3.1. Boisement

L'emprise des travaux au droit de la gare de Saint-Quentin Est est localisée sur un boisement rudéral anthropisé d'une surface de 6,7 ha au sens du code forestier. Ce boisement ne présente pas d'enjeu social particulier. Il ne fait par ailleurs pas l'objet d'une exploitation sylvicole.

La surface du boisement impacté par les emprises travaux est de 3,3 ha.

◆ Mesures de réduction

Les mesures de réduction sont présentées au chapitre 3.2 suivant sur le milieu naturel (optimisation des emprises travaux, adaptation des périodes de défrichement et travaux, etc.).

◆ Mesures de compensation

Pour les boisements soumis au titre du code forestier, des mesures de compensation seront réalisées par la Société du Grand Paris, conformément aux obligations réglementaires définies par le code forestier (article L. 341-6 du code forestier).

Les mesures de compensation seront mises en œuvre à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP).

3.2. Faune et flore

Des inventaires faunistiques et floristiques ont été réalisés en 2020 - 2021 par INGEROP.

Ils ont permis :

- De dresser un bilan de la bibliographie et des données publiques disponibles sur le site envisagé pour le projet ;
- De cartographier les zonages du patrimoine naturel présent autour du site de projet ;
- D'identifier les potentialités d'accueil pour les principaux groupes faunistiques et floristique ;
- D'évaluer les enjeux écologiques potentiels pressentis sur le site du projet ;
- De proposer des recommandations pour la mise en place de mesures d'évitement et de réduction face aux impacts potentiels pressentis sur l'aire d'étude.

3.2.1. Zonages

3.2.1.1. *Zonages d'inventaire du patrimoine naturel*

Les zonages d'inventaires du patrimoine naturel ont pour objectif d'identifier et de décrire les secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Il s'agit notamment des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type 2 qui sont de grands ensembles écologiquement cohérents et ZNIEFF de type 1 qui sont des secteurs de plus faible surface au patrimoine naturel remarquable).

La Forêt de Verrières est une ZNIEFF de type 2 située à environ 2,6 km au nord du projet. Cette forêt de 609 ha n'est pas située à proximité de la gare de Saint-Quentin Est.

Le Bassin de retenue de Saulx est une ZNIEFF de type 1 située à environ 4 km au sud-est du projet et n'entre pas en interface avec le projet relatif au présent dossier.

Le secteur de la gare de Saint-Quentin n'est pas inclus dans le périmètre d'une ZNIEFF.

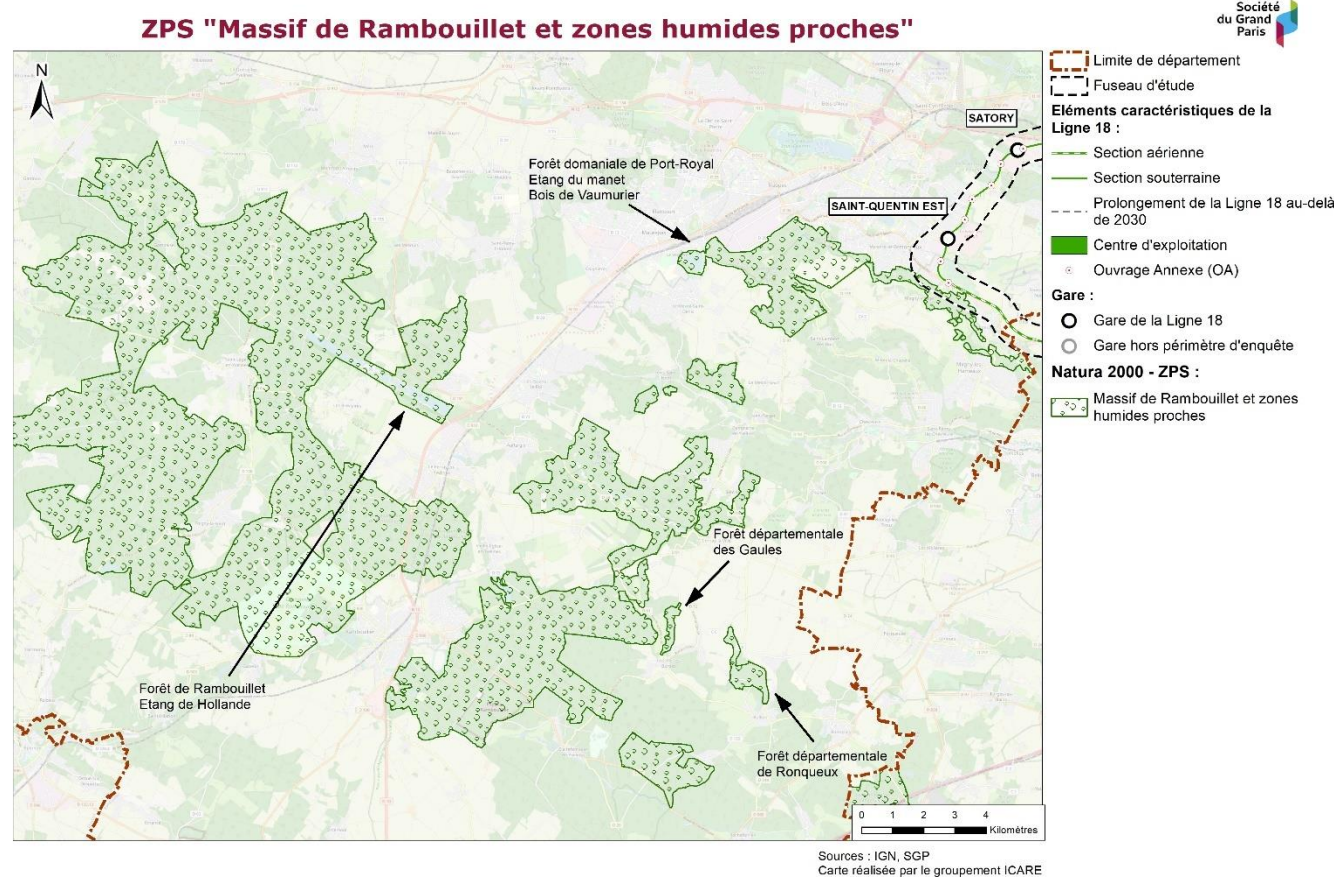
3.2.1.2. *Zonages réglementaires*

Les zonages réglementaires correspondent à des sites dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur.

Il s'agit notamment des sites du réseau européen Natura 2000, des réserves naturelles nationales et régionales et des sites faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

La zone Natura 2000 la plus proche du projet est la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Massif de Rambouillet et zones humides proches » (annexe 6 du formulaire CERFA). Cette ZPS est constituée de 8 entités, plus ou moins éloignées les unes des autres, qui s'insèrent au sein d'une zone urbaine dense, réparties sur le territoire le département des Yvelines (78), et une petite partie sur le département de l'Essonne (91).

Seule l'entité « forêt domaniale de Port Royal » de cette ZPS est présente à proximité du projet. Elle n'est pas en interaction directe avec le tracé de la Ligne 18. Elle se situe à une distance d'environ 1,35 km par rapport au boisement concerné par le cas par cas.



Source SGP, 2020 , DUP modificative Ouest

Dans le cadre de l'étude d'impact de la DUP modificative Ouest, une évaluation des incidences a été réalisée au vu des habitats naturels présents sur l'entité « Forêt domaniale de Port Royal », de la cartographie des habitats d'espèces issus du document d'objectifs (DOCOB) du site et des inventaires réalisés sur la ligne 18.

Le projet n'entre pas en contradiction avec le maintien des milieux et des espèces du site Natura 2000 dans la mesure où l'ensemble des milieux patrimoniaux et des espèces remarquables qui y résident seront conservés et ne sont pas susceptibles de subir d'impacts du projet en phase chantier et exploitation notamment en raison de :

- l'absence d'interaction du projet avec l'alimentation en eau des zones humides du site Natura 2000 ;
- la présence de la RD36 qui masquera en grande partie le bruit des travaux en phase chantier et du métro en exploitation ;
- la consommation réduite de milieux pouvant servir à l'alimentation ou au repos des espèces ayant justifié la désignation du site ;
- l'absence de consommation de milieu favorable à la nidification des espèces ayant justifié la désignation du site.

Le projet n'a pas d'incidence directe, temporaire ou permanente, par effet d'emprise sur le réseau de site Natura 2000. Il n'est pas susceptible d'être de manière indirecte à la source de dérangement, de réduction de la fonctionnalité du territoire ou de dégradation des milieux pouvant remettre en cause la présence des espèces ayant justifié la désignation des sites. Le secteur de la gare de Saint-Quentin Est n'est pas inclus dans le périmètre du site Natura 2000 ou d'une réserve naturelle. Le projet n'induit aucune incidence sur le site Natura 2000.

3.2.1.3. Zonages fonciers

Certains espaces bénéficient d'une politique foncière particulière. Il peut s'agir de Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF) ou encore des Espaces Naturels Sensibles (ENS) des départements.

◆ PRIF

Aucun PRIF n'est inclus dans l'aire d'étude. Le plus proche est « l'Espace Naturel du Plateau de Saclay », localisé sur le plateau agricole de Saclay.

◆ Espace Naturel Sensible (ENS)

Aucun Espace Naturel Sensible (ENS) n'est localisé au sein de l'aire d'étude.

Zones d'inventaires au 1/10 000



3.2.2. Etat initial faune et flore

3.2.2.1. Habitats naturels et semi-naturels

L'aire d'étude se trouve sur la commune de Guyancourt dans le département des Yvelines, à proximité de l'actuel rond-point de Villaroy, au lieu-dit du Trou Berger. La gare s'implante sur un espace boisé à l'ouest du parking du Technocentre Renault.

D'après les inventaires réalisés dans le cadre de la DUP modificative Ouest, l'emprise des travaux est localisée sur différents habitats, notamment :

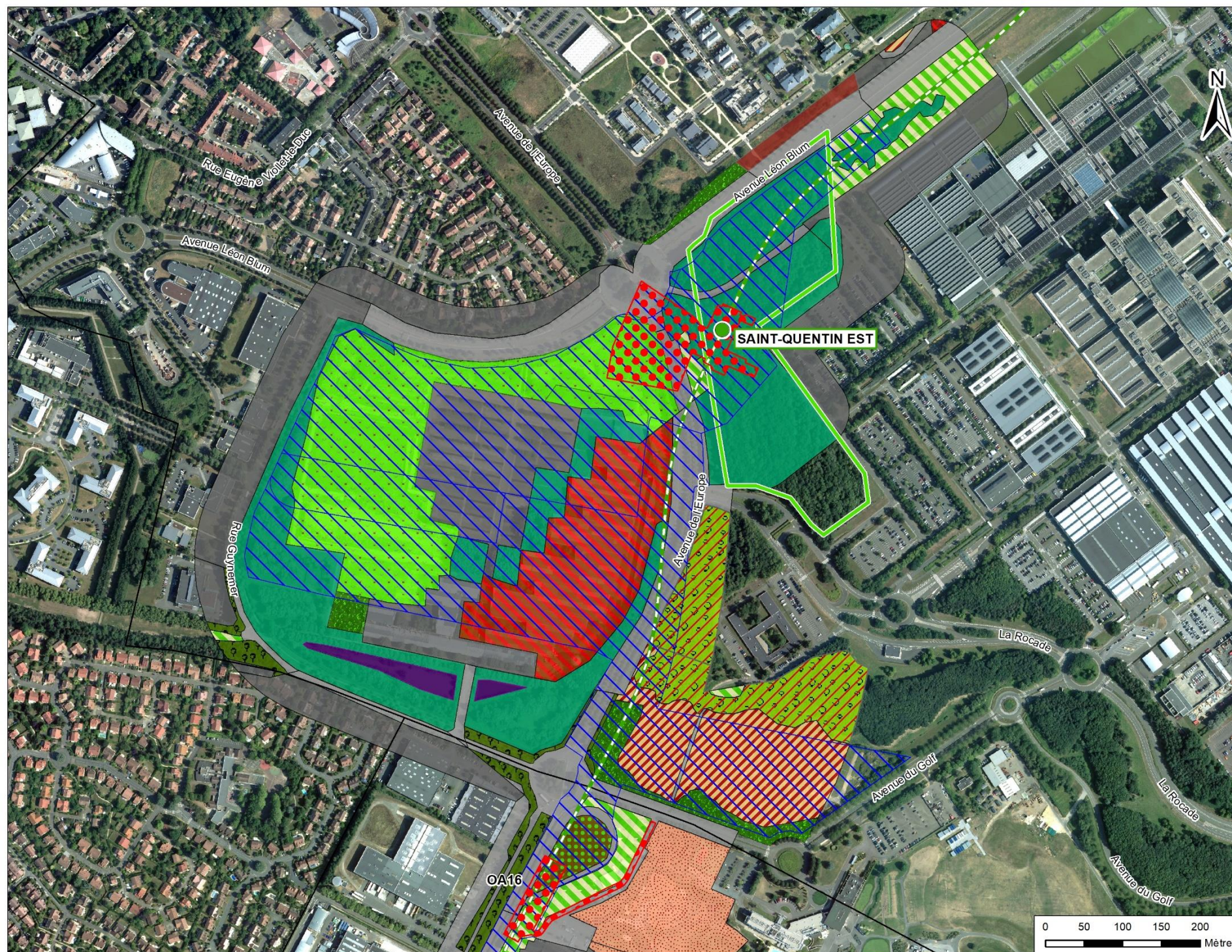
- un **boisement rudéral anthropisé** correspondant aux petits bois de feuillus anthropiques (G1.C4), qui fait l'objet de ce présent document ;
- fourré sur sol riche (F3.11) ;
- friche rudérale pluriannuelle mésophile (I1.53)
- prairie de fauche mésophile à mésoxérophile (E2.22)



Boisement rudéral

La cartographie des habitats présents dans l'aire d'étude est en page suivante.

Cartographie des habitats naturels au 1/5 000



IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE

- Limites administratives**
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :**
- Gare de la Ligne 18
- Eléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprises projet**
- Emprises chantier
 - Emprise définitive
 - Boisement soumis à autorisation de défrichement
- Habitats :**
- Chantier démolition, I1.53
 - Espace vert anthropisé, I1.53
 - Bassin artificiel, J5.3
 - Petits bois de feuillus anthropiques x plantation de pins noirs, G1.C4xG3.57
 - Alignement d'arbres, G5.1
 - Petits bois de feuillus anthropiques, G1.C4
 - Saulaie arbustive, F9.12
 - Friche rudérale pluriannuelle mésophile, I1.53
 - Prairie de fauche mésophile à mésoxérophile, E2.22
 - Bâtiment des villes et villages, J1
 - Espace vert anthropisé, E2.64
 - Gazons des stades sportifs, E2.63
 - Réseau routier et environnement proche, J4.2
 - Zone de construction ou de démolition, J2.7
 - Fourré sur sol riche, F3.11



habitats naturels – secteur Saint Quentin Est


Cartographie des

3.2.2.2. Flore

◆ Flore patrimoniale

Au sein du boisement concerné par le défrichage, **une seule espèce à enjeu est localisée au niveau du boisement concerné par le défrichage, objet du présent dossier.**

Cette espèce est présentée dans le tableau suivant.

Espèce	Ecologie, statut	Enjeu *	Illustration
Violette des chiens <i>Viola canina</i>	La Violette des chiens (<i>Viola canina</i>) est une espèce rare mais non menacée en Ile-de-France. Elle a été observée à trois reprises en 2021 à Saint-Quentin Est dans un petit bois de feuillus anthropiques (au nord de Renault).	Modéré	 infoflora

* Evaluation de l'enjeu :

Statut Européen	Statut National			Statut IDF			
	Directive habitats	Liste Rouge	Espèce protégée	Plan National d'Action	Espèce protégée	Rareté IDF	Liste Rouge IDF
Non	LC	Non	Non	Non	R	LC	Non

Légende :
LC : préoccupation mineure / R : Rare

◆ Flore invasive


Le terme « espèce invasive » s'applique aux taxons exotiques qui, par leur prolifération dans les milieux naturels ou semi-naturels entraînent des changements significatifs de composition, de structure et/ou de fonctionnement des écosystèmes où ils se sont établis.

Quelques pieds de Robinier faux-acacia ont été recensés dans le boisement concerné par le défrichage.

3.2.2.3. Faune

◆ Entomofaune

Au sein du boisement concerné, **une espèce de libellules (odonates) a été observée** lors des inventaires 2020. Cette espèce présente un enjeu faible.

Espèce	Ecologie, statut	Enjeu *	Illustration
Agrion mignon <i>Coenagrion scitulum</i>	L'Agrion mignon (<i>Coenagrion scitulum</i>) est protégé en Ile-de-France et est déterminante ZNIEFF. En 2020 des individus erratiques ont été observés au niveau du boisement à Saint-Quentin Est	Faible	 © O.Delzons

* Evaluation de l'enjeu :

Statut Européen	Statut National			Statut Ile-de-France		
	Espèce d'intérêt communautaire	Plan National d'Action	Espèce protégée	Liste rouge	Espèce protégée	Liste rouge
Non	Non	Non	LC	oui	LC	oui

Légende :
LC : préoccupation mineure

◆ Amphibiens

Aucune espèce d'amphibien n'a été contactée au sein du boisement concerné par le défrichage.

◆ Reptiles

Aucune espèce de reptile n'a été contactée au sein du boisement concerné par le défrichage.

◆ Avifaune

Le boisement constitue un milieu favorable à l'avifaune. Parmi les espèces observées, **trois espèces nicheuses observées** lors des inventaires menés en 2016-2017 puis en 2020-2021 présentent un enjeu écologique modéré.

Espèce	Ecologie, statut	Enjeu *	Illustration (INGEROP, sauf indication)
Mésange à longue queue <i>Aegithalos caudatus</i>	La mésange à longue queue fréquente tous types de boisement. L'espèce est quasi menacée en Ile-de-France.	Modéré	
Roitelet huppé <i>Regulus regulus</i>	Le Roitelet huppé fréquente les boisements mixtes, les parcs et jardins avec des conifères. L'espèce est en déclin prononcé depuis 2001 et est quasi menacée sur le territoire national. 1 à 2 couples fréquentent la zone d'étude de Saint-Quentin Est.	Modéré	 Francis C Franklin
Roitelet triple bandeau <i>Regulus ignicapilla</i>	Le Roitelet à triple bandeau occupe une large gamme de boisements, des forêts de feuillus aux parcs avec buissons. En 2020 et 2021, l'espèce a été contactée dans le boisement du Technocentre de Renault (1 mâle chanteur).	Modéré	 France DUMAS

* Evaluation de l'enjeu :


Nom français	Statut Européen	Statut France					Statut Ile de France		
	Directive Oiseaux	Plan National d'Action	Espèce protégée	Liste rouge Nicheur	Liste rouge Hivernant	Liste rouge Migrateur	Liste rouge nicheur	ZNIEFF	OROC (statut de rareté)
Mésange à longue queue	Non	Non	Oui	LC	Non	NA	NT	Non	commune
Roitelet à triple bandeau	Non	Non	Oui	LC	NA	NA	LC	Non	rare ou localisée
Roitelet huppé	Non	Non	Oui	NT	NA	NA	LC	Non	peu commune

Légende :
NA : Non applicable / **LC** : préoccupation mineure / **NT** : quasi menacée

◆ Chiroptères

Plusieurs espèces de chauve-souris ont été contactés lors des inventaires au sein du boisement. Parmi les 8 espèces observées, 4 espèces présentent un enjeu écologique fort.

Espèces	Ecologie, Statut, Localisation dans la zone d'étude	Enjeu*	Illustration
Murin de Bechstein	Le Murin de Bechstein est une espèce strictement forestière et arboricole pour ses sites de parturition. Très peu de cris de cette espèce ont été détectés et la distinction entre les différentes espèces de Murins à partir de leurs cris reste délicate au regard des connaissances actuelles. La présence de cette espèce était considérée comme « très probable » (mais non certaine) sur le Golf National (MNHN, 2017). Cette présence a été confirmée et complétée par une observation au niveau du secteur Saint Quentin (Est) en 2020.	Fort	 Source : L. Arthur
Murin de Daubenton	Il s'agit d'une espèce relativement commune dont les populations sembleraient toutefois diminuer. Cette espèce est en danger d'extinction en Ile-de-France (liste rouge non validée). Il s'agit d'une espèce forestière qui a besoin de zones humides et d'étendues d'eau pour chasser. C'est l'une des espèces de Murin la plus fréquente sur les points d'écoutes. Lors de l'inventaire de 2020, l'espèce a été contactée au niveau du Secteur Aérien 7018+300 à 7020+900, du Golf National de Guyancourt et du Secteur de Saint Quentin (Est).	Fort	 Source : J.L. Gathoye
Noctule commune	Il s'agit d'une espèce relativement bien présente en Ile-de-France mais présentant néanmoins un statut de conservation défavorable (espèce quasi menacée régionalement) (liste rouge non validée). Il s'agit d'une espèce arboricole qui chasse au-dessus de la canopée ou les milieux ouverts (layons, allées forestières). Sur l'aire d'étude l'espèce a été contactée sur l'ensemble des points à proximité des massifs boisés (Bois de Satory, forêt de Port-Royal, Bois du Cerf-Volant). Lors de l'étude de 2020, elle a été notée au niveau des Secteurs Aériens 7018+300 à 7020+900 et 7020+900 à 7023+500 (partie Sud), du Golf National et de Saint Quentin (Est).	Fort	 Source : Mnolf

Espèces	Ecologie, Statut, Localisation dans la zone d'étude	Enjeu*	Illustration
Pipistrelle commune	La Pipistrelle commune est l'espèce de chauve-souris la plus abondante et la mieux répartie en Ile-de-France. Il s'agit toutefois d'une espèce dont les effectifs sont en diminution (espèce quasi menacée en Ile-de-France) (liste rouge non validée). La Pipistrelle commune est l'espèce la plus fréquente et la plus abondante sur l'aire d'étude. Cette dernière a été observée sur l'ensemble des points d'écoute.	Fort	 <p>Source : Gilles San Martin</p>

* Evaluation de l'enjeu :

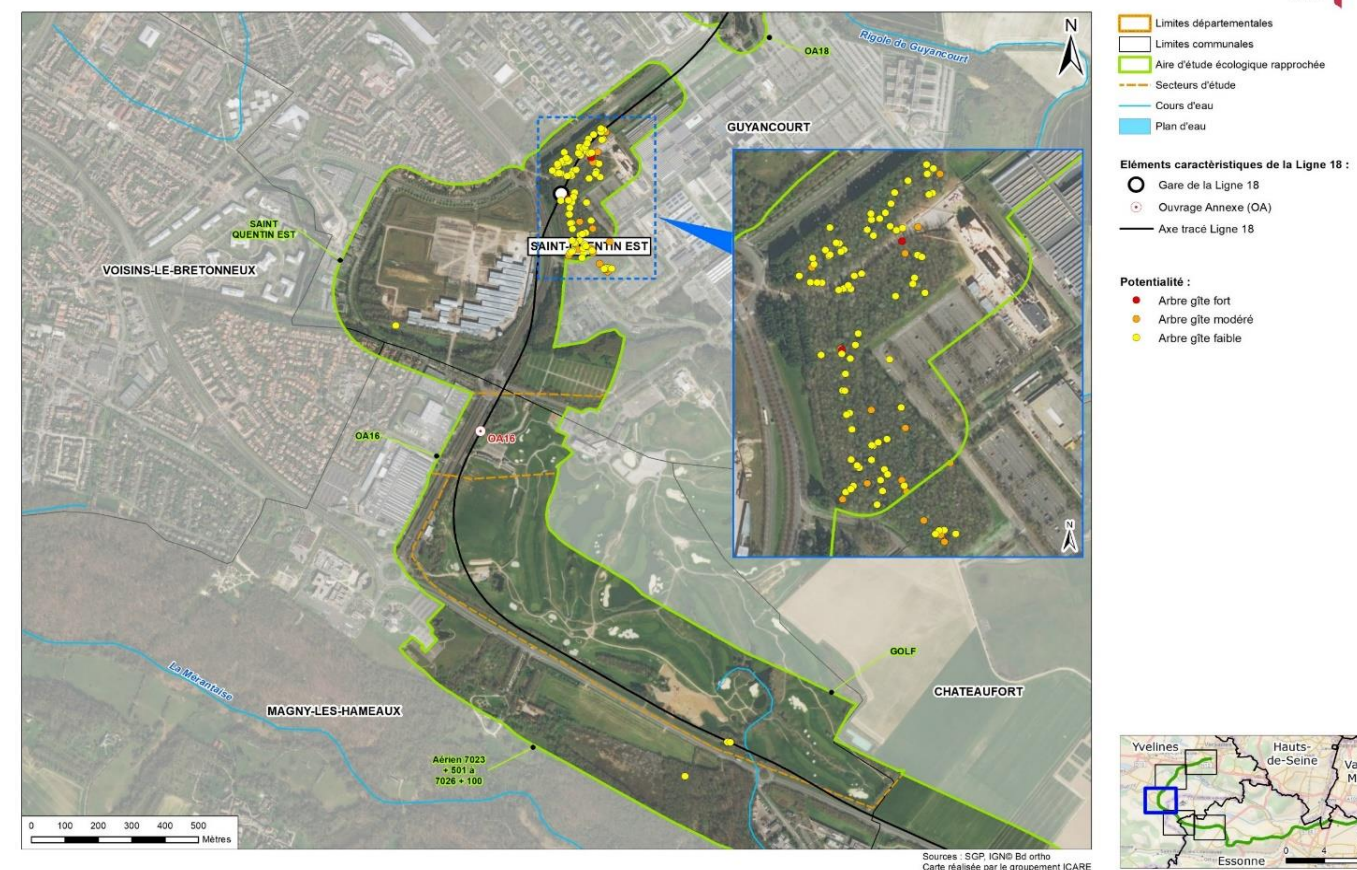
Nom français	Statut Européen	Statut National			Statut IDF	
	DH	Espèce protégée	Liste rouge	PNA (Espèce prioritaire)	ZNIEFF	Liste rouge
Murin de Bechstein	Oui	Oui	NT	Oui	Non	NT
Murin de Daubenton	Non	Oui	LC	Non	Non	EN
Noctule commune	Non	Oui	VU	Oui	Oui	NT
Pipistrelle commune	Non	Oui	LC	Oui	Non	NT

Légende :

Vu : Vulnérable / LC : préoccupation mineure / NT : quasi menacée / EN : en danger d'extinction

Aucun gîte hivernal ou de parturition n'est connu ou n'a été observé au sein de l'aire d'étude. Le boisement présente toutefois des potentialités d'accueil pour les gîtes arboricoles.

Localisation des arbres gîtes potentiels à chiroptères - Secteur ouest



◆ Mammifères (hors chiroptères)

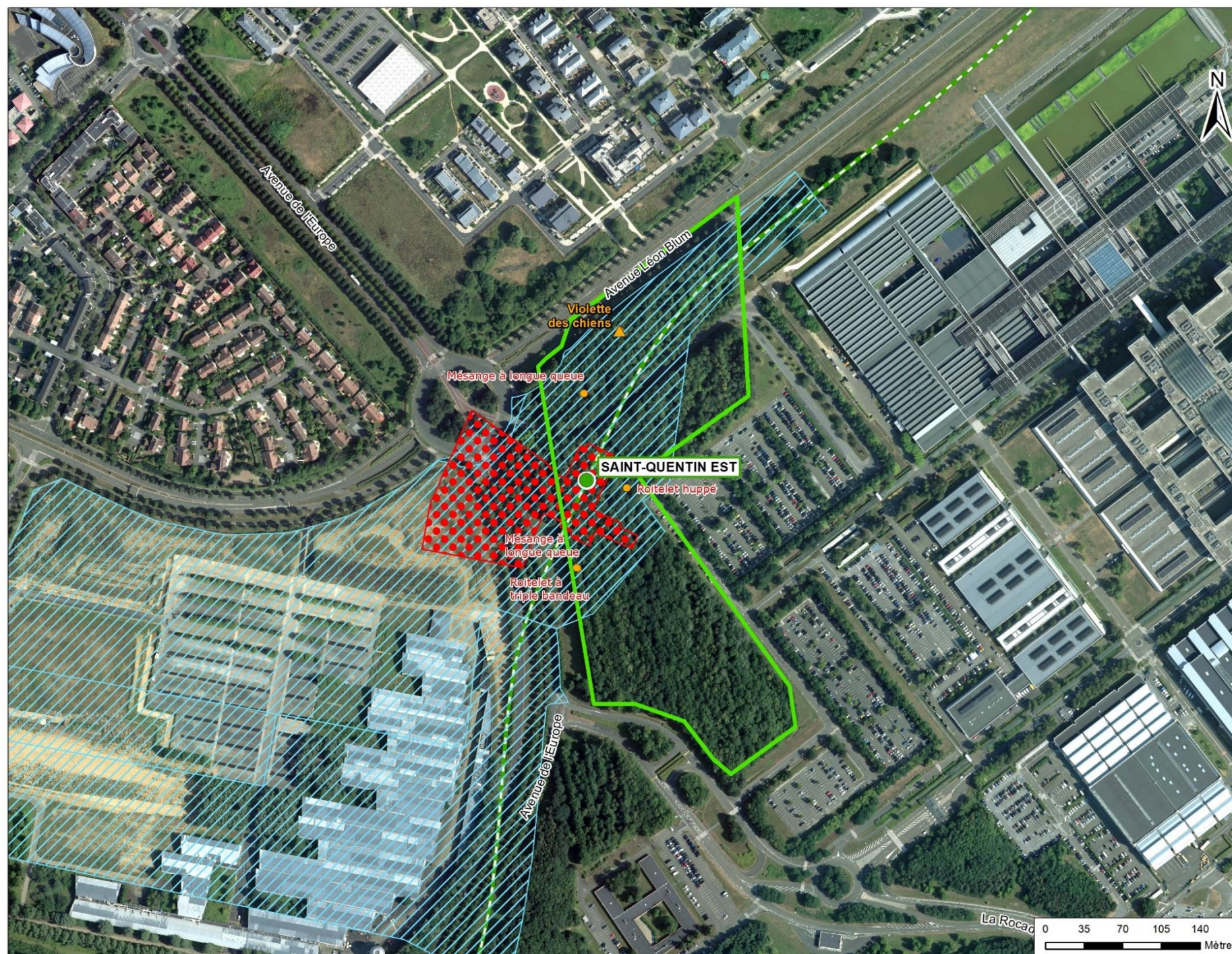
Aucune espèce de mammifères n'a été contactée au sein du boisement concerné par le défrichement.

3.2.2.4. Synthèse des enjeux pour la faune et la flore

Le tableau ci-dessous récapitule, pour chaque groupe, les espèces à enjeu fort, modéré et faible, identifiées au cours des inventaires menés en 2020-2021, au sein du boisement concerné par le défrichement.

Groupe	Espèces à enjeu fort	Espèces à enjeu modéré	Espèces à enjeu faible
Flore	/	Violette des chiens	/
Amphibiens	/	/	/
Reptiles	/	/	/
Avifaune	/	Mésange à longue queue Roitelet huppé Roitelet triple bandeau	/
Chiroptères	Pipistrelle commune Murin de Bechstein Murin de Daubenton Noctule commune	/	Murin d'Alcathoe Murin de Brandt Murin de Daubenton Murin à Moustaches Murin de Naterrer
Mammifères terrestres	/	/	/
Entomofaune	/	/	Agrion mignon

Localisation des enjeux faune/flore



IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE



- Limites administratives
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :
- Gare de la Ligne 18
- Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprises projet**
- Emprises chantier
 - Emprise définitive
- Boisement soumis à autorisation de défrichement
- Habitats naturels**
- Faune**
- Enjeu majeur
 - Enjeu fort
 - Enjeu modéré
- Flore**
- Enjeu fort
 - Enjeu modéré



Localisation des enjeux faune/flore

3.2.3. Impacts du projet sur la faune et la flore et Mesures

Les principaux impacts portent sur la destruction de 3,3 ha d'habitats favorables au cortège avifaunistique des milieux boisés (Mésange à longue queue, Roitelet à triple bandeau, Roitelet huppé) et de chasse des chauve-souris. Les impacts bruts sur ces espèces sont forts. L'impact sur l'Agrion mignon est jugé faible, s'agissant d'observations d'individus erratiques et le boisement ne constituant pas son habitat. Ces espèces sont déjà visées dans l'arrêté inter-préfectoral n°2018-258.

◆ Mesures de réduction

La phase de définition des emprises travaux a été l'occasion d'étudier, et de retenir lorsque cela a été possible, des options permettant d'éviter les impacts du projet sur certaines espèces à enjeux. Au droit de la gare de Saint Quentin Est, une optimisation des emprises a été réalisée depuis les éléments présentés dans la Demande de déclaration d'Utilité publique modificative sur le secteur Ouest permettant de réduire la destruction d'habitats naturels favorables aux espèces rencontrées (Mésange à longue queue, Roitelet à triple bandeau, Roitelet huppé, chiroptères). Ainsi, les impacts sur les habitats naturels ont été réduits de 1,8 ha.

Également, les mesures de réduction suivantes définies dans l'étude d'impact et déjà autorisées au titre de l'arrêté inter-préfectoral n°2018-258 seront mises en œuvre :

Prise en compte des espèces sensibles en phase chantier (MR2) :

- Le chantier sera suivi depuis son démarrage jusqu'à réception des travaux par une équipe d'écologues, afin de s'assurer de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures préconisées ;
- Les accès au chantier, les zones de stockage des matériaux polluants et le remisage des engins de chantier seront implantés hors des sites où les espèces patrimoniales sont présentes ;
- Les emprises du chantier seront limitées au strict minimum. Pour cela préalablement au démarrage du chantier, les emprises seront clôturées au niveau des secteurs sensibles ainsi que des stations d'espèces patrimoniales et un panneautage de la zone sera mis en œuvre. L'écologue en charge du suivi du chantier s'assurera de la bonne tenue des clôtures pendant toute la durée des travaux ;
- Les pistes d'accès seront localisées de manière à éviter les espèces patrimoniales et seront définies précisément afin de limiter la divagation des engins ;
- Les remblais et déblais seront végétalisés au plus tôt afin de limiter l'entraînement de MES et d'éviter le développement d'espèces végétales invasives ;
- Le réseau d'assainissement provisoire sera réalisé avant le début des terrassements ;
- Si nécessaire, les pistes d'accès seront arrosées afin d'éviter la formation de poussières ;
- Les véhicules et engins utilisés respecteront les normes en vigueur (niveau sonore, émission de particules dans l'atmosphère).
- Une vérification de l'absence d'espèces protégées est réalisée avant le démarrage des travaux. Les gîtes potentiels (favorables aux hérissons, batraciens, reptiles) seront identifiés et marqués au démarrage des travaux de libération des emprises du chantier. Les gîtes potentiels repérés seront évacués dehors des emprises des travaux avant le démarrage des travaux de défrichement sous contrôle de l'écologue référent afin de déplacer les individus d'espèces protégées potentiellement présent au niveau de ces micro-habitats.

Adaptation des périodes de travaux préparatoires (MR1) :

Pour les oiseaux, les chiroptères et les mammifères, les travaux préparatoires, l'ouverture des emprises et les travaux de défrichement seront réalisés en dehors de la période s'étalant d'avril à fin juillet et préférentiellement entre début septembre et fin février.

Protocole spécifique de destruction des gîtes potentiellement favorables aux chiroptères (MR6) :

L'ensemble des arbres présentant des potentialités d'accueil pour les chauves-souris feront l'objet d'un marquage spécifique par un chiroptérologue. Les arbres potentiellement favorables feront l'objet d'une inspection par le chiroptérologue (miroir, caméra endoscopique) pour vérifier l'absence de chiroptères dans les arbres à cavités.

Afin d'éviter toute destruction d'individus présents dans les arbres à cavité lors de la phase de libération des emprises, ces arbres seront abattus en dehors des périodes de reproduction ou d'hibernation, soit en septembre ou octobre. Si présence de chiroptères confirmée, un abattage adapté sera réalisé sous la supervision d'un écologue ou les cavités seront colmatées au crépuscule après la sortie des individus du gîte.

Lutte contre la prolifération des espèces invasives (MR9)

Compte tenu de la présence diffuse d'espèces invasives à proximité des zones de travaux, les déchets verts concernés seront exportés vers une filière de compostage/enfouissement adaptée ou d'incinération, Afin d'éviter une contamination d'autres secteurs lors du transport, les mesures suivantes seront prises :

- Transport en bennes étanches bâchées,
- Avant départ du chantier, contrôle et élimination des fragments qui dépassent des bennes et qui se trouvent sur les engins,
- Nettoyage des outils ayant été au contact des plantes : godets, griffes de pelleteuses, broyeurs et débroussailleuses ainsi que les outils manuels et les bottes ou chaussures du personnel.

◆ Mesures de compensation

La mise en place des mesures de réduction permet de réduire les niveaux d'impacts. Toutefois, les impacts résiduels restent modérés pour les 4 espèces à enjeux observés au droit du boisement. En effet, l'emprise définitive entraîne la consommation pérenne d'habitats de ces espèces.

Impacts résiduels sur les habitats d'espèces à enjeux

Nom français	Nom latin	Impact brut	Impact résiduel
Mésange à longue queue	<i>Aegithalos caudatus</i>	Fort	Modéré
Roitelet à triple bandeau	<i>Regulus ignicapilla</i>	Fort	Modéré
Roitelet huppé	<i>Regulus regulus</i>	Fort	Modéré
Pipistrelle commune	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Fort	Modéré

Des mesures compensatoires sont donc nécessaires pour ces espèces.

La Société du Grand Paris (SGP) s'engage à compenser les habitats d'espèces impactés par le projet. Pour cela, la SGP s'engage à assurer la sécurisation foncière des parcelles visant à la restauration et/ou à la réhabilitation de milieux favorables afin de compenser les impacts induits par le projet.

A ce titre, les 3,3 ha d'habitats forestiers impactés seront compensés. Les sites de compensation pour ces impacts sont en cours de recherche.

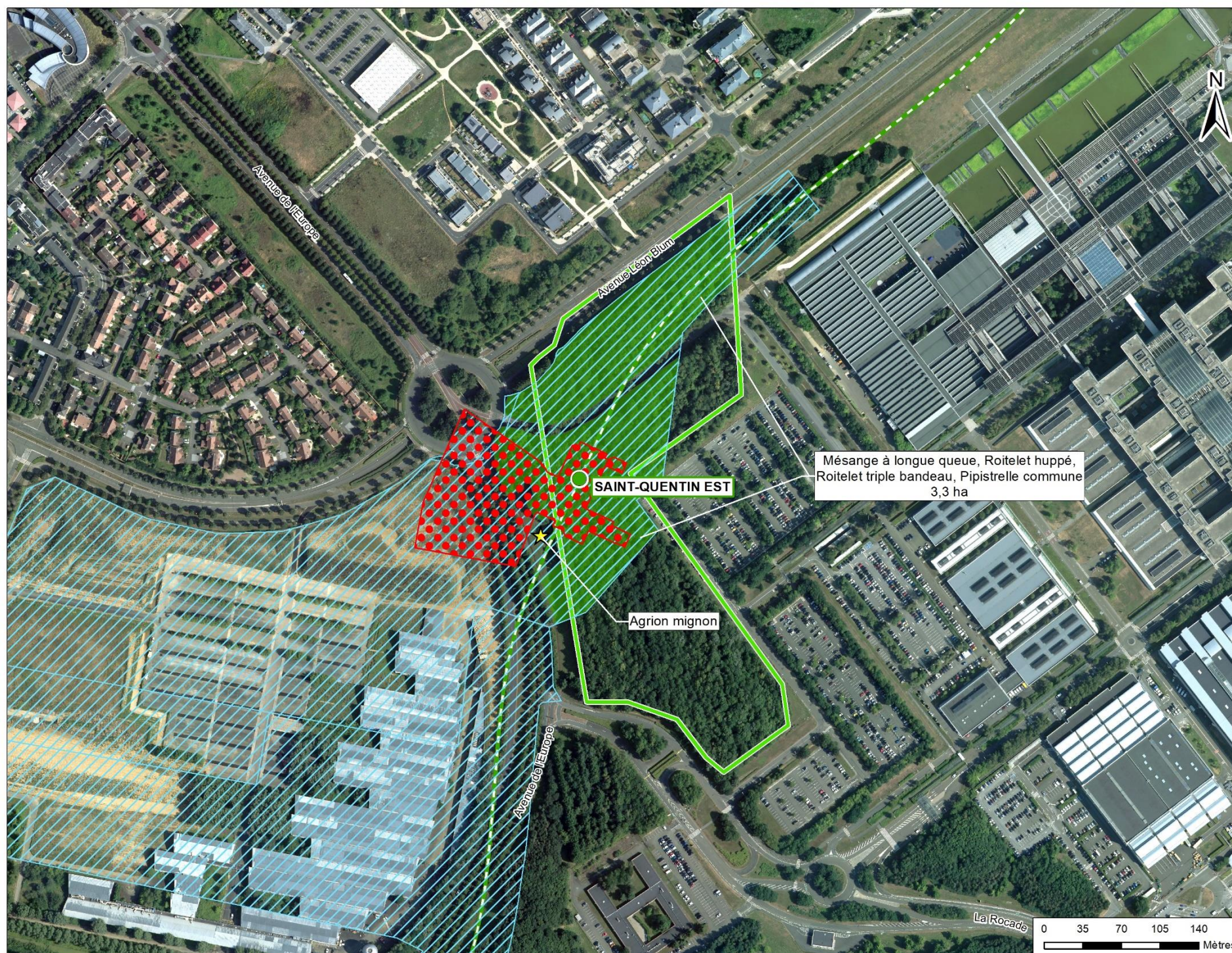
Pour rappel, au titre des espèces protégées, le site du parc de Gif, localisé au sein du campus du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) de Gif-sur-Yvette, a été retenu pour la mise en œuvre de mesures

Notice environnementale – Défrichement au droit de la gare de Saint-Quentin Est

compensatoires en faveur des espèces forestières. Cette mesure compensatoire est identifiée dans l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/258 du 20 décembre 2018 (article 17.2)

Au titre du code forestier, les mesures de compensation seront mises en œuvre à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP), conformément aux prescriptions de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/258 du 20 décembre 2018 (article 15).

Impacts résiduels sur les espèces protégées au droit du boisement



IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE

- Limites administratives**
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :**
- Gare de la Ligne 18
- Eléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprises projet**
- ▨ Emprises chantier
 - ▣ Emprise définitive
- Boisement soumis à autorisation de défrichement
- Impacts :**
- Boisements
 - ★ Agrion mignon
- Mésange à longue queue 3,3 ha



espèces protégées au droit du boisement

Impacts résiduels sur les

3.2 Continuités écologiques

3.2.4. Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d’Ile-de-France

Le Schéma de Cohérence Écologique (SRCE) constitue le volet régional de la TVB, élaboré dans chaque région conjointement par l’État et la Région. En Ile-de-France, le SRCE a été approuvé le 21 octobre 2013 (arrêt préfectoral n°2013294-0001). Il définit les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques à l’échelle régionale.

Une synthèse des continuités écologiques à l’échelle régionale a été réalisée par le bureau d’étude Biotope en 2015.

L’aire d’étude rapprochée au droit de la gare de Saint-Quentin Est ne recoupe aucun réservoir de biodiversité d’importance régionale ni aucun corridor écologique intégrés au SRCE IdF.

3.2.5. Schéma Directeur Régional d’Ile-de-France

Le SDRIF, propose une cartographie des continuités écologiques à l’échelle de la région en intégrant les futurs projets d’aménagement. À travers plusieurs orientations, il vise à :

- Maintenir ou créer les continuités sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l’intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement ;
- Préserver voire améliorer le caractère multifonctionnel des continuités en milieu urbain ;
- Favoriser le rétablissement des continuités lors des opérations d’aménagement et de renouvellement urbain ;
- Préciser le tracé et l’ampleur des continuités localement ;
- Être particulièrement vigilant à éviter et le cas échéant réduire l’impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les corridors.

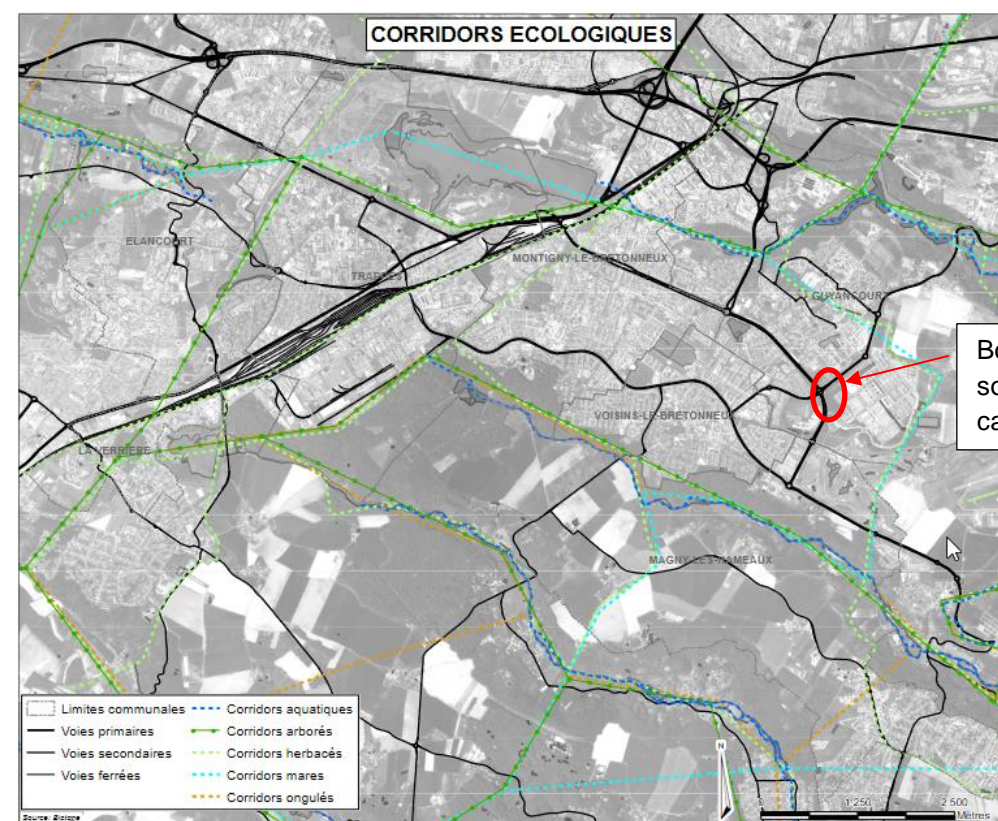
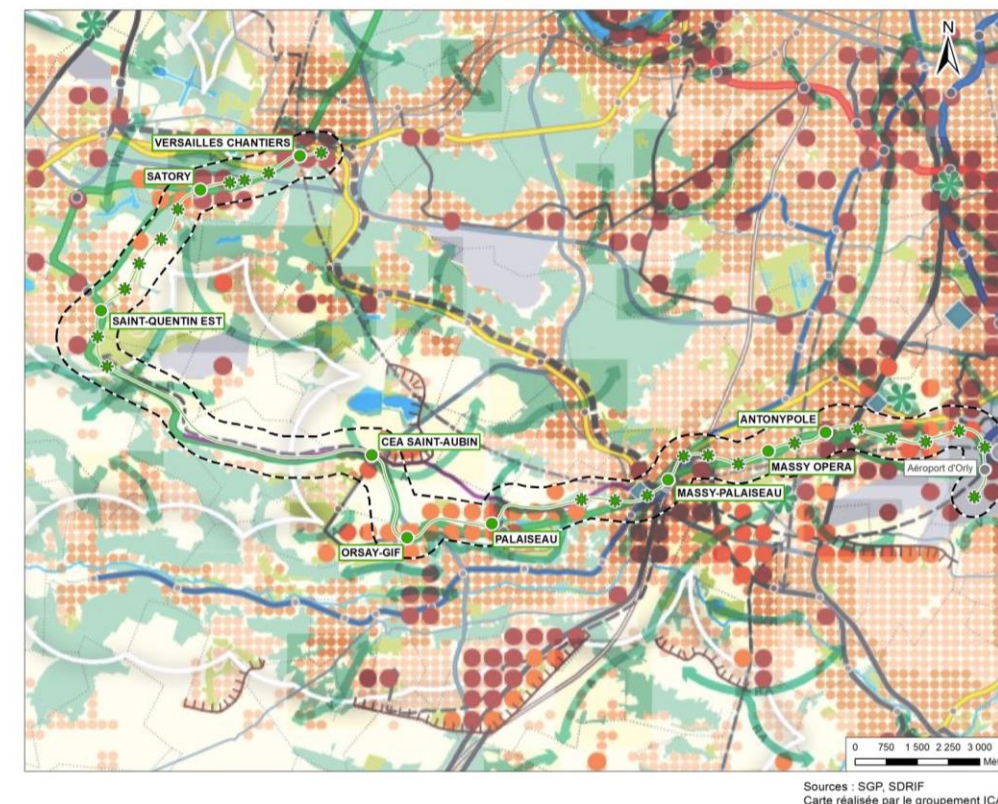
Les continuités à préserver et valoriser selon le SDRIF ne sont **pas localisées au sein de l’aire d’étude relative au projet de gare de Saint Quentin Est.**

3.2.6. Réseau écologique du département des Yvelines

Il n’existe pas, à l’heure actuelle, de trame verte et bleue à l’échelle du département. Toutefois, le territoire est occupé par des intercommunalités soucieuses de leur réseau écologique. C’est le cas de la Communauté d’Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines qui a mis au point sa trame verte et bleue à l’échelle de l’intercommunalité.

Cependant, **l’aire d’étude rapprochée relative au projet de gare de Saint Quentin Est n’est pas localisée au sein d’un réseau écologique identifié à l’échelle de la Communauté d’Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines .**

Extrait de la carte de destination des sols relative au SDRIF

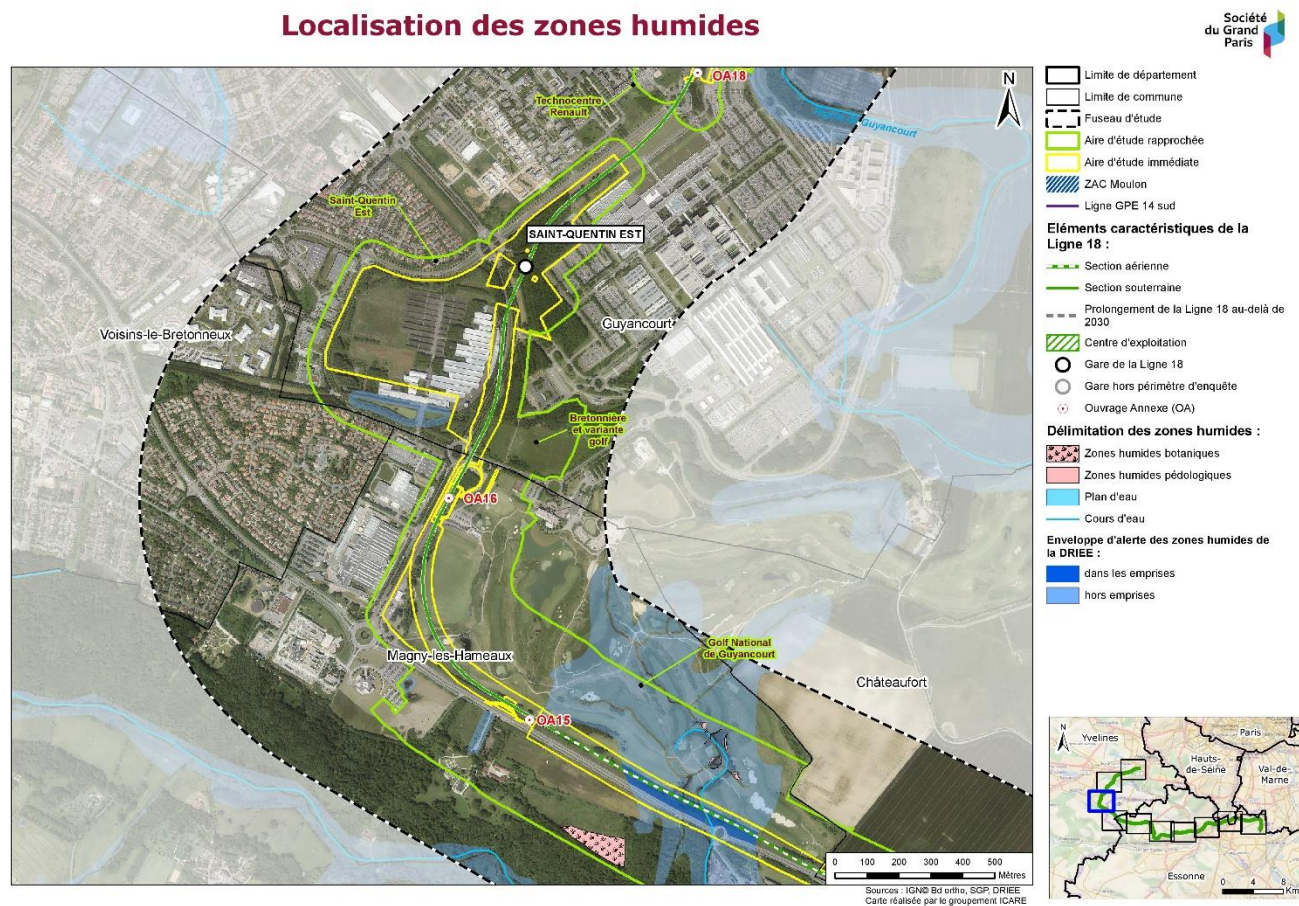


Carte des corridors écologique – PLU de Saint-Quentin-en-Yvelines

3.2. Zones humides

D'après l'atlas des enveloppes d'alerte Zones humides de la DRIEAT et des prospections botaniques et pédologiques réalisés en 2020-2021, aucun cours d'eau ni zone humide n'est présent au sein du boisement au droit de la gare de Saint-Quentin Est ou à proximité.

Localisation des zones humides



Source SGP, 2020, DUP modificative Ouest

Le projet n'induit aucune incidence résiduelle sur les zones humides.

♦ Mesures de réduction

Aucun impact ne sera engendré par le projet sur les zones humides du fait de l'absence de celles-ci dans la zone d'étude relative à la gare Saint Quentin Est.

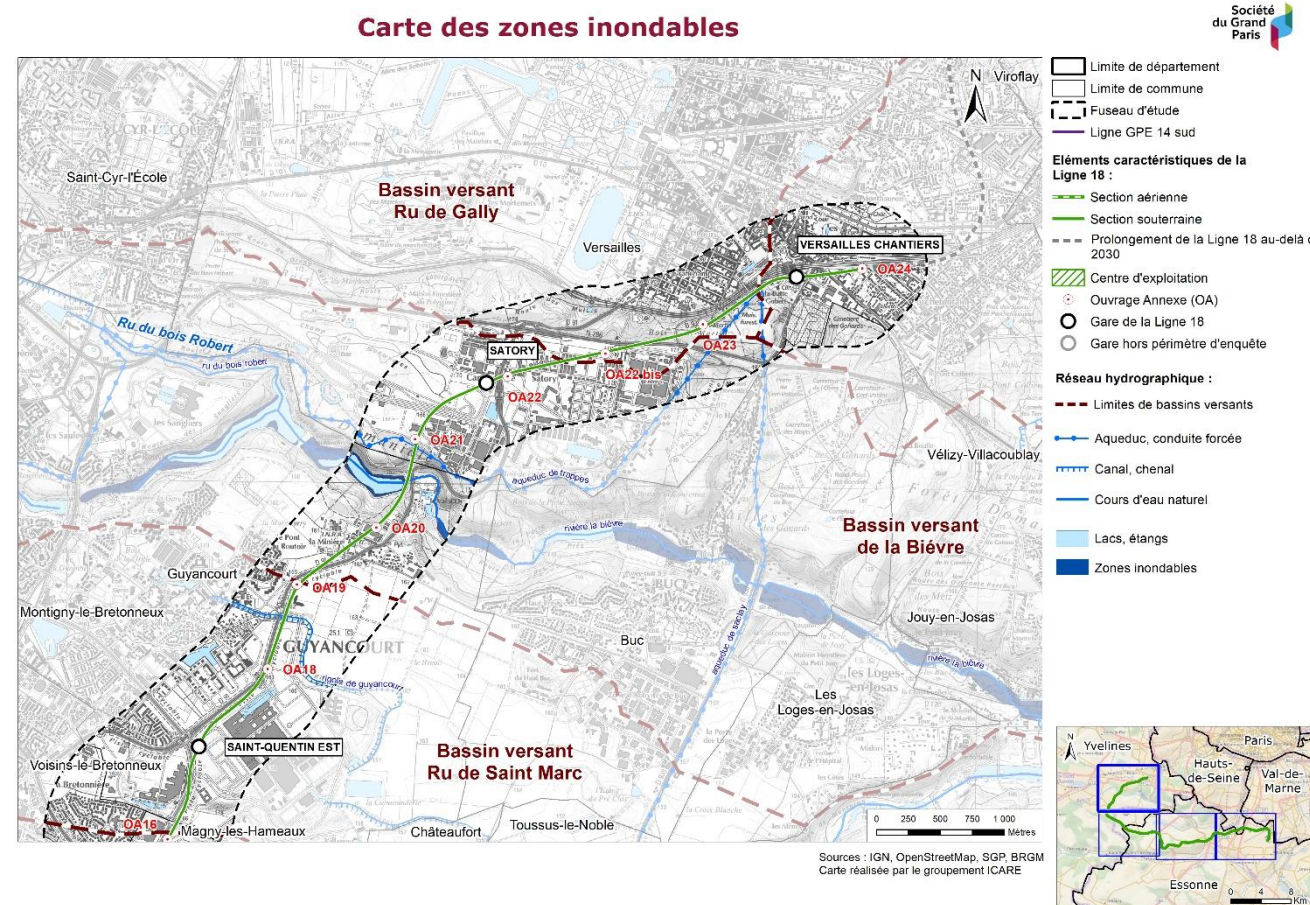
Après défrichement, aucun risque de ruissellement supplémentaire n'est attendu du fait de la faible pente du secteur. Au cours du chantier, des fossés longitudinaux interceptant les ruissellements extérieurs au projet seront mis en place. Ces fossés assureront la transparence hydraulique des emprises travaux vis-à-vis des ruissellements superficiels. Également, la réalisation des emprises des aires de chantier sera compatible avec le réseau hydrographique superficiel.

3.3. Risque inondation

La commune de Guyancourt est couverte par le PPRI de la vallée de Bièvre et du ru de Vauhallan approuvé par arrêté inter-préfectoral le 10 mars 2020.

L'emprise des travaux au droit de la gare de Saint-Quentin Est n'est cependant pas concernée par le risque inondation (cf localisation des zones inondables localisées sur la carte ci-après). Aucune mesure particulière n'est préconisée.

Carte des zones inondables



Source SGP, 2020, DUP modificative Ouest

3.4. Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Afin d'assurer la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, la Demande de déclaration d'Utilité publique modificative inclut une mise en compatibilité du PLU de Guyancourt sur le secteur Ouest afin de réduire un espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier.

Sont présentés ci-après des extraits de la Mise en compatibilité.

1. Extraits de § 3.4 « Autres éléments figurant sur le plan de zonage concernés par les modifications du projet de la Ligne 18 »

- **Réduction de l'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger à Guyancourt de 57 190 m² sur 184 445m²**

La déclaration d'utilité publique modificative a notamment pour objet le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est de 200 mètres environ par rapport au déjà déclaré d'utilité publique.

La nouvelle emprise de la gare de Saint-Quentin Est et du puits d'entrée du tunnelier est implantée en surface dans le bois du Trou Berger, également traversé par le tunnel en tranchée couverte.

Ce bois est un espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier inscrit au PLUi. Le règlement du PLUi autorise les constructions liées au fonctionnement du service public ou d'intérêt collectif dans ces espaces, mais limite l'emprise au sol des constructions à 5 % de la superficie du terrain.

Par ailleurs le PLUi prévoit que la dominante végétale des espaces doit être préservée (article 6-4 du Titre II – Dispositions communes applicables à toutes les zones). Or la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'édification des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris : la dominante végétale de l'espace ne pourra donc être préservée sur les emprises définitive et les emprises de travaux temporaires. Ainsi, la quasi-totalité du terrain d'assiette de la gare sera occupé par le bâtiment voyageur et la tranchée.

Une mise en compatibilité du PLUi est donc requise afin de permettre la réalisation du projet modifié de la Ligne 18 : il convient de supprimer une partie de cet espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier soit une surface de 57 190 m² pour les emprises nécessaires au projet.

- **Réduction de l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle au nord du technocentre de Renault à Guyancourt de 13 399 m²**

Des emprises temporaires de chantier pour les besoins du creusement du tunnel sont prévues sur l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés situés au nord du technocentre de Renault. Le PLUi indique que ces « espaces non bâtis, nécessaires au maintien des continuités écologiques sont à préserver ».

Le projet remet donc en cause l'objet de cet espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés sur une surface de 13 399 m², dont la préservation ne peut être assurée durant les travaux de réalisation de la Ligne 18 (voir plan ci-dessus). Il convient donc de supprimer cette partie de l'espace paysager afin de permettre la réalisation du projet.

Nota. — La communauté d'agglomération pourra reclasser en espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle les emprises qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de la Ligne 18 en phase définitive à l'issue des travaux.

2. Extrait du § 3.7 « Complément au rapport de présentation : exposé des motifs »

Rapport de présentation - La mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

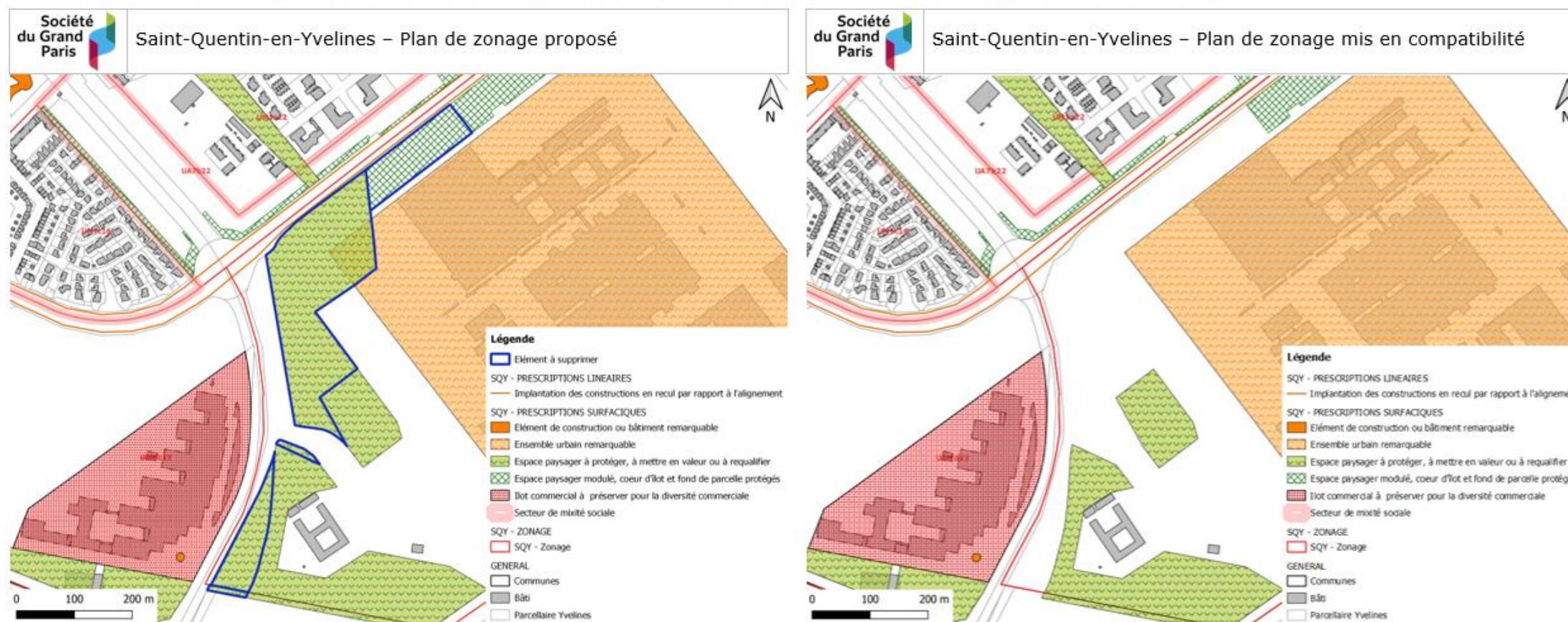
- o *Les règles sur les espaces libres et plantations applicables en zone U ne s'appliquent pas aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif, en raison des contraintes techniques d'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et de l'acquisition des emprises strictement nécessaires à la construction de la gare ;*

*L'adaptation de la **pièce graphique** du règlement d'urbanisme (plan de zonage) répond à la logique suivante :*

- o *L'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt est réduit de 57 190 m² pour permettre l'implantation de la gare de Saint-Quentin Est et d'une partie de la tranchée couverte, du fait que les règles d'emprise au sol qui y sont applicables ne permettent pas de construire sur la totalité des emprises qui seront acquises ;*
- o *L'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt est réduit de 13 399 m² pour l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel, qui ne permettent pas sa préservation.*

3. Extrait de la modification du plan de zonage

2.2.2 Extraits du plan de zonage sur la portion du tracé de la Ligne 18 concernée par les suppressions d'une partie d'un espace paysager à protéger ou à mettre en valeur et d'une partie d'un espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés présentant la mise en compatibilité proposée et mis en compatibilité



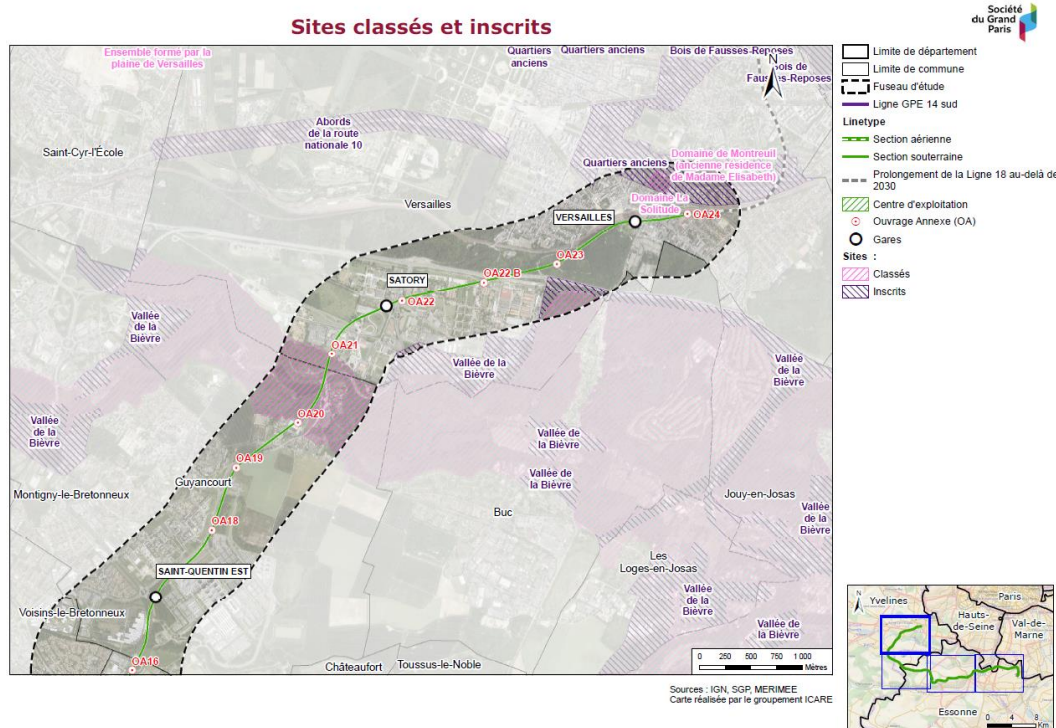
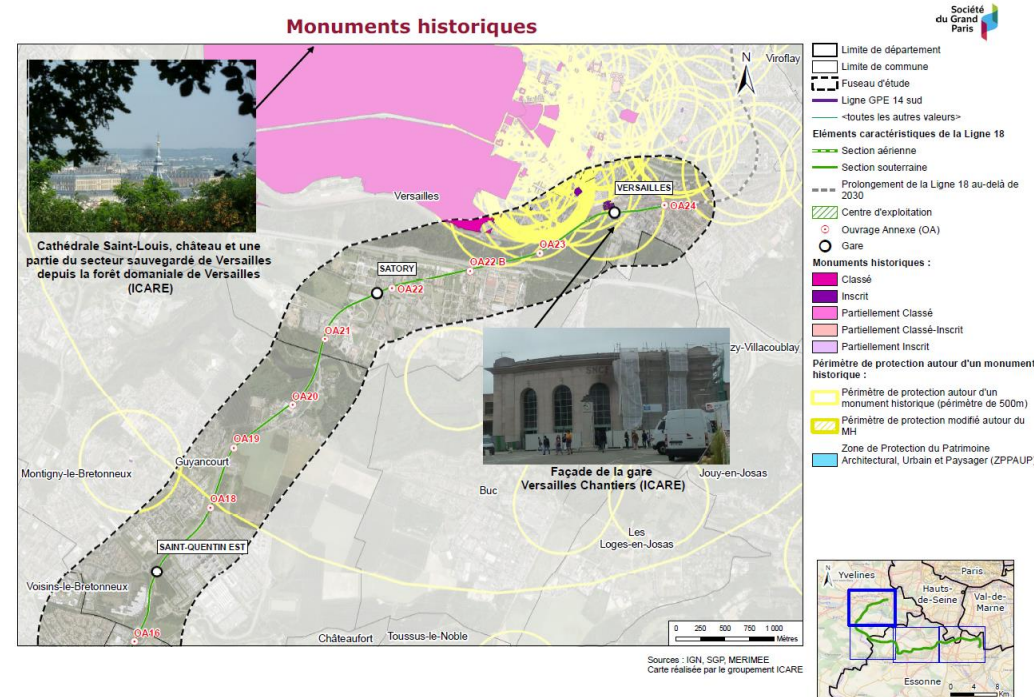
Sources : SGP, INGEROP, ETALAB, CASQY - cartes réalisées par le groupement LINEOV

Cette modification implique la suppression de 57 190 m² de l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt et de 13 399 m² de l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt.



3.5. Paysage

La gare Saint-Quentin Est s'inscrit au sein d'un espace périurbain composé de vastes pôles de recherche industrielle (Technocentre de Renault), de quartiers résidentiels et quelques zones en mutation. Les emprises ne recoupent aucun périmètre de monument historique ou site protégé (site inscrit, site classé ou site patrimonial remarquable). Le site classé le plus proche est localisé à 1,5 km de la future gare.



Source : SGP, 2020, DUP modificative Ouest

La gare se situera immédiatement au Sud de la place de Villaroy, sur les espaces verts qui ceinturent l'ancien site de Thalès et accompagnent les voiries structurantes (avenue de l'Europe et RD91).

3.4.1 Phase chantier

En phase chantier, les effets visuels sont principalement liés aux emprises nécessaires aux travaux de réalisation de la gare.

Ces emprises comprennent notamment :

- les aires de stockage des matériaux extraits des terrassements des ouvrages sur les bases chantiers;
- les aires de stockage des machines, des outils, des fournitures, etc. ;
- les locaux dédiés au personnel ;
- et sont marquées par la circulation des engins sur les zones de travaux et sur les voies d'acheminement.

En phase chantier, le besoin de foncier est important ; le projet est donc susceptible de modifier l'usage du sol et de dégrader temporairement l'environnement local. De plus, les emprises de travaux de la gare induisent la déstructuration d'ensembles végétaux qui accompagnent les rues et structurent le paysage. Malgré tout, l'organisation du chantier fera l'objet d'une attention particulière afin de conserver la perspective paysagère au maximum.

◆ Mesures d'évitement et de réduction

Les mesures de réduction, comme l'organisation de la gestion des chantiers, la réduction des nuisances par l'application de la charte environnement de chantiers et l'intégration des prescriptions correspondantes dans les marchés des entreprises permettent d'améliorer l'acceptabilité du chantier et donc de limiter les impacts paysagers.

La Société du Grand Paris accompagnera ce chantier par la mise en place de supports d'informations adaptés aux différentes phases de travaux (panneaux, plaquettes, site internet...). Les riverains pourront ainsi suivre l'avancée des travaux et mieux appréhender les nuisances potentielles et modifications de la perception de ces espaces. Dans le secteur Gare Saint-Quentin Est, le projet s'inscrit dans le tissu urbain moderne de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

3.4.2 Phase exploitation

Les impacts en phase exploitation de la gare dépendent de la qualité architecturale de celle-ci, de son insertion dans le site et de la qualité des espaces publics d'accompagnement tant d'un point de vue fonctionnel qu'un point de vue esthétique. L'arrivée d'une infrastructure de transport structurante accompagne ou peut induire la mutation ou le développement des quartiers.

La création de la gare Saint-Quentin Est entraîne la suppression d'une partie de « l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur » du bois dit du Trou Berger à Guyancourt. La mise en compatibilité du PLU pour permettre le projet induit en effet la réduction de 57 190 m² d'un espace paysager, (soit 31 % de sa surface totale).

◆ Mesures d'évitement et de réduction

Cette nouvelle gare s'insère dans un quartier dont la mutation se dessine avec la prise d'initiative de la ZAC « Gare Guyancourt Saint-Quentin » en octobre 2019. Si le programme de cette ZAC n'est pas encore arrêté par l'EPA

Paris-Saclay, ce nouveau quartier et notamment sa trame paysagère, seront organisés autour de la future gare : l'intégration paysagère de la gare sera donc assurée.

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser l'intégration urbaine et la qualité de l'insertion paysagère de la gare. Le traitement paysager se fera en concertation avec l'EPA Paris-Saclay de manière à assurer la meilleure intégration possible des émergences dans leur environnement.

Également, dans un souci de favoriser les conditions propices au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats de la gare feront l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacement : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels. L'ensemble des aménagements proposés seront concertés avec l'aménageur afin qu'ils soient compatibles avec la future ZAC « Gare Guyancourt Saint-Quentin ».



Insertion urbaine de la gare Saint Quentin Est. Source : Dietmar Feichtinger Architectes, 2021

3.6. Déplacements

De l'OA15 à la gare Saint-Quentin Est (cf Plan de la ligne page 8), la modification du projet en tranchée ouverte/tranchée couverte (TO/TC) permet de réduire les incidences sur le réseau routier à proximité, notamment au niveau de la RD36.

En phase travaux, le projet va générer principalement du trafic chantier liés à l'évacuation des matériaux excavés et à l'amenée des matériaux nécessaires à la construction. Le trafic lié à l'évacuation des déblais pour les travaux de la gare est évalué à 40 camions/jour. Le trafic empruntera l'avenue de l'Europe et la RD311. Sur la base du trafic estimé à l'horizon du chantier sur les voies directement impactées par la zone de chantier ou situées à leur immédiate proximité, l'enjeu au droit de la gare SQE liés à l'impact sur le trafic routier a été évalué comme modéré.

A noter que le projet de ZAC Gare de Guyancourt prévoit de réorganiser la trame viaire autour du futur quartier. En particulier, la RD91 sera dévotée pour se raccorder sur l'avenue de l'Europe. La création d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare Saint-Quentin Est est également prévue. Ce pôle inclura un parking-relais, un arrêt

pour un bus à haut niveau de service et une interconnexion avec onze à quinze lignes de bus. Plusieurs mesures d'évitement et de réduction sont prises. Elles concernent les actions et phases suivantes :

- Organisation de la circulation à proximité des chantiers : o Elaboration de plan de circulation concernant les déplacements automobiles ;
- Anticipation de l'approvisionnement et de l'évacuation des déblais de chantier ;
- Maintien/déviations et entretiens des itinéraires modes doux ;

A proximité de la zone de chantier, des itinéraires seront temporairement modifiés durant les travaux. Pour éviter les détours importants qui pourraient être causés par ces changements d'itinéraires, un plan de circulation sera arrêté en concertation avec les collectivités.

L'identification des itinéraires de chantiers font l'objet d'échanges avec les collectivités et seront précisés aux entreprises de travaux.

A sa mise en service, le projet va accroître l'offre en mobilité de la zone d'étude. Plus globalement, la Ligne 18 est reliée à la gare Grand Paris Express Aéroport d'Orly à son extrémité Est et permet ainsi de faire la liaison avec la Ligne 14 Sud du réseau du Grand Paris Express. La gare Saint Quentin Est proposera des correspondances avec les lignes de bus locales. La gare sera un véritable pôle multimodal permettant un accès aisé aux modes actifs.

L'impact de la gare sur les déplacements est positif en phase exploitation.

IV. Conclusion

Le défrichement rendu nécessaire pour la réalisation des travaux de la gare de Saint-Quentin Est de la ligne 18 et la libération des emprises chantier nécessaires au départ du tunnelier a été intégré dans la Demande de Déclaration d'utilité publique (DUP) modificative sur le secteur Ouest. La demande d'examen au cas-par-cas porte sur le défrichement en raison de la superficie défrichée de 3,3 ha.

Les principaux enjeux environnementaux du défrichement sont repris ci-après :

◆ Milieu naturel

Les emprises chantier de la gare Saint-Quentin Est s'inscrivent au sein d'un boisement présentant des enjeux modérés avec la présence d'espèces protégées (Mésange à longue queue, Roitelet huppé, Roitelet triple bandeau, Chiroptères, Agrion mignon).

Entre la Demande de DUP modificative sur le secteur Ouest et le présent dossier, les emprises chantier ont été optimisées afin de réduire l'impact environnemental sur le boisement et les espèces associées.

Par ailleurs, des mesures de réduction et de compensation ont été définies dans le cadre de l'étude d'impact de la Demande de DUP modificative.

Pour rappel, les principales mesures définies dans le cadre de la demande de DUP modificative secteur Ouest pour laquelle l'Ae a rendu un avis le 24 mars 2021 sont les suivantes :

- Mesures de réduction :
 - o Prise en compte des espèces sensibles en phase chantier ;
 - o Mise en place d'un protocole spécifique d'abattage pour assurer la préservation des chiroptères ;
 - o Suivi par un écologue pendant l'ensemble du chantier.
- Mesures de compensation :
 - o Compensation de l'ensemble des surfaces impactées à hauteur de 3,3 ha. Site en cours de recherche. Pour rappel, le site du parc de Gif, localisé au sein du campus du Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) de Gif-sur-Yvette, a été retenu pour la mise en œuvre de mesures compensatoires en faveur des espèces forestières (article 17 de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/258 du 20 décembre 2018).

◆ Boisements

Le boisement concerné par le présent dossier se situe sur la commune de Guyancourt (78). Il s'agit d'un **boisement rudéral anthropisé** d'une surface de **6,7 ha**.

La surface du boisement impactée par les emprises travaux est de 3,3 ha. Ce bois étant peu fréquenté, l'enjeu social est faible. Aucune activité sylvicole étant recensée, l'enjeu économique est nul.

La compensation du boisement au titre du code forestier sera mise en œuvre à travers la réalisation de travaux de boisement sur la forêt de Pierrelaye-Bessancourt, en partenariat avec le Syndicat Mixte d'Aménagement de la Plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP). Pour rappel, ce site accueille d'ores et déjà les compensations forestières pour les défrichements autorisés au titre de l'arrêté inter-préfectoral n° 2018-PREF/DCPPAT/BUPPE/258 du 20 décembre 2018.

◆ Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Afin d'assurer la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, une mise en compatibilité du PLU de Guyancourt est nécessaire de manière à réduire un espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier. Dans le cadre de la MECDU, une évaluation environnementale a été réalisée. La MECDU est incluse dans la Demande de DUP modificative secteur Ouest.

La mise en compatibilité consiste à réduire de 57 190 m² l'espace paysager à protéger ou à mettre en valeur du bois du Trou Berger à Guyancourt et de 13 399 m² l'espace paysager modulé, cœur d'îlot et fond de parcelle protégés au nord du technocentre à Guyancourt.

◆ Autoévaluation

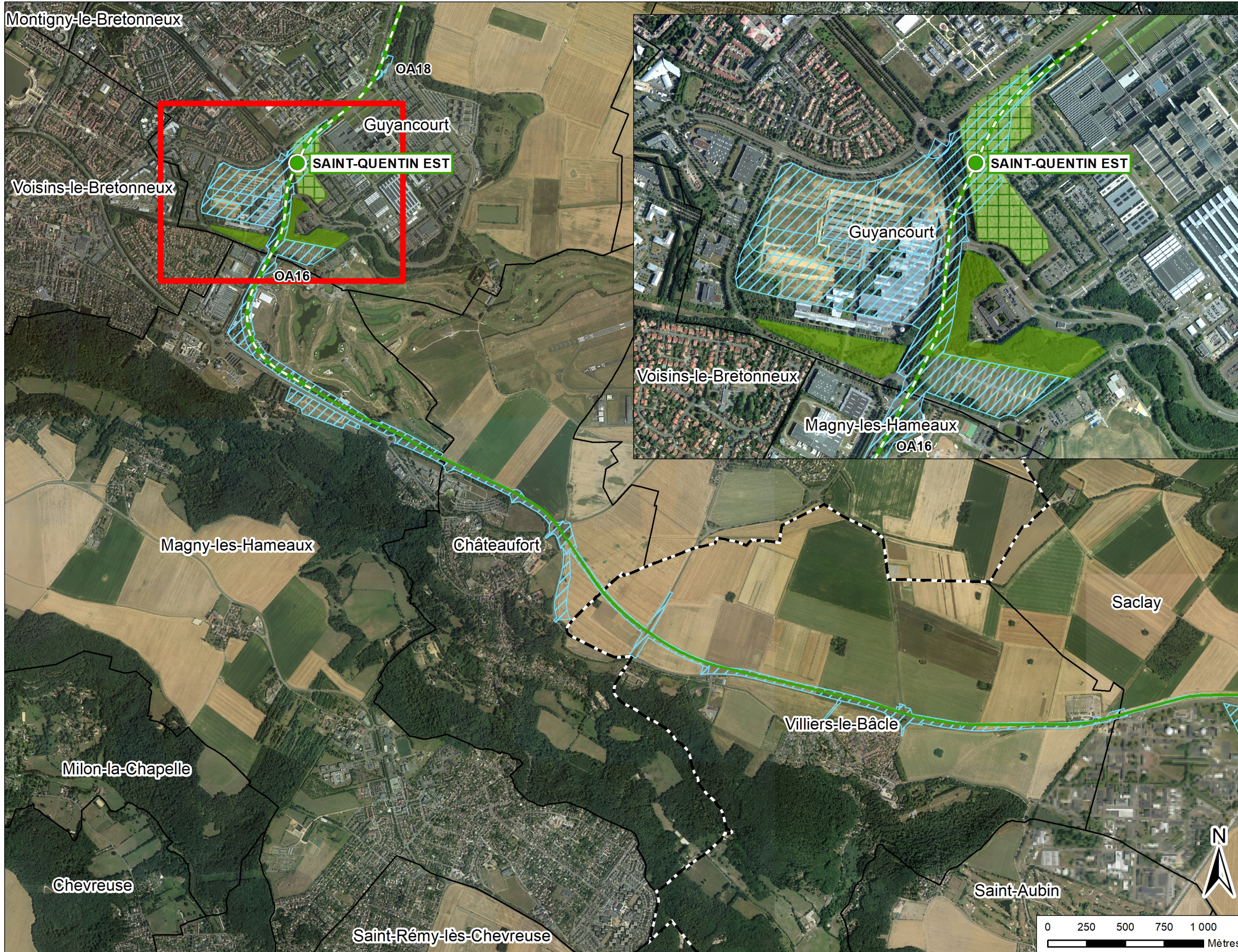
La réalisation des travaux de défrichement a été présentée dans la Demande de Déclaration d'utilité publique modificative sur le secteur Ouest. L'espace boisé fait, à ce titre, l'objet d'un déclassement dans le cadre de la MECDU.

Dans le cadre de la demande DUP, des mesures de réduction et de compensation ont été définies afin de prendre en compte l'impact du défrichement par la gare Saint-Quentin Est légèrement déplacée et les besoins en emprises pour le départ du tunnelier.

Dans le cadre de la poursuite des études entre la DUP modificative sur le secteur Ouest et la présente demande au cas par cas, l'optimisation des emprises au strict minimum a été recherchée et ces dernières ont été réduites afin de limiter l'impact environnemental sur le boisement.

Au regard de l'analyse des impacts et mesures proposées dans le cadre de la demande DUP modificative du secteur Ouest, il apparaît qu'une évaluation environnementale spécifique dudit défrichement n'est pas nécessaire compte tenu de la prise en compte des impacts de ce défrichement et de la proposition de mesures dans le cadre du dossier de DUP modificative qui a déjà fait l'objet d'un avis de l'Ae n° 2020-114 le 24 mars 2021 et d'une enquête publique terminée le 30 juillet 2021.

Plan de situation du projet au 1/25 000



Limites administratives

--- Limite de département

— Limite de commune

Gare :

● Gare de la Ligne 18

Éléments caractéristiques de la
Ligne 18 :

— Section aérienne

--- Section souterraine

Emprise projet

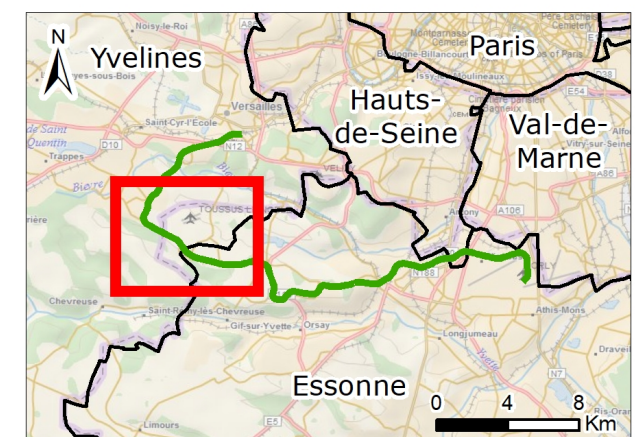
▨ Emprises chantier

Boisements :

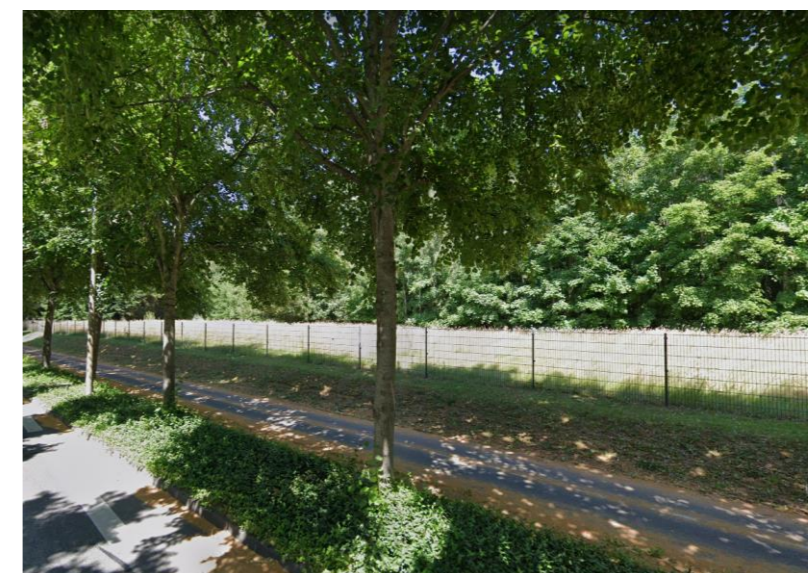
▨ Boisements soumis à autorisation
de défrichement

■ Autres boisements non soumis à
autorisation de défrichement

IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE



Localisation des photographies du site



Photographie 1 – Mai 2021



Photographie 2 – Mai 2021



Photographie 3 – Mai 2021



Photographie 4 – Mai 2021



Photographie 5 – Mai 2021



Photographie 6 – Mai 2021

Plan des emprises du projet au 1/5 000

Limites administratives

--- Limite de département

□ Limite de commune

Gare :

● Gare de la Ligne 18

Éléments caractéristiques de la
Ligne 18 :

— Section aérienne

- - - Section souterraine

Emprises projet

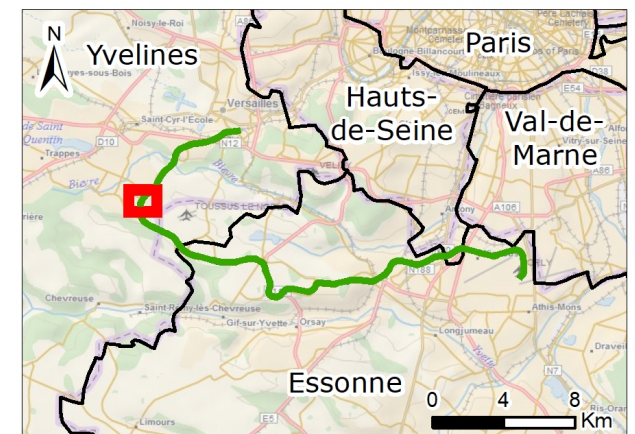
▨ Emprises chantier

●●●●● Emprise définitive

Boisements :

▨ Boisements soumis à autorisation de défrichement

■ Autres boisements non soumis à autorisation de défrichement

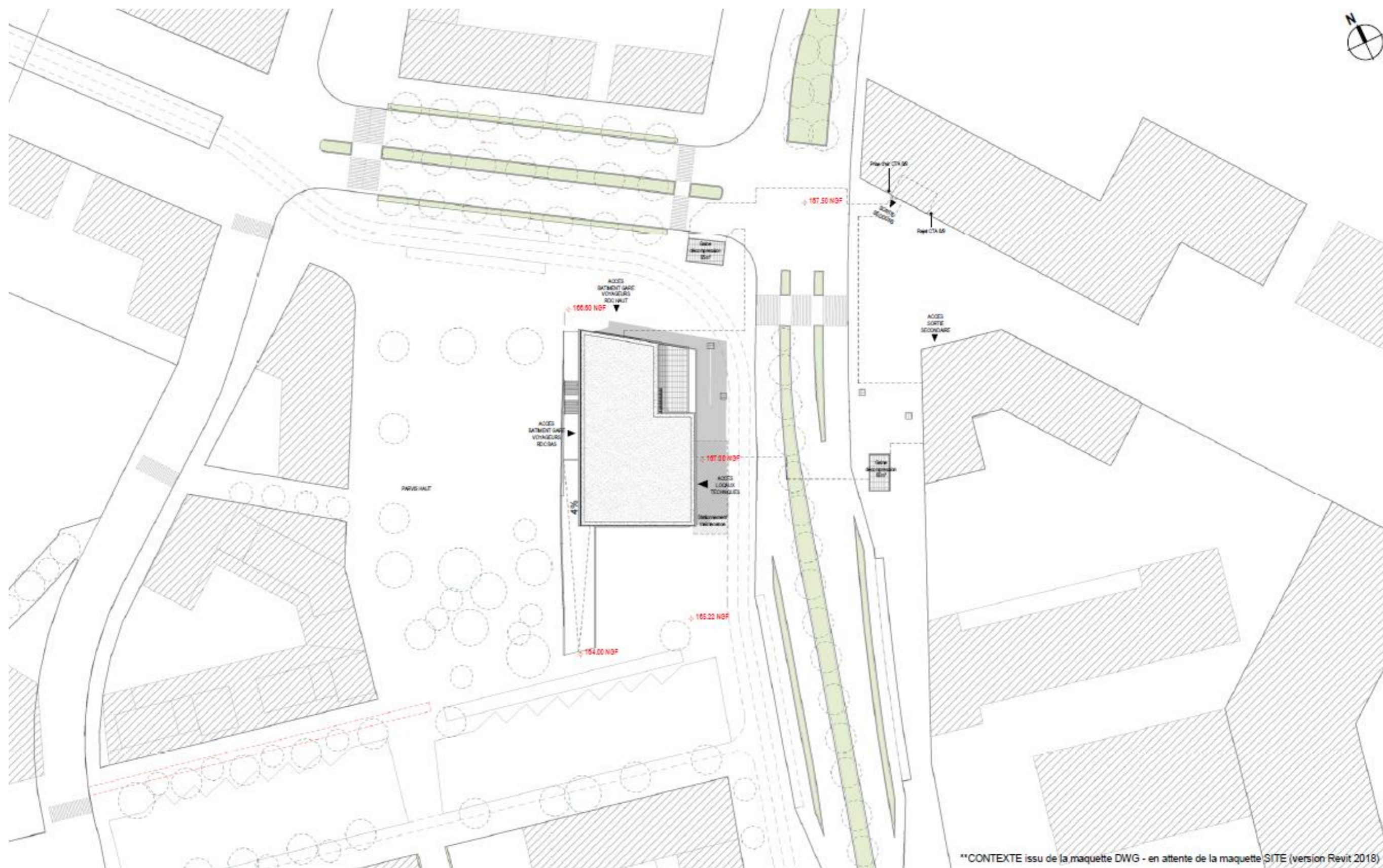


IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupe ICARE

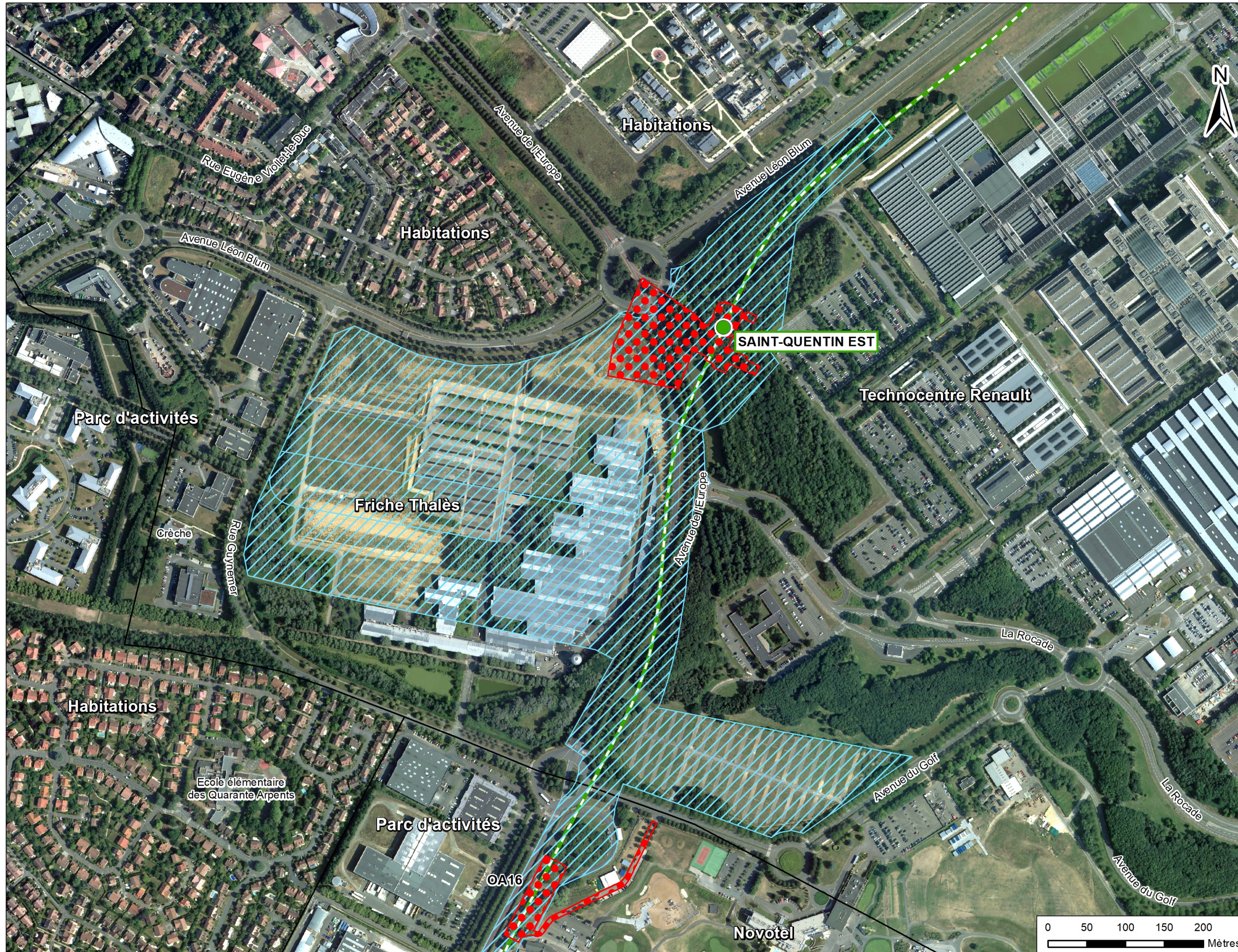
0 50 100 150 200
Mètres



Plan masse du projet de la gare de Saint-Quentin Est

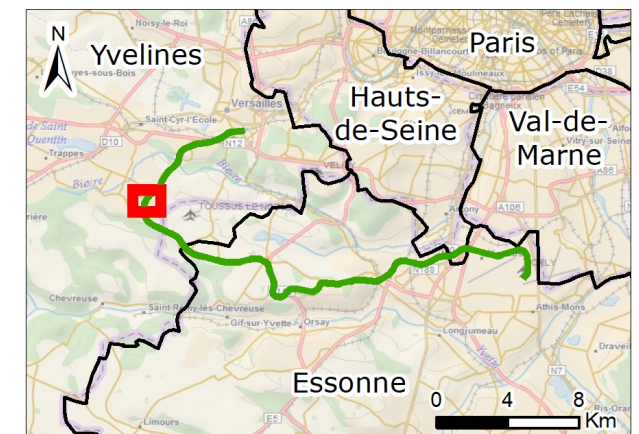


Plan des abords du projet au 1/5 000



- Limites administratives
- Limite de département
 - Limite de commune
- Gare :
- Gare de la Ligne 18
- Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :
- Section aérienne
 - Section souterraine
- Emprises projet
- Emprises chantier
 - Emprise définitive

IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupe ICARE



Localisation des sites NATURA 2000

Limites administratives

--- Limite de département

□ Limite de commune

Gare :

● Gare de la Ligne 18

Éléments caractéristiques de la
Ligne 18 :

— Section aérienne

- - - Section souterraine

Emprises projet

▨ Emprises chantier

● Emprise définitive

Sites NATURA 2000 :

■ ZPS



SAINT-QUENTIN EST

1 350 m

ZPS : Massif de
Rambouillet et zones
humides proches

0 100 200 300 400
Mètres

IGN, SGP, INGEROP
Carte réalisée par le groupement ICARE

