

NOTES COMPLÉMENTAIRES À LA CHARTE

ANNEXE NON RÉGLEMENTAIRE

Validées par le Comité syndical du 30 août 2010



Parc
naturel
régional
de la Haute Vallée
de Chevreuse

Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse et les zones d'activités économiques



Requalification des ZAE existantes Encadrement des projets d'extension ou de création de ZAE dans le territoire du Parc naturel régional

SOMMAIRE

I. Les zones d'activités économiques dans le périmètre d'extension du PNR	4
II. Les ZAE dans la charte : propositions d'animation et prospective	7
A. Schéma de rationalisation de la carte des ZAE existantes et en projet	7
1. Analyse et perfectionnement de l'existant	7
2. Diagnostic économique et social préalable à toute extension et création	7
3. Solutions alternatives à celles des zones d'activités	8
B. Participer au dynamisme des ZAE par l'animation d'un réseau des acteurs et par une meilleure connaissance de l'offre et de la demande sur le territoire du Parc	8
1. Animation d'un réseau	8
2. Commercialisation, valorisation	8
3. Recherche et prospective du réseau : innovations en termes de requalification, diversification et de densification des ZAE existantes	9
C. Promouvoir et accompagner une démarche de charte de qualité environnementale pour les ZAE	9
1. Cartographie et classification environnementale des projets	9
2. L'étape suivante est l'élaboration d'une Charte de Qualité environnementale des ZAE*	9
III. Orientations générales d'urbanisme pour les projets d'extension de ZAE	10
A. Conditionner les extensions à une analyse préalable de l'existant	10
B. Recentrer les extensions de ZAE sur des espaces plus limités	10
IV. Orientations spécifiques à certains projets de ZAE	11
A. Localisation des zones d'activité dans la Communauté de commune du pays de Limours	11
B. Détail des projets	12
1. Site de Briis-sous-Forges	12
2. Ancien site TDF aux Molières	13
3. Site du Bel-Air à Fontenay-les-Briis	15
4. Projets d'extension des ZAE de Méré, de Galluis et de la Queue-les-Yvelines	18
5. Secteur du « Gros Chêne », les Essarts-le-Roi	20

* ZAE : zones d'activités économiques

Préambule

la présente note est issue d'une demande formulée par les avis intermédiaires portés sur l'avant-projet et lors de l'audition officielle du syndicat mixte en septembre 2009 par la Commission Parc du CNPN : apporter la démonstration que le Parc naturel régional a la capacité d'optimiser le nombre et la qualité des zones d'activités économiques grâce à une large concertation et mobilisation de l'ensemble des acteurs afin de tendre vers l'exemplarité attendue dans un territoire protégé.

Elle a pour ambition de souligner la réflexion engagée par le Parc naturel régional pour une meilleure insertion des zones d'activités économiques existantes et en projet. Elle a également pour but de dessiner les contours d'une politique de développement économique qui renforce le caractère original du Parc et l'attractivité du territoire pour des acteurs économiques. Ces éléments de langage ont été rédigés en concertation avec les chambres consulaires (CCIV pour le 78 et CCIE pour le 91), les services développement économique des départements de l'Essonne et des Yvelines, sur le fondement des propositions pour un développement équilibré du PNR qu'elles nous ont transmises.

I. Les zones d'activités économiques dans le périmètre d'extension du PNR

Peu présentes dans le périmètre des 21 communes, les zones d'activités économiques (ZAE) sont devenues avec l'extension du territoire un enjeu important, même si la politique générale du Parc a pour but de promouvoir la mixité de l'habitat et des activités économiques.

Le nombre et la taille des zones existantes dans le périmètre du Parc amènent à s'interroger sur la place de ces espaces : leurs effets sur la vie économique locale, leurs impacts paysagers et écologiques, leurs potentiels de projets associés ?

Certaines des zones existantes ne semblent pas faire l'objet de projets paysagers cohérents et introduisent des ruptures dans les morphologies urbaines, en étant peu respectueuses de l'identité du bâti traditionnel et sans réelle préoccupation architecturale.

Surtout, les projets d'extension de certaines de ces ZAE ou de création de nouvelles ZAE méritent une attention particulière. Souvent inscrits de longue date dans les documents d'urbanisme, parfois déjà en cours de reformulation, ces projets représentaient au début de la révision une surface importante de l'ordre de 120 hectares (en extension et création) qui serait soustraite aux espaces agricoles et naturels. L'élaboration du projet de charte a donc été l'occasion de faire le point sur ces projets avec les acteurs concernés, d'étudier les enjeux économiques associés et d'examiner leur compatibilité avec les enjeux d'économie de l'espace et de protection des paysages et des milieux portés par la charte.



Liste des ZAE existantes et des projets sur le périmètre d'étude

(portés par les collectivités et/ou inscrits dans les documents d'urbanisme avant élaboration de la charte et renouvellement de classement du PNR)

Les surfaces des principales ZAE existantes et en projet établies au Plan de Parc sont présentées dans le tableau en partie IV.

Nom de la ZAE	Communes concernées	Intercommunalité	Existant (ha) (estimation)	Extension (ha) (estimation)	Création (ha)	Etat d'avancement des projets	Vocation(s) connue(s)
ZA Sycomores	Gambais	non	4,5ha			pas de projets connus	Artisanat
ZA des Chênes	Gambais	non	2,5ha			pas de projets connus	Artisanat
ZA de la Presle	Gambais	non	1ha			pas de projets connus	Artisanat
ZA des Croix	La Queue-lez-Yvelines	non	7,5ha + 6ha (jardinerie)	5ha		hypothèse dans PLU	Commerce
ZA les Buttes	Galluis	non	5ha	4 à 30ha (commune)		hypothèse dans PLU	Artisanat
ZA/ZI de Méré	Méré/Galluis	non	28ha	3ha (commercialisation) + 3,5ha		En cours, hypothèse d'implantation déjà définies	Industrie, artisanat, tertiaire
ZA de Jouars	Jouars-Pontchartrain	CC Cœur d'Yvelines	3,7ha	0,7ha		en cours de construction	Artisanat, commerce
Fromagerie de la Tremblaye	La Boissière-L'Ecole	CC Plaine et forêts d'Yvelines	4,5ha	passage en U de bâti agricole			Agro-alimentaire
ZA du Chemin Vert	Le Perray-en-Yvelines	CC des Etangs	36ha	7ha		ouvert au PLU	Artisanat, industrie légère
ZA mixte de l'Acqueduc	Les Essarts-le-Roi	CC des Etangs	8ha				Artisanat
ZA du Gros Chêne	Les Essarts-le-Roi	CC des Etangs	22 ha	39 ha réduits à 15 ha + 3ha		Réduit à 15 ha par une révision simplifiée	Commerce
Site des Brûlins	Auffargis	CC des Etangs	2 ha			Ancien site horticole en partie reconverti en activités	Artisanat
ZA du Mesnil-St-Denis	Le Mesnil-St-Denis	non	2,5ha				Artisanat
ZA Gomberville	Magny-les-Hameaux	CASQY	14ha	Intégré au Projet d'éco-quartier		hypothèse d'agrandissement ?	Artisanat
ZA Magny-Mérantais	Magny-les-Hameaux	CASQY/non	40ha	12,5ha			Tertiaire
ZA les Jeunes Bois	Magny-les-Hameaux / Chateaufort	CASQY/non	10,5ha	7,5ha		Site inclus dans l'OIN	Tertiaire
ZA du Bois des Roches	Magny-les-Hameaux	non	2ha				
ZA des 10 Toises	Chateaufort	non	2ha				
Domaine St-Paul	St-Rémy-les-Chevreuse	non	60ha (domaine)				Tertiaire
ZA de Bonnelles	Bonnelles	non	1ha	0,5ha		ouvert au PLU	Artisanat
ZC du val de Courcelles	Gif-sur-Yvette	CA Plateau de Saclay	6ha				Commerce
ZA de Montvoisin	Gometz-la-Ville	CCPL	2ha				Artisanat, tertiaire
Espace Trois Quartiers	Gometz-la-Ville	CCPL	3,5ha			en construction	Artisanat, tertiaire
Site TDF	Les Molières	CCPL	2ha	18ha (dont 7 ha pour la ferme pédagogique)		élaboration du permis d'aménager	Artisanat, centre d'accueil personnes autistes
Thalès	Limours	CCPL	7ha				Industrie
ZAC des Concessions	Limours	CCPL	4,5ha				Commerce
ZA Limours/Pecqueuse	Limours/Pecqueuse	CCPL	17ha	1ha (Lim) + 2,5ha (Pec)		constructible au POS/PLU	Artisanat, commerce
Ferme de Fromenteau	Pecqueuse	CCPL	2,5ha				Artisanat
ZA Bajolet et de l'Alouetterie	Forges-les-Bains	CCPL	6ha	3ha		NA au POS / ? au PLU	Logistique, artisanat
Projet de parc d'activités	Briis-sous-Forges	CCPL			4ha/6ha	Incompatible SDL & SDRIF 94	Artisanat
Projet de ZA de Bel Air	Fontenay-les-Briis	CCPL	2ha		4/16ha	Permis d'aménager de la 1 ^{ère} tranche accordé le 23/11/09	Artisanat, industrie légère
Projet de ZA (briquetterie)	Angervilliers	CCPL			5ha	Hypothèse dans le PLU	?
ZA de Machery	Vaugrigneuse	CCPL	3,5ha	2,5ha		NAUI au POS	Artisanat

Source : Atelier d'Urbanisme du PNR, documents d'urbanisme locaux et intercommunaux

II. Les ZAE dans la charte : propositions d'animation et prospective

A. Schéma de rationalisation de la carte des ZAE existantes et en projet

Les implantations ou extensions de ZAE doivent obéir à une logique de **cohérence territoriale**. Soient une cohérence économique, géographique, organisationnelle.

La suppression de la Taxe Professionnelle et la réforme des collectivités territoriales vont impacter les logiques d'implantation ou d'extension des ZAE. A l'échelon communal et intercommunal, ces logiques devraient être moins influencées par la recherche de ressources fiscales que par l'exigence d'une qualité du tissu économique du territoire (emplois, filières, services locaux, cadre de vie, qualité environnementale).

Les CCI recommandent l'élaboration d'un schéma de rationalisation de la carte des ZAE de façon à optimiser le développement économique et éviter l'essaimage de petites zones difficilement commercialisables et peu pérennes.

Ce schéma aura pour fonction de déterminer les possibles spécialisations de zones, de planifier les différentes phases des projets et de réfléchir sur une stratégie de commercialisation et de prospection d'entreprises pour les zones d'activités pressenties :

1. Analyse et perfectionnement de l'existant

- maintenir et conforter les grands établissements du territoire : en préservant des espaces dédiés à l'activité industrielle et à leurs fournisseurs à proximité de ces sites par une **logique de filière**. Le site de **Thalès Air Défense** notamment (Limours – 900 emplois) fait l'objet d'une attention particulière sur le foncier pour garantir les bonnes conditions d'intégration et de développement de l'entreprise sur son site.
- **concentrer les activités sur les sites de ZAE les plus vastes et les plus adaptés**, permettant d'apporter aux entreprises des services et une desserte plus performante. Cela revient à valider les sites stratégiques à conforter, c'est-à-dire à engager les ZAE existantes dans une démarche de montée en gamme.
- l'analyse des CCI montre en effet une **multitude de petites ZAE** et de projets répartis sur le périmètre d'étude et précise que leur taille modeste peut s'avérer un **handicap pour les entreprises et le territoire**. Pour les petites zones les moins adaptées, une réflexion doit être menée sur leur mutation progressive.
- soutenir le développement des **activités PME/PMI, des activités artisanales et des services**, à l'opposé d'une implantation strictement commerciale de bords de route (pour les CCI, seule Rambouillet pourrait justifier de tels investissements pour conforter son équipement commercial existant).

2. Diagnostic économique et social préalable à toute extension et création

Le Parc souhaite organiser une réflexion **en amont** d'un projet de création ou d'extension de ZAE par des études préalables assorties de principes et critères prioritaires :

- Les sites de ZAE validés au Plan du Parc seront prioritairement examinés dans le cadre de la concertation territoriale proposée par le PNR.
- Les projets d'extension et de requalification seront privilégiés afin de maîtriser la consommation des espaces.
- Les CCI proposent « pour éviter un mitage et un morcellement des espaces agricoles et habités, tout en assurant l'attractivité économique du territoire (...) de préserver des espaces fonciers dédiés à l'activité économique, dans la continuité géographique des espaces déjà affectés à ces activités et jugés prioritaires à l'échelle du territoire. »
- Parmi ces ZAE validées, les projets liés aux activités de services aux entreprises seront privilégiés pour palier le retard du territoire.
- Le bassin d'emploi sera abordé dans toute étude préalable. Un critère de qualité « emploi local » peut être adopté (tendre vers un seuil satisfaisant de salariés demeurant à proximité).
- Les sites accessibles et évolutifs, déjà dotés d'infrastructures et dessertes performantes (routes, transports en communs et alternatifs, réseaux, etc...) seront privilégiés. La réflexion associera emploi local et plans de déplacement (domicile-travail et interentreprises).
- Les projets devront être pertinents à l'intérieur d'un bassin économique. Ils éviteront les concurrences entre zones d'un même territoire. Ils rechercheront complémentarité et compétitivité territoriale : hébergement de jeunes entreprises (couveuses, pépinières, hôtels), rapprochements et regroupements d'entreprises, de prestataires, fournisseurs et sous-traitants, structuration de filières courtes, économiques et commerciales.
- Les parcs d'activités à vocation strictement ou partiellement commerciale ne sont pas souhaitables, sauf réutilisation de bâtiments commerciaux désaffectés. Ces parcs correspondent à un modèle d'urbanisme commercial dépassé. Ils sont facteurs d'urbanisme exogène et d'asphyxie du tissu économique des centres-bourgs et s'opposent ainsi à deux points importants de la Charte (urbanisme endogène - maintien de commerces, artisanats et services pour des centres-bourgs vivants).
- Le territoire du PNR est concerné par cinq pôles de compétitivité (voir 6) et une OIN :
 - pôle SYSTEMATIC : technologies du numérique,
 - pôle MOV'EO : des automobiles & transports collectifs sûrs pour l'homme et son environnement,
 - pôle CAP DIGITAL des contenus numériques,
 - pôle MEDICEN : laboratoires pharmaceutiques et recherche médicale,
 - pôle COSMETIC VALLEY : Parfumerie-Cosmétique,
 - un possible futur pôle est soumis à procédure de sélection : LE VIVANT DANS LA VILLE situé sur la Ville

Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles
Grand Parc,
- l'Opération d'Intérêt National Paris Saclay est en cours
de développement au nord du territoire du Parc.

Les projets de ZAE qui s'articuleraient avec ces pôles sur le modèle du cluster sont prioritaires. Des soutiens, un accompagnement sont proposés aux TPE et PME/PMI pouvant répondre à des demandes de biens et services spécifiques émanant de ces grandes entités d'innovation et de recherche.

- A l'échelle du PNR, des **thématiques de ZAE** pourront être soutenues : éco-construction, filière-bois, TIC, activités de transformation de produits agricoles, filières courtes (production, transformation, conditionnement, distribution et recyclage sur place), métiers d'art, etc...

3. Solutions alternatives à celles des zones d'activités

- Une vision globale de l'offre et de la demande de locaux à vocation économique est nécessaire à l'échelle du territoire. Aussi l'outil « **Bourse aux locaux** » sera-t-il optimisé sur le territoire du PNR.
Le PNR dispose déjà de sa propre bourse aux locaux qui pourra être enrichie et croisée avec celles de ses partenaires : bourse aux locaux des CCI, bourse nationale des opportunités d'achats (BNOA) des Chambres de Métiers, services implantations d'entreprises des Conseils Généraux, Agence régionale de Développement (ARD).
L'outil « Bourse aux locaux » est à la fois un outil **fonctionnel** et un outil de **communication** pour le territoire, l'identifiant comme acteur de développement économique. Il permet concrètement de faire converger les porteurs de projets vers le PNR, de les informer de son rôle d'acteur économique et de mieux appréhender à l'échelle du territoire le marché de l'immobilier d'activités, les problématiques d'implantation d'entreprises et de commercialisation des espaces.
- Le Syndicat mixte du Parc se propose de fédérer les initiatives pour lever les financements permettant la création d'hébergements d'entreprises insérés dans le tissu urbain qui peuvent revêtir des formes multiples : hôtels, couveuses, pépinières, centre d'affaires,...

B. Participer au dynamisme des ZAE par l'animation d'un réseau des acteurs et par une meilleure connaissance de l'offre et de la demande sur le territoire du Parc.

1. Animation d'un réseau

En relation et avec l'appui des intercommunalités, des collectivités compétentes en matière de développement économique et des chambres consulaires, la cohérence territoriale de l'action sur les ZAE passe par l'animation d'un réseau de concertation. A l'échelle du PNR, la concertation est indispensable et participe de l'élaboration d'un projet de territoire.

Le **portage** par des acteurs intercommunaux, départementaux et/ou régionaux est particulièrement soutenue par la Charte PNR. La maîtrise d'ouvrage intercommunale ou à l'échelle d'un SCOT semble particulièrement appropriée.

Un **avis consultatif préalable à la création d'une ZAE** est proposé par le réseau formé de tous les partenaires intéressés, notamment les CCI.

Les projets de ZAE n'ayant pas fait l'objet d'une **étude de marché**, d'une évaluation technique et d'un **prévisionnel de commercialisation** ne sont pas compatibles avec la Charte du PNR.

Les missions de ce réseau

- Prospector, communiquer, cibler des implantations d'entreprises.
- Promouvoir l'image de marque PNR Haute Vallée de Chevreuse en termes de développement économique : véhiculer une image attractive, susceptible d'attirer les entreprises à la recherche d'un positionnement compatible avec leurs propres objectifs.

2. Commercialisation, valorisation

L'image de marque PNR en termes de développement économique est valorisée. Des **campagnes de communication économique** peuvent être proposées dans le cadre de la Charte PNR (sur le modèle du plan média du Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise pour le Vexin).

La **valorisation** des ZAE PNR exemplaires passe par des dispositifs déjà existants tels que les Eco-Trophées. L'entreprise SNECMA SERVICES (Groupe Safran) a ainsi été récompensée d'un Eco-Trophée « Industrie » par le PNR en 2005, entre autres pour ses actions de concertation avec ses riverains et son plan de maîtrise des nuisances.

Le PNR s'associera aux autres démarches de valorisation pertinentes émanant de ses partenaires : CRIF, Conseils Généraux, Chambres consulaires*, ZAE écoqualifiées de l'ARD, cartographie Econovista, etc...

Les CCI proposent ainsi d'appuyer le PNR dans l'accompagnement des entreprises dans des démarches environnementales de type certification ISO 14000 et bilan carbone.

**Par exemple : 1, 2, 3 Environnement, opération proposée par l'Assemblée Française des Chambres de Commerce et d'Industrie (ACFCI) et ses partenaires (ADEME, AFNOR, Région Ile-de-France, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Ile-de-France, etc.):*

1,2,3 Environnement est une opération facilitant la mise en œuvre de démarches de management environnemental selon le référentiel ISO 14001 et/ou EMAS dans les entreprises et en particulier auprès des PME/PMI.

Cette opération repose sur une approche progressive et proportionnée. Elle permet aux entreprises de faire reconnaître leurs efforts à chaque niveau de la démarche.

L'opération s'appuie sur un document normatif AFNOR, le Pr FD X30-205, élaboré par une commission de normalisation composée de représentants d'industriels, de bureaux d'études et des pouvoirs publics.

Ce document propose la mise en œuvre d'un système de management environnemental simple et concret en trois niveaux. Le troisième niveau correspond aux exigences des référentiels internationaux ISO 14001 et/ou EMAS.

3. Recherche et prospective du réseau : innovations en termes de requalification, diversification et de densification des ZAE existantes.

Afin de soutenir la démarche d'élaboration de chartes de qualité environnementale, l'équipe technique du PNR propose d'alimenter la réflexion par des travaux prospectifs, expérimentaux et appliqués : atelier d'écoles d'architecture et du paysage, recueil d'expériences, Plan de Paysage et Biodiversité déclinés à une échelle locale.

C. Promouvoir et accompagner une démarche de charte de qualité environnementale pour les ZAE

1. Cartographie et classification environnementale des projets :

- Le PNR s'associera au réseau de partenaires territoriaux participant aux travaux de l'ARD (Agence Régionale de Développement) **de cartographie et de promotion des ZAE Eco-qualifiées.**

Pour l'ARD, il est pertinent de valoriser les lieux d'accueil d'entreprises ambitieuses, ayant pris en compte les enjeux de développement durable :

- **Enjeux économiques** : assurer le succès commercial du parc et favoriser le développement économique des entreprises implantées,
- **Enjeux environnementaux** : prévenir les impacts sur l'environnement des aménagements du parc et aider les entreprises à en faire de même. La valeur écologique de chaque site doit être connue ainsi que les mesures de protection en place, les servitudes imposées par un périmètre de protection ou d'une zone d'alimentation d'un captage en eau potable. Sont également identifiés le caractère inondable ou humide du site, la géologie, la disponibilité et la qualité de la ressource en eau ainsi que la capacité réceptrice et la sensibilité du milieu vis-à-vis des eaux usées et pluviales,

- **Enjeux sociaux** : faciliter l'accès à l'emploi pour tous, améliorer les conditions de travail des employés et favoriser les retombées positives sur le territoire.

Les critères de sélection des zones sont définis notamment à partir des critères de qualité retenus par l'ARD (aménagement, gestion, activités de services, animation dont services aux entreprises de la zone...). Ces critères de qualité sont reconnus par le benchmark européen des éco-pôles élaboré par l'ARD en partenariat avec l'ARENE.

- **L'Eco-qualification** des zones est la première étape d'une orientation du PNR pouvant aller jusqu'à « l'éco-conditionnalité » de ses aides techniques et financières aux ZAE.

2. L'étape suivante est l'élaboration d'une Charte de Qualité environnementale des ZAE*

Le meilleur référentiel en la matière et partenaire ciblé du PNR est l'Association Orée. Celle-ci rassemble entreprises, collectivités territoriales et associations qui développent une réflexion commune et mettent en œuvre des solutions concrètes pour une gestion intégrée de l'environnement. Sa trame de Charte Qualité peut être une référence dans le cadre de la Charte du PNR. Elle a un champ d'application territorial et local. Les deux approches sont complémentaires. Orée pilote aussi des outils novateurs de prospective et de R&D. Notamment des outils comme « Comète » (Conception d'Outils METHodologiques et d'Evaluation pour l'écologie industrielle). Ce dispositif conçoit des outils d'évaluation et d'aide à la décision sur des parcs d'activités.

Principes d'une charte de qualité environnementale :

- **Approche territoriale** : bénéficier à l'ensemble du territoire concerné, maîtrise d'ouvrage intercommunale, développement de synergies entre les ZAE.
- **Conception et aménagement des ZAE :**
 - élaborer une politique paysagère et architecturale aux deux niveaux distincts des espaces privés et des espaces publics permettant l'intégration de la zone dans son environnement,
 - développer une politique d'urbanisme assurant la sécurité et la facilité de déplacement des principaux utilisateurs, concevoir une signalétique cohérente.
 - Exemple de focus : recourir préférentiellement à des parkings souterrains = meilleure insertion paysagère, économies d'espaces, possibilités d'implanter plus d'entreprises sur une même surface, limitation de l'imperméabilisation des sols.
 - travailler à la reprise des bâtiments désaffectés et retravailler le règlement pour permettre à la ZAE de se densifier sur elle-même.
- **Relations avec les entreprises** : accueil, aide à la conception des bâtiments, offres de services, entretien des bâtiments et des voiries, accompagnement dans la gestion environnementale.

- **Gestion et évolution de la zone : rationalisation et gestion eau, déchets, énergie, entretien des bâtiments, équipements et espaces communs, développement de modes de transports alternatifs, maîtrise des nuisances sonores.**

De nombreuses pistes peuvent être explorées, plus ou moins pertinentes selon la situation de la ZAE :

- Explorer les complémentarités et mutualisations possibles entre les entreprises existantes (déchets, énergies, entretien, espaces de réunion, de stockage ou de stationnement, etc.) et se servir de ce bilan pour orienter le choix des nouvelles installations
- Travailler sur les modes de gestion des espaces ouverts (voiries et plantations) pour limiter l'impact écologique, réduire les coûts d'entretien et favoriser la biodiversité (gestion différenciée, limitation/interdiction des produits phytosanitaires, etc.)
- Améliorer la perméabilité, la capacité de rétention des eaux de ruissellement et la qualité des eaux en sortie
- Repenser l'éclairage pour limiter la consommation énergétique et la pollution lumineuse
- Etudier le potentiel de mise en place d'énergie renouvelable (mise en place de panneaux photovoltaïques sur le toit des bâtiments par exemple)
- Retravailler les voiries et les abords en cohérence avec ceux du projet d'extension
- Améliorer l'aspect de la zone dans le paysage
- Mettre en place une signalétique efficace et cohérente
- etc.

Faire de la qualité environnementale un atout

- S'il convient de faire en sorte que les prescriptions environnementales ne constituent pas un frein à l'attractivité des nouvelles ZAE, celles-ci constituent aussi des atouts : plus-value économique en termes d'image de marque ou économies d'échelle dans une démarche collective de respect de l'environnement.
- Le PNR souhaite aussi proposer un partenariat aux CCI (déjà expérimenté avec succès en 2006 avec la CCIV) sur les contrats de bassins. Le travail consiste à géolocaliser (SIG) les entreprises sur les bassins versants, à les répertorier et les classer selon leur activité et leur risque de pollution et à impulser un programme adapté d'aide à la modernisation, à la prévention des risques de pollution et plus globalement au management environnemental et aux démarches de certification.

III. Orientations générales d'urbanisme pour les projets d'extension de ZAE

Le projet de charte du Parc pose comme principes directeurs une limitation drastique de la consommation des espaces naturels et agricoles et un renouvellement urbain fondé sur la densification et la mixité fonctionnelle. Les zones d'activités économiques doivent s'inspirer de ces principes.

A. Conditionner les extensions à une analyse préalable de l'existant

Comme pour la construction de logements, le projet de charte demande de réfléchir prioritairement au potentiel des espaces urbanisés existants avant de consommer de nouveaux espaces naturels ou agricoles. Dans cette logique, il est demandé que chaque projet d'extension intègre une réflexion approfondie et un projet de requalification sur l'existant. Un diagnostic urbain sera réalisé.

La démarche de charte de qualité environnementale évoquée précédemment est adaptée à cette réflexion d'ensemble.

Les zones d'activités doivent en effet être considérées comme des espaces urbains à part entière faisant partie du paysage bâti ou non-bâti et du projet urbain d'une commune. Les études préalables doivent examiner les liens à créer entre la zone d'activités et le bourg en vue d'assurer une continuité urbaine de qualité (voies douces, voiries...).

B. Recentrer les extensions de ZAE sur des espaces plus limités

Afin de résoudre les difficultés de représentation des ZAE sur le plan du Parc, le Syndicat mixte a proposé la solution suivante :

LA PROPOSITION MAJEURE

Un contour pointillé délimite le **périmètre d'étude** de l'extension initialement envisagée, telle qu'elle est inscrite aujourd'hui dans les documents d'urbanisme ou envisagée par les élus locaux avant la perspective d'intégrer le PNR. Ce périmètre d'étude englobe également la ZAE existante dont l'emprise est incluse dans un secteur urbain d'extension.

A l'intérieur de ce périmètre d'étude, est défini un **périmètre de projet potentiel**, correspondant à un développement de la zone estimée compatible avec les principes de la charte. Par son contour, ce périmètre de projet potentiel donne deux indications : d'une part **l'ampleur possible de l'extension**, en termes de surface, et d'autre part une **localisation préférentielle**. Elles sont déterminées en premier lieu au regard de **l'impact potentiel sur les paysages, l'espace agricole et les milieux naturels, mais résultent également d'un compromis** prenant en compte l'avancée des projets, l'accessibilité et l'intérêt de la zone, l'offre déjà existante sur la commune ou l'intercommunalité, les enjeux de dynamisation ou de requalification de zones en difficulté ou de friches d'activités, etc.

Cependant, pour répondre à l'imprévu et aux évolutions du projet, les périmètres sont « **mouvants** ». Il est possible de les relocaliser, en respectant trois conditions :

- **conserver une surface de projet équivalente** à celle initialement définie
- **rester à l'intérieur du périmètre d'étude figuré au plan du Parc**
- **montrer que la nouvelle implantation n'a pas un impact plus important que la précédente**

Les communes dans un cadre d'un SCOT ou d'une intercommunalité peuvent aussi s'entendre pour regrouper les potentiels d'extension de plusieurs zones sur le périmètre d'étude d'une seule, en respectant les trois conditions précitées.

IV. Orientations spécifiques à certains projets de ZAE

Dans l'avis intermédiaire, le Conseil National de Protection de la Nature, écrit notamment : « Les limites à l'artificialisation des sols proposées par le plan et les objectifs de densité sont une démarche exemplaire, mais ils pourraient encore être améliorés au regard des surfaces importantes restant consacrées à l'urbanisation future ». Il souhaite que « le Parc poursuive la dynamique de négociation engagée avec les communes pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec ces éléments. »

Le Préfet de Région indique de son côté « qu'un certain nombre de secteurs en discussion auraient vocation à devenir des zones d'activités (en particulier sur les communes de l'Essonne). Il apparaît qu'il n'y a pas de cohérence d'ensemble quant à la création ou à l'extension de ces secteurs d'activités. »

Le syndicat du Parc a pris en compte ces avis et préconise au cas par cas les solutions suivantes.

Surface des principales ZAE existantes et en projet établies au Plan de Parc

Nom de la ZAE	Commune concernées	Intercommunalité	Périmètre d'étude (ha)	Existant (ha)	Projet (ha)
ZAE de la Queue-lez-Yvelines	La Queue-lez-Yvelines	non	18,4	13,6	2,1
ZAE de Galluis	Galluis	non	12,2	5,2	3,7
ZAE de Méré	Méré, Galluis	non	41,7	28,0	7,5
ZAE de Jouars-Pontchartrain	Jouars-Pontchartrain	CCCY	4,4	3,7	0,7
ZAE du Chemin Vert	Le Perray-en-Yvelines	CCE	43,4	36,3	7,1
ZAE du Gros Chêne	Les Essarts-le-Roi	CCE	71,4	22,2	18,0
ZAE des Brûlins	Auffargis	CCE	4,6	2,2	0,0
ZAE de Magny-Mérantais	Magny-les-Hameaux	CASQY	53,5	39,8	12,5
ZAE des Jeunes Bois	Magny-les-H., Châteaufort	(CASQY)	18,1	10,5	7,5
ZAE Site TDF	Les Molières	CCPL	21,3	1,8	5,5
ZAE de Briis-sous-Forges	Briis-sous-Forges	CCPL	6,7	0,0	0,0
Hôtel d'entreprises de Briis-sous-Forges	Briis-sous-Forges	CCPL	0,9	0,2	0,7
ZAE de Bajolet et de l'Alouetterie	Forges-les-Bains	CCPL	9,4	6,1	1,7
ZAE de Limours Pecqueuse	Limours, Pecqueuse	CCPL	20,0	17,2	1,7
ZAE de Machery	Vaugrigneuse	CCPL	6,4	3,3	1,0
ZAE du Bel-Air	Fontenay-les-Briis	CCPL	17,7	2,0	4,5
Non affecté	Non affecté	CCPL			5,0
TOTAL			350,1	192,1	79,2

A. Localisation des zones d'activité dans la Communauté de commune du pays de Limours :

Deux grands projets intercommunaux sont inscrits à court terme : le site TDF aux Molières (22 ha) et la zone du Bel Air à Fontenay-les-Briis (16 ha). Mais beaucoup de communes maintiennent des projets communaux de création ou d'extension de ZAE.

Les extensions demandées excédaient les 50 ha, chiffre considérable au regard des surfaces déjà destinées à l'activité dans la communauté de communes (environ 45 ha).

La proposition du Parc est la suivante : réserver la plus grande partie de l'espace aux deux ZAE intercommunales. La proposition figurée sur les cartes porte sur des périmètres mouvants (donc

adaptables) qui ont été contenus dans un souci d'économie de l'espace. L'implantation suggérée a été pensée en fonction de la voirie et dans une perspective de densification du bâti.

Les projets déjà inscrits dans les documents d'urbanisme (communaux et supra communaux) conservent un potentiel d'extension de l'ordre d'un ha par zone. Aucun maire ne devrait être amené à supprimer totalement une extension sur laquelle il s'est engagé.

Les **périmètres de projet potentiel** représentent désormais un total de **20 ha - dont 15 situés géographiquement et 5 non affectés** -, soit une progression possible de 44% sur 12 ans. Si nécessaire et à la demande de la CCPL, le Comité syndical du Parc pourra autoriser une extension de 10 ha supplémentaires à l'intérieur des périmètres d'études identifiés au Plan de Parc.

B. Détail des projets :

1. Site de Briis-sous-Forges

Situation

La commune de Briis-sous-Forges, appartenant à la CC du Pays de Limours, a pour projet de créer une ZAE sur un terrain agricole de 4 ha., située en bordure de l'autoroute A 10, de la voie SNCF et de la gare autoroutière, le long de la route menant au bourg de Vaugrigneuse

Outre la consommation d'espace agricole qu'il représente, ce projet est problématique d'un point de vue urbanistique, car il crée un point d'accroche d'urbanisation par-delà l'autoroute, déconnectée du bourg de Briis, là où il n'y a actuellement que le bâtiment de la gare autoroutière et son parking. Une demande d'avis a été formulée auprès de la CCIE sur le projet de Briis, qui a répondu, qu'elle était favorable au principe d'implantation d'une zone d'activité mais défavorable à des activités commerciales. En effet, une zone commerciale à cet emplacement comporterait un risque d'asphyxie commerciale du centre-bourg. Ce projet n'a pas été précédé d'étude économique.

Analyse au regard du projet de Charte

Ce projet n'est pas en adéquation avec les principes définis par le projet de charte et doit être rapporté aux nombreux projets déjà existants dans la CC du Pays de Limours. D'un point de vue paysager surtout, cette ZAE aurait un impact sensible sur la plaine du Coudray. La plaine du Coudray est à préserver pour son entité paysagère qui s'étend jusqu'à l'entrée du bourg de Vaugrigneuse et du parc de Courson. Le parking de la gare autoroutière pourrait être optimisé et faire l'objet d'une requalification paysagère afin d'atténuer l'impact visuel des véhicules en stationnement, des clôtures et de l'éclairage public. Bien que compatible avec le Plan de Parc, l'implantation d'une déchetterie intercommunale prévue à côté du parking serait dommageable au paysage de la plaine.



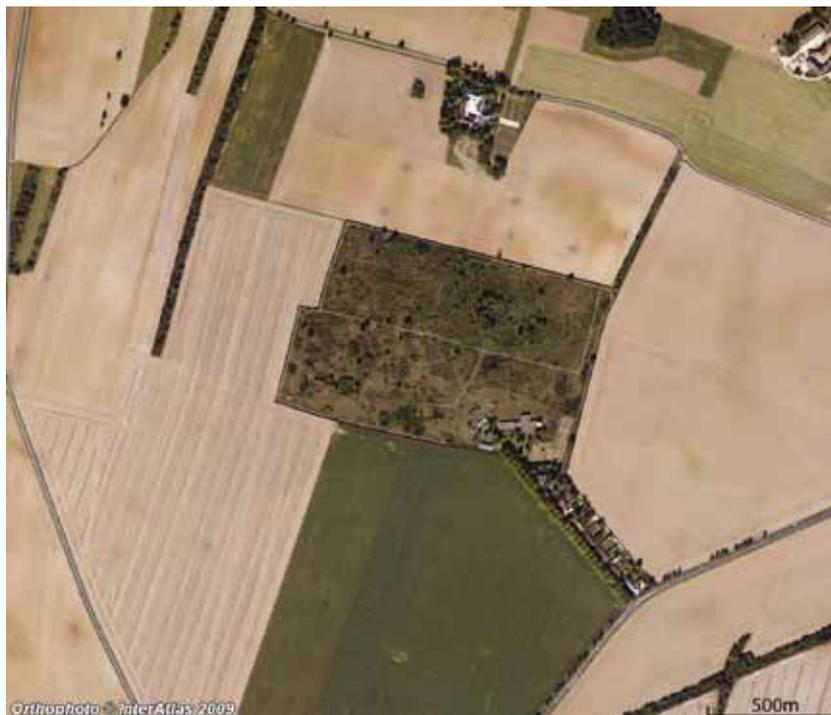
2. Ancien site TDF aux Molières

Le site aujourd'hui

La zone des Molières est délicate en raison de son implantation sur le plateau agricole et de sa taille.

Le projet de ZAE aux Molières est prévu sur une friche industrielle précédemment occupée par un site d'antennes de TDF et de quelques bâtisses. La parcelle de 22 ha se situe au milieu du plateau agricole de Limours, au bout d'une impasse raccordée à la RD 988 qui rejoint Gometz-la-Ville à Limours. La parcelle

est délaissée depuis 1995 ce qui a favorisé le développement d'une friche qui représente une source de biodiversité non négligeable à l'échelle du plateau céréalière, valeur accrue par la présence d'une mare de 40 m². Des socles en béton, anciens emplacements des antennes, sont éparpillés sur la parcelle. A l'exception des quelques bâtisses (bureaux, locaux techniques et garages) au bout de l'allée, aucune construction n'est présente sur la parcelle. Une rangée de maisons individuelles longe la voie d'accès au site, celle-ci est plantée de deux alignements de platanes.



Occupation de l'ancien site de TDF



Périmètre du projet de ZAE de l'ancien site TDF

Projet porté par les collectivités

En 2007, la Communauté de communes du Pays de Limours a lancé une étude d'urbanisme avec un bureau d'études environnement. Celui-ci propose un programme composé d'une ferme pédagogique de 7 ha avec un foyer d'accueil médicalisé pour adultes autistes, d'un parc d'activités de 10,6 ha, d'équipements communautaires de 0,8 ha, d'un bassin paysagé de 4 à 5 000 m², d'une nouvelle voie d'accès parallèle à l'existante, de l'aménagement d'un rond-point sur la RD 988 et de la valorisation d'un chemin rural. Un schéma de principe de la zone a été réalisé dans le cadre de la modification du POS de la commune des Molières.

Les impacts de ce projet

Le plateau de Limours reste la première unité agricole ouverte à la sortie de l'agglomération parisienne. Le morcellement de cette unité est déjà amorcé par l'urbanisation qui se développe le long des axes routiers. A l'exception de quelques hameaux et des fermes, tous les bourgs se sont installés sur le rebord du plateau, dégagant l'espace central de toutes zones urbaines. La perception du plateau est forte, les horizons sont lointains et le regard s'accroche à quelques éléments ou lignes paysagères.

L'urbanisation de la parcelle « TDF » crée une rupture dans le mode d'urbanisation du plateau et dans son entité. En effet, posée au milieu du plateau, cette zone potentiellement de 22 ha constituerait un front urbain qui découperait le plateau en deux puisque l'espace agricole est à cet endroit relativement court entre le sud du bourg des Molières et le nord de l'urbanisation de Limours. Les constructions de l'allée d'accès sont déjà un appel à l'urbanisation entre les Molières et Limours.

La ferme pédagogique pour personnes autistes, projet exemplaire sur le plan social, constitue le cœur du site mais s'apparente à un centre d'accueil médicalisé (une vingtaine de logements pensionnaires, logements personnel, ateliers d'artistes/artisans, salles d'animation... en RDC). Cela représente une forte proportion de surfaces imperméabilisées.

Les données patrimoniales, paysagères et environnementales à prendre en compte

Le plateau de Limours compte plus d'une quarantaine de fermes à cour carrée qui ponctuent de façon imposante le paysage agricole : la ferme d'Armenon, la ferme de Quincampoix, de Saint-Jean-de-Beauregard ou celle du Pommeret... Organisés autour d'une cour commune, les bâtiments aux usages variés forment un corps architectural carré dont l'avant est ouvert sur la cour et l'arrière dessine une limite franche avec les surfaces non bâties. La cour accueille des bâtiments en son centre facilitant la circulation interne. Cette forme architecturale peut inspirer une « ferme d'entreprises » qui s'implanterait au bout de l'allée de platanes existante.

D'autres orientations peuvent être étudiées comme le principe de bâtiments semi-enterrés avec toitures végétalisées qui pourraient créer un nouveau paysage identitaire du plateau tout en respectant une emprise limitée.

Le reste du site ne peut pas retourner à l'état de terres agricoles labourables en raison de la présence des socles en béton. Cependant, ces espaces peuvent être pâturés et accueillir soit un élevage classique de production agricole soit un élevage plus orienté vers une agriculture périurbaine à vocation sociale ou touristique.

De plus, la contrainte des socles béton génère une opportunité en termes de biodiversité. Ces espaces peuvent être le support d'un projet expérimental dédié à l'enrichissement de la trame verte et bleue du plateau agricole*. Dans cette démarche, le Parc participe à la valorisation de la mare¹ et à la création d'autres aménagements paysagers et écologiques. L'état de friche peut être bonifié au plan écologique et paysager pour une optimisation en termes de biodiversité.

¹ Les zones humides font partie des milieux naturels les plus menacés – la moitié a disparu de France depuis 1960. Le réseau de mares du plateau est déterminant dans la fonctionnalité de la trame bleue. Les mares sont des « réservoirs de biodiversité » et certaines espèces très rares sont dépendantes de ces milieux, comme le Pélodyte ponctué, un amphibien.



Proposition d'implantation

Cette proposition d'implantation, en dégagant l'horizon, permet avant tout de lutter contre la tendance urbanistique qui comporte le risque de relier progressivement le nord de Limours au sud des Molières.

**Des expériences similaires ont pu être testées sur une friche industrielle à St-Nicolas-de-Redon (44), dans le cadre d'un projet baptisé « le Transformateur », avec la participation de l'École Nationale Supérieure du paysage de Versailles (<http://www.le-transformateur.fr/accueil.htm>).*

3. Site du Bel-Air à Fontenay-les-Briis

Le site aujourd'hui

Le projet s'inscrit à l'est du hameau de Bel-Air sur la commune de Fontenay-les-Briis le long de la RD 97 sur un versant agricole bordé par les lisières forestières du massif de la Roche Turpin et des boisements d'un talweg. Une entreprise de transports routiers occupe déjà un coin de la parcelle au bord de la RD 97. Une déviation du hameau est souhaitée en lisière du massif de la Roche Turpin en rebord du massif forestier. Pour se prémunir des nuisances sonores de cette infrastructure, des collines anti-bruits sont en cours de réalisation au sommet de la parcelle.

Projet porté par les collectivités

La Communauté de communes du Pays de Limours étudie un projet de lotissement pour activités couvrant partiellement l'emprise globale de 16 ha figurant au PLU. Le permis d'aménager de la première tranche de 3,3 ha a été accordé le 23/11/09. L'opération doit accueillir des activités économiques diversifiées (bureaux, PME-PMI et services). Sur les 16 ha total, 12 lots seront attribués au maximum dégageant 14 000 m² de SHON au maximum. Les travaux de revêtement définitif des voies, des trottoirs, des bordures et des plantations seront différés après la construction des bâtiments. Une desserte directe depuis la déviation souhaitée du hameau sera créée pour la zone.



Occupation du sol



*ZAE, collines antibruit et déviation
Projet de la CCPL*

Les impacts de ce projet

Fontenay-les-Briis est une commune composée de plusieurs hameaux répartis le long d'axes routiers structurants comme la RD 97 et la RD3 qui se croisent à l'équerre dans le hameau historique de Bel-Air et qui offrent une perspective sur le château de Soucy. Le bourg principal s'est développé autour de l'église et de la mairie aux abords du Centre Médical de Bligny (363 lits + 22 lits en hôpital de jour). La commune est située à la tête du bassin versant, plusieurs cours d'eau prennent naissance sur le rebord du plateau et dessinent le relief ondulé de la commune. La parcelle concernée par le projet est bordée des lisières de la forêt de la Roche Turpin et des boisements d'un talweg. L'espace maintenu ouvert par les champs et les prairies suit les variations de relief soulignées par le talweg et une butte isolée au milieu de la parcelle.

Les collines en cours de réalisation transforment radicalement le paysage puisqu'elles devraient culminer à une dizaine de mètres de haut par rapport au terrain naturel. Leurs sommets devraient dominer l'ensemble du site et dépasser la cime du massif forestier. Le projet de déviation avec création d'un sens giratoire sur la RD 97 risque de par son emprise et son aménagement routier d'affecter ce secteur encore rural.

Une proposition en cohérence avec la Charte

La spécificité de la commune de Fontenay-les-Briis réside dans l'éparpillement de ses hameaux séparés les uns des autres par des ouvertures agricoles ou des épaisseurs boisées. Ce sont ces unités naturelles qui définissent les limites urbaines. L'entrée de Bel-Air sur la RD97 est très fortement marquée par cette rupture entre espaces agricoles ouverts et habitations. Cette singularité est à préserver pour choisir l'implantation du projet de ZAE en préservant une large ouverture non bâtie à maintenir en surface agricole entre la ZAE et l'entrée de Bel-Air.

La parcelle est marquée par la présence d'une butte naturelle. Le positionnement de bâtiments sur ce relief aurait un impact visuel fort et entrainerait certainement le reprofilage du terrain. L'inscription de l'opération autour de l'entreprise existante en suivant le parcellaire ancien, en s'éloignant de l'entrée de Bel-Air et en restant au dessous de la butte semble la réunion des conditions pour une préservation du caractère des lieux.



Proposition d'implantation autour de l'entreprise existante

4. Projets d'extension des ZAE de Méré, de Galluis et de la Queue-les-Yvelines

Le site aujourd'hui

Situées le long du tracé historique de la RN12, les zones d'activités de Méré, Galluis et La Queue-les-Yvelines s'inscrivent dans la plaine de Jouars. Ce site paysager est d'une grande sensibilité : il offre des vues très lointaines où le regard embrasse en une seule fois de larges horizons.

De ce fait, tout équipement a un impact visuel depuis l'ensemble de la plaine. La nationale et la voie ferrée sont globalement en harmonie avec le relief étiré de la plaine. Au point de resserrement de la déviation et de la voie ferrée, la gare de Méré-Galluis a attiré diverses activités.

D'autres zones dédiées à l'activité se sont implantées par poches le long de ces axes entre la Queue-les-Yvelines et Galluis. Ces nombreux bâtiments entourés de zones de stationnement, d'aires de stockage, de clôtures diverses, de bassins de rétention et autres espaces peu qualifiés constituent une succession de points noirs paysagers au sein d'une plaine agricole peu à peu grignotée. L'ensemble des zones représente aujourd'hui une surface de 44,5 ha.

Projet porté par les collectivités

Les communes de Galluis, Méré et la Queue-les-Yvelines souhaitent renforcer ce pôle économique bien desservi par les infrastructures routières et ferroviaires. Cependant, afin de limiter la consommation des espaces agricoles et de préserver les paysages de la plaine de Jouars, les communes ont décidé de réduire l'emprise des extensions possibles de ces zones dans leurs documents d'urbanisme. Cette réduction représente 24,5 ha, les projets d'extension ne représentent donc plus que 15,5 ha à 19,5 ha. Par ailleurs, la commune de Galluis a pris en compte les enjeux environnementaux liés au ruisseau du Lieutel en ménageant une distance qui correspond à la zone naturelle d'expansion des crues. La préservation de ces espaces en dehors des zones urbanisables est essentielle.



Occupation du sol

Une proposition en cohérence avec la Charte

La plaine de Jouars est une entité paysagère dont l'intérêt réside dans la continuité de grands espaces ouverts à la vue. Ces continuités sont à préserver en réduisant les emprises des zones d'activités. Afin de conforter ce pôle économique, une première démarche consisterait à bien analyser le potentiel existant. Une étude pourra être menée afin de recenser les bâtiments vacants, les surfaces de terrains non utilisées (espaces verts inutilisés)...

Enfin, il semble préférable d'envisager des extensions marginales plutôt vers le nord afin de ne pas mettre en marche un étalement linéaire le long de la RN12 qui inviterait à la jonction aux autres zones d'activités ce qui constituerait une continuité bâtie très dommageable aux paysages.

Le projet de classement de la plaine de Jouars fige les emprises de ces zones d'activités. Le classement ne permettra pas d'extensions futures sur le site classé. Dans ce contexte, la requalification des franges des trois secteurs sera un enjeu pour le paysage de la plaine. L'entrée de bourg de la Queue-lez-Yvelines devra être étudiée en y associant le patrimoine paysager de la pépinière Poullain. La zone de Galluis a la particularité d'être mêlée à de petites pièces boisées qui peuvent être le support d'une intégration paysagère et écologique. Enfin, le secteur qui entoure la gare de Méré mérite un réel projet de requalification paysagère, architecturale et des espaces publics qui fasse perdurer l'unité et le relatif isolement de cet îlot d'infrastructures et d'activités dans la plaine.



5. Secteur du « Gros Chêne », les Essarts-le-Roi

Le site aujourd'hui

Le site concerné se situe le long de la RN10, sur le secteur dit du « Gros Chêne » qui comprend les lieux-dits le Gros Chêne, la Petite-Tasse, la Maison-Neuve et les Siroliers. Le périmètre d'étude se caractérise aujourd'hui par trois types d'occupation. Sur la partie ouest-nord ouest, le site est composé d'espaces cultivés ou en friches. Le sud du périmètre d'étude est constitué d'espaces boisés résiduels (haies et taillis avec quelques chênes). Enfin, le nord du site d'étude est partiellement urbanisé par des activités économiques (entrepôts, casse automobile etc.) et par un bâtiment désaffecté (ancienne enseigne Conforama). De l'habitat ancien est présent en bordure de la RN10. Un secteur d'habitat plus récent est présent dans le secteur pour 2,5 ha.

Le projet porté par les Collectivités

Le périmètre de la zone du Gros Chêne était initialement de 39 ha. Cette zone a été réduite à environ 29 ha. La Communauté de Communes des Etangs et la commune étudient la proposition d'un promoteur privé qui souhaite réaliser sur cette zone un projet d'aménagement d'environ 22 hectares dont 15 ha environ nouvellement urbanisés.

La commune a engagé une révision simplifiée de son Plan d'Occupation des Sols pour permettre la réalisation de cette opération privée. La faisabilité de deux scénarii d'implantation a été étudiée (voir schémas).

Le plan masse et le programme de ce projet privé est actuellement en cours d'élaboration en concertation avec les collectivités territoriales.

Pour permettre l'accès au site depuis la RN10, il est prévu de réaliser un échangeur complet. Une étude de circulation a été réalisée en avril 2009. Selon cette étude, les trafics attendus sur l'axe de la RN10 devraient atteindre 2700-2800 uvp/h entre le



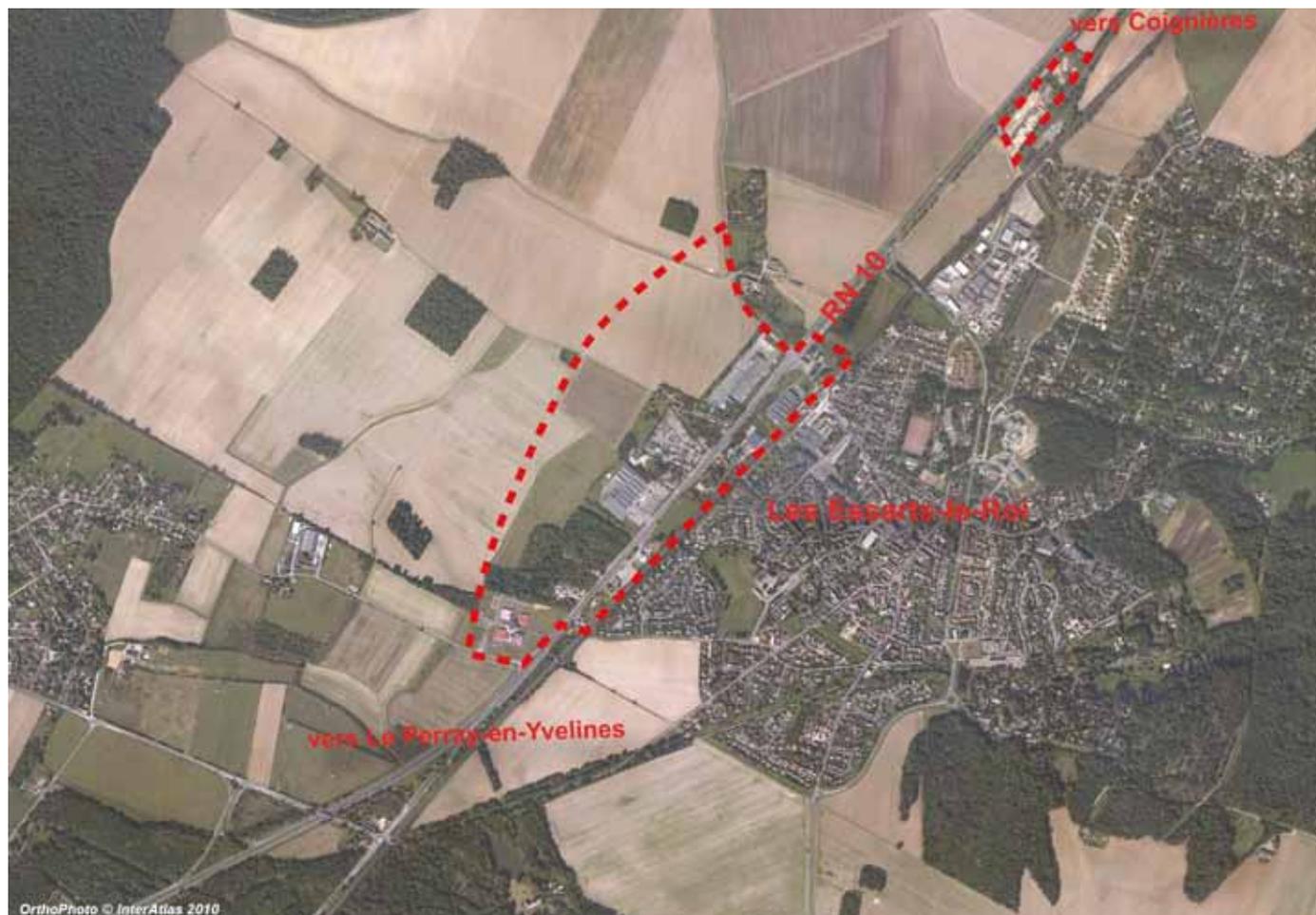
carrefour de la RN10 (rue de la Plaine) et la future zone d'activités à l'heure de pointe du soir. Les déplacements sont fondés sur un bouclage de la zone, grâce à un échangeur ne permettant pas de relier la zone d'activités au tissu urbain proche. Un rond-point desservirait les activités et serait le réceptacle de toutes les routes d'accès depuis la RN10. A long terme, la commune des Essarts-le-Roi espère la réalisation d'une déviation du bourg pour le réaménagement de la RN10 en boulevard urbain. Les circulations douces depuis la gare et le centre-bourg des Essarts-le-Roi seront traitées ultérieurement lors des réflexions du futur PLU.

La commune et l'intercommunalité expriment la volonté d'une rupture avec l'urbanisme commercial de la RN10 par :

- la recherche d'aménagements extérieurs appropriés et respectant le paysage et l'environnement,
- la qualité environnementale et architecturale des bâtiments commerciaux
- un choix réfléchi sur la vocation du site.

La commune souhaite également étudier l'aménagement de deux parcelles représentant 3 ha situées au Nord du secteur du Gros Chêne, entre la voie ferrée et la RN 10. Un projet de pépinière-jardinerie est examiné.

La commune souhaite également étudier l'aménagement de deux parcelles représentant 3 ha situées au nord du secteur du Gros Chêne, entre la voie ferrée et la RN 10, qui nécessitent une requalification en raison de dépôts sauvages et d'une occupation illicite. Un périmètre d'étude «satellite» est associé au périmètre d'étude principal et figuré au Plan de Parc.



Propositions en cohérence avec la charte

Dans un souci d'économie de l'espace et de renouvellement de tissus déjà urbanisés, les bâtiments doivent se concentrer au plus près de la RN10 par un renouvellement des espaces déjà construits et l'urbanisation d'espaces boisés résiduels.

L'objectif est de contenir l'urbanisation à proximité du centre-ville des Essarts-le-Roi en conservant un effet vitrine, tout en évitant une artificialisation des terres cultivées. Cette implantation créerait les conditions d'une meilleure articulation avec les espaces urbains des Essarts-le-Roi et de la requalification de la RN10. Il est en effet pertinent de renforcer le caractère urbain de ce grand axe lors de la traversée des agglomérations, en contraste avec les séquences agricoles et forestières.

Les espaces verts doivent faire l'objet d'un traitement paysager de qualité, notamment dans la zone inconstructible de 20 m, entre la RN10 et le secteur de projet. Des études préalables sont essentielles pour la requalification de la RN10, pour décider de l'implantation finale du projet et pour une meilleure qualité des aménagements extérieurs.

Les parkings de plein air sont consommateurs d'espace. Des stationnements enterrés réduiraient les espaces artificialisés ainsi que les impacts paysagers et environnementaux.

L'échangeur et les ronds-points envisagés correspondent à des aménagements « routiers » ; surtout ils ne sont pas connectés au reste de l'agglomération. Pourquoi ne pas ajuster le dimensionnement et l'emprise de ces infrastructures à l'usage et aux projets communaux de long terme (déviation, boulevard urbain) et articuler au mieux la zone avec son tissu urbain environnant grâce à des accès et itinéraires secondaires, utilisés par les usagers du bassin de vie proche ? Les liaisons douces depuis la gare et le centre-bourg favoriseraient également l'intégration de la zone à la commune.

Compte tenu des ambitions affichées, il s'agit de tendre vers une cohérence et une qualité des aménagements et de proposer des solutions innovantes en matière de paysage et d'environnement.



Intégration écologique et paysagère des infrastructures de transport dans le territoire d'extension du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse



SOMMAIRE

I.	Effets des infrastructures sur les corridors écologiques	25
	A. Constat	25
	B. Connaissance et restauration de la Trame Verte et Bleue du Parc naturel régional	26
	C. Des recommandations différenciées selon les groupes d'espèces animales	27
II.	Des orientations déclinées sur chaque itinéraire	27
	A. L'autoroute A10 et la LGV atlantique	27
	B. La RN 10 : une requalification très complexe	30
	C. Propositions de requalification des abords de la RN 12	34
III.	La méthodologie de projet retenue	35
	A. Les plans Paysages et Biodiversité constituent l'outil d'orientation pour des aménagements multiples	35
	B. Le financement des aménagements	36
	C. Mobiliser les gestionnaires des routes et des voies ferroviaires	36
	D. Réunir des compétences transversales	37
IV.	Synthèse	37

Introduction

L'avis intermédiaire du CNPN sur le projet de charte, a pointé l'inexpérience du Parc sur la maîtrise des effets des infrastructures sur les continuités écologiques et les paysages :

« Ce territoire dans sa nouvelle configuration se trouve entaillé par de très importants faisceaux d'infrastructures de transport, notamment dans son milieu par la RN 10 et l'urbanisation qui en résulte, et au sud-est par le faisceau A10/TGV. La commission considère cette situation comme très **problématique, en termes d'image, d'identité et continuités écologiques**. (...) Le projet de charte doit prévoir le rétablissement de continuités écologiques et par la même travailler à la transparence des grandes infrastructures qui divisent le territoire, notamment à des dispositifs de franchissement. Ce point doit faire l'objet, dans la charte, d'engagements précis assortis d'une liste de projets prioritaires, après vérification de leur faisabilité matérielle. »

En réponse à cet avis, le Parc propose une démarche qui a pour objet le **rétablissement de ces continuités de part et d'autre des voies de circulation** et qui vise une **plus grande cohérence du territoire** du Parc.

Un diagnostic des continuités à rétablir, l'observation concrète des infrastructures et une méthodologie fondée sur la mobilisation de l'ensemble des partenaires concernés sont proposés dans la présente note.

Les solutions sont complexes et leur mise en œuvre efficace ne peut s'envisager que sur une perspective de moyen et long terme. C'est donc un travail ambitieux que le Parc, les communes et les partenaires s'engagent à mener.



I. Effets des infrastructures sur les corridors écologiques

A. Constat

Les infrastructures posent des problèmes de plusieurs natures. Ces infrastructures et les ouvrages qui y sont liés (barrages hydrauliques, clôtures, talus, glissières, murets...) créent des ruptures infranchissables selon les cas pour la petite, moyenne ou grande faune. Ces discontinuités fragmentent les milieux et enclavent des espèces dans des territoires restreints soumis à la pression urbaine. Cet enclavement peut aboutir à la fragilisation de certaines espèces, voire à leur disparition.

Plus largement, l'ensemble des infrastructures engendrent des pollutions et des nuisances pour l'environnement et pour l'homme ; pollution de l'eau, pollution de l'air, nuisances sonores, lumineuses et olfactives... Elles sont un atout pour l'aménagement du territoire mais conduisent à une consommation et un fractionnement des espaces agricoles et naturels, et à une gestion complexe des eaux pluviales... et dégradent les paysages par la multiplicité des équipements liés (bassins de rétention, bretelles de desserte, merlons paysagers...). Toutes ces dimensions doivent être examinées afin de tendre vers une meilleure intégration écologique et paysagère.



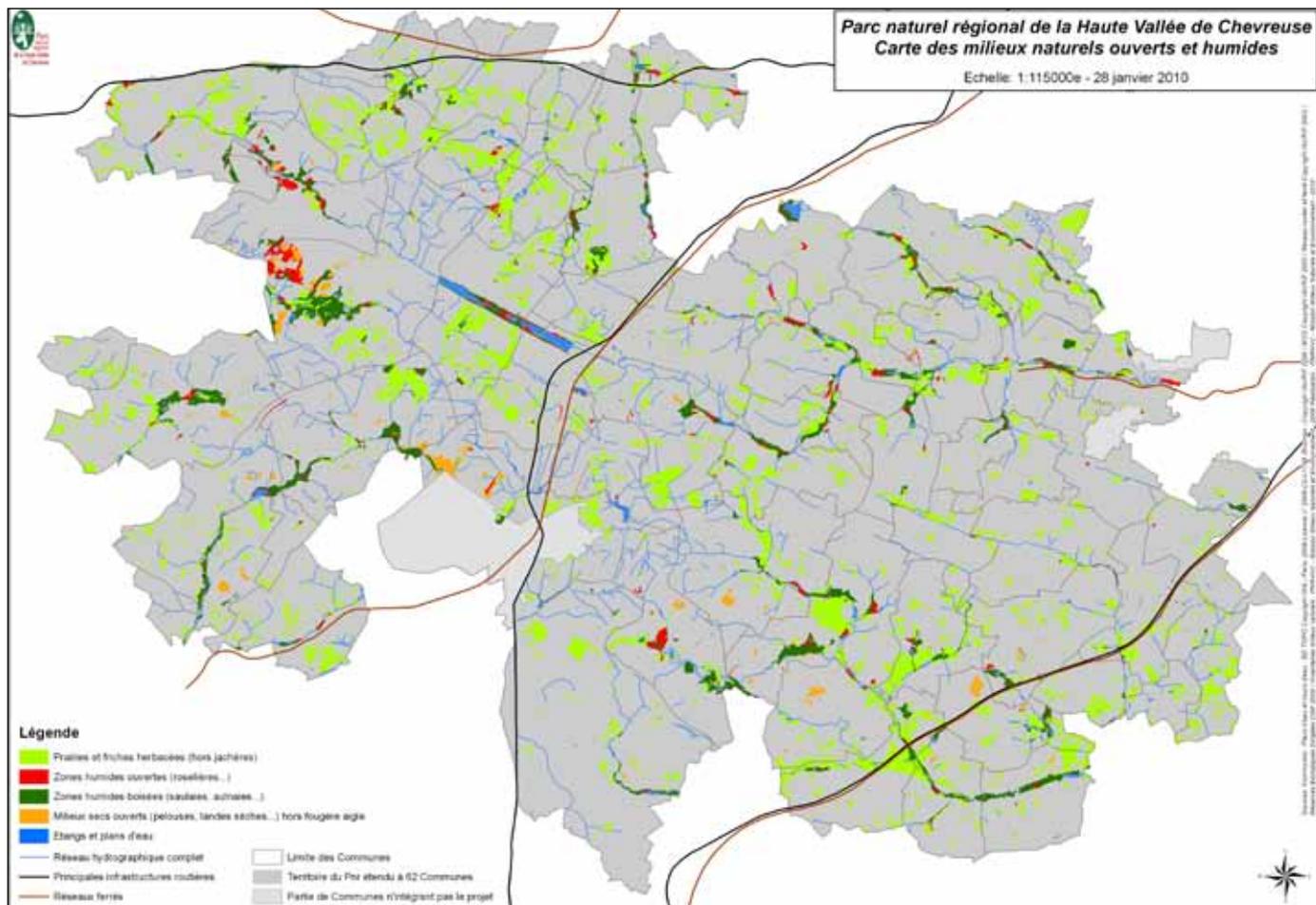
B. Connaissance et restauration de la Trame Verte et Bleue du Parc naturel régional

Le Parc s'appuie sur la **complémentarité** entre une connaissance agrégée de la TVB utilisant la **photointerprétation** et une **connaissance fine du terrain**.

L'approche par un zoom de plus en plus fin à partir d'hypothèses posées à un échelon régional croisée à l'observation des gestionnaires constitue la méthode originale retenue par le Parc. Selon les études menées par l'IAURIF et le Muséum National d'Histoire Naturelle, le Parc constitue un des maillons essentiels de l'arc de biodiversité régionale. Cette connaissance descriptive et fonctionnelle de la trame verte et bleue du territoire permet de pointer les obstacles ponctuels ou linéaires au rétablissement de cet arc.

A une échelle plus fine, la fonctionnalité (ou son absence) ne peut être validée que par une **analyse de terrain**. Les interférences avec l'usage socioprofessionnel des sols doivent être analysées. Dans le projet de charte, la trame est progressivement identifiée, validant ou précisant les hypothèses régionales puis actualisée en continu par la mission Environnement du Parc. De nombreuses connaissances ont déjà été accumulées sur cette trame en 2008 et 2009 lors des inventaires sur les milieux naturels (*carte ci-dessous qui ne présente que les milieux ouverts et humides*. Les milieux forestiers sont figurés sur la carte en page 5) et au cours d'un travail spécifique de repérage précis des abords des infrastructures entre mars 2009 et janvier 2010 (voir cartes ci-dessous).

L'action écologique du Parc et de ses partenaires territoriaux permet déjà de **rétablir de petites continuités**, soulignant **d'autant plus les ruptures dues aux grandes infrastructures**. Cette action au quotidien, en raison de son succès, constitue **une incitation** pour les opérateurs d'infrastructures publics ou privés. S'ils adhèrent à cette démarche, **l'action locale du Parc permettra alors de répondre à un enjeu régional, voire national**.



C. Des recommandations différenciées selon les groupes d'espèces animales

Les études préliminaires d'impact et de faisabilité conduites par le syndicat mixte du Parc sur les trois grandes infrastructures du territoire conduisent à distinguer différentes échelles de corridors écologiques. Ceux-ci sont appréhendés en fonction de la taille des différents territoires vitaux propres à chacune des espèces.

La **grande faune**, représentée par le *cerf élaphe* est étudié à une échelle régionale et interrégionale. Les trois coupures du territoire du Parc sont interdépendantes car les populations de cerfs circulent ou s'échangent des individus selon un arc traversant qui relie la vallée du Loing, le massif de Fontainebleau, le PNR du Gâtinais français, le massif Est et Ouest de Rambouillet, la forêt de Dreux, les massifs de l'Oise et la forêt de Carnelle. La recherche de la sécurité routière conduit à une imperméabilité des infrastructures à la grande faune, plutôt abondante du fait des pratiques cynégétiques. Aucune solution d'ouverture des clôtures ne peut être envisagée. **Trois grands passages de franchissement sont donc nécessaires sur le territoire du Parc.** Ces ouvrages doivent être de part et d'autre connectés à des corridors fonctionnels (continus, d'une largeur suffisante, d'une bonne qualité écologique des habitats, tranquille et dont l'environnement olfactif est propice, au regard de la proximité des lieux de fréquentation humaine).

La **petite et moyenne faune terrestre** n'a pas le même besoin de surface pour réaliser son cycle de développement. Tout passage existant, buse, pont, sera dès que possible aménagé, conforté, dépollué et connecté aux corridors écologiques. De nouveaux passages sont nécessaires. Les passages « grande faune » seront utilisés pour les échanges sur des territoires plus vastes entre plusieurs populations appartenant à ces catégories de faune.

La **faune inféodée aux espaces prairiaux** (insectes, chouette chevêche, etc.) de la sous trame herbacée doit pouvoir franchir les grandes infrastructures. Des espaces intermédiaires préservés ou créés, et des aménagements paysagers le long des voies permettent de renforcer les corridors écologiques.

Pour les trois groupes précités, les différents services en charge des infrastructures routières et le Parc cherchent une cohérence entre les objectifs de restauration des corridors et de mise en sécurité des axes - objectifs parfois contradictoires, lorsqu'on constate que planter des arbres et des arbustes trop fournis proches des voies favorise les accidents en créant des espaces-refuges pour les animaux - .

Enfin, **les faunes aquatiques et amphibiens** sont également impactées par les infrastructures. Les passages existants doivent être systématiquement préservés, aménagés et connectés aux continuités aquatiques et terrestres. La dépollution sera systématiquement optimisée pour supprimer les barrages chimiques.

II. Des orientations déclinées sur chaque itinéraire

Les inventaires et études préliminaires liés à la révision de la charte ont déjà permis de dégager des orientations pour chaque linéaire :

A. L'autoroute A10 et la LGV atlantique

Situation

L'autoroute longe la commune de Saint-Jean-de-Beauregard, traverse les communes de Janvry, de Briis-sous-Forges, de Vaugrigneuse, d'Angervilliers, de Longvilliers. Elle est doublée de la LGV. L'ensemble représente 110 mètres d'emprise avec les délaissés.

Impact sur les continuités écologiques

Le complexe A10/TGV coupe la liaison entre le PNR du Gâtinais français (massif de Fontainebleau) et le massif Est de Rambouillet. Il est étanche à la faune terrestre. Plusieurs passages sous les voies existent cependant aujourd'hui : une voirie (CR de la Bâte à Bandeville), un passage à faune inférieur sur le tracé d'un sentier pédestre (GR11d à Longvilliers) et un passage piéton inférieur sur le tracé d'un sentier pédestre (GR11 à Briis-sous-Forges). Le passage de la Bâte a déjà fait l'objet d'études et d'un suivi approfondis. Il tend à devenir fonctionnel sous conditions expérimentales, sans garantie de pérennité en l'absence de quiétude. En outre ce tunnel long de 132 mètres, comportant deux passages inférieurs espacés de 23m est régulièrement emprunté par les randonneurs et dégradé par des tags et des feux, des jeux de boule... Ces passages nécessitent des suivis pour juger de leur efficacité, mais il est peu probable qu'ils suffisent aux besoins. Les cours d'eau coupés par le complexe autoroutier et ferroviaire sont soumis aux pollutions récurrentes et accidentelles dues aux voiries. Leur continuité physique reste à conforter ou à rétablir. Les préconisations sont mises en œuvre notamment dans le cadre des contrats de bassin.

Restauration des continuités

La nécessité de rendre fonctionnels **des passages à grande faune** devra être étudiée :

- création d'un grand passage supérieur à envisager au niveau de la forêt domaniale d'Angervilliers ;
- élargissement et restauration du passage de la Bâte permettant un usage par la faune et par les randonneurs dûment informés de la fréquentation d'ongulés (panneaux d'information).

L'élargissement et l'aménagement des autres passages pourraient permettre une perméabilité plus importante pour la petite et moyenne faune :

- trois grands passages aquatiques sur le cours de la Rémarde, de la Gloriette, de la Prédecelle ont été identifiés,
- le passage terrestre de Briis...

D'autres mesures sont prévues :

- les passages à faune, pour être empruntés nécessitent une connexion de part et d'autre aux corridors écologiques qui doivent être rendus fonctionnels.
- les bassins versants routiers et ferroviaires doivent également dépolluer leurs eaux de ruissellement (décantation, déshuilage, et dessalement le cas échéant).
- les délaissés routiers qui longent l'axe peuvent offrir un couvert protecteur à la faune qui passe de boisement en boisement par ces bandes pour rejoindre un passage aménagé. Une **gestion différenciée de ces délaissés** serait favorable à la faune.

Impact sur le paysage

L'autoroute impacte de façon très inégale les territoires traversés. Au nord, son tracé est assez proche de la géographie naturelle, à Briis-sous-Forges, elle domine le bourg, puis retrouve progressivement le terrain naturel jusqu'à Longvilliers. Des éléments urbains se sont greffés à l'infrastructure. Ils dégradent plus ou moins la qualité paysagère. Les **aires autoroutières** de Limours-Briis-sous-Forges sont situées sur des plateformes surélevées des champs environnants. Leurs abords ne sont pas traités, l'impact visuel est élevé y compris la nuit par une pollution lumineuse. La gare autoroutière de Briis-sous-Forges et en particulier l'**aire de stationnement** marquent la plaine agricole et diffusent aussi une pollution lumineuse du ciel nocturne.

Les zones d'activités de Bajolet et Machery se sont développées le long de l'axe. Elles sont de faible qualité architecturale et les espaces extérieurs ne sont pas qualifiés. L'échangeur routier à Longvilliers est bordé par un stationnement important de voitures qui marque nettement le paysage.

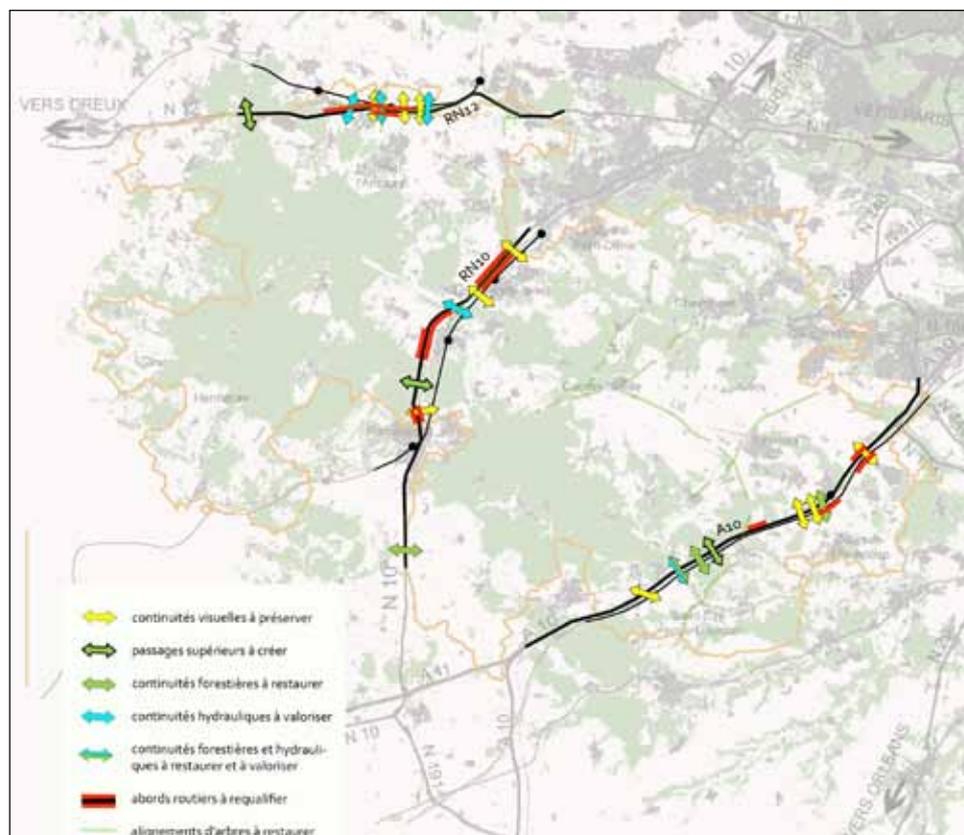
Requalification paysagère

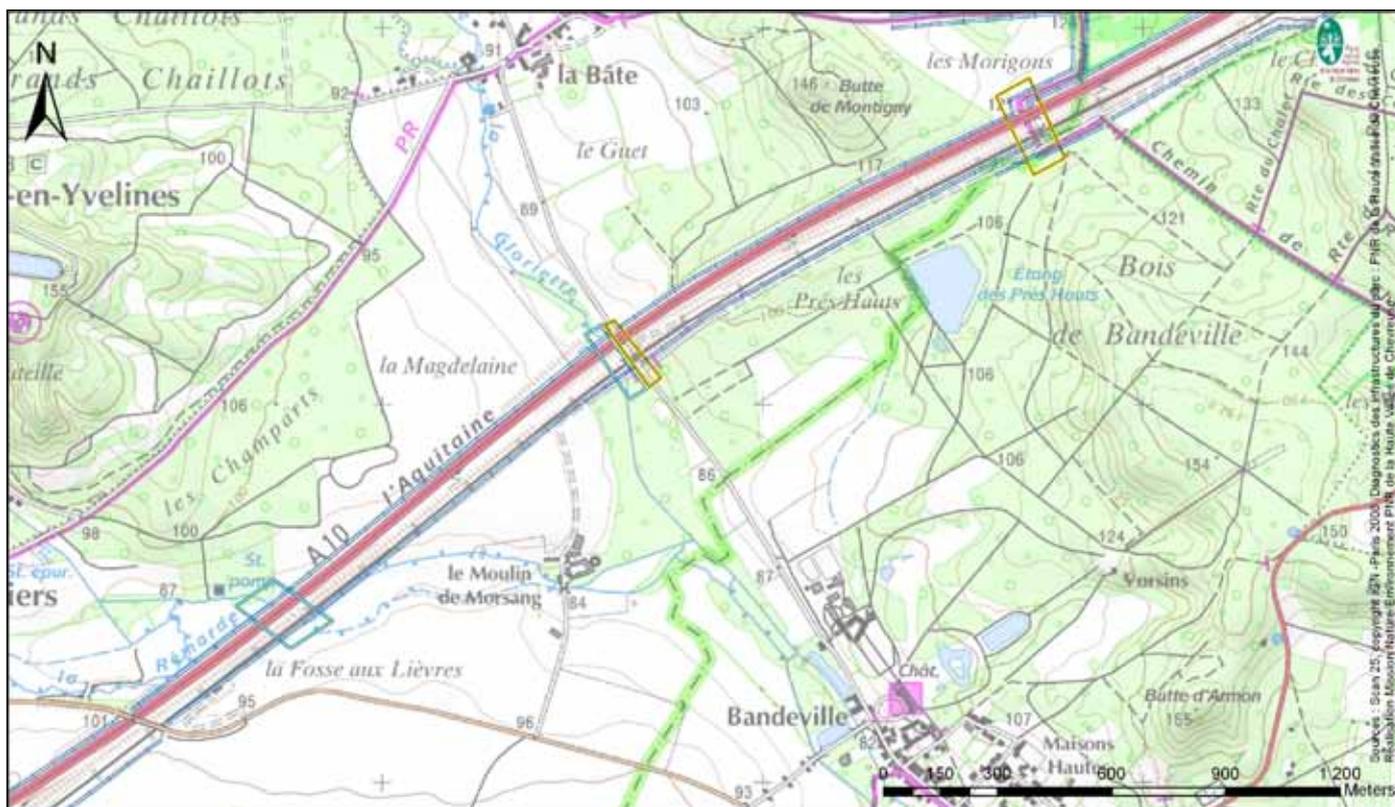
L'action du plan du Parc est de **limiter au maximum la dynamique d'extension** urbaine des points d'accroche déjà constitués le long de l'axe. Les **points noirs** existants devront être **requalifiés ou résorbés**.

Projets identifiés

La Communauté de communes du Pays de Limours prévoit l'**extension du parking** de la gare autoroutière. Une requalification paysagère de ses abords et une gestion de son éclairage pourra être effectuée lors de ces travaux.

Le projet d'aménagement de l'**aire de stationnement de l'échangeur de Longvilliers** devra prendre en compte la grande qualité du paysage de la vallée de la Rémarde. Il faudra éviter une solution classique d'imperméabilisation du sol et soigner particulièrement les aménagements pour respecter le caractère rural du site. S'il y a un éclairage artificiel, il devra être particulièrement maîtrisé. Il est prévu que ce projet soit mené en concertation avec le Parc.





Légende :

Obstacles linéaires

- Mur antibruit
- grillages >1.50m mailles fines
- grillages >1.50m mailles larges
- grillages >1.50m mailles fines

grillages >1.50m mailles larges

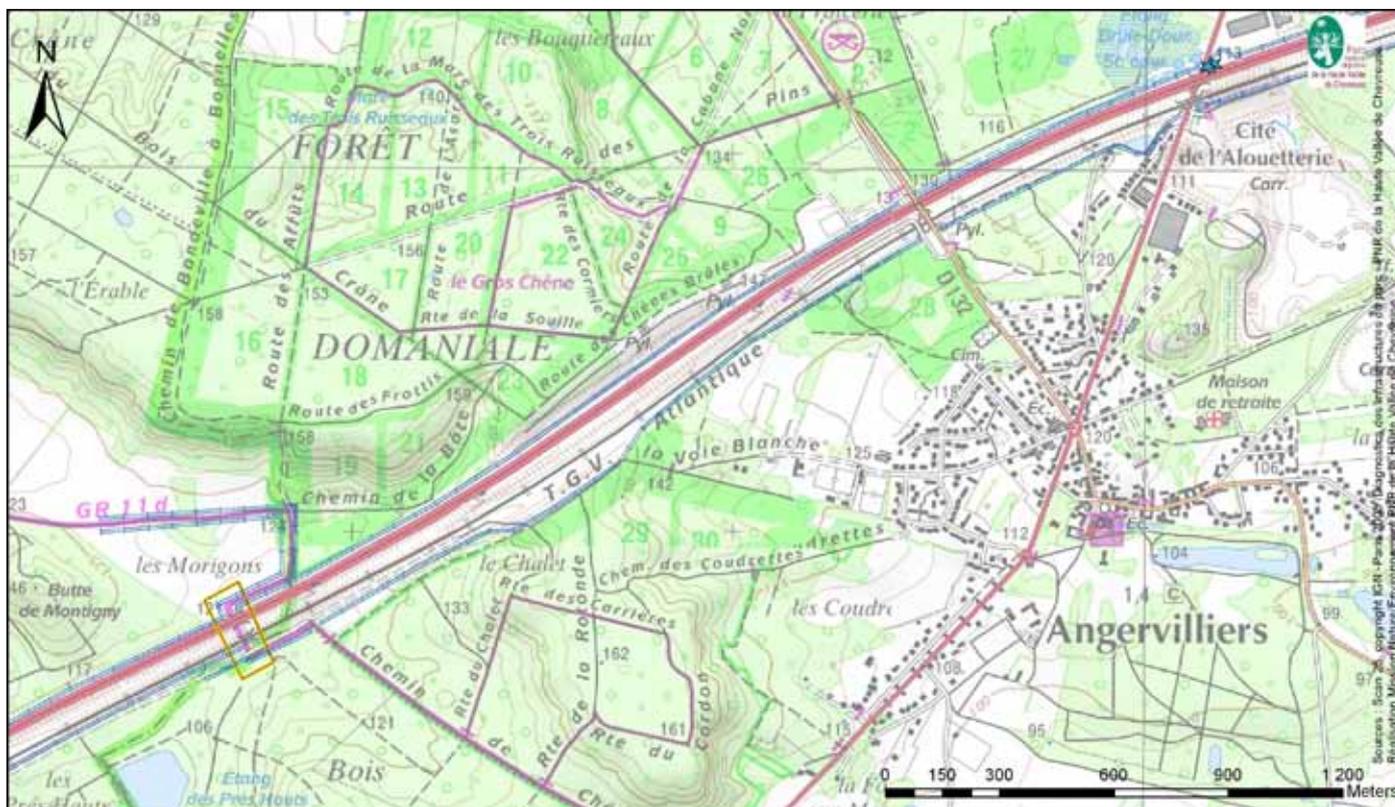
- muret en béton avec/ou sans déflecteurs
- Glissière avec/ou sans déflecteurs
- Clôture en bois
- Clôture électrique

Passages probables

- Passage à terre
- Passage à eau
- Bus

Séparation des voies

- Glissières + Végétation arbustive <1.50m
- Glissières + Végétation arbustive > 1.80m



Légende :

Obstacles linéaires

- Mur antibruit
- grillages >1.50m mailles fines
- grillages >1.50m mailles larges
- grillages >1.50m mailles fines

grillages >1.50m mailles larges

- muret en béton avec/ou sans déflecteurs
- Glissière avec/ou sans déflecteurs
- Clôture en bois
- Clôture électrique

Passages probables

- Passage à terre
- Passage à eau
- Bus

Séparation des voies

- Glissières + Végétation arbustive <1.50m
- Glissières + Végétation arbustive > 1.80m

B. La RN 10 : une requalification très complexe

Situation

La RN 10 traverse les communes des Essarts-le-Roi, le Perray-en-Yvelines et de Rambouillet. Elle est doublée par la ligne ferroviaire Paris-Chartres. Le centre bourg des Essarts est aggloméré à l'est des deux infrastructures, celui du Perray-en-Yvelines est inséré entre les deux et Rambouillet est traversé par les deux à quelques centaines de mètres l'une de l'autre.

Impacts sur les continuités écologiques

La Nationale 10 coupe le massif forestier de Rambouillet en deux. Pour la grande faune, la RN10 sera à très court terme complètement étanche du Sud de Coignières à Ablis, avec la dernière clôture anti-faune qui sera prochainement installée au sud de Rambouillet. Le muret central qui sépare les voies à double circulation constitue déjà en soi une rupture renforcée prochainement par ces clôtures anti-faune.

Restauration des corridors pour la grande faune et autres actions en faveur de la trame herbacée et aquatique

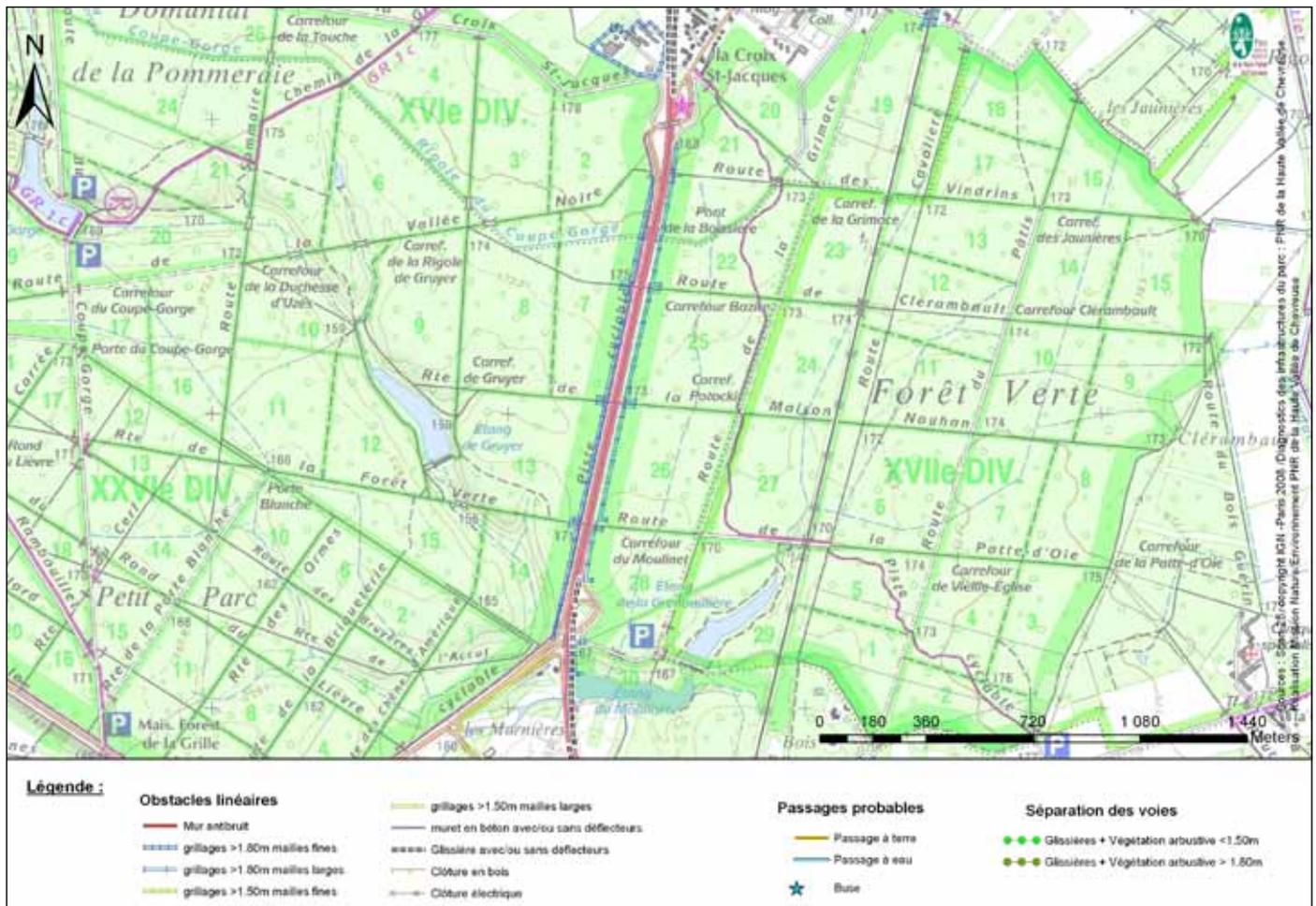
Un passage supérieur de franchissement est donc indispensable. Deux sites potentiels découlent des premières études de

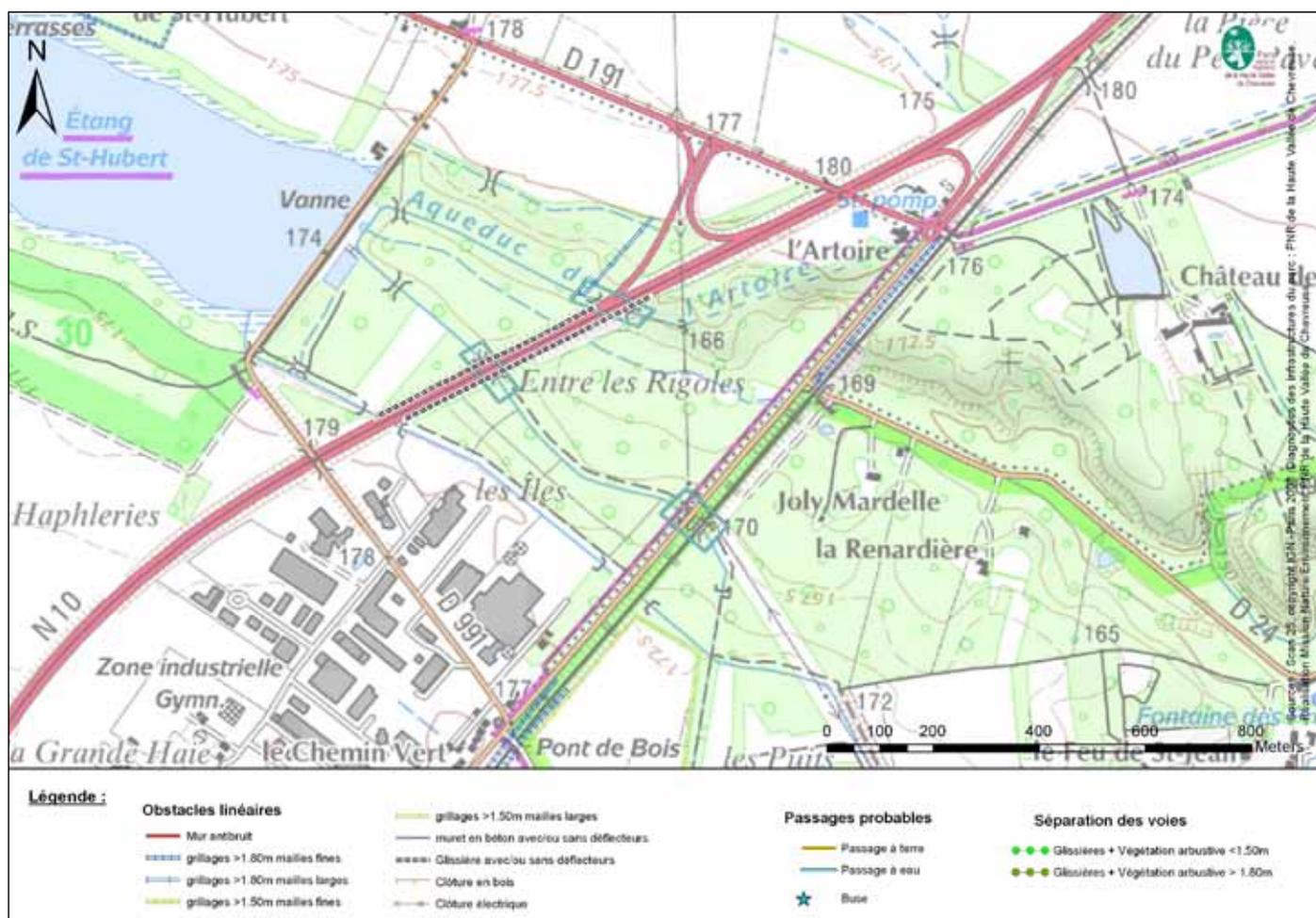
faisabilité. La forêt verte, au niveau de Vieille-Eglise, et le sud de Sonchamp. La forêt verte, largement fréquentée, doit être repensée dans cette perspective afin d'y organiser le partage des usages entre zone de loisirs et espace de refuge pour la faune sauvage. Au sud de Sonchamp, une densification de la trame arborée conditionne ce choix d'implantation.

Les premières études montrent aussi qu'il est difficile d'aller plus loin dans la convergence des objectifs de requalification paysagère et de restauration d'un passage pour la grande faune. Il n'est pas réaliste de situer un passage grande faune là où le paysage doit être le plus requalifié (aux abords des agglomérations), sous peine de le voir délaissé par les animaux qui fuient la présence humaine.

D'autres passages aquatiques sous la N10 et la voie ferrée ont été identifiés au niveau de l'étang de Saint-Hubert. **L'aménagement de ces passages** pourrait permettre une perméabilité plus importante pour la petite et moyenne faune.

A ces actions sur l'infrastructure, des interventions plus larges devront être ajoutées comme la restauration des continuités de la sous-trame herbacée, des actions sur les pollutions aquatiques majeures liées aux activités économiques et une gestion différenciée - comme le pratique le SMAGER sur les emprises des rigoles - des zones d'activités.





Impact sur le paysage

Les deux infrastructures **s'intègrent relativement bien au grand paysage** puisqu'elles suivent globalement la géographie naturelle. C'est aux abords de la voie que les espaces sont dégradés. Zones d'activités, délaissés, bas-côtés non qualifiés, signalisation routière, panneaux publicitaires et autres points noirs engendrent des entrées de bourg et des espaces périurbains de faible qualité. L'impact des espaces de circulation connexes de la nationale et des aires de stationnement est élevé. L'architecture qui les côtoient y est disparate, banale et peu lisible : implantation sur les parcelles, alignements, mitoyennetés, respect faible du bâti ancien, façades quelconques, intégration paysagère insuffisante (couleurs et matériaux non travaillés...).

Requalification paysagère

La qualité de ces espaces peut être restaurée par des **aménagements urbains et paysagers** tels que la réduction des emprises routières, la rationalisation des accès directs sur la RN10 peu lisibles pour les automobilistes, la création de circulations piétonnes et cyclables protégées de la circulation, la plantation d'alignement d'arbres, la plantation de haies libres le long des clôtures des zones d'activités, la mise en place d'un éclairage sobre et efficace, la suppression des panneaux publicitaires interdits et autres mobiliers et équipements superflus, le traitement de l'éclairage public, des parkings aux abords des gares, sur l'interaction avec les zones de chalandises. L'architecture commerciale, industrielle ou artisanale doit être conçue par rapport au site et à ses contraintes.

Il faut ainsi tendre vers davantage de lisibilité et de fluidité des circulations de part et d'autre de la RN10. Cet objectif sert également la cohérence territoriale recherchée pour le Parc naturel. Le projet autour de la RN10 se fixe ainsi pour objectif de proposer à l'automobiliste le récit d'un paysage patrimonial tout en reconstituant celui des riverains.

Projets identifiés

En 2006, la ville de Montigny et le Parc ont réalisé une étude pour l'aménagement « sur mesure » de la RN 10 pour répondre aux difficultés de flux routier et de nuisances pour les riverains. Dans ce contexte, les communes ont divers projets de déviations. Actuellement, la commune des Essarts-le-Roi a le projet de **reconquérir des friches commerciales** et d'y installer un projet HQE aux exigences environnementales élevées pour les espaces verts.

Face à la pression urbaine, la DIREN étudie **le classement au titre des sites**, d'une partie des rigoles entre la Nationale et Vieille-Eglise.

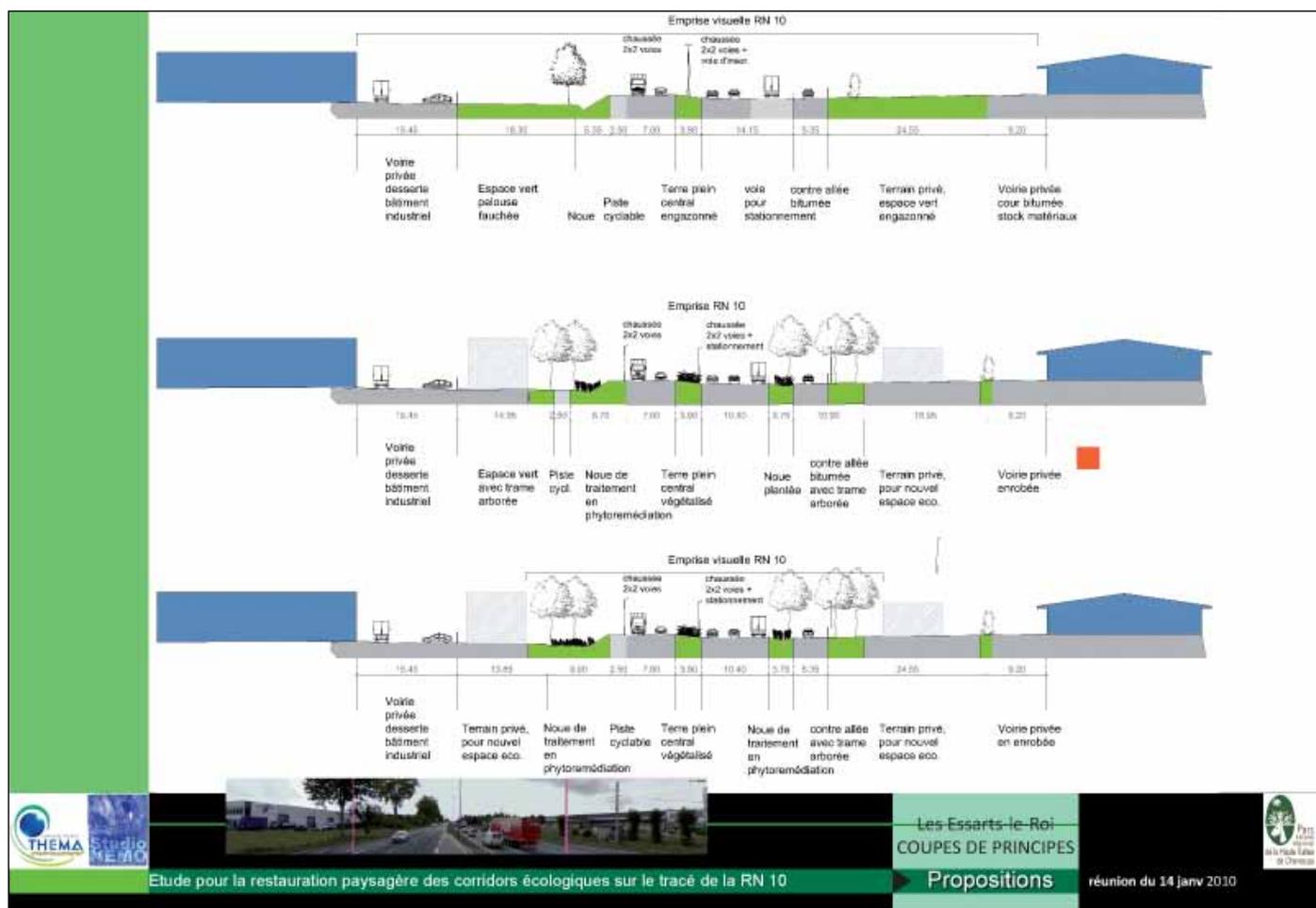
L'étude pour la restauration paysagère des corridors écologiques sur le tracé de la RN 10 est menée par le Parc avec des bureaux d'études en paysage et environnement dans le cadre de **l'appel à projet Trame Verte et Bleue du MEEDDM**. Elle définit des propositions d'aménagement favorables à la petite et moyenne faune tout en visant l'amélioration paysagère et urbaine des abords de l'infrastructure.

Ces propositions sont confrontées aux avis des différents gestionnaires (DIRIF, FICEVY, SMAGER) pour aboutir à des orientations rapidement opérationnelles, compatibles avec la recherche de sécurité routière notamment.

La phase suivante de ce projet consistera en une **consultation des financeurs** pour examiner la faisabilité de la construction d'un passage grande faune et de divers aménagements de la trame éco-paysagère.

Si le projet reçoit un accueil favorable, le comité de pilotage lancera une **étude pré-opérationnelle**. La réalisation des aménagements est prévue dans les premières années de la Charte.





Propositions d'aménagements paysagers en faveur des continuités pour la petite et moyenne faune

Les propositions des bureaux d'études portent sur tout l'itinéraire du sud de Coignières au sud de Rambouillet :

- Exploiter les délaissés routiers et les enclaves urbaines pour consolider des coulées paysagères favorisant le refuge de la faune : création des zones prairiales avec des vergers, gestion des eaux de ruissellement par des noues de traitement en phytoremédiation, protection des ces espaces dans les documents d'urbanisme, rationalisation des liaisons douces et des fréquentations par l'homme des espaces naturels...
- Conforter la trame éco-paysagère des cœurs de nature longeant l'infrastructure : création de haies, de bosquets, de mares, de vergers...
- Prendre en compte la dimension historique et patrimoniale de cette voie Versailles-Rambouillet (alignements de part et d'autre des voies notamment, afin de figurer la voie royale).

C. Propositions de requalification des abords de la RN 12

Situation

La RN 12 traverse les communes de Jouars-Pontchartrain, Méré, Galluis et La Queue-lez-Yvelines. Elle est triplée de la voie ferrée Paris-Granville et de l'ancien tracé de la RN12 qui borde les zones d'activités et traverse le bourg de la Queue-lez-Yvelines. A déjà été réalisé un bilan LOTI de la RN12 - bilan des grands projets d'infrastructure prévu par l'article 14 de la loi d'orientation sur le transport intérieur.

Impact sur les continuités écologiques

La RN12 rompt la continuité écologique entre le massif Ouest de Rambouillet et la partie nord de l'arc de biodiversité. Elle n'est pas ou peu franchissable par la grande faune. Lorsqu'elle est construite en remblais ou déblais, le linéaire est délimité alors par de hautes clôtures. La forêt des quatre piliers se retrouve isolée du massif boisé de Rambouillet par cette infrastructure. Un grand passage sur tranchée couverte existe au niveau de Jouars-Pontchartrain, créé pour protéger les habitants des nuisances sonores. Il n'est pas fonctionnel pour les animaux car clôturé et ne peut être aménagé car il est isolé des corridors écologiques par l'urbanisation. Quelques chemins sous voirie existent cependant. Les cours d'eau traversent l'infrastructure dans des buses ou passages plus larges. Les eaux de ruissellement des bassins versants routiers

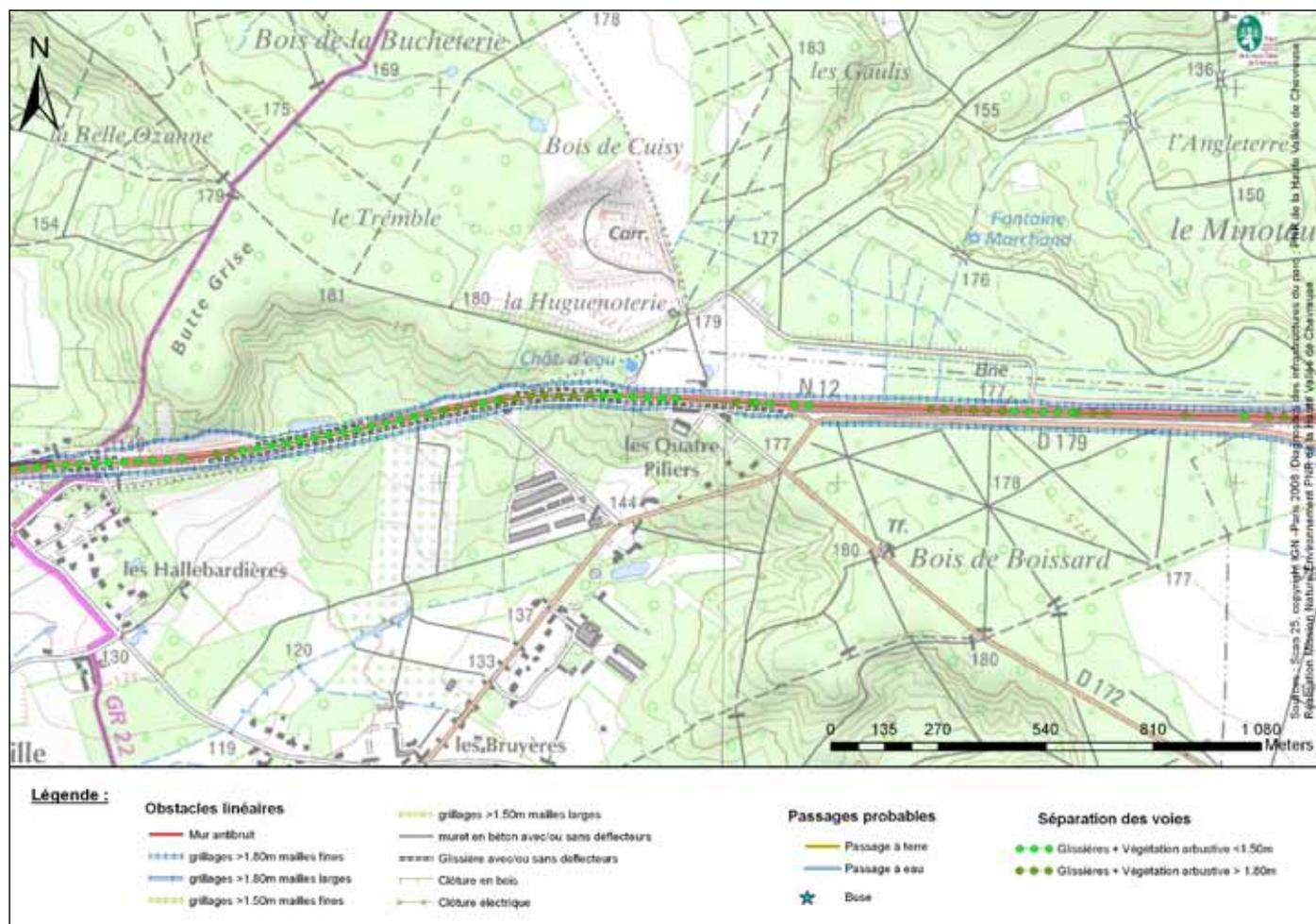
pourraient ne pas être étrangères aux pollutions aquatiques importantes qui forment un obstacle chimique sur la Mauldre et créent en cela une discontinuité écologique, en dépit de 7 bassins d'assainissement qui contribuent à améliorer la qualité des cours d'eau.

Restauration des corridors

Un passage supérieur grande faune situé sur la commune de la Queue-lez-Yvelines entre le Bois Boissard et la forêt des quatre piliers permettrait de reconnecter les deux massifs forestiers. En effet, les terrains humides de ce secteur n'autorisent pas un passage inférieur. Les corridors de chaque côté du passage sont à restaurer et à préserver durablement. Des assurances concernant la pérennité des corridors sont à prendre auprès des propriétaires privés (arrêté de protection de biotope, voie contractuelle, etc.).

Le potentiel de passages pour la petite et moyenne faune se situe au dessous de la RN12. Il s'agit des passages aquatiques inférieurs sur la Mauldre (le plus plausible selon le bilan LOTI de la RN12 - bilan des grands projets d'infrastructure prévu par l'article 14 de la loi d'orientation sur le transport intérieur), la Guyonne, et le Lieutel. Des aménagements permettraient de faciliter les traversées.

D'autres mesures sont à prévoir : les eaux pluviales routières doivent être traitées avant leur rejet dans le milieu naturel.



Projets identifiés

Face au fractionnement progressif de la plaine, la DIREN étudie son **classement au titre des sites**. Cette protection associée à la restriction des extensions urbaines inscrites au plan du Parc doit pouvoir stopper l'atteinte au paysage. La commune de la Queue-lez-Yvelines recherche des solutions de protection phonique. Des solutions innovantes pourraient être étudiées afin de lutter contre les nuisances sonores et de répondre aux objectifs de qualité paysagère tout en proposant un milieu écologique enrichi.

Des projets de stockage de matières inertes sous forme de merlons paysagers acoustiques sont à l'étude. Ils auraient des conséquences marquantes pour le paysage. Le Parc propose plutôt d'explorer des solutions adaptées aux sites telle qu'une réduction localisée de la vitesse avec contrôle radar, comme cela a été expérimenté sur d'autres secteurs d'autoroutes urbaines, ou telles que des murs antibruit de proximité, réalisés à base de terre (mis à l'étude par le Pôle Eco-construction du Parc). En revanche les revêtements antibruit de la chaussée présentent, aux dires des gestionnaires des routes, trop d'inconvénients en cas de gel, par les fissures de la chaussée qu'ils entraînent.

La zone d'activités de Méré accueille les locaux de Yann Arthus-Bertrand : une expérimentation pourrait être menée avec cette association pour faire de cette zone une référence exemplaire.

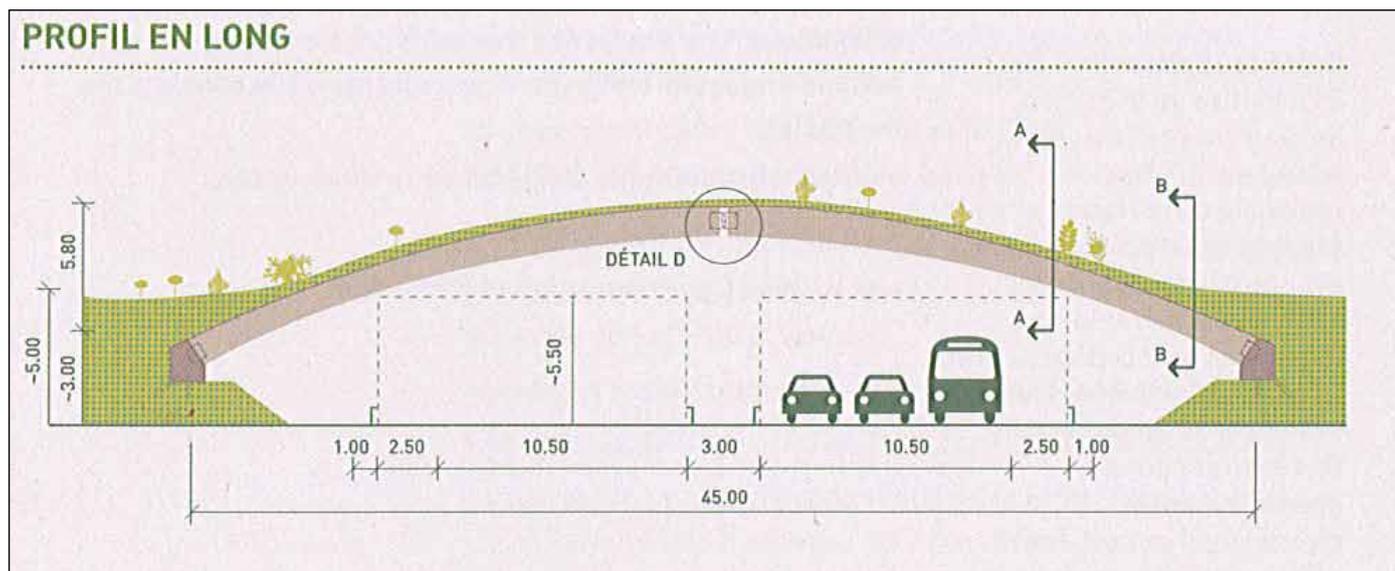
III. La méthodologie de projet retenue

A. Les plans Paysages et Biodiversité constituent l'outil d'orientation pour des aménagements multiples

Les plans *Paysage et Biodiversité* sont l'outil adapté pour définir des orientations. Ils sont attachés au rétablissement des continuités fonctionnelles et paysagères. Cependant, certains itinéraires traversent **plusieurs entités paysagères** et demanderont une **étude spécifique**. Ce type d'étude est actuellement en cours de réalisation sur **la RN 10 financée par le MEEDDM**. Cette expérience permettra de mesurer la capacité d'intervention sur une infrastructure existante et un secteur complexe. Une **étude fine de chaque linéaire doit être réalisée** mobilisant des compétences en écologie, paysage, architecture, urbanisme, système d'information géographique. Seule cette étude permettra de définir **des aménagements réalistes sur la durée de la charte**.

Après une phase pré-opérationnelle, des travaux de requalifications écologiques et paysagères seront lancés en fonction des programmations des gestionnaires. Plus particulièrement, la réalisation d'un passage supérieur sur le linéaire de la RN 10 s'inspirera des ouvrages de la chaussée autoroutière à l'étude dans les Vosges en structure bois ou en béton sur la N2 en forêt de Retz, au nord est de Villers-Cotterêts (Aisne).

A ce jour, il ne semble pas exister de réalisation d'éco-pont en bois selon le modèle préconisé par la Région Île-de-France. Des projets seraient étudiés en Autriche et en Suisse, mais sans chiffrage disponible. (Source Jean Carignon-CETE et Vincent Vignon-OGE).



Exemples d'éco-ponts en bois prescrits par la région Île-de-France

B. Le financement des aménagements

Pour les études

Le Parc peut soutenir financièrement des programmes **d'études** sur les infrastructures : les **plans Paysage et Biodiversité financés à 100 % par le Contrat de Parc** et des études spécifiques sur les itinéraires énoncés.

Le Parc possède les compétences en ingénierie écologique pour la restauration de la trame verte et bleue sur le territoire, comme le montre le bilan de la charte actuelle (restauration de sites, de cours d'eau, de réseaux de mare, du réseau « chevêche » et « effraie », etc.). Ce travail s'étendra sur tout le territoire par des actions **systémiques** intégrant les infrastructures.

Pour les travaux

- Un passage bois en couverture de chaussée autoroutière dans les Vosges d'intérêt européen est actuellement à l'étude. Il mesure 100 mètres de large et couvre les 60 mètres de la largeur de l'autoroute, soit 6000 m² de couverture. La structure est en lamellé collé, assemblée en usine ; elle supporte peu d'apport de terre mais peut-être montée en 15 nuits. Le coût est estimé à 8 millions d'euros.
- Un exemple récent en béton sur la N2 en forêt de Retz, au nord est de Villers-Cotterêts (Aisne), au lieu-dit le saut du Cerf répond à des enjeux similaires à ceux de la RN12 et de la RN10 : une 2x2 voies avec large terre-plein sur route ancienne. D'une largeur de 40 mètres, il est réalisé à la faveur du relief (route en creux). Ce type d'ouvrage en béton permet de supporter une épaisseur de terre optimale d'un mètre. L'inconvénient majeur de cet ouvrage est constitué par la durée du chantier. Le budget définitif est de 3,43 millions d'euros. La livraison est prévue pour mars 2010.
Ces coûts ne concernent que l'ouvrage, devront y être ajoutés les budgets nécessaires à l'acquisition foncière, aux remblais nécessaires compte tenu du relief, à la gestion de l'ouvrage et au suivi scientifique.
- La Région Île-de-France accompagne son Schéma de Cohérence Ecologique d'outils contractuels et financiers, elle propose déjà des financements pour restaurer la trame verte et bleue, et des passages grande faune sur le territoire du Parc. Le Conseil régional a exprimé la volonté d'accompagner des projets de passages supérieurs à faune. Il a approuvé la création d'un régime d'aides dont le montant plafond est fixé à 1,5 millions d'Euros. Il pourrait consentir de financer un projet exceptionnel et exemplaire sur la RN 10 et s'engager dans un processus partenarial.

Citons enfin d'autres dispositifs et modalités de financement :

- Avec la FICEVY – avec laquelle il vient de signer une convention -, le Parc implante des haies sur demande des propriétaires et des responsables des territoires de chasse et tous deux fournissent gratuitement les plants et l'appui technique.
- Le Parc a pris contact avec Cofiroute qui envisage de restaurer la fraction ancienne de l'Autoroute A10 qui traverse le Parc (voir plus bas).

- Les Départements orientent leur politique des espaces naturels sensibles sur la restauration de la trame verte et bleue et il est prévu de renforcer ce partenariat dans les mois prochains
- L'Agence de l'Eau Seine Normandie porte ses financements à 100% de 2010 à 2013 pour les études et travaux de reconnexion des sous-trames aquatiques et zones humides.
- L'Etat enfin est le garant de l'ensemble des Schémas de Cohérence Ecologique régionaux de 2012. Il est le maître d'ouvrage principal du rétablissement des continuités écologiques sur le réseau des routes nationales.

C. Mobiliser les gestionnaires des routes et des voies ferroviaires

La gestion des routes nationales et départementales dépend de la Direction Interdépartementale des Routes, des Directions des routes des Conseils Généraux du 78 et du 91 et des concessionnaires d'autoroutes. Le Parc travaille déjà avec le département des Yvelines pour une meilleure prise en compte de la dimension patrimoniale naturelle et paysagère. Une démarche est amorcée avec l'ensemble des acteurs pour l'élaboration de conventions de coopération.

L'autoroute A10 est gérée par la société Cofiroute. Cette société conçoit aujourd'hui de nouvelles autoroutes intégrant mieux l'écologie (exemple de l'A19 à Courtenay). Elle souhaite également améliorer l'intégration écologique et paysagère des anciennes infrastructures. Elle a proposé un projet d'aménagements environnementaux et écologiques dans le cadre du Contrat de plan avec l'Etat. Cette société vient d'être certifiée ISO14001 sur 6 secteurs, (dont « Île-de-France - Beauce » de Brou -28 aux Ulis-91 recoupant le territoire d'étude du Parc).

Le Parc accompagne Cofiroute vers une diminution des impacts environnementaux. Le diagnostic de l'A10 est en cours. Ce partenariat comprend également des actions de formation des gestionnaires et le conseil sur les projets concrets d'aménagement et d'entretien des abords de l'infrastructure.

Les infrastructures ferroviaires soulèvent moins de difficultés mais sont source de pollutions plus élevées de produits phytosanitaires. Quatre tracés sillonnent le périmètre : la ligne Paris-Granville dans la plaine de Neauphle, la ligne Paris-Rambouillet en parallèle de la RN 10, la ligne RER B jusqu'à Saint Rémy-lès-Chevreuse et la LGV atlantique qui double l'A10. Pour cette dernière, l'impact sur les continuités écologiques est très élevé, du même ordre que pour une autoroute. Le parc exprime l'intention de travailler avec RFF (signataire de la Charte Régionale pour la Biodiversité) dont il s'est rapproché. Les ouvrages des autres lignes suivent en général harmonieusement les courbes de niveau, ils impactent peu les paysages. Cependant, des continuités écologiques pourraient être restaurées en travaillant avec la SNCF. Là encore, des accords de coopération vont être proposés.

D. Réunir des compétences transversales

La question des infrastructures doit associer l'ensemble des partenaires concernés par le transport, le paysage, la trame verte et bleue et la biodiversité, l'eau, la qualité du cadre de vie, l'urbanisme, le patrimoine... comme l'indique la *Stratégie Nationale pour la Biodiversité et la Convention Européenne du Paysage T-FLOR (2007) n°10 sur Infrastructures et paysage : les routes*.

L'équipe technique du Parc appuyée par son conseil scientifique constitue une première ressource en termes d'expertise et de recherche, complétée par celles de l'Ecole Nationale du Paysage de Versailles (partenariat sur le *Plan Paysage et Biodiversité*) et l'Ecole Nationale d'Architecture.

Le Parc peut mobiliser sur cette thématique le réseau des Parcs naturels régionaux. Les Parcs de la Narbonnaise en Méditerranée et des Pyrénées Catalanes, ont mené une analyse de la fragmentation du paysage - due notamment aux infrastructures routières et à l'urbanisation. Le Parc des Caps et Marais d'Opale a compilé ses expériences dans un guide « La prise en compte de l'environnement de la conception à la réalisation des déviations des RN 42 et RN 43 ». Le Conseil général de Savoie a réalisé un inventaire des points noirs et un plan de gestion des plantations qui prévoit des programmes d'abattage, de replantation, d'entretien, d'acquisition foncière et de formation.

Ses partenaires institutionnels les plus proches seront également sollicités. La DIREN intervient sur les projets de classement de sites traversés par ces infrastructures. Les CAUE apportent leur technicité...

Le Parc poursuit, en régie directe ou *via* des prestataires, des actions de connaissance, de restauration, de gestion et de suivi du patrimoine naturel et de la trame verte et bleue en partenariat avec les organismes gestionnaires du territoire (communes et communautés de communes, CG78 et CG91, syndicats de rivières, ONF, ONCFS, FICEVY, chambre d'agriculture...), les *Commissions Locales de l'Eau des Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux* (Orge-Yvette, Mauldre et Nappe de Beauce) et les associations naturalistes.

L'Agence de l'Eau, avec ses programmes de financement des continuités aquatiques, et la Région Île-de-France, dans le cadre de sa *Stratégie Régionale pour la Biodiversité* et de l'élaboration de son *Schéma de Cohérence Ecologique* pour 2012 apportent une garantie de faisabilité de la restauration de l'arc de biodiversité Sud/Est - Nord/Ouest régional.

Le Parc est enfin partie prenante du *groupe de travail Trame verte et bleue* de la Fédération des Parcs, ainsi que de ceux de NatureParif et de la région Île-de-France.

Lorsque les compétences transports, urbanisme et cadre de vie ou aménagement de l'espace leur ont été transférées, les communautés de communes et d'agglomération sont associées, de même que les communes bien entendu. Les associations seront également des partenaires pour la sensibilisation des habitants et une participation concrète à certaines actions.

IV. Synthèse

Restaurer les continuités écologiques et paysagères par une meilleure intégration des grandes infrastructures et contribuer ainsi à une plus grande cohérence territoriale n'est pas une tâche aisée.

Ce projet semble rencontrer l'adhésion d'un grand nombre de partenaires décisionnaires. Une volonté politique tant régionale que locale émerge également sur la nécessité de la préservation de la trame verte et bleue et de l'authenticité des paysages. Le Parc a rassemblé en 2008 et 2009 une connaissance des abords de ses infrastructures et de leurs impacts.

La mise aux normes édictées par la loi sur l'eau et le respect de la réglementation qui va découler du Schéma Régional de Cohérence Ecologique constitueront cependant des incitations aux évolutions des pratiques et des aménagements.

En l'état des connaissances il subsiste des interrogations sur la meilleure localisation de passages supérieurs pour la grande faune sur les trois grandes infrastructures. Les matériaux et la largeur de tels passages sont largement dépendantes des possibilités de financements régionaux.

A court terme le Parc entend poursuivre la sensibilisation sur la Trame Verte et Bleue et engager des requalifications paysagères avec le concours des communes (aménagement paysagers des abords routiers et des cœurs de nature de proximité). Avant 2016, les études de faisabilité des trois passages supérieurs devront avoir été programmées et un passage réalisé en principe. La majorité des passages aquatiques auront été aménagés.

Bibliographie partielle :

- Stratégie Nationale pour la biodiversité
- Charte Régionale pour la biodiversité
- Guides Trame verte et bleue rédigés par le COMOP trame verte et bleue
- Guides SETRA
- « Etude de cinq zones sensibles pour la préservation des déplacements des ongulés en Île-de-France » - IAURIF 2003
- Etudes urbaines dans le cadre de l'Appel à projet « Arcs écologiques franciliens – Université Paris IV Sorbonne
- Diagnostic préliminaire des infrastructures faisant obstacle aux continuités écologiques à l'échelle du territoire d'étude du Parc naturel régional de la haute Vallée de Chevreuse » - PNRHVC 2010.
- Etude pour la restauration paysagère des corridors écologiques sur le tracé de la RN10 Studio Nemo – Théma Environnement 2010.

Charte et objectifs de réalisation de logements



SOMMAIRE

I.	Etat des lieux et perspectives	41
II.	L'urbanisme endogène, une alternative à l'étalement urbain	42
III.	Potentiel d'extension dédié à l'habitat à l'intérieur des enveloppes urbaines / Des enveloppes urbaines définies en concertation avec les communes	42
IV.	Un potentiel réparti de manière différenciée sur le territoire	43
V.	Le logement social dans la charte	45
	Conclusion	45
	Références de densité : deux tissus de centre-bourg et centre-village	46
	Exemples d'opération d'urbanisme endogène	48

Dans un contexte de forte pression foncière liée à l'agglomération parisienne, le PNR de la Haute-Vallée de Chevreuse doit élaborer une stratégie ambitieuse afin de répondre aux besoins en logements tout en préservant les paysages et les milieux naturels qui fondent son identité. Le projet de SDRIF adopté par la Région le 25 septembre 2008 fixe comme objectif de construire 60 000 logements en Île-de-France et d'accroître l'effort de mixité de l'habitat. Deux questions sont posées pour le Parc : comment construire et où construire pour optimiser la production de logements et réduire ainsi son impact sur l'environnement ?

I. Etat des lieux et perspectives

Au dernier recensement (2006), les 62 communes du Parc totalisaient 66 000 logements pour 161 000 habitants. Par rapport à 1999, on constate une augmentation de 6 %, soit 560 logements par an.

On constate un taux moyen de 9 % de logements sociaux, plutôt satisfaisant au regard d'autres territoires de Parc, mais qui doit être relativisé. En effet, une très grande partie de ces logements se répartissent sur les grandes villes du périmètre (Rambouillet, Magny-les-Hameaux, Gif-sur-Yvette, Limours, Les Essarts-le-Roi, Chevreuse et St-Rémy-lès-Chevreuse représentent 90 % de l'ensemble), alors que la plupart des communes plus petites affichent un taux très faible, voir pas de logements sociaux du tout. De plus, un certain nombre de communes du Parc comptant plus de 1 500 habitants et comprises dans l'agglomération parisienne et soumises à ce titre à l'obligation des 20 % de logement social, présentent un retard parfois important de réalisation de logements sociaux.

Quant à la typologie des logements, le diagnostic territorial et les entretiens en communes mettent enfin en évidence un manque général en petit logement et en logement locatif, plus ou moins marqué selon les communes.

Les services de l'Etat ont réalisé une prospective à partir des objectifs nationaux et régionaux et estimé le nombre de logements à réaliser annuellement à **763 pour les 62 communes du périmètre d'étude**.

Les deux villes les plus importantes, **Rambouillet et Gif-sur-Yvette**, ne sont que partiellement intégrées au PNR et doivent être étudiées séparément, car toutes leurs zones urbaines ne sont pas reprises par le Plan de Parc. Rambouillet construit aujourd'hui environ 120 logts/an avec la perspective de passer à un objectif de 150 à 200 logements par an. La ville dispose d'importants territoires de projets, notamment à proximité de la gare, mais ces espaces, tout comme les espaces urbanisés de la commune, ne sont pas intégrés au PNR. La commune de Gif-sur-Yvette construit en moyenne aujourd'hui 60 logts/an, mais l'Etat lui a assigné des objectifs plus élevés pour les années à venir, de l'ordre de 170 logts/an.

En mettant de côté la part prise en charge par ces deux villes, il restera pour les 60 autres communes un objectif **de l'ordre de 550 logts/an**, soit d'ici 2023 une production évaluée à **7 150 logements** (pour les 12 ans de la charte plus 2010) en privilégiant les bourgs principaux et les pôles de centralités à conforter (La Queue-lez-Yvelines, Le Perray-en-Yvelines,

Limours et Monfort-l'Amaury). Bien que nécessaire et adapté pour un territoire situé à lisière de l'agglomération parisienne, cet objectif reste élevé pour un parc naturel régional.

Calcul des densités : les valeurs de densité mentionnées dans cette note et la charte correspondent à des densités d'opérations, ne prenant en compte que les bâtiments et leurs parcelles. Ces valeurs sont donc naturellement plus élevées que celles des densités habituellement mesurées à l'échelle urbaine (avec les voiries, les espaces publics...).

La compatibilité de l'objectif de construction de 763 logements par an sur le territoire des 62 communes - ou de 550 logements sur 60 communes, hors Gif-sur-Yvette et Rambouillet - avec le plafonnement de la progression démographique à 0,55 % par an est fondée (pour les 60 communes, à partir des données connues de 2006) sur la démonstration suivante :

Evaluation des effets stricts du desserrement

L'évolution de la structure des ménages depuis 1968 met en évidence en effet une baisse progressive du nombre d'habitants par résidence principale, communément décrite par l'expression de desserrement des ménages.

En 1990, le ratio population/nombre de résidences principales (la manière la plus fiable d'évaluer le nombre de personnes par logement) s'élevait à 3,02, ce ratio a diminué en 1999 et s'élevait à 2,85 personnes par logement tandis qu'en 2006 il s'établissait à 2,73 personnes par logement. Ce ratio était de 2,39 en Ile-de-France et de 2,58 dans les Yvelines en 2006. Dans le même temps le ratio était de 1,93 à Paris.

Etant donné le ratio encore élevé dans le parc du nombre d'habitants par résidence principale, on peut anticiper la poursuite de sa décroissance. Si celle-ci se poursuit de façon linéaire, c'est-à-dire si elle suit le rythme de décroissance observé entre 1990 et 2006, il faut tabler sur un ratio égal à 2,42 personnes par logement en 2023 par extrapolation linéaire (soit -0,31 points sur 17 ans) sur les 60 communes. Cette estimation demeure raisonnable car supérieure à la moyenne française actuelle qui est de 2,3 habitants par résidence principale.

Cette évolution prévisible nécessite la construction de 5.295 logements supplémentaires à population constante, soit **311 logements supplémentaires** par an entre 2006 et 2023.

Evaluation des effets stricts de la croissance démographique

Si l'on s'intéresse cette fois à l'effet de la progression démographique souhaitée de +0,55 %/an, on doit tabler sur une progression de la population de 11.155 habitants*entre 2006 et 2023.

Il faut donc prévoir 4.086 logements supplémentaires (11.155/2,73) pour loger ces personnes supplémentaires, soit **240 logements supplémentaires** par an.**

Effets conjugués du desserrement et de la croissance démographique

Au total, la progression démographique de 0,55 % par an, sous réserve d'un desserrement aux évolutions comparables entre 2006 et 2023 à la période comprise entre 1990 et 2006 correspond à un besoin en logements de 311 + 240 = **551 logements supplémentaires** sur les 60 communes.

Le Syndicat mixte tentera en parallèle, faute de pouvoir influencer sur des comportements démographiques qui dépassent très largement son objet (divorcialité, tendance à la décohabitation des jeunes générations, isolement des personnes âgées...)

d'infléchir la construction dans le sens d'un plus grand nombre de logements de petite dimension et en centre-village de façon à ce que les effets conjugués de la démographie et du desserrement aient le moins d'impact possible sur les espaces naturels et agricoles.

Il faut signaler enfin que le chiffre de 550 logements par an a été calculé par soustraction par rapport au total souhaité sur les 62 communes de 763 logements. Cela signifie qu'il incomberait à Gif-sur-Yvette et Rambouillet de construire 213 logements par an. Cet objectif doit être rapproché des chiffres inscrits dans leurs documents d'urbanisme dont le total pour les deux villes est actuellement compris entre 315 et 375 logements (** et ***).

II. L'urbanisme endogène, une alternative à l'étalement urbain

Si la production des 763 logements par an se faisait uniquement sous la forme de lotissements pavillonnaires tels qu'on les observe aujourd'hui sur le territoire, ce serait au total presque 1000 hectares d'espaces agricoles et naturels qui disparaîtraient d'ici à 2023, soit l'équivalent de la surface moyenne d'une commune du Parc. Répondre au double enjeu de protection des espaces naturels et agricoles et de réalisation de logements nécessite de promouvoir des formes d'urbanisation différentes et de nouveaux outils urbanistiques que l'on peut résumer par le concept d'urbanisme endogène.

L'urbanisme endogène favorise l'implantation de nouveaux bâtiments à l'intérieur des parties agglomérées des bourgs et villages. Il repose sur une économie stricte du foncier, l'optimisation des terrains disponibles, et la recherche d'une plus grande densité des nouvelles opérations.

Il respecte et s'inspire des formes bâties traditionnelles des bourgs et villages (morphologie), mais prend aussi en compte la manière dont ces bourgs et villages se sont développés dans le temps (morphogénétique). Les opérations d'urbanisation d'échelle réduite exploitant des bâtis désaffectés et des « dents creuses », sont privilégiées car elles s'intègrent plus facilement aux tissus constitués.

La disponibilité de ce type de terrains étant difficilement prévisible, l'urbanisme endogène est donc un urbanisme d'opportunités, mais il doit avoir été anticipé par une analyse en amont des tissus urbains et des potentialités foncières, par des outils et zonages adaptés dans les PLU et par une veille et une action foncière constante.

*[(114144) x (1,0055)¹⁷ - 114144] = 125299 - 114144 = 11155.

** Afin de ne pas compter doublement l'effet du desserrement, on prend en compte cette fois le ratio de 2006 pour calculer l'effet démographique strictement.

*** 165 logements pour Gif-sur-Yvette dans le rapport de présentation du PLU ou 94 logements d'étudiants-chercheurs + 81 logements « autres » dans le programme local d'habitat adopté pour Gif-sur-Yvette par la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay.

**** 150 à 200 logements par an pour Rambouillet prévus dans le PADD en cours d'élaboration dans le cadre de la révision générale du POS et de sa transformation en PLU.

L'urbanisme endogène est traduit dans la charte par trois mesures principales :

- la notion d'enveloppes urbaines, figurant sur le Plan du Parc et représentant l'extension possible maximale des bourgs et villages durant le temps de la charte (Cf. fiche 2).
- le principe de densité de logements minimum à atteindre dans les nouvelles opérations de construction. Ce seuil de densité est fonction de l'environnement bâti aux alentours et concerne des espaces dont la densification ne va pas à l'encontre des enjeux paysagers, patrimoniaux et environnementaux. Il varie donc entre 20 et 90 logements à l'hectare.
- un accompagnement des collectivités locales lors de l'élaboration des documents d'urbanisme et leur assistance sur des opérations stratégiques. Cet accompagnement prend également la forme de diffusion par l'équipe technique du PNR de guides méthodologiques, de fiches-pratiques, de cahiers d'exemples de réalisation, etc. La mise en réseau des élus, des organismes apportant conseils et assistance aux collectivités (CAUE, EPF, DDEA, ADIL, etc.) et des acteurs de la construction (architectes promoteurs, bailleurs sociaux) est également encouragée pour faciliter la circulation des idées, des savoirs et des références. L'Atelier d'Architecture, d'Urbanisme et Paysage a étoffé ses effectifs (6 personnes à temps plein en 2009) afin de répondre à un accompagnement sur-mesure des communes. Ce soutien est complété par celui des Architectes des Bâtiments de France et de la DIREN pour les opérations présentant une dimension patrimoniale.

III. Potentiel d'extension dédié à l'habitat à l'intérieur des enveloppes urbaines / Des enveloppes urbaines définies en concertation avec les communes

Tout au long de l'élaboration de la charte, une concertation a été organisée avec les 62 communes pour concevoir le Plan de Parc. Au cours de **plus de 150 réunions avec les élus municipaux et avec les différents partenaires (DDEA, DIREN, SDAP, etc.)**, les contours des enveloppes urbaines ont été discutés pour parvenir à des compromis compatibles avec le projet des communes, avec les objectifs nationaux et régionaux de production de logements et, avec les principes portés par la charte. Ces réunions ont été l'occasion de faire le point sur les documents d'urbanismes existants et les besoins des communes, **de décider conjointement des possibilités d'extension** envisageable pour le bourg ou le village et parfois **de revoir à la baisse le potentiel d'urbanisation**. Certains **terrains problématiques** en termes paysager ou environnemental, ou peu propices à des opérations denses, ont également pu être délaissés **au profit de sites plus cohérents et plus restreints**. Enfin, certaines zones d'urbanisation future ont pu ne pas être reprises dans les enveloppes urbaines afin de les geler durant le temps de la charte, et de les réexaminer après 2023, à l'occasion de la prochaine charte.

Au total, les **enveloppes urbaines couvrent** une surface de 6 580 hectares, dont 6 200 hectares déjà urbanisés, sur un territoire total couvrant 75 578 hectares, soit **9 % de la surface totale du Parc**. Sur les **380 ha de potentiel d'extension urbaine**, on peut estimer à environ **250 ha le potentiel dédié à des opérations d'habitat**, le reste étant quant à lui dédié à des projets d'activités économiques ou d'équipements publics, ou correspondant à des terrains non bâtis mais constructibles dans des secteurs d'habitat diffus, peu propices à des opérations denses et qui devraient se construire sous la forme de maisons individuelles.

En fonction de la densité moyenne des opérations, on peut estimer le potentiel en logements que représente les 250 ha d'extension possible dédiée à l'habitat d'ici 2023 :

- **2 500** logements avec une densité moyenne de **10 logts/ha** (lotissement peu dense)
- **5 000** logements avec une densité moyenne de **20 logts/ha** (lotissement individuel libre + groupé)
- **8 750** logements avec une densité moyenne de **35 logts/ha** (opération mixte collectif/groupé/libre)
- **12 500** logements avec une densité moyenne de **50 logts/ha** (opération dominante collectif)

La marge d'extension urbaine possible laissée dans le Plan de Parc suffit théoriquement à atteindre les objectifs de logements fixés par l'Etat et avoisine une densité moyenne des opérations de 25 logts/ha. L'ensemble de ces 250 ha ne seront pas construits durant le temps de la charte, certains projets pouvant être revus à la baisse ou abandonnés, d'autres pouvant être bloqués si le foncier ne se libère pas, etc. Mais il faut aussi **prendre en compte le potentiel de densification des agglomérations existantes**, qui constitue rappelons-le la priorité du projet de Charte. Certaines communes ont en effet d'ores et déjà des projets de renouvellement urbain ou d'opérations d'aménagement de « dents creuses » dans le tissu constitué, qui représentent un potentiel non négligeable puisque ces opérations dépassent souvent les 50 logements à l'hectare, voir les 100 logements à l'hectare (cf. les références de densité et les exemples d'opérations présentés en fin de note). Et ce potentiel peut être considérablement développé à travers les documents d'urbanisme et les études foncières appropriées. Dès lors, il faut sans doute plus percevoir cette surface totale d'extension possible comme une ressource complémentaire mobilisable lorsque le potentiel endogène est délicat à réaliser.

Illustrons par un exemple : si 30 logements sont réalisés grâce à une opération de renouvellement urbain sur un hectare de centre-village et qu'en parallèle 30 logements sont réalisés sur une surface d'un hectare en extension, l'objectif inscrit dans la charte de 60 logements par hectare en extension consommée est réalisé. En effet, l'opération de renouvellement urbain ne consomme pas d'hectare nouveau et permet une modulation de la densité sur les nouveaux terrains.

IV. Un potentiel réparti de manière différenciée sur le territoire

Toutes les communes du Parc ne sont évidemment pas amenées à produire des logements dans les mêmes proportions. Selon leur taille et surtout selon leur proximité par rapport aux grands axes, pôles d'emplois, services et transports en commun, elles sont plus ou moins concernées par l'effort global en matière d'habitat. La charte du Parc intègre cette différenciation, de même que la définition des enveloppes urbaines :

Les bourgs principaux, les pôles de centralités à conforter et les communes situées à proximité des gares (une vingtaine de communes)

Dans une logique de développement durable, ces communes sont le plus amenées à se développer. Elles représentent près d'un quart du territoire du Parc, mais plus de la moitié de la population et des espaces urbanisés des enveloppes urbaines. Elles comptent une gare de transport en commun sur leur territoire, des services, des commerces et des emplois, ou sont situées à proximité immédiate d'une ville ayant ces caractéristiques. Nombre d'entre elles sont également concernées par les 20 % minimum de logements sociaux de la loi SRU, avec parfois un retard important à compenser. Elles sont amenées à réaliser des opérations de logement d'une certaine ampleur, avec des densités souvent assez élevées.

Ces **communes totalisent environ 50 % du potentiel global d'extension dédiée à l'habitat**, soit environ 130 ha, dont **65 ha pour les 5 communes disposant d'une gare**.

Les villages « groupés » (une vingtaine de communes)

Il s'agit de communes présentant une urbanisation relativement compacte autour d'un noyau de bâti ancien, le plus souvent situées sur des plaines, plateaux ou clairières. Elles représentent environ un tiers du territoire du Parc, un cinquième de la population et un quart des espaces urbanisés des enveloppes urbaines. Relativement éloignées des axes de transports structurants, leur développement potentiel est modéré et vise plutôt à atteindre l'équilibre démographique. Avec une très forte proportion de grands logements et un taux de logement social souvent faible, voire nul, ces communes présentent également un enjeu de diversification de l'offre de logements. Elles sont amenées à réaliser des opérations de taille moyenne, de l'ordre de quelques dizaines de logements, avec des densités assez variables selon les contextes.

En termes de potentiel d'extension dédié à l'habitat, ces **communes totalisent environ 75 ha, soit 30 % du potentiel global**.

Les villages « diffus » (une vingtaine de communes)

Il s'agit de communes présentant une urbanisation diffuse et linéaire, se déployant dans les vallées le long des voies. Elles représentent environ 40 % du territoire du Parc, pour 15 % de la population et environ un cinquième des espaces urbanisés des enveloppes urbaines.

Ces communes sont souvent isolées et dénuées de services et de commerces et la construction de logements a plutôt vocation à maintenir la population et surtout à assurer une certaine diversification sociale et générationnelle. La faible densité des tissus bâtis de ces communes, associée à la relative abondance

des terrains non bâtis, offrent de nombreuses possibilités pour mener de petites opérations d'urbanisation endogène.

En termes de potentiel d'extension dédié à l'habitat, cette vingtaine de **communes totalisent environ 45 ha, soit 20 % du potentiel global.**

Bien que limitée, cette marge d'extension reste importante par rapport au nombre de logements potentiels. Elle s'explique par **l'importance des zones initialement constructibles** dans les documents d'urbanisme qui, malgré un effort de réduction général consenti par les communes, amènent à des grandes surfaces en extension dans ces communes.

Le cas particulier de Gif-sur-Yvette

Avec ses deux gares de RER, la commune de Gif-sur-Yvette est logiquement destinée à accueillir un nombre important de logements, comme en attestent les objectifs assignés par l'Etat. L'avis intermédiaire porté sur le projet de charte pose la question de la compatibilité de cet enjeu avec l'appartenance, même partielle au PNR. A l'exception d'un petit secteur de projet de 1,7 ha et de quelques dents creuses, les **712 ha de son territoire concernés par l'entrée dans le PNR se répartissent équitablement entre des espaces déjà urbanisés et des espaces naturels protégés à des titres divers, donc non constructibles** (coteaux boisés classés, zones de risques d'inondations, espaces agricoles en site classé, etc.). En conséquence, **la production de nouveaux logements doit être atteinte par des projets de renouvellement urbain et de densification de l'existant**, ce qui correspond à l'esprit de la charte. L'appartenance de Gif-sur-Yvette au PNR ne remet donc pas en cause sa capacité à réaliser des logements. Au contraire, la commune s'engage à respecter des seuils minima de densité et elle bénéficiera de l'appui du Parc pour rechercher des solutions de densification compatibles avec la protection de son patrimoine bâti et paysager.

En conclusion, à travers son Plan de Parc, la Charte permet une marge de développement adaptée aux différents enjeux de production de logements. Qu'ils visent à répondre à des objectifs régionaux et nationaux ou à des enjeux locaux de renouvellement démographique et de diversification sociale, les potentiels de construction existent dans les enveloppes urbaines, tout en conservant une superficie raisonnable compatible avec la protection des paysages, des milieux naturels et des espaces agricoles. Malgré tout, la Charte n'étant pas en matière d'urbanisme un document de planification, cette marge demeure simplement un cadre, un potentiel que les communes choisiront ou non d'exploiter.

V. Le logement social dans la charte

Un développement et une diversification des logements sont nécessaires pour le tissu social et la vitalité économique et culturelle du territoire. Les coûts fonciers et immobiliers très élevés et l'homogénéité du Parc immobilier ne permettent pas d'avoir une offre adaptée à toutes les catégories de la population (en particulier jeunes actifs, personnes seules, personnes à revenus modestes et intermédiaires, personnes âgées). La charte est ambitieuse en matière de logement social, et incite les communes à intégrer dans leurs politiques cette problématique.

Pour les communes assujetties aux 20 % minimum de la loi SRU (ou en passe de l'être en 2010)

Une attention particulière a été portée lors de l'élaboration des enveloppes urbaines sur ces communes, afin de veiller à leur compatibilité avec les objectifs de construction de logements sociaux.

Pour Gif-sur-Yvette, St-Rémy-lès-Chevreuse et Chevreuse, la présence de l'Yvette, de sites classés et de nombreux espaces protégés conduit à un potentiel de construction pour ces trois villes situé plutôt à l'intérieur des espaces urbains, sous la forme de projets de renouvellement urbain. Des sites ont pu être repérés par une étude foncière ou lors de l'élaboration des PLU, et ont été intégrés dans le Plan de Parc dans les secteurs urbains d'extension.

Pour le Mesnil-Saint-Denis et Jouars-Pontchartrain, un travail précis a été mené avec les communes pour déterminer des terrains en extension urbaine compatibles avec les orientations de la charte. Il a permis de dégager respectivement 10 ha et 11 ha, auxquels il faut ajouter un potentiel endogène important qui fait d'ores et déjà l'objet de réflexions de requalification / densification.

Pour Châteaufort et St-Rémy-l'Honoré, deux villages qui approchent des 1500 habitants et qui devrait à moyen terme être soumis à l'obligation des 20 % minimum de logements sociaux, les enveloppes urbaines dégagent une marge d'extension possible de 4 ha et 3 ha, qui vient en complément des projets de densification dans les centre-bourgs de ces deux communes.

Enfin, la ville de Magny-les-Hameaux compte déjà 33 % de logements sociaux en 2010 et remplit donc ses obligations au regard de la loi SRU.

Pour les communes non-assujetties aux 20 % de la loi SRU

La charte reprend à son compte l'objectif régional d'arriver à 10 % minimum de logements sociaux dans les communes rurales. La construction de logements sociaux n'est pas forcément facile pour des villages, mais plusieurs projets récents dans le Parc (Auffargis, Bonnelles, Fontenay-les-Briis, Raizeux, St-Lambert, St-Léger, etc.) sont autant d'expériences réussies. D'autres projets sont aussi en cours de réflexion dans de nombreuses communes. Les réunions pour l'élaboration du Plan de Parc ont également été l'occasion de discuter de projets potentiels ou de manières de réintroduire du logement social dans des opérations déjà prévues dans les documents d'urbanisme.

L'action du syndicat du Parc vise également à renforcer ses partenariats avec les établissements publics fonciers, les bailleurs sociaux, les services logements des DDEA et des CG, etc. afin de créer des synergies et de faciliter le montage des projets. Pour cela, il organise dès le début de la charte des Assises du Logement social entre les collectivités et les acteurs concernés, avec pour finalités :

- dresser un état des lieux du parc de logements et des projets ;
- présenter les réalisations exemplaires ;
- comprendre les méthodes, objectifs et contraintes de chaque partenaire ;
- mettre en œuvre des actions communes pour lever les points bloquants et pour renforcer la production de logements sociaux sur le territoire.

La charte prévoit également un accompagnement technique et financier des collectivités afin de les aider dans leurs efforts de production de logements sociaux. Au moment de l'élaboration des documents d'urbanisme ou lors du montage d'opération de logements, l'Atelier d'architecture, d'urbanisme et de paysage du Parc peut conseiller les communes sur les outils et les aides existantes, les aider dans la définition et l'encadrement réglementaire de secteurs stratégiques pour du logement social et travailler avec les différents acteurs du projet pour garantir la bonne insertion des opérations.

A la suite des Assises du Logement social, ses acteurs mobiliseront les études de potentialités foncières prévues par la charte, encourageront à la réalisation d'études pré-opérationnelles pour les communes rurales en coopération avec les EPF.

Conclusion

L'économie stricte du foncier qui sous-tend la présente note, devenue stratégique pour la valorisation des territoires, garantit la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, et permet un développement maîtrisé des bourgs, villages ou hameaux, dans le respect de leurs morphologies et de leur identité. Nous proposons ainsi de prolonger la politique et les actions déjà mises en œuvre avec un succès certain dans le Parc entre 1999 et 2011 comme le met en valeur le bilan de la précédente Charte. Le PNR se veut ainsi exemplaire dans l'application de l'article 7 de la Loi **Grenelle 1**.

Sources : Recensement partiel INSEE de 2006 et données statistiques de surfaces du Plan de Parc

Références de densité : deux tissus de centre-bourg et centre-village

Chevreuse

Ilot rues de la Division Leclerc, Lalande,
de Paris & place du marché au blé

Nombre de logements
Environ 60 logements

Morphologie et occupations
Maisons et immeubles de ville en R+1+comble,
ponctuellement en R+2.
Nombreux rez-de-chaussée commerciaux,
quelques bureaux et ateliers.

Surface de l'îlot étudié (rues de desserte comprises)
4800m²

DENSITE : environ 120 logts/ha



Rochefort-en-Yvelines

Ilot rues Guy le Rouge et des Halles

Nombre de logements

22 logements

Morphologie et occupations

Maisons de ville en R+1, une courée abritant un atelier.

Surface de l'îlot étudié (rues de desserte comprises)

3500m²

DENSITE : environ 60 logts/ha (autres îlots
du centre : densité plus proche de 45 logts/ha)



Exemples d'opération d'urbanisme endogène

Le Mesnil-Saint-Denis Centre-bourg

Nombre de logements
53 logements sur 2 opérations

Morphologie
3 bâtiments collectifs et deux maisons
14 T2, 20 T3, 14 T4, 2 T5

Régime d'accèsion
100 % locatif social

DENSITE : environ 100 logts / ha



Auffargis Centre-bourg

Nombre de logements
15 logements

Morphologie
9 maisons individuelles en bande (3 T5 et 6 T4) et 6 appartements dans un petit collectif (1 T2, 3 T3 et 2 T4)

Régime d'accèsion
7 Prêts Locatifs à Usage Social [PLUS], 1 Prêt Locatif Aidé d'Intégration [PLAI] et 7 Prêts Locatifs Sociaux [PLS]

DENSITE de l'opération : environ 100 logts / ha



Saint-Rémy-lès-Chevreuse

Nombre de logements

19 logements du studio au T4

Morphologie

Habitat collectif en R+1+Comble, avec les bureaux et le commerce en rez-de-chaussée

Régime d'accèsion

100% accession libre

Équipements/Activités

1 commerce et 4 bureaux

DENSITE de l'opération > 100 logts / ha



Le Tremblay-sur-Mauldre

Nombre de logements

3 logements du studio au T4

Morphologie

Logement collectif en R+2+Comble

Régime d'accèsion

100% location libre mais à loyer très modéré

Équipements/Activités

4 bureaux en rez-de-chaussée. Epicerie avec logement attenant

DENSITE de l'opération : 40 logts / ha



Le Tremblay-en-France (commune hors PNR)

Opération menée dans le cadre d'une ZAC (Zone d'aménagement concertée) multi-sites portant sur 270 logements

Nombre de logements

50 logements répartis sur 4 îlots (2 T1, 14 T2, 22 T3, 8 T4 et 4 T5)

Morphologie

Les logements superposés sont répartis en 12 unités d'habitation de maisons, dites « plurifamiliales », composées de 2 à 6 logements chacune. Les constructions sont en R+1+Comble.

Régime d'accèsion

100% locatif social

Équipements/Activités

4 bureaux en rez-de-chaussée. Epicerie avec logement attenant

DENSITE de l'opération : 42 logts / ha



LES 62 COMMUNES DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Angervilliers
Auffargis
Bazoches-sur-Guyonne
Bonnelles
Boullay-les-Troux
Briis-sous-Forges
Bullion
Cernay-la-Ville
Châteaufort
Chevreuse
Choisel
Clairefontaine-en-Yvelines
Courson-Monteloup
Dampierre-en-Yvelines
Fontenay-lès-Briis
Forges-les-Bains
Galluis
Gambais
Gambaiseuil
Gif-sur-Yvette
Gometz-la-Ville
Grosrouvre
Hermeray
Janvry
Jouars-Pontchartrain
La Boissière-Ecole
La Celle-les-Bordes
La Hauteville
La Queue-lez-Yvelines
Le Mesnil-Saint-Denis
Le Perray-en-Yvelines
Le Tremblay-sur-Mauldre
Le Val-Saint-Germain
Les Bréviaires
Les Essarts-le-Roi
Les Mesnuls
Les Molières
Lévis-Saint-Nom
Limours
Longvilliers
Magny-les-Hameaux
Mareil-le-Guyon
Méré
Milon-la-Chapelle
Montfort-l'Amaury
Pecqueuse
Poigny-la-Forêt
Raizeux
Rambouillet
Rochefort-en-Yvelines
Saint-Cyr-sous-Dourdan
Saint-Forget
Saint-Hilarion
Saint-Jean-de-Beauregard
Saint-Lambert
Saint-Léger-en-Yvelines
Saint-Rémy-lès-Chevreuse
Saint-Rémy-l'Honoré
Senlis
Sonchamp
Vaugrigneuse
Vieille-Eglise-en-Yvelines