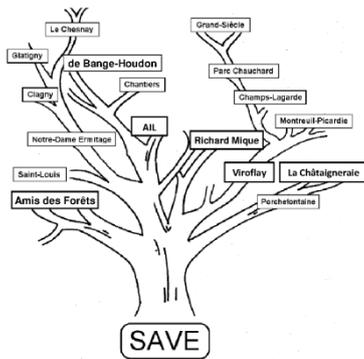


SAVE



SAVE

**SAUVEGARDE ET ANIMATION DE VERSAILLES ET ENVIRONS
UNION D'ASSOCIATIONS DE VERSAILLES ET DE SES ENVIRONS**

Versailles, le 27 octobre 2022

Association agréée protection environnement
Siège social : Maison des Associations
2 bis, Place de Touraine 78000 VERSAILLES
Internet : www.save1.fr

**Analyse SAVE du dossier présenté par l'EPAPS
dans le cadre de l'Enquête publique sur la ZAC de Satory Ouest**

**Des questions à la lecture de certaines pièces du dossier
présentées à l'EP d'octobre 2022**

Contribution SAVE 2

Le dossier présenté à l'enquête publique comporte 113 documents, pour en faciliter la consultation nous avons dû renuméroter les dossiers entre 1 et 113... ! dans l'ordre de mise en ligne sur le site de l'EP.

Certainement plus de 6000 pages de documents avec cartes et doubles pages....

Nous concentrons ici nos remarques principalement mais pas exclusivement sur la partie **Etude d'impact du dossier soit 44 documents sur les 113 du dossier** (un peu plus de 1000 pages de textes et de cartes).

L'étude d'impact comporte 44 pièces au dossier, 14 documents plus 30 annexes.

En complément des documents très récents d'aout 2022 conduisent à des nouvelles interrogations.

57) Chapitre 1 Etude d'impact Analyse de l'état initial du site et de son environnement document de 250 pages ? date du document ?

Page 120 : on s'étonne de trouver encore mention de Citroën Racing dont le départ est prévu vers Velizy en fin 2022. L'arrivée de VEDECOM en partenariat avec IFSTTAR est évoquée mais non chiffrée pourtant déjà effective.....

Page 152 : concernant **les transports et les mobilités** on peut s'étonner de voir que le document fait référence à d'anciens plans et parlent de l'horizon 2020... alors que nous sommes en 2022... ! Il est vrai, et c'est un constat actuel, que peu d'efforts semblent avoir été consacrés par les organes publics pour actualiser les plans de déplacement et itinéraires divers dans les collectivités....le sujet pourtant mériterait des actualisations.

Page 154 : pour **les stationnements sur réseau viaire** le tour d'horizon est bien succinct autant pour les véhicules 4 roues que pour les deux roues... on devrait maintenant évoquer les divers cycles motorisés et les divers vélos porteurs à 2 ou 3 roues... avec leurs besoins nouveaux concernant les parkings tant en espaces privés que sur la voirie publique. **A ce propos la réglementation du PLU de Versailles ne traite que des véhicules 4 roues alors qu'à l'évidence l'évolution du parc des moyens légers de circulation divers motos scooters et cycles motorisés induisent pour les quartiers en construction de nouvelles exigences en espaces de parkings, sujets non abordés ici dans le document.**

Page 159 : le tram 13 a été ouvert au public à l'été 2022 ... et pas à l'horizon 2020... écriture ancienne !

Page 160 : les références de parts modales domicile-travail datent de 2012... On aurait été intéressé par une actualisation des chiffres.

Page 161 : référence au plan vélos de Versailles de 2013.... ! il y en a un plus récent !.

Page 164 : sur l'assainissement on est surpris de ne pas voir pris en compte les **projets d'investissement lourds prévus pour les années 2023 à 2026** pour préparer les évacuations des eaux usées vers la station du carré de Réunion... ! C'est pourtant un préalable pour les constructions à venir.

Pages 196 198 : concernant la gestion des déchets il est question d'un plan de gestion des déchets... **sans date ni auteurs.**

Pages 201 203 : sur le potentiel solaire de la zone des données initiales pour envisager l'éventualité d'un usage de panneaux solaires photovoltaïques éventuellement pour ECS dans les logements... mais cela reste une piste... à explorer. Quelles exigences envisagées vers les prochains promoteurs immobiliers ? .

Page 203 205 : évocation du potentiel biomasse... bien surprenant en une zone très contrainte...donc quasi impossible !

Pages 208 à 213 : **Intéressante pré analyse sur un éventuel appel à la géothermie** avec évocation d'un appel au prestataire actuel de la station qui alimente déjà à ce jour une partie de Satory Est. Il est bien regrettable que les étapes préparatoires impératives pour étudier la faisabilité d'une telle opération ne soient pas évoquées (ces études exigent du temps en années et des fonds pour financer les investigations). La délégation d'exploitation de la centrale actuelle venant à expiration en 2023 il est probable que des opérations préalables sont engagées. On aurait souhaité dans le document des précisions sur les possibilités envisageables pour lancer un nouveau dispositif où la géothermie pourrait jouer un grand rôle en combinaison avec l'exploitation du gaz. Ces équipements étant habituellement multi sources.

Pages 213 à 215 : **sur l'exploitation des eaux grises et eaux usées avant envoi vers la station d'épuration** c'est en effet un point à étudier. On aurait souhaité plus d'indications sur les études préalables nécessaires en fonction des dates envisagées pour les prochaines constructions de logements. Des exigences seraient à formaliser pour les appels à projets de construction (environ 40 ensembles immobiliers semble t'il, étagés durant les 10 à 15 ans à venir).

Page 231 : une surprise concernant les risques nucléaires et radioactivités, il n'y en aurait pas ? En cherchant on peut trouver sur le net des rapports récents sur les surveillances conduites très méticuleusement par l'ASN (Autorité de Sureté Nucléaire) sur un établissement du plateau de Satory ! et un autre sur un établissement en bas du plateau. L'un et l'autre sur le territoire de la commune de Versailles !.

Pages 247 à 250 : saluons l'effort de présentation synthétique des problématiques environnementales en cause dans le projet de ZAC.

58) Chapitre 2 Etude d'impact Principales solutions de substitution document de 45 pages document non daté...

Page 32 Mise en avant de l'échangeur RN12 RD 91 **mais il est exclus de l'EP !.**

Page 33 : **Stationnements une étude imparfaite actée dans le texte c'est** pourtant un préalable important:

Afin de réduire l'importance des besoins en places de stationnement, des parkings mutualisés et foisonnés sont étudiés. Au vu de la diversité des programmes des quartiers Gare et Bir-Hakeim, la question du foisonnement se complexifie localement. De plus, la présence de la gare de métro de la ligne 18 du GPE ajoute une problématique de rabattement. Aussi, les études en cours n'ont pas encore permis de définir la localisation et le dimensionnement des parkings aussi précisément que dans les autres quartiers.

Le nombre de places nécessaires pour les visiteurs sera évalué au plus juste et le stationnement sur voirie pourra être payant. Le stationnement public sur voirie sera réservé aux usages occasionnels et sera donc réglementé pour assurer la rotation des véhicules.

Page 35 : sur les modes doux de déplacement, **des affirmations lénifiantes mais pas de plans**

Afin d'encourager les modes doux, la stratégie développée sur le quartier passe par plusieurs aspects :

- Un réseau confortable
- Un réseau maillé, qui donne des possibilités de parcours pour le piéton directes et variées
- Un réseau très lié avec les polarités du quartier et les arrêts de transport en commun.

Page 42 : **mention de deux scénarios Baïonnette ou Maxi-giratoire**

>>>>Pas d'analyse comparative avantages inconvénients et aucun choix n'est envisagé (même constat au chapitre 3 pages 55 à 59), les deux études sont fournies dans le

dossier (93) Trafic maxi giratoire 110 pages et (94) Trafic Baïonnette 91 pages, mais aucune analyse comparative... !

On retrouve le même constat dans (68) le résumé non technique daté de mai 2022 en page 79 « *il est ainsi possible d'imaginer toutes les hybridations utiles entre les deux variantes d'insertion urbaine que représentent ces scénarios* » !!!!! flou flou... !

Page 45 : tracé des pistes d'essais en cours de finalisation, **pour quelle date ?**


Figure 62: État le plus avancé du projet des pistes (en cours de finalisation) [Source : PDAA]

59) Chapitre 3 Etude d'impact Analyse des effets positifs et négatifs mesures d'évitement et de compensation document de 122 pages, lui aussi non daté

ANALYSE DES EFFETS NÉGATIFS ET POSITIFS,
TEMPORAIRES ET PERMANENTS, À COURT, MOYEN, ET LONG TERME -
MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION

En surligné jaune nos remarques et questions.

P39 : Une phrase et rien d'autre... !

F. CHAUFFAGE URBAIN

Le prolongement du réseau de chaleur Versaillais Verséo est à l'étude.

Quelles **Etudes préalables ? Délais incompressibles ? Silences complets pourtant il en est question dans le chapitre 1**

En page 44

« Les besoins en adduction d'eau potable attendus s'élèveront à **3 259 m3/j.** »

« Les rejets en eaux usées attendus s'élèveront à **2 608 m3/j.** »

D'où provient la différence de 651 m3/J soit 27 m3/h c'est énorme ?

En page 49 « *Le projet développera une urbanisation qui respectera les hauteurs limites du principe de covisibilité : son impact visuel depuis le Château de Versailles sera donc nul. »*

Et quelques lignes plus loin :

« *Les bâtiments ne dépasseront pas la hauteur réglementaire du principe de covisibilité. »*

Comment sera définie cette covisibilité surtout si elle est la résultante des rideaux d'arbres en bordure nord du plateau.

En page 54 « *Le choix de phaser la programmation urbaine et de ne pas dépasser un certain degré d'urbanisation avant l'arrivée de la ligne 18 permet de modérer l'impact de la ZAC sur le réseau routier en attendant que le système global de mobilité soit en capacité d'absorber les flux générés par l'ensemble de la ZAC. Le phasage de réalisation de ces infrastructures dépendra de l'avancée du projet urbain. Les études techniques ultérieures permettront d'affiner ces choix pour garantir la fluidité d'accès au plateau tout en minimisant la création d'infrastructure routière nouvelle. »*

A quelle date ces études techniques sont-elles envisagées ?

En page 58 la légende de la figure 65 est illisible (floue).

« *Les taux de saturation attendus sur la RN12, indépendamment du projet de Satory laissent penser que des mesures devront être prises pour réguler le trafic sur cette voie : abaissement de la vitesse limite maximale autorisée par exemple. »*

Quel dispositif est envisagé pour moduler cette vitesse maximale autorisée en fonction du trafic (à l'instar de ce qui se pratique depuis plus de 10 ans sur certains tronçons de l'autoroute A7) ?

En pages 59 et 60 « *Avant l'arrivée de la ligne 18, on estime à environ 1 000 le nombre de déplacements à assurer à l'heure de pointe en transports en commun.*

Pour répondre à cette demande, le projet urbain intègre une voie de TCSP, qui sera ouverte aux lignes de bus circulant sur le site. L'offre de bus sera composée de lignes en provenance de Versailles qui permettront un rabattement vers les gares RER et Transilien (prolongement des lignes A et R du réseau Phébus possibles). La liaison Saint-Cyr - Satory sera également mise en place depuis la gare de Satory. »

Sur quel itinéraire ?

« *L'objectif est d'avoir trois lignes de bus qui desservent le site avec chacune une fréquence de 10 min en heures de pointes. Ce type d'offre permettra d'assurer les besoins de déplacements en transports en commun.*

Avec l'arrivée de la ligne 18, le territoire facilement accessible en transports en commun au départ de Satory est largement étendu, ce qui rend les transports en commun plus attractifs : à cet horizon le système sera en capacité d'absorber 4 000 déplacements à l'heure de pointe. »

Une étude fine des origines des voyageurs L18 devrait être engagée. Aucun document n'existe à notre connaissance sur les capacités de rabattement venant principalement de l'EST depuis Massy ??

P55 à 59 : tentatives de comparer les deux solutions Baïonnette et Giratoire mais pas de conclusion.

En pages 59 et 60 « *Avant l'arrivée de la ligne 18, on estime à environ 1 000 le nombre de déplacements à assurer à l'heure de pointe en transports en commun.*

Pour répondre à cette demande, le projet urbain intègre une voie de TCSP, qui sera ouverte aux lignes de bus circulant sur le site. L'offre de bus sera composée de lignes en provenance de Versailles qui permettront un rabattement vers les gares RER et Transilien (prolongement des lignes A et R du réseau Phébus possibles). La liaison Saint-Cyr - Satory sera également mise en place depuis la gare de Satory. »

Sur quel itinéraire ?

« L'objectif est d'avoir trois lignes de bus qui desservent le site avec chacune une fréquence de 10 min en heures de pointes. Ce type d'offre permettra d'assurer les besoins de déplacements en transports en commun.

Avec l'arrivée de la ligne 18, le territoire facilement accessible en transports en commun au départ de Satory est largement étendu, ce qui rend les transports en commun plus attractifs : à cet horizon le système sera en capacité d'absorber 4 000 déplacements à l'heure de pointe. »

Une étude fine des origines des voyageurs L18 devrait être engagée. Aucun document n'existe à notre connaissance sur les capacités de rabattement venant principalement de l'EST depuis Massy ??

En page 64 *« Les effets du projet sur la ZAC Satory Ouest sont de deux natures : ceux sur l'existant, et ceux sur le projet lui-même. Afin de cibler ces effets et d'optimiser la forme urbaine du projet, des études d'ensoleillement et aérauliques devront être réalisées. »*

A quelle échéance ?

« Sur chaque îlot accueillant des logements, la conception urbaine devra favoriser les morphologies bâties qui optimisent l'exposition de leurs façades au rayonnement solaire pour réduire leurs besoins en chauffage et en éclairage. »

Il semble que cette conception relève d'une vision dépassée par l'évolution climatique et les périodes estivales de chaleur intense et fait fi des évolutions récentes des dispositions réglementaires (RE 2020).

En page 72 *« Une estimation des données de trafics fournies en fonction des données transmises par Nexter et des niveaux sonores mesurés (2016- GAMBA et l'étude d'aménagement du terrain des Maroniers de 2013) est donnée dans le tableau suivant :*

Type de Véhicule	Taux d'utilisation des pistes sur la période diurne (%)	Niveaux sonores à 3 mètres (dB(A))
Véhicules légers	73	65.4
Poids Lourds	13	74.5
Véhicules de course	3	78.7
Blindés	11	52
Total	100	69.3

Figure 91: Tableau des niveaux sonores calculés pour les pistes [Source: Gamba]

Le niveau sonore aux abords des pistes d'essais sur une journée est de 69 dB(A) à une distance de 3 mètres sur la période 8h-18h. »

La réglementation actuelle est la suivante :

Véhicules légers 74 dB(A) maxi

Poids Lourds 80 dB(A) maxi

Les valeurs retenues ne semblent donc pas cohérentes avec la réglementation actuelle (valeurs minorées ?) et que dire des blindés à 52 dB(A) soit la valeur d'un bureau calme (là encore incohérence dans le texte) ?

En page 73 Les mesures de compensation concernent principalement des zones humides recrées autour de la piste d'essais (voir chapitre 3.3 page 30), mais sans analyse de l'impact de l'utilisation de cette piste d'essais sur la faune et la flore de ces zones humides créées (Cf figure 92).

En pages 74 et 75 On peut lire :

« les niveaux sonores calculés sur le modèle permet de déterminer le classement de la piste : catégorie 4.

La largeur affectée par une infrastructure de catégorie 4 est de 30 m de part et d'autre de la voie. »

L'isolation acoustique des bâtiments est traitée par le biais des façades contre le bruit.

Mais il s'agit de mesures fenêtres fermées. Quid de la situation en été, fenêtres ouvertes ?

En page 75 à propos des balcons fermés : *« Cette disposition est équivalente à des doubles menuiseries et peut donc présenter des isolements de façade importants. »*

C'est oublier qu'un balcon fermé procure, en été, un effet de serre tout à fait contre indiqué avec l'élévation attendue des températures estivales

En page 78 et suivantes : les études de la qualité de l'air partent de données de 2016 !

En page 80 l'étude se fonde sur la fécondité de 2007 !

En page 82 « La quantité de trafic sur notre zone d'étude augmente de plus de 100 % entre la situation actuelle (2016) et l'horizon 2030 « fil de l'eau » (sans projet). »

Prendre pour référence des données de trafic de 2016 enlève toute pertinence à cette partie de l'étude. Voilà une preuve manifeste qu'il s'agit d'une étude ancienne « recyclée ».

En page 83, il est publié deux tableaux (figures 116 et 117) de la répartition du parc roulant pour l'année 2016 et l'année 2030 identiques (projection à 2025) datant de 2006 et où ne figurent pas de véhicules électriques !

Les pages suivantes sont donc basées sur des hypothèses largement obsolètes.

En page 85 : erreurs dans la numérotation des cartes et du commentaire : absence de relecture du texte.

En page 92 concernant l'évaluation des risques sanitaires au niveau de lieux sensibles situés dans la bande d'étude : *« En se focalisant plus particulièrement sur les écoles ou les crèches, les enfants ne sont présents que durant les premières années de leur vie, et non durant la vie entière. »*

Toutes les études médicales récentes montrent une sensibilité beaucoup plus grande des enfants aux substances toxiques.

En page 94 « Coûts liés à l'effet de serre

Les valeurs tutélaires ont été redéfinies lors de la mission présidée par Emile Quinet et présentées dans le dans le rapport du Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP) intitulé « Évaluation socioéconomique

des investissements publics » de **septembre 2013**. La valeur à considérer pour une tonne d'équivalent CO2 émise est de 32 € en 2010 (valeur issue du rapport Boiteux II) pour atteindre 100 € en 2030. »

Mais en 2019 , la valeur prévue pour 2030 était déjà de 250 € / t www.ellipse-ise.eu

Les calculs de la page 94 nécessitent donc une actualisation indispensable.

Enfin le tableau 142, est réalisé en prenant la quantité émise en tonnes de carbone avec le prix unitaire du CO2 aboutissant à une minoration d'un facteur de 3.66 !

B.8 Mesures d'évitement / réduction

En page 95 : Pollution gazeuse et la pollution particulaire « *Compte-tenu du trafic engendré par le RN12 et la RD91, il serait judicieux d'éviter l'implantation d'habitations ou de sites sensibles le long de ces axes (crèches, écoles, jardins d'enfants, maisons de retraite, terrains de sport...). Ces espaces pourront être réservées pour des activités tertiaires ou commerciales, qui permettraient de faire écran de protection pour les espaces verts et autres immeubles présents derrière. L'aménagement de la zone entre la butte et ces immeubles par de la végétation et en particulier de grands arbres, permettrait d'atténuer cette exposition. »*

Cela signifie-t-il que les personnes présentes dans les activités tertiaires ou commerciales sont moins sujettes aux risques liés à la pollution ? Affirmation bien surprenante !

P 101 : Alerte majeure sur les pollutions des lieux

Résultats des calculs de risque sanitaire sur le terrain Nexter Est :

Sur le terrain Nexter Est, au regard des valeurs de référence fixées par la Circulaire du 08 février 2007, les niveaux de risque calculés en scénarios individuels ainsi qu'en cumul indiquent qu'en l'état, la qualité des milieux n'est pas compatible avec le projet quel que soit l'aménagement considéré.

Résultats des calculs de risque sanitaire sur le reste de la ZAC :

Au regard des valeurs de référence fixées par la Circulaire du 08 février 2007, les niveaux de risque calculés en scénarios individuels ainsi qu'en cumul indiquent que, **en l'état :**

- La qualité des milieux est compatible en tout point du site avec la mise en place de futures voiries ;
- La qualité des milieux n'est pas compatible en tout point du site avec les aménagements futurs de type espaces verts, jardins potagers, logements (plain-pied ou sous-sol), bâtiment tertiaire/ETS (plain-pied ou sous-sol).

Les pages suivantes 102 et 103 abordent des préconisations très exigeantes pour tenter de pallier aux difficultés et permettre ensuite des constructions. ALERTE majeure.

En page 101 :

« *Résultats des calculs de risque sanitaire sur le terrain Nexter Est :*

La qualité des milieux n'est pas compatible avec le projet quel que soit l'aménagement considéré.

Résultats des calculs de risque sanitaire sur le reste de la ZAC :

La qualité des milieux n'est pas compatible en tout point du site avec les aménagements futurs de type espaces verts, jardins potagers, logements (plain-pied ou sous-sol), bâtiment tertiaire/ETS (plain-pied ou sous-sol). »

En page 102 Conséquence :

« Deux types de dépollution sont envisagés :

Type 1 : Recouvrement des terres polluées par terre saine

Recouvrement des surfaces de terres polluées par une épaisseur de terre saine compatible avec les usages pressentis. Coûts maîtrisés, mais efficacité limitée vis-à-vis des polluants susceptibles de passer en phase gazeuse.

Type 2 : excavation et remplacement par terre saine

Coûts élevés, mais efficacité avérée vis-à-vis de l'ensemble des polluants. Les terres excavées seront soit évacuées dans les filières dédiées, soit traitées sur place. La dépollution des terres excavées sur site et leur réutilisation dans le projet est l'option envisagée en priorité, sous réserve de sa faisabilité technique, financière et réglementaire qui sera étudiée au cas par cas.

Il sera probablement décidé de combiner les deux types de méthodologies afin de maîtriser les coûts de dépollution tout en garantissant la maîtrise des risques sanitaires pour les futurs usagers du site. »

La question qui se pose est en fait de savoir comment les opérations de préparation seront vérifiées et les résultats communiqués à tous les acteurs concernés collectivité, associations, citoyens et comment ces éléments seront archivés et mis à disposition des futurs habitants et utilisateurs.

En page 103 concernant la pollution pyrotechnique des sols

« Mesures : stratégies de dépollution

Nous pouvons envisager de retenir 2 méthodes de dépollution pyrotechnique :

Dépollution pyrotechnique après diagnostics interprétés, implantation des cibles identifiées, puis mises au jour de façon unitaire ;

Dépollution pyrotechnique par traitement de zones saturées (terrassement avec un opérateur en pied de pelle).

En conséquence, il apparaît difficile de réaliser une dépollution du site avec le principe de mise au jour des anomalies de façon ponctuelle.

C'est pourquoi il a été proposé de traiter l'ensemble des emprises concernées avec le principe de terrassement de zones saturées.

Le risque pyrotechnique étant avéré, il ne s'agit plus de sécuriser des sondages pour la réalisation d'études mais bien de conduire des opérations de dépollution pyrotechnique. »

La question est de savoir comment les opérations seront menées suivies et documentées pour les constructeurs puis pour les futurs habitants.

En page 104 à propos du bilan énergétique du projet

« A. BILAN DE PUISSANCE »

Rien pour le froid des logements au contraire des bureaux, des équipements et des commerces.

« Recharge véhicules électriques (figure 145)

standard 5600 W/ point de recharge

normal accélérée 17 600 W/ point de recharge

rapide 34 400 W/ point de recharge »

Ces valeurs sont obsolètes.

En 2022 :

borne de recharge domestique : 7 kW

borne de recharge semi-rapide : 22 kW

borne de recharge rapide : 50 kW à 350 kW

En page 105 concernant le bilan des besoins énergétiques du projet :

« Ratios de consommations énergétiques

RATIOS DE CONSOMMATIONS THERMIQUES

kWh / m ²	Chaud	ECS	Froid
Chauffage			
Logements	39.1	60	0
Bureaux	24	6	10
Équipements	72	9.8	8.1
Commerces	60	10	31 »

Ces données ne sont pas cohérentes avec les normes RT 2012 et RE 2020

« Nature des besoins énergétiques des logements

Les besoins en **rafraîchissement** peuvent être faibles, voire nuls selon les expositions des enveloppes au rayonnement solaire, les systèmes d'occultations et les modes constructifs retenus (inertie thermique des espaces intérieurs).

Cela ne prend pas en compte les épisodes caniculaires de plus en fréquents avec le réchauffement climatique.

P 107 :

Des généralités sur les solutions éventuelles de géothermie mais aucune mention de la situation dans les lieux... !

« L'exploitation de l'aquifère Dogger (eau à 56-80°C) n'est pas adaptée car la puissance disponible est limitée à 5MW pour un investissement de 8 millions d'euro et est soumis à de fortes contraintes d'installation. »

Cette conclusion est étonnante au moment où l'exploitation de l'aquifère Dogger est en train d'être étudiée pour de grands ensembles immobiliers de l'Île-de-France comme Parly 2.

« Solution sur **champ de SGV** (Sondes Géothermiques Verticales): réalisation d'un champ de sondes géothermiques verticales de 300 M de profondeur sur 4 ha : installation qui couvrirait les besoins de 8 MW en chaud et 4 MW en froid par une réversibilité de l'installation. Cette solution impliquerait une instruction de 10 mois minimum. »

« D. BOIS ÉNERGIE

L'intérêt de cette énergie est un bilan carbone pratiquement nul car le bois stocke au préalable le CO2 qu'il rejette dans l'air au moment de sa combustion. »

Faux car pour avoir un bilan carbone nul il faudrait que le CO2 utilisé (souvent datant de 50 ans au minimum) soit concomitamment stocké par de nouvelles plantations.

« Si les chaudières peuvent être équipées de dispositifs de traitement des fumées, les micro-particules polluantes s'ajoutent toutefois à la pollution déjà présente due au trafic routier, même si les vents dominants favorisent la dispersion de la fumée.

Il s'agit donc d'une réelle source d'énergie renouvelable pour Satory qui permettrait de produire à la fois de la chaleur et de l'électricité avec un système permettant la cogénération. Ce facteur est intéressant car la production locale d'électricité permet de réduire la dépendance au réseau national et les pertes dues au transport d'électricité. »

Conclusion étonnante !

P 109 et 110 : **sur la stratégie énergétique des généralités mais rien de concret en relation avec les lieux.**

Pour la seconde phase, une boucle d'eau froide pourrait être envisagée, à partir d'une installation de Sondes Géothermiques Verticales et, en complément, d'une récupération calorifique des eaux usées. »

Ce sont là des hypothèses sans calendrier par rapport aux étapes de déploiement des phases successives... donc document EPAPS bien peu accroché aux contraintes des lieux et du calendrier global du projet !!!

60) Chapitre 4 Etude d'Impact Modalités de suivis et indicateurs financiers (le dossier 60 comporte 41 pages non datées !)

Modalités de suivi du dispositif pages 4 à 9

Des tableaux ouvrant à des objectifs en effet à prendre en repères pour des suivis mais on est fort déçu quand on constate que les mises en place proposées pour les indicateurs précis puis les suivis sont particulièrement flous et n'abordent pas de façon sérieuse les moyens et procédures à mettre en place pour des surveillances effectives professionnelles vers des destinataires jamais précisés.

Des tableaux d'intentions floues qui risquent bien de sombrer dans les silences... !!!!

Estimations financières en page 10 très approximatives... !!!!

Mise en compatibilité du sol

Le coût maximum prévisionnel de la dépollution globale (pyrotechnique, chimique et radiologique) est estimé à environ 70 millions d'euros.

Réalisation des espaces publics paysagers

Le projet correspond à la réalisation de 800 000 à 850 000 m² d'espaces verts pour un montant estimé de :

- environ 20 à 25 millions d'euros de terrassement
- environ 20 à 25 millions d'euros de plantations.

Ce coût dépendra de la stratégie de dépollution des sols retenu.

On relèvera que ces seuls chiffres sont très loin de couvrir **l'ensemble des opérations préalables que va devoir engager l'EPAPS pour être ensuite être en mesure de lancer la commercialisation des espaces constructibles** pour habitations et entreprises une fois les opérations d'équipement de la zone réalisées (voiries, assainissements, espaces verts, bâtiments publics dont écoles et parkings). Le dossier présenté ne permet pas de retrouver les estimations annoncées en 2020 qui évaluaient ces sommes autour de 350 à 400 Millions d'Euros valeurs 2018.

60) Chapitre 5 Etude d'impact Compatibilité du projet avec affectation des sols PLU

document de 61 pages, non daté

P13 une condition préalable affichée dont on sait qu'elle ne sera pas satisfaite ... !

Les ordres de grandeurs fixés (sous condition de la libération effective du terrain de la STAT (Section Technique de l'Armée de Terre) et du CRA (Centre de ravitaillement alimentaire)) :

- répartition d'environ 60% d'activités économiques liées au projet technologique et 40% d'activités économiques autres, de type tertiaire, soit de 200 000 à 300 000 m² d'activités.

Quelques lignes plus loin en effet il est écrit :

La programmation finale de l'opération prévoit moins de surface construite que dans le CDT: cela s'explique par le fait que le foncier correspondant aux installations militaires n'a finalement pas été libéré. Il n'a donc pas été possible de l'exploiter pour y installer de nouveaux logements ou de nouvelles activités.

P 16 et 17 mention des règles du PLU de Versailles sur les nombres plancher à appliquer pour les places de parking de véhicules

Pas de précision sur l'emplacement des places en proximité ou non des lieux de résidence ou d'activité des utilisateurs.

Mentions de dispositions réglementaires restrictives liées aux entrées de ville mais ! sans précisions sur ce que serait le périmètre d'entrée de ville dans le cadre du projet.... !!!

60) Chapitre 6 Etude d'impact : Effets cumulés avec autres projets

P28 des généralités et aucun plan ni chiffres sur la nécessaire réorganisation de l'échangeur actuel dont les dimensions sont insatisfaisantes.

P30 des banalités sur les bénéfiques croisés supposés entre modifications du quartier des Chantiers et les constructions sur le plateau de Satory.... !

P31 évocations de projets sur Satory Est vers quartier « mixte » semble totalement hors de propos maintenant... texte ancien à l'évidence !

Un document bien peu consistant alors qu'il y a en proximité plusieurs projets de développement.

60) Chapitre 7 Etude d'impact : Méthodes utilisées et difficultés rencontrées

En 6.14 sur déplacements et trafic page 39

Mention sans date des comptages routiers utilisés.

En 6.15 sur stationnement des véhicules et des vélos

Mention d'une étude en préparation sans date ni contenu. Evocation de propositions pour le futur.... ! aucune mention des nouveaux cycles et motos plus encombrants.

En 6.20 sur les mesures compensatoires

Satisfecit du rédacteur sur « très nombreuses mesures favorables à l'environnement » mais sans précisions !!!! gratuit, l'auteur se fait plaisir.

62) Complément étude d'impact de novembre 2021 (document de 248 pages)

Sur les dépollutions des zones constructibles et les suivis des travaux préparatoires, quelles dispositions seront prises pour garder l'historique des localisations précises des investigations en sous-sol et des retraits d'objets dangereux ou terres polluées. Et des limites des zones inspectées ? Quelles mise à disposition pérenne pour tous les futurs occupants ?.

En page 12 sur les pollutions pyrotechniques on annonce le dispositif prévu pour engager les dépollutions. Les principes de ces opérations sont ensuite décrits des page 13 à la page 22. Par contre ce sont des projets.

Aucun calendrier ni aucune indication sur les étapes à franchir n'est affiché. On parle d'opérations dans le futur. Un projet de calendrier des étapes avec durées incompressibles devrait être présenté. Des indications sur les enveloppes financières envisagées seraient bien utiles.

En page 23 sur les pollutions chimiques, un dispositif particulier préalable aux permis de construire est envisagé en soumettant chaque projet à l'avis préalable de l'ARS. Puis est évoqué un dispositif de transmission des documents ARS aux porteurs des projets de construction.

On s'étonne de ne pas voir évoqué l'information indispensable qui devra finalement être mise à disposition des futurs occupants des immeubles d'habitation, avec un dispositif évitant les oublis liés à l'écoulement des années.

Le cas particulier du quartier Lisière donne lieu aux pages 25 à 29 à des précisions sur les opérations encore à réaliser après 2021 pour rendre la zone constructible. **Silence sur les dispositifs de suivis durant les 15 années prévues pour la réalisation des chantiers.**

en page 46 On relève une contradiction entre l'affirmation que les vérifications du SDIS78 (pompiers départementaux) sur le CRE (Essences des Armées) sont régulières et le relevé communiqué par les Armées qui montre des trous évidents dans la régularité des inspections (dont algues dans le canalisations... !) !!!

Concernant le centre CRE de ravitaillement des Essences des Armées des pages 43 à 55, on relève que des opérations de mise en conformité ont été réalisées dans les années récentes, et qu'un souci sur les distances avec les premières habitations serait pris en compte. Il reste que la présence de plusieurs wagons de 30 M3 chacun sur les voies paraît minimisée vis-à-vis des zones non militaires toutes voisines....

en page 52 Le texte annonce des aménagements complémentaires et 2023 sur le site de la CRE, comment ces aménagements seront-ils vérifiés au regard des règles de sécurité... ? et les résultats portés à la connaissance du public ?

en page 55 L'observation de l'absence de réglementation concernant le stationnement de wagons citernes est assez singulière... ! Il serait utile de savoir combien de wagons pleins arrivent simultanément sur place et combien de temps est nécessaire pour les vidanger dans les cuves

en page 71 du document Quelles sont les dispositions prises pour faire connaître (à qui ?) le suivi de la qualité des eaux souterraines du futur quartier Lisière durant la période promise d'au moins 4 ans ?

en page 73 Que veut dire que » la **nappe des Sables de Fontainebleau fera l'objet d'un suivi régulier** » ?

Quelles dispositions opérationnelles prévues pour un tel suivi ? Information périodique diffusée à ?

pages 119 à 141 du document Mesures de compensation écologiques sur zones humides et milieux naturels annoncées hors du périmètre ??? plaine de Versailles et Buc... ??? lieux, avis et accords des propriétaires ? pérennité et surveillances dans le temps ? voir nos questions précises sur le document « Volet Site classé de mars 2022 (document 8) de la présente Enquête publique)

Aux pages 117 à 147 sur les mesures compensatoires on s'interroge sur la pérennité des solutions trouvées sur des parcelles hors de la ZAC dont le statut des propriétaires n'est pas précisé...

Pas de renvoi dans le document vers le document 8) Site Classé qui permet de situer plus précisément les dispositions envisagées. Mais ce document laisse bien des questions ouvertes comme on le documente dans la contribution actuelle en [REDACTED]

Page 143, Imputation des coûts totaux des mesures ERCAS : Valeurs à quelle date ? et quid de la date de réalisation

pages 175 à 177 Le point fait sur l'échangeur RN12 RD91 ignore dans ses analyses les questions de protection par rideau arboré des effets des circulations vis-à-vis des questions de co visibilité et de protection phonique vis-à-vis des quartiers d'habitation mitoyens dans la ville de Versailles.

Mention de dispositions déjà non respectées ! dans le projet Mines de Paris à propos des surface vitrées anticollision ?

Quel potentiel **d'extension encore possible pour établissement Nexter déjà présent** ? Aucune info...

Page 172 sur la stratégie de compensation sur les zones humides hors vallée de Bièvre conduit à des actions hors zone dont on peut se demander **comment elles seront réalisées et contrôlées puis suivies dans le temps...une fois les opérations ZAC menées par l'EPAPS clôturées.**(cf nos remarques sur le document 8) Site Classé de mars 2022 déjà évoqué plus haut).

Aux pages 174 à 178 on aborde le lien entre la ZAC et le projet d'aménagement du carrefour RN12 RD91. Sans précisions sur les dimensionnements pourtant encore en débat à ce jour...

A la page 179 sur les modes doux de déplacement sur la ZAC et avec ses proximités uniquement des généralités mais aucune précision sur les équipements envisagés.... ! Pistes, espaces de garages dans les différents lieux....

Sur les réservations d'espaces pour garer les véhicules, les pages 181 à 183, les dispositifs de silos éloignés des immeubles d'habitation induisent un doute certain sur l'acceptabilité du choix par les futurs éventuels résidents. Une curiosité dans la rédaction en page 182:

En 1^{ère} phase, 3 parkings sont projetés :

- un parking d'environ 500 places dans le quartier Bastion ;
- un parking d'environ 750 places dans le quartier Lisière ;
- un parking d'environ 500 à 600 places, probablement dans le quartier Gare.

1^{ère} phase ? dates ? Pas de seconde phase ?

Et ensuite ? pour arriver aux 5 500 places affichées dans la page 182 ?

En page 188 on découvre que le choix entre les deux solutions viaires pour le RD91 reste encore ouvert et toujours sans comparatif avantages-couts. ! Pourtant d'autres documents semblent s'orienter vers la baïonnette. **Sur le giratoire BirHakeim surprise de constater qu'aucune recommandation** n'est finalement choisie entre les différentes alternatives, pourtant ce choix va conduire à des aménagements différents. Dates des étapes ? Effets ? encore à estimer du fait de choix pour la gare L18 cf remarque page 193 mais qui laisse dans le flou.

Page 188 et page 194 Prenons bonne note de la réserve conservée pour éventuelle bretelle d'entrée à l'Ouest depuis St Cyr.

Page 205 aucune précision sur les effets des choix de gestion de l'ONF **Quels aménagements et protections de l'importante zone forestières Sud dans la ZAC ? dossier quasiment vide sur ces espaces inclus dans la ZAC. Quelles positions de l'ONF gestionnaire ?**

P211 mention importante sur la préservation de la lisière boisée en périphérie des zones construites ou réaménagées (pistes)

En page 212 l'affirmation selon laquelle « **Le projet n'a dont pas d'impact sur le massif boisé de la Forêt Domaniale de Versailles ainsi que sa lisière.** » est bien singulière, comme si le fait d'amener 10 000 habitants en proximité immédiate serait sans aucun effet ?... ! On évoque pourtant par ailleurs des aménagements paysager sans dates ni financements... ?

P213 et 214 oubli des risques sur co-visibilité depuis le niveau bas dans Versailles dont le château sur la fragilité du rideau boisé le long de la RN12 et les risques induits par le réaménagement nécessaire de l'échangeur diffuseur opération conduite par la DRIEAT en limite de la ZAC. Les flux routiers sur la RN12 risquent d'être visibles et aussi très audibles depuis les habitants de Versailles du quartier St Louis avec le risque de déboisement d'une lisière Nord déjà à ce jour bien tenue le long de la RN12.

En page **239 très grande surprise... !!! Les blindés militaires auraient des niveaux sonores inférieurs aux véhicules légers... ?? bien étonnant surtout pour des essais aux limites. !!! Aucune évocation des hélicoptères pourtant quasi journaliers à ce jour, parfois dans de longs essais... !**

En page 240 concernant le quartier Bastion dont on annonce la vocation unique à abriter des installations sans logements on peut s'étonner de l'orientation des façades dont les murs ne font pas obstacle aux propagations sonores venant des pistes... !

Par contre en page 241 on découvre le souci d'une telle disposition pour la zone USm2 (Quartier Parc) alors que juste au nord on peut estimer que la circulation sur la voirie ne sera pas très dense, principalement desserte des 3 établissements des Armées au Nord... Il est vrai avec des poids lourds ! et cela avant même que la liaison routière Ouest vers St Cyr ne soit réalisée.

P241 à 244 sur la modélisation des réductions de bruits vers les habitations grâce à l'installation de bâtiments d'activité et bureaux dont les façades peuvent faire écran à la propagation des bruits.

On s'étonne de voir le plan présenté en page 241 , les bruits provenant de la piste d'essais l'implantation des bâtiments de bureau n'est manifestement pas la bonne. !

Le sujet demande à l'évidence des précisions. On relèvera sur la même figure 78 que les bâtiments de la zone mitoyenne des pistes ne sont pas orientés pour faire écran vis-à-vis de la piste... ! Ils n'assurent donc aucune protection phonique contrairement à l'affirmation des premières pages !....

63) Avis de l'Autorité environnementale de mai 2022 document de 56 pages

On relève dans le document :

Page 7 de l'avis, un manque de précision sur les transports publics sur la ZAC est constaté

L'étude d'impact initiale évoquait également la perspective d'autres voiries à l'extrémité ouest de la Zac, afin d'en permettre un accès complémentaire par l'ouest. Le dossier de réalisation évoque très succinctement la liaison par TCSP entre la gare de Saint-Cyr-l'École et Satory, sans être plus explicite sur sa consistance.

Page 9 de l'avis,

L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'actualiser l'étude d'impact à l'issue des principales opérations de dépollution.

A ce jour nous n'avons jamais entendu l'EPAPS évoquer ces prochaines étapes calendaires accrochées aux étapes de dépollutions à venir pour les mises à jour et publication de nouvelles versions de l'étude d'impact.

voire subsidiaire. La gestion des déplacements devrait au contraire faire l'objet de plusieurs hypothèses structurantes pour les modes actifs et les transports en commun. L'absence de description précise des aménagements, notamment de leur gabarit, n'apporte aucune garantie sur l'efficacité des reports modaux attendus. L'évaluation des trafics devrait dès alors résulter d'une modélisation multimodale incluant une stratégie de stationnements permettant de démontrer l'atteinte des objectifs affichés dans le mémoire en réponse de 2018, en tenant compte de l'échéance de mise en service de la ligne 18.

L'Ae recommande de compléter significativement le volet déplacements de l'étude d'impact pour démontrer, sur la base d'une modélisation multimodale, que les aménagements prévus pour tous les modes permettront de respecter les objectifs de report modal affichés.

Page 25 de l'avis, **une interrogation forte (doute) sur les hypothèses de reports** entre modes de transports,

Page 30 de l'avis, une recommandation forte sur **l'absence dans le dossier de mesures de suivis concernant les dispositions d'évitement, de réduction et de compensation.**

C'est sur les 15 premières années puis les 30 années suivantes que ces dispositions doivent être prises ! . On relève que le nouveau document 8) Site classé de mars 2022 aborde cette question. Mais le dispositif ne semble pas complet, voir nos observations sur ce document dans notre contribution initiale.

Page 54 du document dans la réponse de l'EPAPS à l'avis de l'AE, concernant les sources d'énergies pour le chauffage des immeubles, **aucune information sérieuse n'est apportée sur les relations possibles avec le réseau de chauffage urbain déjà opérationnel sur SatoryEst.**

On évoque une « étude d'une **interconnexion vertueuse** (sic) au réseau de chaleur existant de la ville » sans préciser les préalables et les délais incompressibles pour mener les opérations d'un tel projet.

Il n'est pas plus mentionné les possibles recherches en direction de la géothermie. Pourtant dans le document **57) Chapitre 1 de l'étude d'impact aux pages 208 à 216** l'éventualité d'un appel aux ressources géothermiques est prise en compte et même un peu investiguée.

Quelles prescriptions pour les dispositifs de chauffage dans les constructions prochaines, centre de recherche Ecole des Mines et immeubles prévus dans le premier quartier Lisière appelé à recevoir les premières habitations ?.

On est intrigué par le manque de cohérence sur les éventualités des dispositifs de chauffage entre les deux documents Chapitre 1 de l'Etude d'impact et réponse EPAPS à l'Avis de l'Autorité environnementale !!!

Pages 54 et 55 l'aménageur EPAPS s'étend **sur les indicateurs de suivi du projet d'aménagement** en réponse à la demande de l'Ae. Par contre aucune indication n'est apportée sur les calendriers des étapes de publication des suivis d'indicateurs tout au long des 15 années de l'opération.

Il conviendrait de définir pour tous ces indicateurs comment seront organisés les publications et échanges vers les acteurs locaux concernés : Département, Communes, Conseils de quartiers, Associations citoyennes. Aucune indication ne paraît pour l'instant exprimée sur un sujet majeur pour les 15 prochaines années : Indicateurs, fréquences, échanges formalisés, modalités de communication et de dialogues.

68) Résumé non technique de mai 2022 document de 90 pages (non numérotées !)

Pages 23 et 24 sur les stationnements de véhicules en silos, des dispositions qui soulèverons certainement des frictions parmi les futurs utilisateurs... !

L'aménagement des parkings silo permet :

- Une densité et une compacité du stationnement, ce qui induit un gain d'espace par rapport au parking de plain-pied ;
- Un coût d'investissement raisonnable par rapport aux parkings souterrains ;
- La réversibilité de l'ouvrage vers d'autres fonctions peut être envisagée ;

- La concentration du stationnement aux niveaux de parkings silo a l'avantage de proposer une organisation du réseau viaire qui permette de limiter la circulation des véhicules en cœur d'îlots.

Le nombre de places nécessaires pour les visiteurs sera évalué au plus juste et le stationnement sur voirie pourra être payant. Le stationnement public sur voirie sera réservé aux usages occasionnels et sera donc réglementé pour assurer la rotation des véhicules.

De plus, alors que la demande cumulée de stationnement pour l'ensemble des programmes du projet d'aménagement est de l'ordre 7 000 places, le foisonnement permet de répondre à ces mêmes besoins avec seulement 5 500 places réparties dans environ une dizaine de parkings silo et 200 places sur voirie, soit une économie attendue d'environ 20 % du nombre de places à réaliser.

Aucun justificatif sur un appel à l'usage d'un coefficient de foisonnement permettant de réduire de 20% le nombre de places à réaliser...

Aucune mention concernant les distances à parcourir entre les locaux d'habitation et les places de parking pour véhicules. Ce sera pourtant à l'évidence un sérieux problème quand les futurs résidents découvriront qu'il le faudra faire plus de 500 mètres pour atteindre leur place de garage de véhicule dans les silos banalisés envisagés par l'aménageur... !!! Pas d'indication sur places banalisées ou places dédiées, pas d'indication sur modalités financières pour parquer son véhicule habitant ou visiteur...

Page 85 très singulière, le titre annonce **des modalités de suivi des mesures durant toute la période de réalisation de la ZAC.**

Suite d'affirmations lénifiantes de garanties invoquées mais aucune n'est précise, pas de dispositions organisationnelles précisées entre aménageur-réalisateur et futurs gestionnaires et ? collectivités voisines, habitants citoyens des communes concernées. Page vide de contenu opérationnel... !

C'est pourtant un sujet majeur sur la manière dont vont s'organiser le suivi et les échanges entre l'aménageur et tous les acteurs locaux cela pendant les 15 années de réalisation de la ZAC. Alors que comme indiqué plus haut dans le document il est évoqué que des inflexions et modifications pourront se présenter au cours des 15 années.... !

Département, Communes, Organes économiques, Associations citoyennes, tous devraient normalement pouvoir être informés, consultés, impliqués...des dispositions de concertation et d'information sont à mettre en place... ! Environ 40 permis de construire devront être présentés ilot par ilot, comment seront-ils présentés au public ?

Il y aura aussi une autre limite dans le temps pour le suivi du respect des mesures de compensation écologiques dans les espaces privés identifiés en proximité de la ZAC pour pallier aux effets du projet.
Quel va être le dispositif de suivi du respect de ces dispositions de compensation écologiques durant les 30 années qui suivront la finalisation de la ZAC ? Quelles dispositions organisationnelles pérennes sont envisagées ?

Page 87 la carte invite à rechercher quelle seront les densités en habitants dans chaque zone. On souhaiterait connaître les résultats chiffrés, mais avec les restrictions annoncées sur Bastion et sur USm2 nord on peut craindre des densités très fortes si l'on veut atteindre le chiffre de 10 000 habitants sur la ZAC...Il serait utile d'avoir un récapitulatif chiffré incluant toutes les zones de la ZAC.

Page 98 un constat alambiqué mais pourtant pertinent sur les **effets cumulés réciproques avec les 4 projets d'aménagement voisins**. On aurait dû ajouter également les quartiers mitoyens tant sur Versailles que SQY et VGP ! C'est un vrai sujet fondamental, la ZAC doit prendre en compte ses voisins qui vont évoluer eux aussi durant les 15 années de construction de la ZAC et qui génèrent eux aussi des contraintes....

C'est totalement oublié dans le dossier.... !

112) Avis du Conseil National de protection de la nature 2 pages datées du 23 septembre 2022

Le document très récent de fin septembre fait découvrir des éléments nouveaux non repérés dans le dossier et sur lesquelles des précisions et engagements formels de l'aménageur sont nécessaires.

A quelles dates et sous quelles dispositions de concertation publiques seront mis en place les dispositifs demandés pour suivre le respect des engagements affichés ?

-Pourcentage de toitures végétalisées au moins égal à 30% avec substrats d'au moins 25cm d'épaisseur

-**Plan d'éclairage des espaces publics mais aussi privés** dans et autour de la ZAC dont la trame noire

-Etude et réalisations des aménagements pour restaurer les **discontinuités écologiques**

-Prévoir un **suivi effectif sur 50 ans du respect des compensations** présentées avec accord des propriétaires privés et publics sur les fonciers compensatoires.

-Améliorer (?) les inventaires actuels des suivis écologiques....

On souhaiterait connaître quelles dispositions l'aménageur de la ZAC compte prendre pour tenter d'approcher les recommandations du Conseil national de protection de la nature.

113) Synthèse dépollution 3 pages datées d'aout 2022

Les deux pages mises au dossier juste avant l'enquête publique permettent de situer à ce jour l'avancement des opérations de dépollutions sur quelques zones de la ZAC. Elles ouvrent ainsi à des questions sur les étapes prochaines en vue d'identifier les autres opérations préalables à **tous les aménagements à venir sur les zones du plateau où aucune investigation ne semble avoir été lancée.**

On identifie :

-Sur le **terrain des Marronniers** un quasi aboutissement des opérations

-Sur le **terrain GIAT** la réalisation des opérations préalables prévues par le propriétaire cédant le terrain. Mais aucune indication sur les opérations suivantes préalables aux constructions prévues dans le quartier

-Sur le **lot B1** l'engagement d'opérations préalables en 2022, mais aucune indication sur les étapes suivantes ;

-Sur le **chantier SGP** un tout début d'opérations préalables d'identification de la situation

Le titre du document n'est donc pas adapté au contenu présenté ... !

A ce jour, les autres secteurs ne sont pas dépollués (sauf Marronniers et GIAT en partie) mais surtout aucun calendrier n'est affiché pour tracer les étapes prévues zone par zone sur toute la ZAC pour arriver aux divers niveaux de dépollution souhaités sur l'ensemble du périmètre aménageable de la ZAC. Un tel calendrier associé aux risques et contraintes tant techniques que calendaires de chaque zone aurait dû être communiqué dans cette Enquête publique.