

**Remarques des associations sur l'étude d'impact d'une
demande de permis de construire sur le secteur de Versailles Chantiers -
îlot Ouest des Chantiers
en consultation en mairie du 29 février au 18 mars en mars 2016**

Vf 18 mars 2016

Le dossier présenté concerne uniquement l'îlot Ouest dont il nous paraît utile de bien identifier les chiffres afin de cadrer l'arrivée d'habitants sur une zone jusque-là n'hébergeant ni habitants, ni activité tertiaire.

Après analyse des pièces du dossier on peut faire l'estimation suivante :

12803 m2 logements privés en accession	189 logements 175 pkg	<i>450 habitants</i>
1945 m2 logement social familial	33 logements 17 pkg	<i>100 habitants</i>
1258 m2 logement social étudiant	68 logements 7 pkg	<i>75 habitants</i>
6400 m2 résidence sénior	100 logements 10 pkg	<i>120 résidents</i>
		<i>30 emplois</i>
330 m2 de crèche	<i>30 berceaux</i>	<i>10 emplois</i>

L'ensemble va donc apporter 390 logements et environ 670 habitants des lieux qui disposeront de **209 places** de stationnement en sous-sol.

Nous estimons que 45 emplois seront localisés sur l'îlot.

Nos remarques sur ce projet concernent :

- **La répartition des parkings pour véhicules automobiles**
- **La répartition des parkings privatifs pour motos et vélos**
- **Les effets induits par les constructions sur les circulations autour de l'îlot**
- **L'absence de prise en compte des autres projets voisins qui auront des effets induits**
- **Le traitement acoustique nécessaire du fait d'une proximité immédiate (SNCF et Gare routière)**
- **L'absence de plan de circulation piétons et vélos**
- **Eaux de pluie et orages**

Répartition des Parkings pour véhicules automobiles

Le dossier ne fait pas apparaître les places équipées d'alimentation électrique pour voitures, (contrairement à ce qui figure dans le dossier de l'îlot Est)

Pour les habitants : L'application des seuils minimum va conduire les habitants à devoir chercher d'autres places de stationnement pour leurs véhicules. Le parking régional aurait-il des possibilités de location permanente ?

Pour les services : **Crèche et Maison pour personnes âgées.**

Une indication sur le nombre de salariés dans chaque établissement devrait être précisée.

Combien de places affectées aux personnels ? Voiture, motos, vélos ?

Absence de mention de la zone de dépôt reprise pour les ambulances et pour les livraisons vers restauration et intendance des établissements (utilitaires parfois plus hauts que véhicules personnels)

Dispositif pour les déposes reprise minute des enfants en crèche non précisé ce qui est pourtant une nécessité absolue

La répartition des parkings privatifs pour motos et vélos

Le nombre de places pour **les vélos** et pour les poussettes d'enfants devrait être consolidé. Les espaces du sous-sol acceptent-ils les motos ?

Que faire pour les vélos électriques ? Prises ?

Les effets induits par les constructions sur les circulations autour de l'îlot

Il aurait été utile d'exprimer le nombre estimés de véhicules entrants et sortant journalièrement depuis cet îlot.

Dans l'étude environnementale, la remarque en VII.4 (page 232) qui affirme « *que le projet n'est pas de nature à modifier les conditions de circulation dans le secteur* » est une affirmation bien curieuse.... ! Contredite par l'existence des activités sociales de l'îlot Ouest et le nombre d'habitants prévisible tel que nous l'avons estimé en introduction.

L'étude devrait donc être revue et actualisée mais surtout les conséquences de ce constat doivent être prises en compte pour les analyses de circulation induite autour de l'îlot.

Le dossier présenté comporte une étude **URBACONSEIL du 25 février 2016 qui cherche à estimer les effets sur les carrefours proches.**

Le chapitre 3 de l'étude très curieusement n'aborde pas le dimensionnement de ce parking régional dont la taille sera supérieure à l'ancien parking détruit fin 2015. Il eut été nécessaire

d'étudier dans l'analyse des conséquences sur les circulations d'accès à l'îlot Ouest, les effets induits par l'ensemble des flux générés par ce parking et ceux de la gare routière.

Cette étude est partielle et ne prend pas en compte les flux induits par le parking régional prévu sous la gare routière ni ceux de la gare routière elle-même mitoyenne de l'îlot avec ses 14 quais pour bus. La page 31 de l'étude est bien peu explicite sur les raisons des choix de couleurs puis sur les conséquences à tirer des dégradations estimées et certainement minimisées.

Les 350 places du parking régional souterrain auront manifestement un fort impact sur les flux de circulation journalier, d'autant que l'accès à ce parking sera commun à celui à l'îlot Ouest et peut-être l'îlot Est (visiteurs, déposés, ..) qui n'existaient pas auparavant.

L'absence de prise en compte des autres projets voisins qui auront des effets induits

L'îlot EST va de son côté va amener de nombreux emplois bureaux et commerces qui vont induire des flux de circulation nouveaux (chiffres ci-dessous basés sur le benchmark de postes de travail des promoteurs d'immeubles tertiaires, soit 16 m² de surface brute /personne)

15800 m2 de bureaux	<i>1000 postes de travail</i>
500 à 900 m2 de commerces	<i>30 emplois</i>
6000 m2 de bureaux	<i>375 postes de travail</i>

Dont un restaurant d'entreprise

220 places de stationnement en sous-sol

Les extensions SNCF de la gare des Chantiers vont de leur côté ajouter des logements pour les personnels SNCF de passage (chiffres précis à découvrir).

A ces personnes présentes au moins de jour, dans ce qui sera le plus gros immeuble de bureau de Versailles (sic) va s'ajouter le flux des visiteurs vers commerces et bureaux et les livraisons.

Le ratio de personnes utilisant les transports en commun dans la région Ouest à proximité de gares laissent augurer une part importante de personnes se déplaçant avec leur véhicule, à commencer par les équipes commerciales en perpétuels déplacements.

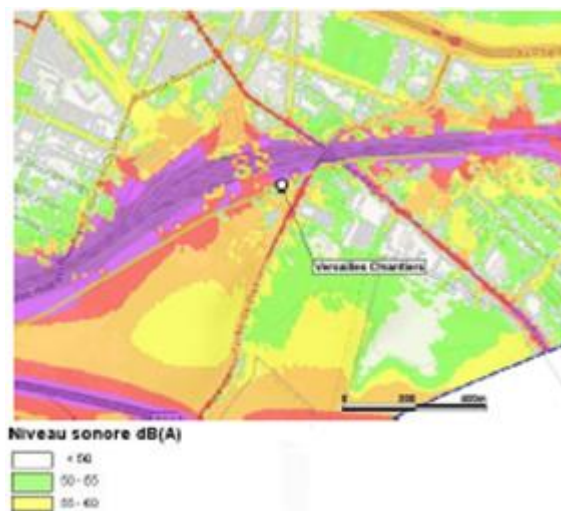
Ces deux projets qui sont simultanés avec ceux de l'îlot Ouest devraient faire l'objet d'une consolidation dans l'analyse des effets induits sur les circulations tant des véhicules que des piétons et de façon plus précise que l'étude du 25 février 2016.

Le traitement acoustique nécessaire du fait d'une proximité immédiate (SNCF et Gare routière)

La façade Sud de l'îlot Ouest donne directement sur les voies SNCF. En première ligne des immeubles bas puis en seconde ligne plus au nord une nouvelle rangée cette fois à 6 étages. La façade Est de l'îlot de la résidence sénior domine la gare routière qui accueillera 14 quais de bus.

Quelles sont les dispositions prises en vue d'affaiblir les effets de pollution acoustiques nécessairement majeurs ?

L'exposition directe des immeubles d'habitation qui dominent des lieux où l'ambiance sonore de jour comme de nuit sera à l'évidence importante comme en témoignent les relevés disponibles dans les documents du dossier.



Le présent schéma est identique à celui de la page 152 de l'EE/EI du dossier.

Nous relevons que les logements sociaux (tant étudiants que locatifs) qui sont majoritaires en première ligne au sud sont orientés plein sud et que bien souvent du fait de leur petite taille ils n'auront pas de double exposition.

Il est clair que les fenêtres seront du fait des bruits toujours fermées et avec des vitrages orientés sud, Ils nécessiteront à l'évidence des dispositifs particuliers de ventilation ou même de climatisation, potentiellement générateurs de bruit, de consommation énergétique et de risques environnementaux.

Les studios de la résidence seniors eux aussi probablement sans double exposition devraient bénéficier de dispositions analogues.

On relève en page 11 du rapport « Gamba Acoustique » du dossier des prévisions bien singulières. Les immeubles sud de l'îlot protégeraient complètement les immeubles nord : **un vrai miracle technique**. Les immeubles sud ont 3 étages et ceux du nord 6 étages... ! Personne ne peut croire au miracle clairement affiché sur la page tant de jour que de nuit.

On s'étonne de ne pas voir mentionné les préparatifs du Plan de protection bruits de l'Environnement (PPBE) qui avait fait l'objet d'une enquête VGP en 2014.

L'absence de plan des circulations piétons et vélos

Le cheminement des piétons venant de l'est pour accéder aux diverses entrées ne nous a pas paru très clairement identifié. Nous supposons que le portail Est sera la seule entrée vers tous les logements et la crèche à l'exception d'une entrée pour la résidence sénior elle directement sur l'espace de la gare routière.

Du fait de la proximité avec la gare routière et de la création de nouvelles entrées- sorties de la gare, un schéma général des circulations piétonnières et des croisements de flux avec les circulations de véhicules (en particulier aux heures de pointe) aurait dû être étudié pour identifier les points d'aménagement nécessaires.

Il convient de relever que les liaisons vers les circuits vélos de l'agglomération n'ont pas fait l'objet d'analyse et de propositions.

Eaux de pluie et d'orage

Il n'y a pas dans le dossier de mention sur les dispositions visant la création de **bacs de rétention des eaux de pluie** et d'orage du fait de la superficie d'espace imperméabilisée. Le sujet est pourtant abordé avec mention du petit espace vert dans le centre de l'ilot. On peut s'interroger sur l'efficacité de la solution proposée d'une tranchée d'infiltration (chapitre VII.1) alors que la zone est connue pour une forte présence d'eau en sous-sol dans le bassin versant du Marivel.

En conclusion :

Depuis les débuts des études de ce nouveau pôle d'activité, nos associations ont alerté les élus sur les besoins de prendre en compte tous les effets induits par les nouveaux projets du quartier. Ces projets de modernisation vont induire des modifications importantes dans les conditions de vie et de circulation tant pour les riverains et habitants que pour les très nombreux piétons qui fréquentent journallement la zone.

Du point de vue environnemental, objet de l'étude d'impact soumise à consultation, l'absence de prise en compte et de calculs sérieux et argumentés des nouveaux flux de véhicules induit une absence d'évaluation des conséquences en terme de pollution (proche ou indirectement induite aux alentours), des bruits (trains, circulation, stationnement), de la sécurité des usagers et des pollutions de l'air.

Nous renouvelons les termes de notre lettre adressée le 8 février 2016 à M. le Maire de Versailles en vue d'établir une concertation approfondie avec les acteurs concernés et s'appuyant sur des travaux de spécialistes à commencer par les services techniques de la ville en intégrant la totalité des projets de la zone du pôle des Chantiers.

Les associations regrettent que l'ensemble du dossier n'ait pas été mis en consultation sur le site Internet de la mairie ce qui aurait grandement facilité la consultation par tous les habitants.

Association Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs

Association agréée protection environnement
AP 2012 279-0002
2 bis place de Touraine, 78000 Versailles

Association Comité de Sauvegarde de Versailles-Chantiers

Association loi de 1901
Préfecture des Yvelines : n°W784001993
45 avenue de Sceaux, 78000 Versailles