



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le 07 FÉV 2011

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-220-10-2011/2362/DMEE

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement  
du pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers  
à Versailles (Yvelines)**

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte sur l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers, comprenant notamment l'extension de la gare existante, la création d'une gare routière et la réorganisation des accès. Ce projet fera l'objet d'une procédure de déclaration de projet.

Les aménagements prévus par ce projet permettront un accès plus rapide à la gare, pour tous les modes de transport et notamment les piétons et les cycles. Les conditions de voyage et les correspondances seront facilitées, ce qui contribuera à rendre plus attractifs les transports collectifs et à limiter l'usage de la voiture particulière. En outre, ce projet participera à la requalification paysagère du quartier.

Les principales remarques de l'autorité environnementale concernent :

- La description du projet, qui aurait mérité plus d'illustrations et de croquis, pour la bonne compréhension des aménagements envisagés, et l'insertion paysagère du projet;
- Les caractéristiques globales, la gestion des eaux pluviales sont à préciser, (gestionnaire concerné, implantation des dispositifs, modalités d'entretien...), de même que la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau) et le SAGE de la Mauldre (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux).

*Ce projet est porté par trois maîtres d'ouvrage (Ville de Versailles, RFF et SNCF) qui appellent des autorités environnementales différentes. Il fait donc l'objet de deux avis de l'autorité environnementale : le présent avis et l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).*

\*  
\* \*

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France*



112362

29-33, rue Barbet-de-Jouy - 75700 Paris Cedex 7  
Téléphone : 01 44 42 63 75 - Télécopie : 01 45 55 47 02

[www.ile-de-france.pref.gouv.fr](http://www.ile-de-france.pref.gouv.fr)

Renseignements administratifs : 39 39

1/7

## AVIS

### **1. L'évaluation environnementale**

#### **1.1 Présentation de la réglementation :**

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive n°85/337/CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret n°2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2009 désigne, en fonction de la maîtrise d'ouvrage du projet, l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7 du code de l'environnement.

La saisine pour ce projet est conforme au décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du code de l'environnement.

#### **1.2. Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 85/337/CEE.

A la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments dont le préfet de département tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Ce projet de pôle d'échanges multimodal est porté par trois maîtres d'ouvrages : la Ville de Versailles (pour la gare routière et l'aménagement des accès), RFF et la SNCF (pour la gare ferroviaire).

- L'autorité environnementale pour la Ville de Versailles est le Préfet de région,  
- Pour RFF et la SNCF, établissements publics relevant du Ministère de l'Ecologie, l'autorité environnementale est le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD).

La réglementation ne prévoyant pas de fusion des procédures, ce projet fait donc l'objet de deux avis de l'autorité environnementale.

Le présent avis de l'autorité environnementale porte sur l'ensemble du projet, et pas seulement sur la partie de projet sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles. En effet, d'une part, la réglementation prévoit que l'étude d'impact analyse l'ensemble du programme, et d'autre part, les différents aménagements sont très liés.

Cet avis de l'autorité environnementale porte sur la version V8 du 15/10/10 du dossier d'étude d'impact.

#### **1.3. Contexte du projet**

Le projet consiste à aménager un pôle d'échanges multimodal à la gare de Versailles-Chantiers. Il s'articule autour de trois thèmes :

1) Bâtiment de la gare ferroviaire : rénovation et extension de la gare, création d'une deuxième passerelle d'accès aux quais, d'un deuxième hall voyageurs et d'une galerie de liaison entre les deux halls ;

- 2) Equipements pour l'intermodalité : création d'une gare routière ;
- 3) Accès au pôle d'échanges : création d'une voie réservée aux bus desservant la gare routière, avec notamment le franchissement en partie souterrain des étangs Gobert, réorganisation des circulations routières (voitures et bus) et de l'accessibilité pour les cycles, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

D'autres travaux sont prévus sur les voiries situées à proximité et amélioreront l'accessibilité au pôle d'échanges, mais ils feront l'objet d'une autre enquête publique courant 2011 : aménagement de la place Poincaré, de la place des Francine et de différents carrefours.

## **2. Les enjeux environnementaux**

L'état initial de l'environnement présente de manière complète les données environnementales sur l'aire d'étude du projet. Il est illustré de cartes aidant à la bonne compréhension des sujets abordés. Il oublie cependant, pour certains thèmes, de caractériser l'enjeu, c'est-à-dire de bien mettre en évidence les problématiques concernées par le projet.

Une synthèse de l'état initial aurait également été appréciée.

Les enjeux environnementaux importants, dont le projet doit tenir compte, sont présentés ci-dessous :

Le pétitionnaire présente l'ensemble des sites classés et inscrits présents sur le territoire de la commune, ainsi que les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique et Faunistique (ZNIEFF), mais ne conclut pas sur ce qui concerne le site du pôle d'échanges multimodal. S'agissant du patrimoine historique et culturel, l'étude liste les différents monuments historiques présents à proximité ou dont le périmètre intersecte le site d'étude. La gare ferroviaire de Versailles-Chantiers est elle-même un monument historique inscrit. Il n'y a pas d'analyse des visibilitées entre ces différents monuments et le site du pôle d'échanges multimodal.

Les visibilitées entre la gare, d'une part, et le quartier historique Saint-Louis, les étangs Gobert d'autre part, sont abordées rapidement dans le chapitre consacré au paysage.

L'autorité environnementale regrette que les enjeux importants du point de vue paysager, en lien avec le projet, ne soient pas plus clairement hiérarchisés et explicités. Ce sont notamment : la perspective de l'avenue de Sceaux (qui, du fait de la création de la voie réservée aux bus, sera prolongée en passant sous les étangs Gobert), la préservation du bâtiment de la gare ferroviaire, monument historique inscrit.

Pour ce qui concerne les eaux souterraines, l'étude cite la présence de la nappe des sables de Fontainebleau au droit du site, à sept ou huit mètres de profondeur. Aucune appréciation de la vulnérabilité de cette nappe par rapport aux pollutions de surface n'est cependant donnée, en fonction de la nature des sols de recouvrement et des usages de l'eau.

S'agissant d'assainissement, la commune de Versailles est équipée d'un réseau unitaire, c'est-à-dire qui recueille de manière non séparée les eaux pluviales et les eaux usées, et se répartit sur deux bassins versants. Les débits de fuite imposés pour les rejets d'eaux pluviales dans ce réseau, pour une pluie décennale, diffèrent selon le bassin : 1l/ha/s pour l'un, 2 l/ha/s pour l'autre. L'étude ne précise pas à quel bassin appartient le site du pôle d'échanges.

L'étude n'analyse pas la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) Seine-Normandie, et ses principales orientations. Il ne mentionne pas les deux Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) qui concernent la commune de Versailles : le SAGE de la Mauldre et, à titre d'information, le SAGE de la Bièvre, actuellement en cours d'élaboration.

L'autorité environnementale rappelle que le SDAGE demande de limiter le débit de fuite des eaux pluviales à 1l/ha/s pour une pluie de retour 10 ans, et recommande que l'articulation du projet avec ces documents soit présentée.

Des mesures de bruit et des comptages de trafic, réalisés en différents points, ont conduit à une modélisation de la situation actuelle en terme de bruit. Les cartes obtenues, présentées pages 120 et 121, permettent de bien visualiser l'ambiance sonore du quartier, en période diurne et nocturne.

Les zones les plus bruyantes sont observées le long des voies ferrées, des rues structurantes chargées en trafic, ainsi que vers les stationnements bus.

Une échelle d'appréciation qualitative des valeurs de bruit aurait permis de compléter cette analyse.

Les analyses de sols ont mis en évidence des pollutions en trois points du site. Les zones concernées sont superficielles et limitées. Il aurait été souhaitable d'indiquer la localisation des sondages effectués sur une carte et la caractérisation des pollutions.

Dans le résumé non technique, l'état initial ne mentionne pas la présence de sols pollués.

Le pétitionnaire indique que le projet n'est pas compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles. La procédure de mise en compatibilité du PLU fait l'objet d'une enquête publique conjointe et est décrite dans un dossier annexe. Les points principaux sur lesquels porte la mise en compatibilité auraient pu être succinctement évoqués dans l'étude d'impact.

### **3. Les impacts environnementaux**

#### **3.1 Justification du projet retenu**

Le dossier d'enquête présente de manière détaillée le fonctionnement actuel du site de la gare et les dysfonctionnements constatés (problèmes de circulation, saturation, manque de lisibilité...), puis l'ensemble des aménagements prévus pour le pôle d'échanges multimodal. Deux phases de travaux et plusieurs enquêtes publiques sont prévues. Par ailleurs, sont indiqués à titre d'information certains projets connexes également envisagés, et notamment la réalisation d'un programme immobilier (bureaux et résidentiel), de part et d'autre de la gare routière.

Enfin, il faut noter que l'aménagement du pôle a été conçu pour permettre la réalisation de futurs projets de transports, cités mais non décrits : possibilité de création du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) Versailles-Le Chesnay, tangentielles ferroviaires Ouest et Sud, développement de la desserte du site de Satory.

Compte tenu de la complexité du programme, et des différences d'altimétrie du site du pôle d'échanges, certains points du projet auraient mérité, pour une parfaite information du public, d'être davantage décrits par des schémas explicatifs : par exemple l'extension de la gare et le franchissement en souterrain des étangs Gobert.

Le pétitionnaire liste les principaux intérêts du projet, qui sont :

- participation à la requalification du site de la gare de Versailles-Chantiers et à sa meilleure accessibilité ;
- amélioration des conditions de voyage pour les utilisateurs de transport en commun ;
- le projet devance les besoins futurs en matière de déplacements des franciliens.

Cet aménagement répond ainsi aux préconisations du Plan de Déplacements Urbains (PDU), en permettant de faciliter l'accès aux transports collectifs et de diminuer l'usage de la voiture particulière en milieu urbain.

Deux variantes d'aménagement ont été étudiées, elles portaient sur :

- l'agrandissement de la passerelle existante ou la construction d'une deuxième passerelle,

- le niveau de la gare routière : niveau du sol actuel (sous le parvis) ou reconstitution des sols au niveau du parvis.  
Le pétitionnaire indique que les choix retenus l'ont été pour des raisons de simplicité et de fonctionnalité d'usage.

### **3.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire**

L'étude distingue pour chaque thématique environnementale les impacts temporaires, liés au chantier, des impacts permanents, liés au projet finalisé. Les mesures de suppression, de réduction ou de compensation sont proposées en parallèle, ce qui facilite la compréhension.

La phase chantier nécessite une attention particulière du fait de sa durée, environ trois ans, et de son implantation dans une zone qui restera très fréquentée par les usagers des transports en commun.

Le pétitionnaire rappelle page 145 que l'ensemble des préconisations listées sera repris dans le cahier des charges destiné aux entreprises de travaux. L'autorité environnementale souligne cet engagement qui garantit que les mesures préconisées soient effectives.

Le dossier liste ainsi certaines dispositions nécessaires pour limiter les nuisances de chantier : stockage des produits susceptibles de polluer dans des cuves étanches, présence de produits absorbants pour gérer une éventuelle pollution accidentelle, gestion des déchets de chantier, arrosage pour limiter les poussières, protection des arbres exposés, balisage des déviations piétons...

Certains points devront être précisés pour ce qui concerne la préservation de la qualité des eaux : il est prévu qu'aucun rejet de produits, comme les eaux de lavage par exemple, ne soit effectué dans le milieu naturel, mais les moyens pour y parvenir ne sont pas cités : par exemple, aire étanche pour le stockage et le lavage des engins de chantier, bassin permettant la récupération et/ou le traitement des eaux polluées...

Pour ce qui concerne les sols pollués, il est précisé qu'un diagnostic plus approfondi sera réalisé sur les zones où des concentrations plus importantes en hydrocarbures ont été relevées. Ces sols feront ensuite l'objet d'une gestion spécifique.

La Société des Eaux de Versailles Et de Saint-Cloud (SEVESC), qui assure l'alimentation en eau potable de la ville, possède des installations situées à proximité du site de la gare. L'étude d'impact précise que « la sécurité du périmètre des installations de la SEVESC sera préservée », sans toutefois mentionner les moyens mis en œuvre pour assurer cette sécurisation. Dans le cas où ces informations ne sont pas diffusables pour des raisons de sécurité, il convient de le préciser en explicitant les accords établis avec le Syndicat Mixte pour la Gestion de la SEVESC.

S'agissant des eaux pluviales, le dossier prévoit leur rétention dans des bassins enterrés et dimensionnés pour limiter le débit de fuite à 2l/ha/s, pour une pluie décennale, conformément aux prescriptions du gestionnaire du réseau d'assainissement concerné. La définition des zones dont les eaux de surface se raccorderont à ces bassins reste cependant imprécise. Il semble qu'une partie des eaux de ruissellement du pôle concerne l'autre réseau, qui imposait des débits de fuite plus réduits. En outre, aucune indication sur l'emplacement, le volume de ces bassins ou la justification de leur dimensionnement n'est donnée.

L'autorité environnementale rappelle que, dans le cas d'un rejet d'eaux pluviales dans un réseau, l'aménageur doit signer une convention de raccordement avec le maître d'ouvrage du réseau. Il convient donc de s'assurer que les modalités de rejet en quantité et en qualité fixées par le (ou les) gestionnaire(s) sont respectées.

La mise en place d'un déboureur-séparateur à hydrocarbures est envisagée en sortie des bassins, avant rejet vers les collecteurs existants. Il faut signaler que les retours

d'expériences sur ces installations montrent une faible efficacité pour traiter les pollutions chroniques des eaux pluviales. Ils semblent plus aptes au traitement des flux importants d'hydrocarbures libres, plutôt qu'au traitement de flux intermittents de polluants sous forme particulière le plus souvent véhiculés par les eaux de ruissellement. Il conviendrait donc de caractériser la charge polluante attendue des eaux de ruissellement pour choisir un dispositif de traitement adapté.

L'autorité environnementale tient à souligner l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales (réseau, rétention, vannes, débourbeur-séparateur à hydrocarbures...). En effet, un défaut d'entretien peut avoir l'effet inverse de celui recherché, en concentrant la pollution restituée plutôt que de la réguler. Les modalités d'entretien de ces dispositifs ne sont pas abordées dans ce dossier et devront être précisées.

Enfin, l'étude indique que le principal risque concernant la qualité des eaux serait lié à une pollution accidentelle. Cependant, aucune mesure n'est explicitée pour la gestion d'une pollution de ce type.

En ce qui concerne le bruit, l'étude rappelle la réglementation qui s'impose pour les infrastructures de transports terrestres. Il s'agit de comparer la contribution sonore de l'aménagement à des seuils maximaux. Ces seuils sont définis, pour chaque période diurne et nocturne, en fonction de la nature des locaux (logements, bureaux...), du niveau sonore initial et du type d'aménagement (modification d'infrastructure existante ou réalisation d'une infrastructure nouvelle).

Une modélisation de la situation future a été réalisée. Mais la carte présentant les résultats n'a pas été jointe, ce qui rend difficile la compréhension des explications apportées. Il n'y a pas de conclusion explicite sur le respect de la réglementation par le projet.

L'autorité environnementale note qu'une campagne de mesures acoustiques comparatives est prévue avant et après mise en service du pôle. Les services concernés (Agence Régionale de Santé) devront être destinataires de ces résultats.

Du fait des modifications de circulation des bus, le niveau sonore des rues aura tendance à diminuer ou rester stable, excepté sur l'avenue de Sceaux. Le pétitionnaire a notamment prévu, sur cette avenue, la mise en oeuvre d'un enrobé « acoustique » qui devrait contribuer à diminuer le niveau sonore.

Le futur programme immobilier sera exposé à des niveaux sonores importants : 65 à 70 dB(A) le jour, mais également la nuit (pour les façades côté voies ferroviaires). Il serait souhaitable, dans le cadre de ce futur projet, que la prise en compte de la problématique du bruit ne se limite pas à une isolation de façade renforcée mais soit intégrée dès la conception du bâtiment (orientation, occupation des locaux...).

En terme d'insertion paysagère, l'aménagement du pôle d'échanges multimodal va permettre la requalification d'un site qui actuellement manque de cohérence (bâtiments préfabriqués, parking couvert, gare...) et est partiellement à l'état de friche urbaine (cour de fret).

L'étude d'impact indique que la nouvelle voie réservée aux bus, en prolongement de l'avenue de Sceaux, a fait l'objet d'une étude particulière pour son insertion et qu'ainsi la « perspective paysage de l'avenue sera préservée ». Il est également précisé que l'extension de la gare sera créée en respectant le style architectural de la gare actuelle et sans s'imposer dans le nouveau paysage. L'autorité environnementale regrette cependant que ces affirmations n'aient pas été étayées par des croquis et des simulations, pour une bonne information du public.

Les futures demandes d'autorisation d'urbanisme seront soumises à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France en raison du contexte réglementaire (monuments historiques, Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur). En amont de ces demandes, il serait souhaitable qu'une concertation avec les services concernés puisse avoir lieu.

En terme de déplacements, ce projet aura plusieurs impacts positifs.

Un nouvel accès sera créé pour les piétons et les cycles venant du Quartier Saint-Louis, permettant un accès plus rapide à la gare. L'accessibilité pour les personnes à mobilité

réduite sera améliorée, par un cheminement adapté et la mise en place d'informations sonores et visuelles spécifiques.

La réorganisation de la desserte des bus, avec notamment la création d'une voie qui leur sera réservée, limitera les engorgements sur les voiries et carrefours. Les conditions de circulations seront ainsi rendues plus fluides, limitant les nuisances sonores et la pollution de l'air.

La création de la gare routière regroupera les arrêts de bus, actuellement dispersés. Les travaux de la gare ferroviaire amélioreront les conditions de voyage des usagers et la création de la deuxième passerelle permettra un accès rapide à la gare routière. Les correspondances seront ainsi facilitées, en terme de gain de temps mais aussi par une meilleure lisibilité et l'information apportée aux usagers.

Les automobilistes bénéficieront avec la réalisation du parking, en deuxième phase du projet, d'environ quatre-vingts places de stationnement supplémentaires à proximité de la gare.

Ces aménagements, en contribuant à rendre plus attractifs les transports collectifs, devraient permettre un report modal de la voiture particulière sur les autres moyens de transport.

Le dossier ne comporte pas d'évaluation des incidences sur Natura 2000, comme l'exige désormais la réglementation, que le projet soit situé ou non dans un site Natura 2000. Le contenu de cette étude est défini à l'article R.414-23 du code de l'environnement et peut se limiter à la présentation et à l'exposé définis au I de cet article, dès lors que cette première analyse conclut à l'absence d'incidence significative sur tout site Natura 2000.

#### **4. Résumé Non Technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Il doit être facilement identifiable dans le dossier d'enquête.

Le document présenté est de bonne qualité et aborde bien l'ensemble des thématiques traitées.

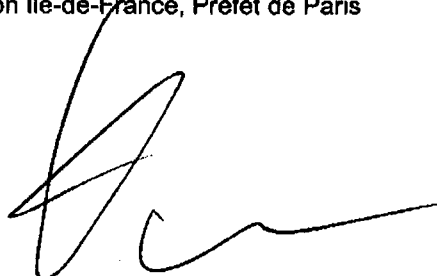
On peut toutefois regretter l'absence de cartes et d'illustrations dans ce résumé, qui permettraient à la fois de ne pas avoir à se référer au dossier complet et de faciliter la compréhension.

Il faut également noter que la présentation des impacts du projet ne distingue pas les impacts temporaires des impacts permanents. L'importance des mesures préconisées pour le chantier apparaît de ce fait très atténuée. Or, les nuisances liées au chantier peuvent être une source légitime d'inquiétude pour les usagers des transports en commun et les riverains. Il conviendrait donc de leur apporter une information claire à ce sujet.

#### **5. Information, Consultation et participation du public**

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'Energie d'Ile-de-France.

Le Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris



Daniel CANEPA