

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1112-15

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de construction d'un ensemble immobilier à Versailles (Yvelines)

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un ensemble immobilier comprenant des logements et une crèche sur le secteur de Versailles Chantier à Versailles (Yvelines). Suite à un examen au cas par cas (procédure prévue à l'article R.122-2 du code de l'environnement), ce projet a été soumis à étude d'impact (décision DRIEE-SDDTE-2015-081 en date du 22 juin 2015). L'avis est émis dans le cadre de la procédure de permis de construire. Le projet est porté par NEXITY.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont : la qualité des sols, le risque d'inondation par remontée de nappe, le paysage, les déplacements et nuisances associées (en particulier, le bruit).

L'analyse des enjeux et des impacts du projet est inégale. Le thème du paysage est bien traité, ce qui est apprécié. En revanche, un approfondissement de l'analyse est attendu en ce qui concerne la qualité des sols, les déplacements et les nuisances sonores.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage d'apporter des précisions sur la prise en compte de la pollution des sols dans le projet de crèche. Elle rappelle qu'il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de la qualité des sols avec les usages prévus. En particulier, selon les termes de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, la construction de ces établissements doit être évitée sur les sites pollués. L'impossibilité de choisir un site non pollué doit être justifiée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation.

L'autorité environnementale recommande en outre :

- d'enrichir l'analyse de l'état initial des nuisances sonores en réalisant au moins une mesure acoustique au droit du site ;
- d'approfondir l'étude de circulation routière en réévaluant certaines hypothèses ;
- de préciser les hypothèses conduisant aux valeurs d'isolement acoustique retenues ;
- d'enrichir l'analyse des impacts en phase de chantier, notamment en ce qui concerne la circulation des camions qui évacueront les terres déblayées.

*

* *

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

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée 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, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de construction d'un ensemble immobilier sur le secteur de Versailles Chantier à Versailles (Yvelines), qui entre dans la catégorie des projets soumis à la procédure d'examen au cas par cas au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement (rubrique 36°), a été soumis à étude d'impact par décision de l'autorité environnementale en date du 22 juin 2015 (décision DRIEE-SDDTE-2015-081).

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 2011/92/UE modifiée.

Cet avis est rendu dans le cadre de la procédure de permis de construire, et concerne l'étude d'impact datée du 17 novembre 2015.

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, présenté par la société NEXITY, s'implante à proximité immédiate de la gare « Versailles Chantiers », sur un terrain d'un peu plus d'un hectare autrefois occupé par des entrepôts de la SNCF et des voies ferrées (cf. Illustration 1).

Le terrain se trouve, au nord, en contrebas du parc des Étangs Gobert et, au sud, en contrebas de la butte Gobert sur laquelle se développe la forêt domaniale de Versailles. Le site, qui est plat (altitude de 135 à 136 m NGF), surplombe légèrement les voies ferrées. Ce surplomb est de l'ordre de 2,5 à 3 mètres d'après les coupes fournies dans le dossier de permis de construire (pièce PC03).

Le projet (cf. Illustration 2) prévoit la construction de 176 logements en accession libre, 100 logements pour seniors, 33 logements sociaux familiaux, 68 logements étudiants, soit 377 logements au total, ainsi qu'une crèche, le tout développant une surface de plancher de 21 200 m². Il comprend également la réalisation d'un parc de stationnement souterrain de 253 places à l'aplomb de tous les bâtiments. Le centre de l'îlot sera occupé par un jardin privatif en partie en pleine terre¹. Les bâtiments les plus hauts atteindront 6 étages.

¹ C'est-à-dire dans le sol même, et non en pot, en bac ou sur dalle.

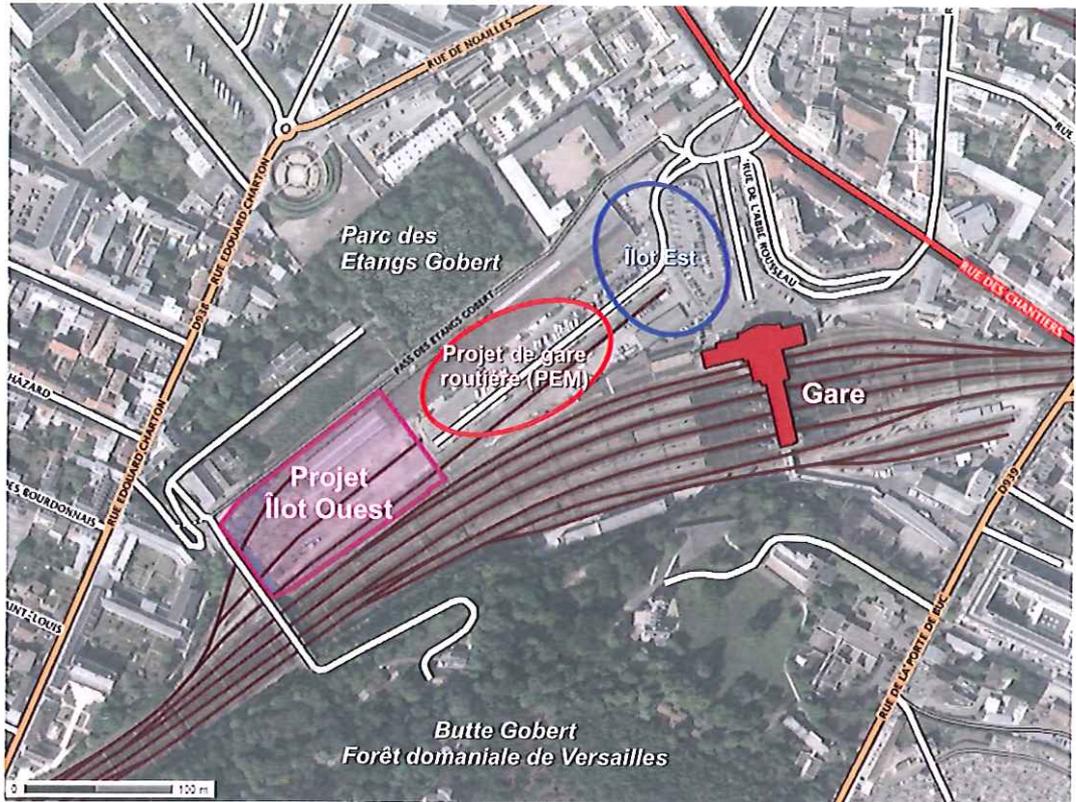


Illustration 1: Localisation du projet (dit « Îlot Ouest ») à proximité de la gare de Versailles Chantiers



Illustration 2: Insertion paysagère du projet (vue vers l'ouest) - Source : étude d'impact, annotations : DRIEE

Le projet constitue l'« îlot Ouest » d'un programme d'aménagement plus large autour de la gare de Versailles Chantiers (cf. Illustration 1) qui comprend :

- Le projet de pôle d'échange multimodal (PEM) : extension de la gare existante, la création d'une gare routière et réorganisation des accès. Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 7 février 2011².
- Le projet d'îlot Est, qui prévoit la création d'immeubles de bureaux sur les emprises de parking face à la gare. L'un des deux immeubles a fait l'objet d'une décision de dispense d'étude d'impact en date du 22 juin 2016 (décision n° DRIEE-SDDTE-2015-082³).

2. L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial de l'environnement présenté dans l'étude d'impact est illustré de cartes lisibles, ce qui facilite la compréhension. Une synthèse des principaux enjeux, par grandes thématiques, est présente en début de chapitre (p. 100), ce qui est apprécié. Cette synthèse mériterait toutefois de mieux refléter les conclusions figurant dans le corps de l'étude d'impact (cf. remarques ci-dessous).

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale sont : la qualité des sols, le risque d'inondation par remontée de nappe, le paysage, les déplacements et nuisances associées (en particulier, le bruit). L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse de la qualité des sols, des déplacements et des nuisances sonores.

Qualité des sols

L'occupation passée et actuelle du site est bien présentée dans l'étude d'impact (p. 103-105). Les hangars et voies ferrées liées à l'activité ferroviaire du site ont été remplacés par des espaces de stationnement, des zones de stockage de matériaux divers et quelques structures préfabriquées. L'étude d'impact indique que le site n'est pas concerné par la présence d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et n'est pas recensé dans les bases de données nationales BASOL, qui décrit les sites pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif, et BASIAS⁴, qui propose un inventaire historique des sites industriels et activités de service (p. 103).

Un diagnostic de pollution des sols, qui n'est pas annexé au dossier, a été conduit (p. 145). L'autorité environnementale recommande que ce diagnostic soit joint au dossier d'étude d'impact lors de la procédure de mise à disposition du public. Elle recommande par ailleurs d'enrichir la présentation de ce document dans l'étude d'impact, en incluant une carte de localisation des sondages.

Selon les informations figurant en page 145 (en particulier les dates et le nombre de sondages de sol réalisés), il semblerait que le diagnostic soit identique à celui transmis lors de la demande d'examen au cas par cas. Comme déjà noté dans sa décision n° DRIEE-SDDTE-2015-081, l'autorité environnementale souligne que le diagnostic de pollution des sols doit prendre en compte la création d'une crèche et des espaces verts attenants, qui constitue un établissement accueillant une population sensible. Elle rappelle qu'il est de la responsabilité du maître d'ouvrage de s'assurer de la compatibilité de la qualité des sols avec les usages prévus.

² L'avis est consultable sur : [http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE - Pole d echanges multimodal de Versailles-Chantiers a Versailles - 07 fevrier 2011_cle6c2392-1.pdf](http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE_-_Pole_d_echanges_multimodal_de_Versailles-Chantiers_a_Versailles_-_07_fevrier_2011_cle6c2392-1.pdf)

³ La décision est consultable sur : http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Decision_no_DRIEE-SDDTE-2015-082.pdf

⁴ BASOL : <http://basol.developpement-durable.gouv.fr/> et BASIAS : <http://basias.brgm.fr/>

Les sondages ont été réalisés jusqu'à 3 mètres, ce qui correspond à la profondeur des travaux et mettent en évidence la présence de polluants dans les sols, en particulier d'hydrocarbures et de métaux lourds (p. 145). Il n'est, en revanche, pas fait état de mesures de la pollution de la nappe d'eau souterraine, située à 7 mètres de profondeur, pourtant jugée sensible aux pollutions de surface (p. 145). L'absence de pollution des terres à plus de 3 mètres de profondeur n'est pas démontrée. L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse de l'état initial sur cette thématique, si nécessaire en complétant le diagnostic de pollution des sols d'une nouvelle campagne de sondages des sols et des eaux souterraines.

Risques naturels

Le site est concerné par le risque d'inondation par remontée de nappes d'eau souterraines (p. 154). La sensibilité à ce risque est néanmoins moyenne, selon la cartographie⁵ du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) rappelée dans l'étude d'impact. Selon l'étude hydrogéologique réalisée en mars 2014 sur le secteur « Chantiers », la nappe se situe, à son niveau le plus haut, à 6,2 mètres de profondeur sous le site.

Paysage

L'analyse paysagère de l'état initial est conséquente (p. 105-123) et de bonne qualité. Elle est proportionnée à la forte valeur patrimoniale du territoire. Le site s'implante en effet à proximité du palais de Versailles et de son parc, classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, de nombreux monuments historiques classés et inscrits, et du périmètre du plan de sauvegarde et de mise en valeur de Versailles. Les cartes fournies permettent d'apprécier la localisation du projet vis-à-vis de ces diverses protections. La présentation (p. 110-111) de l'évolution du secteur sous la forme de coupes schématiques montrant les origines de la topographie particulière du site, situé en-deçà des réservoirs Gobert, est appréciée, tout comme l'illustration des périmètres de protection et des co-visibilités du site avec les nombreux monuments historiques alentours (p. 116 et 119).

Le dossier indique que le projet est dans le champ de visibilité de deux monuments historiques que sont la gare des Chantiers et les terrains en bordure de l'abreuvoir Louis XIV. À ce titre, le projet fera l'objet d'un avis conforme⁶ de l'Architecte des bâtiments de France (p. 119).

Déplacements et nuisances associées

Un diagnostic de l'état initial de la circulation routière aux abords du site a été réalisé (p. 124-129). Il montre des conditions de circulation très difficiles voire une saturation en heure de pointe sur la rue des Chantiers (p. 129), dues à un fort niveau de trafic de véhicules particuliers mais également à la présence de nombreux bus à la sortie de la gare. À ce titre, le niveau d'enjeu sur cette thématique est important, comme noté dans le tableau de synthèse en page 100. Il conviendra toutefois que le texte figurant dans le tableau, qui stipule que « *le secteur n'est pas saturé, les carrefours fonctionnent convenablement* », soit mis en cohérence avec les conclusions de l'étude de circulation.

L'étude rappelle (p. 193) que le projet est situé à proximité de voies de transport terrestre faisant l'objet d'un classement acoustique par arrêté préfectoral du 10 octobre 2000, en particulier :

- la rue Édouard Charton, classée en catégorie 2 (la catégorie 1 étant la plus bruyante) ;
- la rue des Chantiers également classée en catégorie 2 ;
- la voie ferrée, jouxtant le site, classée en catégorie 2.

⁵ Cf. <http://www.inondationsnappes.fr/>

⁶ L'avis émis a alors un caractère impératif, qui doit être suivi par l'autorité prenant la décision concernant le permis de construire.

Un diagnostic acoustique a été réalisé en octobre 2015, à partir de trois points de mesure (p. 149) implantés près du projet. Afin de caractériser l'état initial de façon exhaustive, l'autorité environnementale souligne que, compte tenu de la proximité de la voie ferrée, il aurait été souhaitable de réaliser une mesure au droit du site. Les résultats mettent en évidence un niveau sonore important (p. 151). La cartographie de l'ambiance sonore initiale (p. 152) montre des niveaux sonores sur le site supérieurs à 65 dB(A) voire 70 dB(A), c'est-à-dire au-dessus des valeurs réglementaires. À ce titre, le niveau d'enjeu relevé dans le tableau de synthèse (p. 100), indiqué comme peu sensible, mériterait d'être réévalué, tout comme l'affirmation selon laquelle « L'ambiance acoustique actuelle reste sous les seuils réglementaires ».

Une étude de la qualité de l'air sur le site et ses environs a été réalisée par le maître d'ouvrage (p. 139-142), ce qui est apprécié. Les résultats des mesures de la concentration en particules fines sont présentés et montrent des niveaux inférieurs aux valeurs limites réglementaires. L'autorité environnementale rappelle que, selon le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France, la commune de Versailles est située dans la zone sensible pour la qualité de l'air au niveau régional, ce qui aurait pu être indiqué dans l'étude d'impact. En réponse à une question formulée en page 139, l'autorité environnementale recommande de joindre au dossier les résultats des mesures des concentrations en dioxyde d'azote et en Benzène, Toluène, Éthylbenzène et Xylènes (BTEX) lors de la procédure de mise à disposition du public.

3. L'analyse des impacts environnementaux

3.1 Justification du projet retenu

La compatibilité du projet avec le schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) est étudiée. La carte (p. 217) montre qu'il s'intègre dans un espace urbanisé à fort potentiel de densification. À ce titre, il aurait été utile de préciser la densité de logements visée par le projet. Le dossier présente également la compatibilité du projet avec le plan local d'urbanisme (PLU) et avec l'orientation d'aménagement et de programmation définie sur le secteur de Versailles Chantiers (p. 218-220). En ce qui concerne l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (SDAGE), l'autorité environnementale souligne que le dossier devra être actualisé lors des éventuelles futures procédures d'autorisation afin de prendre en compte le SDAGE 2016-2021 applicable depuis le 21 décembre 2015.

L'étude d'impact présente une variante d'aménagement du site (p. 213), avec une répartition différente des bâtiments. Il est précisé que l'aménagement d'un parc paysager en cœur d'îlot a été privilégié à la construction d'un bâtiment central. L'autorité environnementale aurait toutefois apprécié de disposer d'une présentation de variantes montrant la prise en compte du bruit des voies ferrées dans le projet et la recherche d'une diminution de l'exposition des futurs habitants à ces nuisances.

Le projet prévoit la construction d'une crèche en rez-de-chaussée, au nord-est de la parcelle, sur des sols dont la qualité n'est pas totalement connue. L'autorité environnementale rappelle que selon la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles, la construction de ces établissements, y compris les aires de jeux et espaces verts attenants, doit être évitée sur les sites pollués. Cette circulaire indique toutefois que compte-tenu des contraintes urbanistiques et sociales, il peut advenir qu'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Une telle impossibilité mérite néanmoins d'être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation. L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact en ce sens.

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

Le dossier décrit les impacts permanents du projet et, de façon très succincte, les effets en phase de travaux. Les mesures destinées à éviter ou réduire ces impacts sont présentées dans un chapitre distinct. L'analyse des impacts est inégale. Elle est de bonne qualité en ce qui concerne le paysage mais mériterait d'être approfondie pour ce qui est de la qualité des sols, des déplacements et des nuisances sonores. Une estimation du coût des mesures est attendue, notamment en ce qui concerne la pollution des sols. Enfin, l'autorité environnementale recommande d'inclure un tableau de synthèse montrant, de façon hiérarchisée, les impacts du projet et les mesures associées, et ce, afin de faciliter l'appropriation du dossier.

Impacts sur la qualité des sols

Le projet est concerné par la présence de terres polluées issues d'anciennes activités ferroviaires. Les futures populations sont donc susceptibles d'être exposées à cette pollution. Une dépollution par excavation des sols sur 3 mètres de profondeur est prévue pour réaliser le niveau de sous-sol projeté (p. 189). L'étude d'impact devra toutefois préciser si les sols correspondant au secteur du jardin en pleine terre (soit 1 100 m² selon la page 74) sont concernés par ces mesures. En outre, l'absence de pollution de la nappe d'eau souterraine et des sols au-delà de 3 mètres de profondeur devra être justifiée.

Le dossier n'indique pas explicitement si les terres polluées seront dirigées vers des filières de traitement adaptées, en fonction notamment de leur taux de contamination. Les éléments figurant dans le document sur la gestion des terres, transmis à l'autorité environnementale lors de l'examen au cas par cas, pourraient utilement être repris dans l'étude d'impact.

L'autorité environnementale souligne par ailleurs que dans le cas de l'implantation d'une crèche sur le site, un ensemble de mesures concernant les modalités de gestion et de réaménagement du site pollué doit être mis en œuvre afin de garantir la compatibilité des sols avec l'usage prévu. Ces mesures comprennent notamment : un diagnostic préalable, des opérations de dépollution, une évaluation quantitative des risques en cas de pollution résiduelle, un plan de surveillance, etc.

L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'analyse des impacts sur cette thématique, et de mieux justifier la pertinence des mesures de dépollution envisagées au regard des usages prévus. Ces sujets mériteraient d'être traités dans l'étude d'impact sous la forme d'un volet sanitaire plus développé.

Impacts sur le paysage

Les effets du projet sur le paysage sont bien étudiés dans l'étude d'impact, ce qui est apprécié. La co-visibilité du projet avec les sites remarquables des alentours (château de Versailles, quartier Saint-Louis, cathédrale, gare des Chantiers, parc des Étangs Gobert) est illustrée de croquis (p. 159-161). L'étude d'impact conclut à un impact positif du projet sur le paysage vis-à-vis de la situation actuelle du terrain (friche ferroviaire).

Impacts sur les déplacements et nuisances associées

L'étude d'impact présente une évaluation des flux générés par le projet (p. 162 et suivantes). Le projet va générer une surcharge de trafic automobile sur des carrefours déjà encombrés. L'autorité environnementale relève que les hypothèses de génération de trafic présentées par l'étude d'impact semblent sous-estimer cette surcharge. En particulier, le calcul est limité aux trajets domicile – travail (p. 162). En outre, la répartition des flux est calquée sur la situation actuelle (p. 163) caractérisée par du rabattement vers la gare alors que le projet implique d'autres motifs de déplacement liés aux habitations. L'autorité environnementale recommande d'approfondir l'étude de circulation, notamment vis-à-vis des hypothèses retenues.

Une étude acoustique a été réalisée pour caractériser les niveaux sonores après la réalisation du projet (p. 190 et suivantes), sur la base des flux générés présentés dans l'étude de circulation. Une diminution du bruit engendré par la voie ferrée est attendue pour certains bâtiments existants se situant derrière les futures constructions. En ce qui concerne l'impact acoustique reçu par le projet, des niveaux supérieurs aux valeurs réglementaires sont calculés (avant isolation) sur les façades les plus proches de la voie ferrée (p. 191). L'autorité environnementale s'interroge toutefois sur le projet considéré dans le cadre de l'étude acoustique, qui, sur ces cartographies, ressemble à la variante d'aménagement abandonnée (avec bâtiment central). Il conviendra que le dossier précise si l'impact acoustique reçu est le même pour le présent projet.

Au regard de ce fort enjeu, l'autorité environnementale aurait attendu une présentation plus complète des hypothèses conduisant aux objectifs d'isolement acoustique présentés en page 193. En particulier, des explications sont attendues quant à l'opportunité d'un traitement différent pour la façade directe (le long des voies) et pour les deux façades latérales. Certaines zones de ces deux façades (les plus proches des voies) présentent en effet des niveaux d'impact acoustique semblant similaires à celui de la façade directe.

Impact vibratoire

L'analyse de l'impact vibratoire sur les constructions est très succincte (p. 193). Au regard de la proximité des voies ferrées (une dizaine de mètres), des précisions auraient été attendues sur la quantification de cet impact ainsi que sur les mesures de réduction envisageables.

Impacts liés au chantier

L'analyse des effets du projet en phase de chantier est très succincte (p. 196). Le maître d'ouvrage propose néanmoins quelques mesures dans le chapitre dédié (p. 236), notamment l'engagement de réaliser un chantier à faibles nuisances. L'autorité environnementale aurait souhaité disposer d'éléments plus précis concernant la gestion de la circulation en phase de chantier, en particulier concernant le nombre et les itinéraires prévisionnels des camions qui évacueront les terres déblayées.

Il est rappelé que le pétitionnaire devra respecter les prescriptions de l'article R.1334-36 du code de la santé publique relatif aux nuisances sonores dues aux activités de chantier, particulièrement dans les secteurs proches d'habitation, ainsi que celles de l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2012 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage dans le département des Yvelines.

Effets cumulés

Les effets cumulés du projet avec le projet de pôle d'échange multimodal et celui de l'îlot Est (cf. Illustration 1) sont étudiés à l'échéance de leur réalisation (2018). Une illustration de ces aménagements sous la forme de visuels aurait été appréciée, pour mieux appréhender l'évolution de l'ensemble du secteur.

L'étude est centrée sur l'analyse des déplacements et de la qualité de l'air (p. 197 et suivantes). En ce qui concerne l'étude de circulation, l'autorité environnementale relève qu'elle ne semble prendre en compte qu'un seul des deux bâtiments de bureaux prévus sur l'îlot Est. Il est en effet fait mention d'une surface de plancher de 15 400 m² (p. 198) alors que la demande d'examen au cas par cas reçue en juin 2015 par l'autorité environnementale mentionnait la réalisation d'une surface de plancher de 22 800 m² pour l'ensemble de l'îlot Est. En outre, il aurait été pertinent de préciser si une augmentation du trafic de bus était attendue du fait de l'aménagement de la gare routière. L'étude de circulation pourrait utilement être actualisée sur ces points.

4. L'analyse du 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. Le résumé fourni reprend l'ensemble des sujets abordés dans l'étude d'impact. Il est assez clair et illustré. L'autorité environnementale recommande toutefois de fournir une synthèse hiérarchisée des enjeux, des impacts et des mesures d'évitement et de réduction proposées, afin de faciliter la compréhension du dossier.

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'Énergie d'Île-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, reading "Jean-Luc Courcier", with a horizontal line underneath.