



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

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

Le 26 JAN. 2017

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-1227-16

## Avis de l'autorité environnementale sur la deuxième phase d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles- Chantiers à Versailles (Yvelines)

### Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur la deuxième phase d'aménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers, comprenant la création d'une gare routière et d'un parking souterrain d'environ 390 places. Ce projet fait l'objet d'une procédure de permis d'aménager (pour la gare routière) et d'une procédure de permis de construire (pour le parking souterrain). Le projet est porté par la Ville de Versailles.

Pour rappel, le projet de pôle d'échange multimodal, qui comprend également le réaménagement de la gare SNCF de « Versailles Chantiers », a fait l'objet de deux avis de l'autorité environnementale en 2011, du fait du portage du projet par trois maîtres d'ouvrage (ville de Versailles, SNCF Réseau et SNCF Mobilité). L'autorité environnementale relève qu'une grande partie des remarques émises dans les avis de 2011 ne font pas l'objet d'une réponse explicite de la part du porteur de projet, ce qui est regrettable. Le projet de construction de logements sur l'îlot ouest adjacent à la gare routière a également fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 22 janvier 2016.

Les aménagements prévus par ce projet visent à permettre 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.

L'étude d'impact présentée est toutefois inégale, à la fois sur le fond et sur la forme. Une mauvaise structuration de l'étude nuit à la bonne compréhension du dossier et l'analyse de certains enjeux et impacts mériterait également d'être approfondie (déplacements, gestion de l'eau, phase chantier).

L'autorité environnementale recommande plus particulièrement :

- d'améliorer la description du projet, en incluant davantage d'illustrations et en précisant la logique d'ensemble des accès et des flux de circulation des différentes composantes du programme ;
- de préciser l'analyse de l'état initial et les impacts du projet sur les déplacements au regard des dernières évolutions du secteur (fermeture du parking silo, réaménagement des rues de Noaille et Edouard Lefebvre, ...) ;
- de préciser de façon plus quantitative les effets du projet en phase de travaux (notamment le flux des engins), en lien avec les autres chantiers de réaménagement du site (îlot ouest, îlot est, halle SNCF) ;
- de réaliser une analyse des effets cumulés prenant en compte l'arrivée de la ligne 18 du réseau de transport du Grand Paris Express.

\*

\* \*

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 soumis à la réalisation d'une étude d'impact au titre de la rubrique 5° relative aux infrastructures de transport du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est le préfet de région.

#### **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.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Cet avis concerne la deuxième phase d'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Versailles (78), qui porte sur la réalisation d'une gare routière et d'un parking souterrain sous la maîtrise d'ouvrage de la Ville de Versailles. Il est rendu dans le cadre des procédures de permis de construire (pour le parking souterrain) et de permis d'aménager (pour la gare routière). Cet avis porte sur l'étude d'impact datée d'octobre 2016 complétée suite à l'accusé-réception de l'autorité environnementale du 2 décembre 2016 identifiant des éléments réglementaires manquants au titre de l'article R.122-5 du code de l'environnement relatif au contenu d'une étude d'impact. Cette version complétée comporte un nouveau chapitre (cf. chapitre 10, p. 192 à 196) présentant l'estimation du coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation et leur modalité de suivi, l'analyse des méthodes pour établir l'étude d'impact, les difficultés éventuelles rencontrées, l'évaluation des incidences Natura 2000 ainsi que les auteurs de l'étude. L'autorité environnementale souligne que cette version complétée devra être jointe au dossier d'enquête publique.

Pour rappel, l'aménagement du pôle d'échange multimodal, qui comprend également l'extension et la restructuration de la gare SNCF de « Versailles Chantiers », a fait l'objet de deux avis de l'autorité environnementale en 2011, du fait du portage du projet par trois maîtres d'ouvrage (ville de Versailles, SNCF Réseau et SNCF Mobilité). Le premier avis, daté du 26 janvier 2011, a ainsi été émis par l'autorité environnementale du CGEDD<sup>1</sup>, et le second, daté du 7 février 2011, par l'autorité environnementale du préfet de région<sup>2</sup>.

Depuis 2011, la rénovation et le réaménagement de la gare SNCF et de ses accès ont été réalisés. L'objet de la présente étude d'impact est de préciser la deuxième phase du projet (gare routière et parking souterrain). L'autorité environnementale relève que le phasage du projet de PEM a évolué. En effet, dans l'étude d'impact datant de 2010, la création de la gare routière était prévue lors de la première phase du projet.

<sup>1</sup> Cf. [http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007512-01\\_avis\\_delibere\\_ae.pdf](http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/007512-01_avis_delibere_ae.pdf)

<sup>2</sup> Cf. [http://www.dricee.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.dricee.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)

Le porteur de projet a choisi de produire une nouvelle étude d'impact plutôt que de s'appuyer sur la structure et le contenu de l'étude d'impact de la première phase du PEM. L'autorité environnementale relève qu'une grande partie des remarques émises dans les avis de 2011 ne font pas l'objet d'une réponse explicite de la part du porteur de projet dans cette nouvelle étude, ce qui est regrettable.

### 1.3. Contexte et description du projet

Le projet s'implante à proximité immédiate de la gare « Versailles Chantiers », sur un terrain autrefois lié à l'activité ferroviaire (voies de garage, entreposage de conteneurs) puis transformé en parc de stationnement à ciel ouvert. Il est bordé (cf. Illustration 1) :

- au nord-ouest, par une ancienne halle de la SNCF, qui sera en partie conservée et réhabilitée dans le cadre du projet plus global de réaménagement du secteur de Versailles Chantiers. Il aurait été utile de présenter davantage cette opération.
- au sud-ouest, par le projet de construction d'un ensemble immobilier résidentiel, dit « îlot ouest », qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 22 janvier 2016<sup>3</sup>.
- au nord-est, par le projet de construction d'un ensemble immobilier destiné aux activités tertiaires, dit « îlot est », qui a fait l'objet d'une décision de dispense de la réalisation d'une étude d'impact suite à examen au cas par cas (décision n° DR1EE-SDDTE-2015-092<sup>4</sup>).

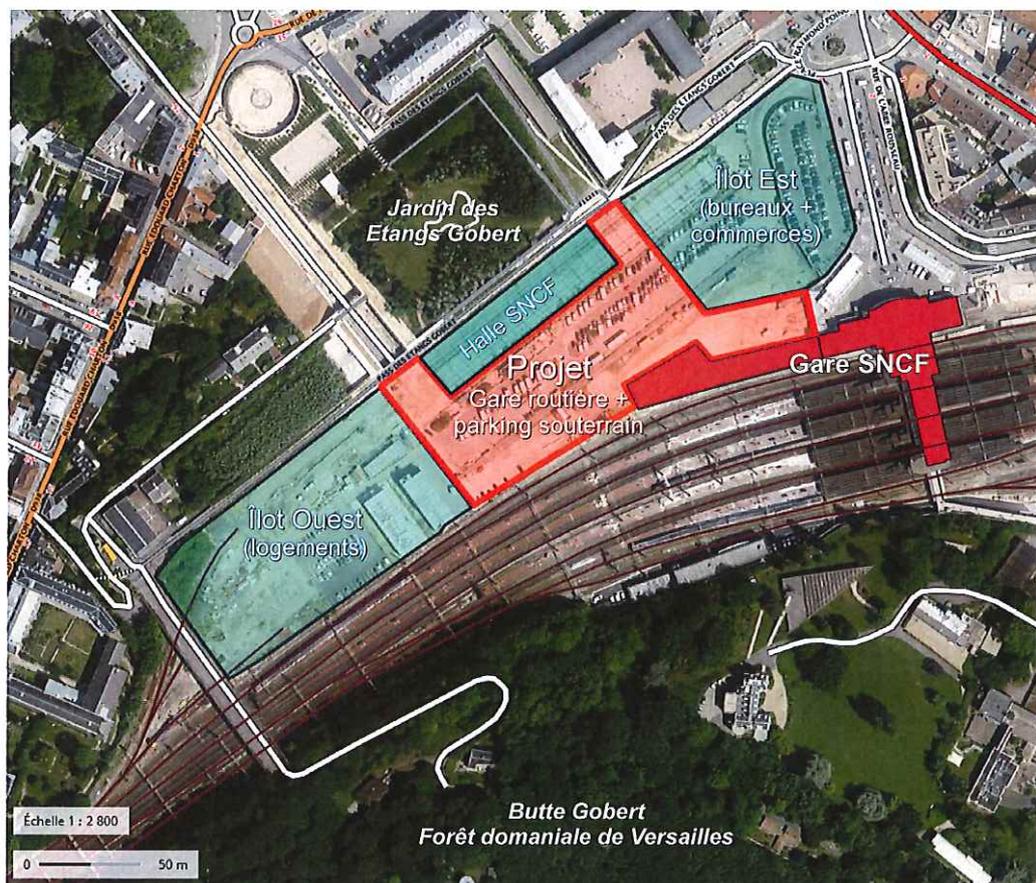


Illustration 1: Plan de situation du projet de gare routière et de parking souterrain dans le quartier de Versailles Chantiers (Données cartographiques : © IGN, Planet Observer ; annotations : DR1EE)

<sup>3</sup> Cf. [http://www.dr1ee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis\\_AE\\_Ensemble\\_immobilier\\_a\\_Versailles\\_78\\_.pdf](http://www.dr1ee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE_Ensemble_immobilier_a_Versailles_78_.pdf)

<sup>4</sup> Cf. [http://www.dr1ee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Decision\\_no\\_DR1EE-SDDTE-2015-082.pdf](http://www.dr1ee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Decision_no_DR1EE-SDDTE-2015-082.pdf)

La deuxième phase du pôle d'échange multimodal vise à réaliser :

- une gare routière de surface de 14 quais, accessible au nord par l'avenue de Sceaux prolongée et, au sud-est, par la rue de l'Abbé Rousseaux puis par un passage sous le parvis de la gare SNCF ;
- un parc de stationnement souterrain sur deux niveaux de sous-sol, s'implantant sous la gare routière, pour les véhicules légers, les véhicules deux roues motorisés et les vélos. Un stationnement pour les vélos est également prévu en surface. L'accès au parking sera commun avec celui du futur parking de l'ensemble immobilier de l'îlot est, via la place Poincaré et la rue longeant le jardin des Étangs Goberts (cf. Illustration 2).

Il est à noter que la voie est-ouest longeant le jardin des Etangs Goberts ainsi que le prolongement de l'avenue de Sceaux sont déjà réalisées. Il s'agit d'aménagements appartenant au programme de travaux du pôle d'échange multimodal. Le prolongement de l'avenue de Sceaux ne sera ouvert qu'à la circulation des bus, cycles et piétons (p. 168). La voie longeant le jardin des Etangs Gobert permettra quant à lui l'accès routier aux parkings souterrains du PEM et des îlots est et ouest.

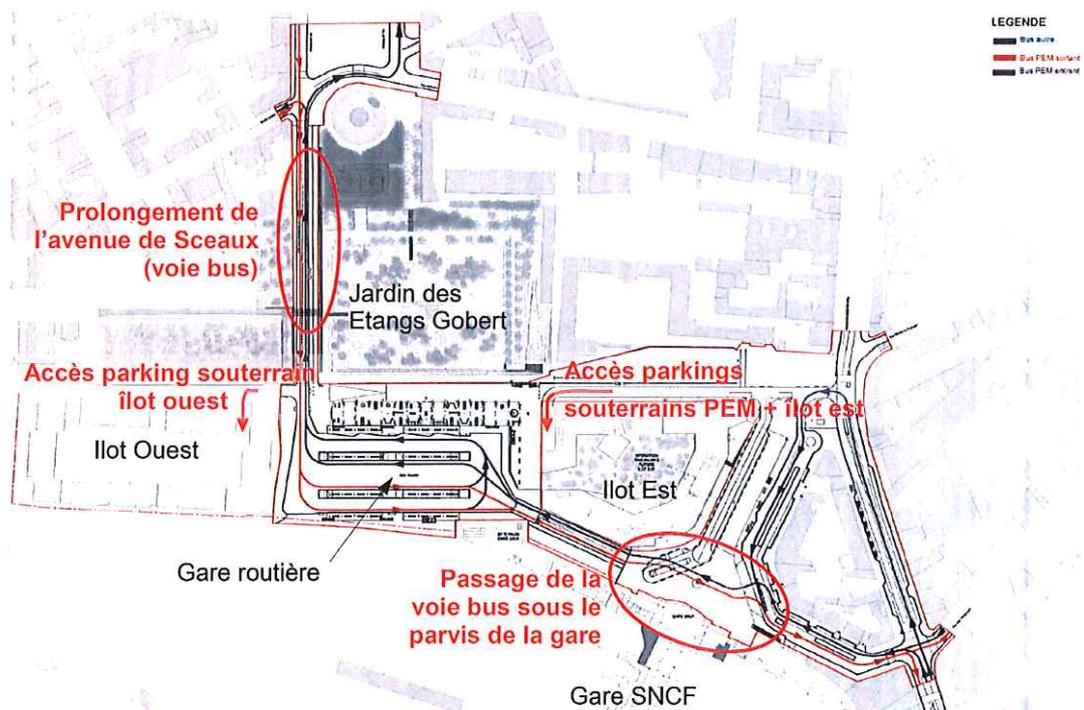


Illustration 2: Plan des accès routiers à la gare routière et aux parkings souterrains (sources : étude d'impact du PEM, étude d'impact de l'îlot ouest, dossier d'examen au cas par cas de l'îlot est ; annotations : DRIEE)

Le nombre de places dédiées aux différents types de véhicules n'est pas constant dans l'étude d'impact ni dans le formulaire de demande de permis de construire (291, 385 ou 390 places pour les véhicules légers ; 30 ou 250 places pour les deux-roues). L'autorité environnementale recommande de rendre cohérents ces deux documents.

L'autorité environnementale souligne que la compréhension du fonctionnement futur du site nécessite aujourd'hui la consultation d'autres documents (étude d'impact de l'îlot ouest, dossier de demande d'examen au cas par cas de l'îlot est). La présente étude d'impact gagnerait à présenter de façon plus exhaustive et illustrée la logique d'ensemble des accès et des flux de circulation prévus pour les composantes du PEM et les projets connexes d'aménagement.

Le porteur de projet aurait ainsi pu s'appuyer sur la structure et le contenu de l'étude d'impact réalisée lors de la première phase, qui était plus claire, en actualisant son contenu sur les aspects ayant évolué.

La mise en service du parking souterrain et de la gare routière est prévue pour mars 2019 (p. 77).

## **2. L'analyse des enjeux environnementaux**

Les enjeux environnementaux importants, dont le projet doit tenir compte, sont les déplacements et les nuisances associées, les sols et les eaux souterraines, et le paysage.

La présentation de l'état initial de l'environnement est inégale et mériterait d'être approfondie notamment en ce qui concerne les déplacements.

L'autorité environnementale note qu'une synthèse des enjeux est présentée dans le résumé non technique (p. 48-49), ce qui répond à une remarque de l'autorité environnementale dans son avis de 2011.

### **Déplacements et nuisances associées (bruit, pollution de l'air)**

L'étude d'impact rappelle le contexte des déplacements sur la commune de Versailles et notamment sur le quartier des chantiers (p. 98 et suivantes). Il est fait état de dysfonctionnements routiers importants liés à l'enclavement du site et à sa forte fréquentation, notamment du fait de son importante desserte en bus (24 lignes).

Le dossier fait référence à une étude de circulation routière réalisée en 2002, ainsi qu'à des études complémentaires menées entre 2010 et 2015. Ces études auraient mérité d'être identifiées précisément et d'être jointes au dossier. Le chapitre 4.2 de l'étude d'impact contient des informations hétérogènes, reflétant la situation du secteur à diverses dates, ce qui ne permet pas de saisir clairement les conditions de circulations actuelles. Il gagnerait à être actualisé avec les dernières données disponibles. L'autorité environnementale note en particulier que l'étude ne prend pas en compte la fermeture du parking silo et du parking en surface de la gare, ni le réaménagement de la rue de Noailles (mise en sens unique, aménagement d'un parking sur la deuxième voie) et de la rue Édouard Lefebvre (aménagement de la voirie en vue d'augmenter les flux de circulation). Ces aménagements de la voirie ont généré des flux de circulation supplémentaires, dégradant ainsi les conditions de circulation sur la rue des États Généraux.

Enfin, l'affirmation (p. 109) selon laquelle la circulation est en grande partie fluide sur le secteur à l'exception de la place Poincaré ne paraît pas justifiée au regard des éléments figurant dans l'étude d'impact.

Des mesures de bruit et des comptages de trafic en différents points, réalisés dans le cadre de l'étude d'impact de l'îlot ouest, ont conduit à une modélisation de la situation actuelle en termes de bruit. Les cartes obtenues, présentées en page 126, 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.

Le dossier reprend les éléments relatifs à la qualité de l'air issus de l'étude d'impact de l'îlot ouest, pour laquelle une étude de la qualité de l'air sur le site et ses environs avait été réalisée. Cette étude est d'ailleurs jointe au dossier (cf. Annexe 6). 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.

### **Sols, eau et risques naturels**

En premier lieu, l'autorité environnementale relève que les chapitres sur la qualité des sols, l'hydrographie et l'hydrogéologie sont présentés dans le résumé non technique (p. 38-40) et non dans la description de l'état initial.

Un nouveau diagnostic de pollution des sols et des eaux souterraines, joint au dossier (cf. Annexe 3), a été conduit en 2016. Les analyses de sols ont mis en évidence la présence de traces non significatives en métaux et en hydrocarbures au droit du site.

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 (p. 40). L'autorité environnementale relève, dans le diagnostic de pollution des sols et des eaux, que cette nappe est vulnérable aux pollutions de surface du fait de l'absence de formations sus-jacentes à faible perméabilité. Le diagnostic de pollution, dont les conclusions sont reprises en page 38, précise que des teneurs en hydrocarbures ont été observées sur deux piézomètres mais conclut à l'absence de risque significatif. En outre, le projet se situe en aval hydraulique des captages en eau potable de la nappe des sables de Fontainebleau, dont il n'intercepte aucun périmètre de protection (p. 40).

Le site est concerné par le risque d'inondation par remontée de nappes d'eau souterraines (p. 135-136). La sensibilité à ce risque est néanmoins moyenne, et non forte comme indiqué dans l'étude d'impact (cf. cartographie<sup>5</sup> du Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM) et sa légende pour les nappes des formations sédimentaires).

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 (p. 95). 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 n'indique toujours pas clairement à quel bassin appartient le site du pôle d'échanges.

### **Paysage**

S'agissant du patrimoine historique et culturel, l'autorité environnementale relève qu'une partie des informations figure dans le résumé non technique (p. 16-26) et non dans la description de l'état initial, notamment en ce qui concerne l'implantation des monuments historiques. L'étude liste ainsi les différents monuments historiques présents à proximité ou dont le périmètre interrompt le site d'étude (p. 23). La gare ferroviaire de Versailles-Chantiers est elle-même un monument historique inscrit. Le dossier précise les monuments en co-visibilité avec le site du pôle d'échanges multimodal, à savoir le bâtiment de la gare et les terrains en bordure de l'abreuvoir Louis XIV (square des Francines).

En matière de paysage, l'autorité environnementale souligne que l'état initial aurait mérité d'être mieux illustré dans le dossier, à l'aide de visuels de meilleure résolution et d'une photographie montrant la nouvelle voie reliant le site au square des Francines et à l'avenue de Sceaux.

## **3. L'analyse des impacts environnementaux**

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

Le dossier comporte un chapitre présentant une esquisse des solutions alternatives (p. 182). Ces solutions portent sur l'opportunité de réaliser une vélo-station sécurisée au sein du parking souterrain, option finalement retenue, ainsi que sur les moyens d'y accéder.

En ce qui concerne la justification du projet, le dossier affirme (p. 70) que les flux supplémentaires induits par le développement à venir de l'offre en transport en commun,

---

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

notamment l'arrivée de la ligne 18 du Grand Paris Express à l'horizon 2030, sont pris en compte. Cette affirmation n'est toutefois pas étayée de données chiffrées.

L'étude présente très succinctement une analyse de la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SDAGE) Seine-Normandie. L'autorité environnementale relève que le dossier devra être actualisé pour prendre en compte la nouvelle version du SDAGE Seine Normandie (2016-2021), applicable depuis le 21 décembre 2015. En outre, et comme déjà noté dans les avis de 2011, une analyse est attendue pour les deux Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) qui concernent la commune de Versailles : le SAGE de la Mauldre et le SAGE de la Bièvre, qui est actuellement en cours d'élaboration.

Le pétitionnaire indique que le projet est désormais compatible avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles modifié le 17 décembre 2015 (p. 159).

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

Le dossier décrit les impacts permanents et temporaires du projet, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation retenues. L'analyse est inégale et mériterait d'être approfondie notamment en ce qui concerne les déplacements, la phase de chantier et les effets cumulés. Le coût des mesures n'est en outre pas chiffré.

#### **Effets sur les déplacements et nuisances associées**

Les impacts du projet sur les déplacements sont détaillés dans le chapitre portant sur les impacts du programme d'aménagement du secteur de Versailles Chantiers (p. 168 et suivantes).

Le projet aura plusieurs impacts positifs sur les transports en commun. Un nouveau cheminement pour les piétons et les cycles venant du Quartier Saint-Louis permettra 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, en particulier au niveau de la place Poincaré. Les conditions de circulation 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.

En ce qui concerne le parking souterrain, le dossier indique que les flux de trafic seront globalement constants par rapport à la situation initiale, du fait d'une capacité de stationnement maintenue à l'identique (p. 169). L'autorité environnementale note toutefois que l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale de 2011 annonçaient une augmentation de la capacité d'environ 80 places (passage de 305 à 385 places), ce qui semble être également valable pour le présent projet. En outre, et comme déjà indiqué plus haut, l'étude d'impact n'a pas pris en compte l'augmentation de la capacité de stationnement réalisée sur les rues adjacentes en réponse à la démolition du parking silo. L'autorité environnementale s'interroge également sur les hypothèses retenues pour quantifier le trafic lié au parking souterrain, et en particulier la répartition des flux aux heures de pointe du matin et du soir (p. 171-172). En effet, les flux seront très certainement en quasi-totalité entrants le matin et sortants le soir. À ce titre, une vigilance particulière devra être apportée au dimensionnement des accès au parking qui se fera par une rue déjà très congestionnée en heure de pointe. Des remontées de file pourraient ainsi être observées dans la rue des États Généraux.

Enfin, le dossier aurait pu utilement préciser les mesures de régulation de trafic à mettre en œuvre sur la nouvelle voie desservant les îlots est et ouest et le parking souterrain. Cette voie en impasse verra en effet se croiser les flux routiers liés à l'îlot ouest et les bus entrant et sortant de la gare routière par le nord.

En ce qui concerne le bruit, une modélisation de la situation future a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact de l'îlot ouest (p. 180-181 et Annexe 5). Outre les points relevés dans l'avis de l'autorité environnementale sur l'îlot ouest concernant l'impact acoustique sur les futurs bâtiments de logements, on peut noter que cette modélisation ne prend pas en compte les bâtiments de l'îlot est et leurs éventuels effets sur la propagation du bruit.

Selon cette étude, le niveau sonore des rues aura tendance à diminuer ou rester stable, excepté sur l'avenue de Sceaux et sur son prolongement sur lequel circuleront environ 110 bus par heure (entrée et sortie cumulées). L'autorité environnementale relève, dans l'annexe 5, qu'un bâtiment existant (bâtiment 42, p. 13 de l'annexe 5) devra faire l'objet d'une protection acoustique par le maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures.

L'autorité environnementale note qu'une campagne de mesures acoustiques comparatives avant et après mise en service du PEM était prévue dans le dossier de 2011, mesure qu'il aurait été pertinent de reprendre dans la présente étude d'impact.

### **Effets sur les eaux et les sols**

Les effets du projet sur les eaux et les sols ne font pas l'objet d'un approfondissement dans le chapitre sur les impacts. Des éléments d'analyse figurent toutefois dans le diagnostic de pollution des sols annexé au dossier, dans le chapitre de l'état initial consacré à la gestion des eaux pluviales (p. 97-98) ainsi que dans le chapitre présentant les rubriques de la loi sur l'eau applicables au projet (p. 134-135).

S'agissant de la qualité des sols, le porteur de projet prévoit l'évacuation des terres polluées en filière adaptée (cf. Annexe 3). L'évaluation des risques sanitaires conclut que le site est compatible avec l'usage futur de gare routière et de parking souterrain.

Le dossier indique (p. 135) que le projet sera soumis à un régime déclaratif au titre de la loi sur l'eau pour ce qui concerne notamment la gestion des eaux pluviales et les pompages de la nappe souterraine liés à la réalisation des fondations du parking souterrain.

S'agissant des eaux pluviales, le dossier prévoit leur rétention dans un bassin enterré et dimensionné pour limiter le débit de fuite à 1 ou 2 litres par hectare et par seconde, pour une pluie décennale, conformément aux prescriptions des gestionnaires de réseau d'assainissement concernés. La définition des zones dont les eaux de surface se raccorderont à ces bassins reste cependant imprécise. Le volume du bassin est estimé à moins de 300 m<sup>3</sup> (p. 97), sans précision sur le calcul ayant conduit à ce dimensionnement. En outre, malgré une photographie du bassin de rétention en cours d'installation, aucune indication sur son emplacement n'est fournie.

La mise en place d'un déboureur-séparateur à hydrocarbures est prévue 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 particulaire le plus souvent véhiculés par les eaux de ruissellement. Comme déjà noté dans l'avis de l'autorité environnementale en 2011, il conviendrait de caractériser la charge polluante attendue des eaux de ruissellement pour choisir un dispositif de traitement adapté, ou de justifier du choix d'un tel système.

L'autorité environnementale tient à souligner l'importance de l'entretien des dispositifs de collecte et de traitement des eaux pluviales (réseau, rétention, vannes, déboureur-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. Comme déjà noté dans l'avis de 2011, les modalités d'entretien de ces dispositifs ne sont pas abordées dans ce dossier et devront être précisées.

L'autorité environnementale note que sa remarque dans l'avis de 2011 sur les mesures de sécurisation des installations de la société des eaux de Versailles et de Saint-Cloud (SEVESC) situées à proximité du site de la gare n'a pas fait l'objet d'une réponse de la part du pétitionnaire.

### **Effets sur le paysage**

En termes 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'analyse des impacts sur les vues depuis les perspectives et monuments protégés au titre du patrimoine s'appuie sur l'étude d'impact du projet d'îlot ouest (p. 142 et suivantes). L'impact paysager du projet de gare routière et de parking souterrain sur le patrimoine est moindre que celui des futures constructions des îlots est et ouest, du fait de sa faible hauteur, d'une faible emprise des constructions et de la végétalisation prévue.

Les vues d'insertion de la gare routière, du prolongement de l'avenue de Sceaux et des émergences et accès au parking souterrain restent toutefois peu nombreuses. Les cônes de prise de vue de ces visuels auraient mérité d'être localisés sur une carte. En outre, leur résolution, assez faible, devrait être améliorée pour une meilleure lisibilité du dossier.

Les demandes de permis de construire et de permis d'aménager 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).

### **Effets en phase de travaux**

Les travaux se dérouleront de juin 2017 à mars 2019, avec une mise en service du parking souterrain et de la gare routière prévue pour la fin mars 2019 (p. 76-77). Ces travaux seront concomitants avec les chantiers des îlots est et ouest et celui de la réhabilitation de la halle de la SNCF (p. 147). La phase de chantier nécessite donc une attention particulière du fait de son ampleur et de son implantation dans une zone qui restera très fréquentée par les usagers des transports en commun.

Le porteur de projet prévoit des mesures pour la gestion de la circulation des engins de chantier (p. 148-149), notamment :

- Une interdiction de circulation entre 7h30 et 9h sur le secteur de Versailles-Chantiers pour les engins du chantier du PEM ;
- La création de zones de stationnement temporaires pour ces mêmes engins ; ces zones (carrefour du Cerf-Volant et couloir de bus de l'avenue de Paris face au lycée La Bruyère) auraient mérité d'être localisées sur une carte, tout comme les itinéraires qui seront empruntés par les camions pour se rendre sur le site du PEM.
- La création d'une équipe de coordination des chantiers liés au réaménagement du secteur.

L'autorité environnementale souligne que ces principes de coordination et de gestion de la circulation des engins de chantier sont pertinents. Toutefois, des informations plus quantitatives (évaluation des flux routiers engendrés par le chantier, notamment) auraient été appréciées afin de s'assurer de la faisabilité de ces chantiers concomitants.

L'autorité environnementale note également que la problématique de gestion des déblais de chantier sera prégnante dans le cadre du réaménagement global du site. Le volume de terres inertes à excaver pour la réalisation du parking souterrain et de la gare routière est ainsi estimé à 50 000 m<sup>3</sup> (p. 84), auxquels s'ajouteront les volumes de terres issus du creusement des parkings des îlots ouest et est, non précisés.

Enfin, comme déjà noté dans les avis de l'autorité environnementale de 2011, le pétitionnaire devra expliciter les mesures prévues pour la protection de la qualité des eaux souterraines. Des zones étanches pour conserver les matières polluantes, parquer les engins de chantier et assurer leur maintenance devront ainsi être prévues.

### **Effets cumulés**

L'autorité environnementale relève que le chapitre sur les effets cumulés du projet aborde les effets du programme de travaux du PEM, comprenant la construction des îlots est et ouest. En revanche, il n'y a pas d'analyse des effets cumulés avec les autres projets connus au sens de l'article R.122-5-II-5° du code de l'environnement. L'autorité environnementale souligne en particulier que la ligne 18 du réseau de transport du grand Paris, qui entraînera la construction d'une nouvelle gare au sud de la gare SNCF actuelle, a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD en date du 21 octobre 2015<sup>6</sup>.

### **4. L'analyse du résumé non technique**

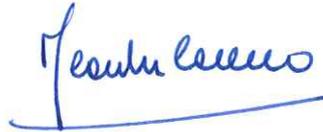
L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact. Une carte de localisation du projet au sein de la commune de Versailles aurait ainsi été appréciée.

Comme relevé plus haut, le résumé non technique devra être repris afin que le contenu relevant de l'état initial de l'environnement (paysage, pollution) soit déplacé dans le chapitre ad-hoc. Ces enjeux devront faire l'objet d'une synthèse dans le résumé.

### **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'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'F. L...' with a horizontal line underneath.

---

<sup>6</sup> Cf. [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/151021\\_-\\_Ligne\\_18\\_du\\_grand\\_Paris\\_78-91-92-94\\_-\\_delibere\\_cle254392.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/151021_-_Ligne_18_du_grand_Paris_78-91-92-94_-_delibere_cle254392.pdf)