



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers (78)**

**n°Ae: 2010 - 54**

**Avis établi lors de la séance du 26 janvier 2011 - n° d'enregistrement : 007512 - 01**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 26 janvier 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers (78).*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Jaillet, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès, Vernier*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\*

\* \*

*L'Ae a été saisie pour avis sur la création d'un pôle d'échanges multimodal à Versailles-Chantiers par courrier du 30 octobre 2010 de la préfète des Yvelines, le dossier étant parvenu complet à l'Ae le 9 novembre 2010.*

*L'Ae a consulté la préfète des Yvelines pour ses attributions en matière d'environnement le 29 novembre 2011.*

*L'Ae a pris connaissance de l'avis de l'Agence régionale de la santé du 1<sup>er</sup> décembre 2010 adressé à la préfète des Yvelines.*

*Sur le rapport de MM Jean Jacques LAFITTE et Philippe LAGAUTERIE, l'Ae a formulé l'avis suivant.*

---

1 Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

L'opération soumise à l'Ae consiste en la construction d'un pôle d'échanges multimodal à la gare de Versailles-Chantiers. Les trois maîtres d'ouvrages<sup>2</sup> associés pour ce projet prévoient un agrandissement de la gare existante, l'aménagement d'une gare routière attenante et la mise en place d'un certain nombre d'aménagements pour améliorer la desserte de cette gare, tous modes de transport confondus. Cet aménagement vise donc à améliorer l'utilisation des transports en commun et à requalifier les abords de la gare.

Cet aménagement qui constitue globalement une amélioration de l'environnement urbain et une meilleure attractivité des transports en commun, aura cependant des incidences négatives sur l'environnement. Par ailleurs, l'étude d'impact présente quelques lacunes ou imperfections qu'il convient de corriger pour la bonne information du public.

***L'AE recommande de compléter cette étude d'impact sur les points suivants :***

- **préciser les engagements des maîtres d'ouvrage pour réduire les impacts ou accompagner leur projet ;**
- **s'agissant des effets du projet en matière de bruit, les évaluer, en les actualisant, à la mise en service du projet et à un horizon plus éloigné, et les présenter sous forme cartographique ;**
- **vérifier que les aménagements prévus sont compatibles avec les dispositions du SDAGE<sup>3</sup> et du SAGE<sup>4</sup> de la Mauldre ;**
- **quantifier l'estimation des dépenses consacrées à la réduction des conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé<sup>5</sup> ; l'évaluation des gains environnementaux doit être précisée et actualisée ;**
- **situer le projet dans son contexte urbain et produire une étude paysagère ;**
- **compléter le résumé non technique par des cartes, pour qu'il puisse être lu de façon autonome par le public.**

L'Ae rappelle que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font obligation aux maîtres d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, à laquelle il pourrait satisfaire par l'étude d'impact en la complétant. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 devra être joint au dossier d'enquête publique.

---

2 Réseau ferré de France, Société nationale des chemins de fer et la ville de Versailles

3 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

4 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

5 Article R. 122-3 4° du code de l'environnement

## Avis détaillé

### 1 : Historique du projet

La gare de Versailles-Chantiers est la plus importante du département des Yvelines avec 500 trains par jour et 64 000 voyageurs, dont 40 % en correspondance. La gare est desservie, en outre, par 26 lignes de bus qui génèrent 1500 mouvements quotidiens. De nombreux dysfonctionnements dans, et hors la gare, apparaissent du fait de la mauvaise adaptation des infrastructures liées au trafic voyageur qui a fortement augmenté.

Un premier projet de pôle d'échanges multimodal (PEM) de Versailles-Chantiers a été élaboré au début des années 2000 et a été inscrit au volet ferroviaire du contrat de projets État-Région Île-de-France pour 2007-2013.

Un schéma de principe d'aménagement a été élaboré en avril 2001 et approuvé par les 3 maîtres d'ouvrages (MO), ville de Versailles, RFF<sup>6</sup> et SNCF<sup>7</sup>, qui, simultanément se sont concertés pour monter une opération d'aménagement urbain sur les 3,5 hectares de terrains contigus à la gare constitués des emprises de l'ancienne gare de marchandises. Le projet de PEM a fait l'objet d'une enquête publique "Bouchardeau" qui s'est déroulée du 10 juin au 13 juillet 2005, et qui a abouti en 2006 aux déclarations de projets validées par les conseils d'administration de la SNCF du 28 juin, du STIF<sup>8</sup> du 5 juillet, de RFF du 6 juillet ainsi que par le conseil municipal de Versailles par délibération du 6 juillet 2006.

La ville de Versailles ayant décidé de réexaminer son opération d'aménagement urbain, les 3 MO en collaboration avec le STIF ont travaillé ensuite à rendre les projets de transport et d'urbanisme indépendants. Fin 2009, un nouveau schéma d'aménagement du PEM répondant à l'impératif de séparation des projets a été stabilisé. Ce projet a reçu un accueil favorable des 3 maîtres d'ouvrages et du STIF. Ce nouveau projet sera soumis à une nouvelle enquête publique et à une procédure de mise en compatibilité du PLU<sup>9</sup> menée conjointement.

Le nouveau projet de PEM est soumis à étude d'impact car d'un montant supérieur à 1,9 M€. Il comprend deux phases indépendantes :

La 1<sup>ère</sup> phase (emprise en rose sur le plan ci-dessous) qui est soumise à la nouvelle enquête publique comprend :

sous la maîtrise d'ouvrage de RFF et de la SNCF :

- la rénovation et le réaménagement du bâtiment voyageurs existant (monument historique inscrit), y compris la rénovation des abris de quais existants ;
- la création d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais et d'un nouveau hall (hall 2) en relation avec la gare routière ;
- la réalisation d'une galerie de liaison entre le bâtiment voyageurs existant et le hall 2 créé, permettant également de reconstituer les locaux des services ferroviaires impactés par le projet ;

sous la maîtrise d'ouvrage de la ville de Versailles :

- la création d'une gare routière comportant 14 postes à quais ;
- l'aménagement des voiries d'accès à la gare routière, au nord depuis l'avenue de Sceaux via le franchissement des étangs Gobert, à l'est depuis la rue de l'Abbé Rousseaux via un passage sous le parvis existant ;
- le maintien de la capacité actuelle de stationnement pour les voitures particulières et les deux roues, via le maintien du parc à silo et le réaménagement du parc aérien ;
- le réaménagement de la rue de l'abbé Rousseaux ;

---

6 Réseau ferré de France

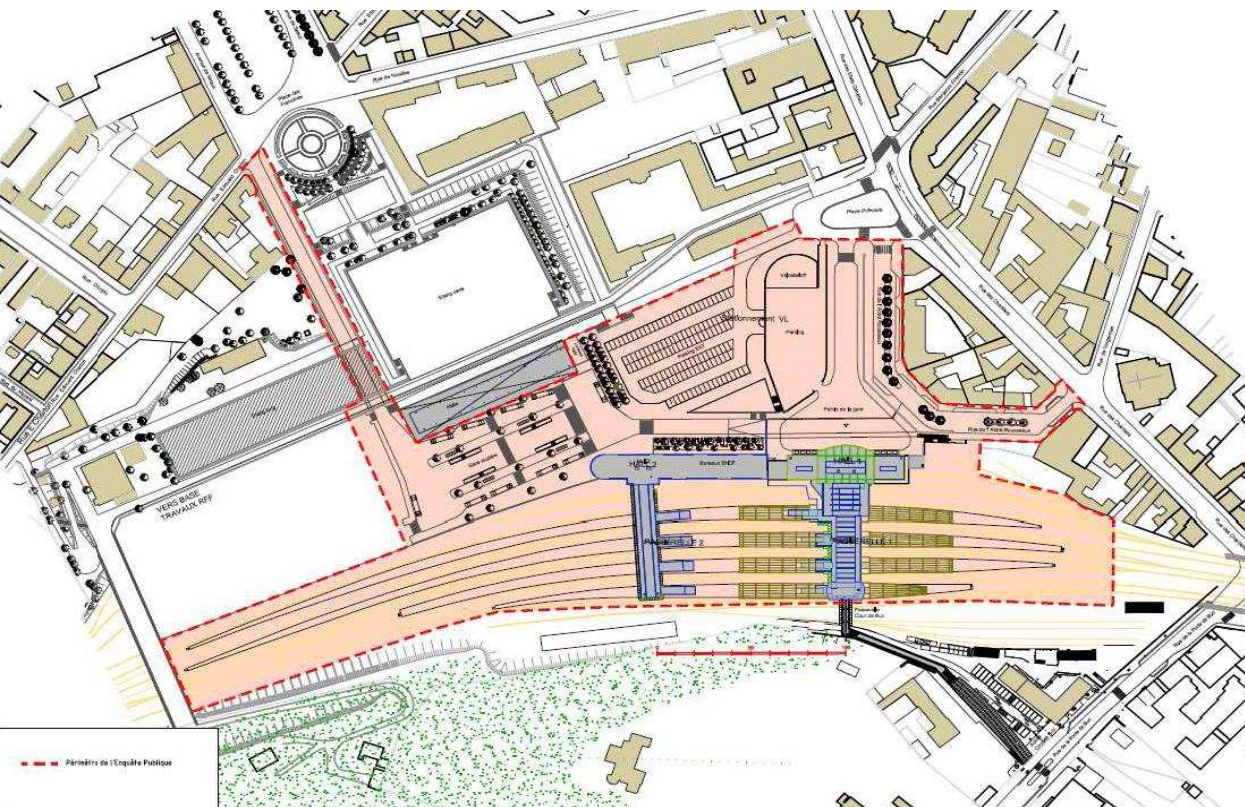
7 Société nationale des chemins de fer

8 Syndicat des transports d'Île de France

9 Plan local d'urbanisme

- l'aménagement et rénovation de la rampe d'accès et du parvis de la gare, comprenant une aire de dépose ,minute et une station de taxis.
- À cette liste d'opérations s'ajoutent deux ouvrages qui ont déjà été réalisés entre 2008 et 2010. Il s'agit de :
- la création d'un nouvel accès piétons et personnes à mobilité réduite entre le bâtiment voyageurs existant et la rue Porte de Buc au sud de la gare ;
- l'aménagement de la rue Porte de Buc, avec création de 6 postes à quais.

*Vue en plan de l'opération objet de la présente étude d'impact*



Il faut noter que des aménagements de voiries accompagnant cette première phase du PEM feront également l'objet d'une autre enquête publique prévue en 2011 et sont simplement mentionnés comme opérations connexes dans cette étude d'impact. La durée des travaux de cette phase 1 du PEM est estimée à 42 mois à partir du 2<sup>ème</sup> trimestre 2012 et le montant estimé des travaux est de 55,117 M€.

La 2<sup>nde</sup> phase du PEM est sous maîtrise d'ouvrage exclusive de la ville et s'inscrit dans le moyen terme et elle est intégrée à l'aménagement urbain projeté par la ville de Versailles <sup>10</sup>. Elle comprendra :

- la création du parc de stationnement régional de 385 places ;
- la création d'un local pour deux roues de 250 places.

Cette seconde phase fera l'objet, elle aussi, d'une enquête publique le moment venu. La durée de ces

<sup>10</sup> La Ville poursuit sa réflexion sur le projet urbain qui s'adaptera aux aménagements réalisés en 1<sup>ère</sup> phase du PEM et intégrera les éléments de sa 2<sup>ème</sup> phase. Le projet urbain comportera notamment les projets suivants :

- conservation d'une partie de la halle fret comme espace d'animation et de convivialité ;
- réalisation d'un programme immobilier adapté aux ouvrages du PEM réalisés en 1<sup>ère</sup> phase, en 2 îlots de part et d'autre de la gare routière (commercial : 2 à 4 % des surfaces, bureaux : 40 à 60 % des surfaces, résidentiel 40 à 60 % des surfaces dont 20 % de logement social) ;
- parc de stationnement régional et local vélos de la 2<sup>ème</sup> phase du PEM reconstitués en infrastructure de l'îlot est ;
- aménagement des étangs Gobert et création d'une voie cyclable et piétonne depuis la place des Francine vers la liaison douce Poincaré – Chartons (ouverte en 2010) et le nouveau programme immobilier.

travaux sera d'environ 40 mois.

## 2 : Analyse de l'étude d'impact

L'Ae note la confusion existant entre mesures compensatoires et mesures de réduction d'impact dans le résumé non technique et dans l'étude d'impact (ex : p. 62, 142, 143 et 145). D'une manière générale certaines mesures peu précises, évoquent uniquement une possible intention, et manquent d'un engagement ferme du maître d'ouvrage comme par exemple p. 149 : "pour minimiser ces nuisances acoustiques, certaines dispositions pourront être prises".

**L'Ae recommande aux maîtres d'ouvrage d'explicitier et de s'engager sur les mesures préconisées pour réduire les impacts ou accompagner leur projet .**

### 2.1 : État initial

Il est indiqué p. 86 de l'étude d'impact : "aucun biotope ne relève de l'annexe I de la directive habitats CEE de 1992". Aucune carte situant les sites Natura 2000 les plus proches ne figure dans le dossier, ni d'analyse, même sommaire, des incidences du projet sur l'état de conservation des espèces et des espaces pour lesquels ils ont été désignés.

**L'Ae rappelle** que les articles L. 414-4 et R. 414-19 à R. 414-26 du code de l'environnement font obligation au maître d'ouvrage d'établir un dossier d'évaluation des incidences Natura 2000, à laquelle il peut satisfaire par l'étude d'impact en la complétant. À défaut, un dossier autonome d'évaluation des incidences Natura 2000 doit être joint au dossier d'enquête publique.

L'étude d'impact ne fait pas référence au SDAGE Seine-Normandie de 2009, mais à celui de 1996. Le projet intéresse deux bassins versants : celui de la Mauldre à l'ouest et celui de la Seine-parisienne à l'est. Le programme de mesures accompagnant le SDAGE de 2009 impose certaines obligations aux maîtres d'ouvrages et aux collectivités. Pour le bassin de la Mauldre (unité hydrographique IF 7), le programme de mesures prévoit : " l'amélioration des réseaux d'assainissement des eaux usées, notamment la restructuration des réseaux d'assainissement et l'amélioration de la gestion et du traitement des eaux pluviales des collectivités (maîtrise des ruissellements à la source pour les nouvelles surfaces imperméabilisées)". Pour le bassin Seine-parisienne (unité hydrographique IF 11a), le programme de mesures prévoit : "l'amélioration des réseaux d'assainissement des eaux usées, notamment la séparativité des réseaux et l'amélioration de la gestion et du traitement des eaux pluviales des collectivités".

D'autre part, l'étude d'impact ne fait pas référence au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Mauldre approuvé par le préfet des Yvelines le 4 janvier 2001. Ce SAGE comporte dans son objectif 4 intitulé "gérer les ruissellements et les capacités de rétention" : "l'extension à tout le bassin de l'obligation de maîtrise du ruissellement à la source en limitant à 1 litre/s/ha le débit de ruissellement généré par toute nouvelle opération d'aménagement, qu'elle concerne un terrain déjà aménagé ou un terrain naturel dont elle tend à aggraver le niveau d'imperméabilisation".

Les rejets d'eaux pluviales et usées du projet doivent être recueillis dans le réseau d'assainissement de la ville de Versailles. Compte-tenu de l'importance des travaux réalisés, le bénéficiaire de l'ouvrage d'assainissement doit porter à la connaissance du préfet (service de police de l'eau) les aménagements prévus, avec tous les éléments d'appréciation<sup>11</sup>.

**L'Ae recommande de compléter le dossier sur la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie et le SAGE de la Mauldre.**

Aucune étude paysagère ne figure dans le dossier d'étude d'impact alors que le projet se situe aux abords de plusieurs monuments historiques et dans le contexte de la ville de Versailles riche en édifices protégés . L'Ae note que l'architecte des bâtiments de France, par courriel du 3 décembre adressé à la préfète des Yvelines, indique qu'il n'a pas d'observation à formuler ni au titre du plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé ni au titre des abords de monument historique.

**L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une étude paysagère.**

---

11 Article R 214-18 du code de l'environnement

## 2.2 : Raisons du choix

Plusieurs variantes envisagées sont présentées dans l'étude. Le projet a évolué dans le temps vers une meilleure intégration de la gare dans le tissu urbain de Versailles.

## 2.3 : Analyse des effets

### 2.3.1 Analyse des effets sur les eaux de surface

Le projet se situe à cheval sur deux bassins versants, l'un à l'ouest empruntant le ru de Gally vers la Mauldre et l'autre à l'est se dirigeant vers la Seine via le ru de Marivel. Le système d'assainissement de la ville est unitaire. L'étude d'impact ne précise pas si les rejets du projet sont collectés, ou pas, dans des réseaux séparés. Or, le SDAGE dispose que les assainissements doivent être restructurés et pour le bassin vers la Seine, séparés.

En outre, le maître d'ouvrage doit préciser si son projet est compatible avec le SDAGE et le SAGE Mauldre, notamment sur les débits maximum de rejets qui sont de 1 litre/s/ha vers la Mauldre et de 2 litres/s/ha vers la Seine.

**L'Ae recommande de compléter le dossier afin d'établir que les aménagements prévus, notamment les rejets prévus dans les collecteurs sont compatibles avec les dispositions du SDAGE et du SAGE Mauldre.**

### 2.3.2 Analyse des effets sur les eaux souterraines

La nappe des sables de Fontainebleau est située à 8 mètres de profondeur au droit du projet et est de ce fait très sensible aux pollutions. Le SDAGE de 2009 a prévu le bon état de cette nappe par dérogation en 2027. Le maître d'ouvrage indique p. 146 de l'étude d'impact que "toutes les précautions devront être prises afin d'éviter la pollution de la nappe". Il n'est pas indiqué lesquelles. Même s'il n'existe pas de captage d'alimentation en eau potable en aval hydraulique du projet, **L'Ae recommande de prévoir pour le chantier une ou plusieurs zones étanches pour conserver les matières polluantes et pour parquer les engins de chantier et assurer leur maintenance.**

### 2.3.3 Analyse des effets sur le paysage

Il n'existe pas dans l'étude d'impact d'étude paysagère présentant l'insertion du projet dans le paysage urbain. Même si l'avis de l'architecte des bâtiments de France qui sera produit sur les permis de construire est susceptible de modifier le projet dans le détail, l'étude d'impact doit présenter pour le moins la volumétrie et quelques élévations de l'ouvrage, notamment la vue à partir de la gare routière sur l'extension de la nouvelle gare (qui comprend trois niveaux) et l'arrivée par l'avenue de Sceaux. Les figures 14 et 17 ci-dessous :

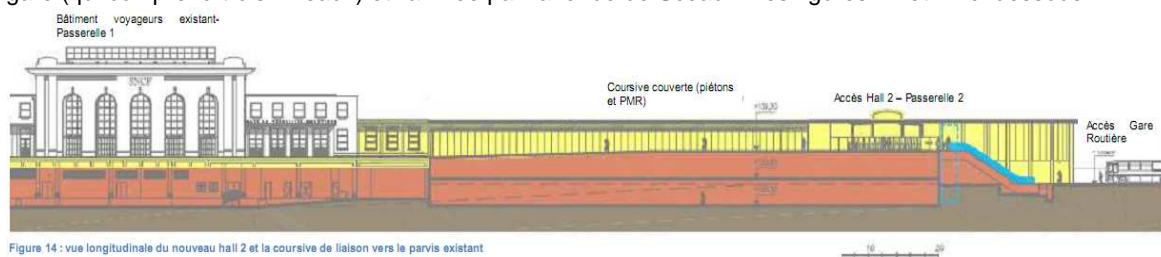
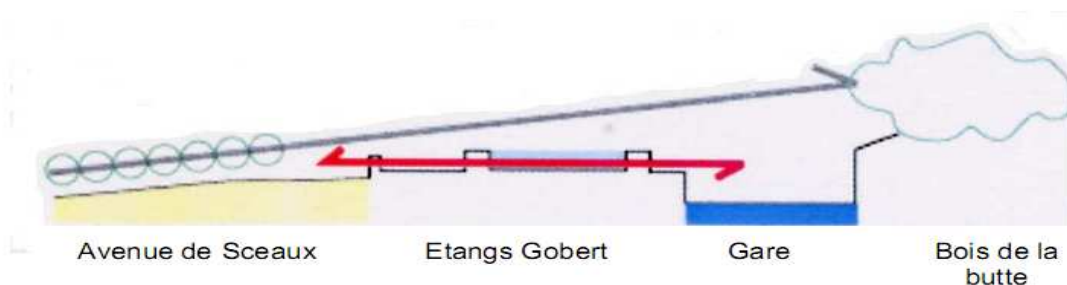


Figure 14 : vue longitudinale du nouveau hall 2 et la coursive de liaison vers le parvis existant



ne figurent pas dans l'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête publique), mais dans la pièce D du dossier d'enquête publique intitulée : "caractéristiques principales des ouvrages les plus importants ». Ces documents complétés par la seule coupe fig 42 ci-dessous figurant dans l'étude d'impact ne sauraient constituer une étude paysagère suffisante.



**Figure 42 : coupe latérale perspective paysage des étangs Gobert**

### **2.3.4 Analyse des effets sur le bruit**

L'étude des effets du projet sur le bruit n'est pas satisfaisante. On peut noter, par exemple, entre les pages 63 et 157 deux informations qui peuvent paraître contradictoires. Page 63, il est écrit : "pour ce qui est de la voirie nouvelle créée (prolongement de l'avenue de Sceaux) il a été vérifié que les niveaux sonores ne dépasseraient pas, en contribution de la voie nouvelle, la valeur réglementaire de 60 dB(A) le jour sur le bâti existant proche". Page 157, il est écrit : "Il faut donc maîtriser l'évolution de cette avenue (de Sceaux) ... Pour respecter le confort des riverains, on vérifiera qu'à terme les niveaux sonores moyens sur les périodes réglementaires ne dépassent pas 65 dB(A) sur la période jour...".

L'étude d'impact fait plusieurs fois référence à une carte des impacts du projet en matière de bruit aux pages 155 et 156. « Cette carte permet de visualiser les écarts en dB(A) prévisibles liés aux modifications de trafic entre situations futures sans projet et avec projet à l'horizon 2007 » (p 156). Or, cette carte ne figure pas dans l'étude d'impact.

Les pages 155 et suivantes semblent provenir de l'étude d'impact de l'ancien projet (données de terrain de 2002, future mise en service en 2007, texte probablement rédigé en 2003).

Les informations relatives au bruit doivent être actualisées (y compris les informations réglementaires) compte tenu d'une part d'une mise en service désormais prévue fin 2015 pour la première phase<sup>12</sup> et en 2019 pour la seconde et d'autre part des modifications substantielles du projet (abaissement du niveau de la gare routière, modification du débouché avenue de Sceaux, localisation et dimension des immeubles projetés par la ville qui ne font plus partie du projet) qui sont susceptibles de modifier la carte du bruit en situation future avec projet.

Une étude d'impact doit analyser les effets permanents d'un projet sur l'environnement<sup>13</sup>. L'étude précise que le projet "devance les besoins futurs en matière de déplacements des franciliens. Par ailleurs, p. 111, Il mentionne également les améliorations de desserte générées par les tangentiels ouest et sud et le réseau du Grand Paris. Des estimations de flux de voyageurs à l'horizon 2030 sont données p 39 dans la notice explicative du dossier de DUP. Mais ces estimations ne figurent pas dans l'étude d'impact, ni les évolutions prévisibles en matière de nombre de trains et de rotation des bus, avec leurs incidences en matière de bruit.

***L'Ae recommande d'actualiser les paragraphes de l'étude d'impact sur les nuisances sonores. Elle recommande que l'analyse des effets acoustiques prenne en compte les prévisions de trafic routier et ferroviaire à long terme et que la période retenue pour ces prévisions soit justifiée dans l'étude d'impact.***

Un bâtiment qui est situé à l'ouest de l'étang Gobert est détruit suite aux travaux de prolongement de l'avenue de Sceaux pour accéder à la nouvelle gare routière. L'étude d'impact ne l'évoque pas.

***L'Ae recommande de compléter le dossier sur ce point.***

12 P 41 : 42 mois de travaux démarrant au deuxième trimestre 2012 pour la première phase, 40 mois pour la deuxième

13 Code de l'environnement, article R. 122-3 II 2°



## 2.4 : Volet santé

*L'Ae recommande que la zone qui est la propriété de la SEVESC et qui dispose d'une station de transport d'eau potable soit sécurisée pendant, et après le chantier.*

## 2.5 : Estimation des dépenses en faveur de l'environnement

L'estimation des dépenses correspondant aux aménagements prévus pour réduire les effets sur l'environnement et la santé n'est pas produite.

L'évaluation des gains environnementaux (p. 161) est sommaire et ancienne. Un minimum de détail des calculs devrait être donné pour justifier les gains apportés par le report modal avec actualisation pour les gains de temps<sup>14</sup>.

*L'Ae recommande de compléter le dossier de l'étude d'impact sur ces deux points.*

## 2.6 : Méthodes

L'Ae constate que l'étude n'a pas été actualisée et n'a pas pris en compte les nouveaux cadres réglementaires (SAGE, Natura, ).

## 2.7 : Résumé non technique

Le texte du résumé non technique est clair et lisible.

*L'Ae recommande toutefois de le compléter sur les points évoqués par l'Ae et par des cartes et figures pour le rendre compréhensible de manière autonome pour le public.*

### Plan de situation

