



26, rue St Médéric - 78000 VERSAILLES
Tél : 01 39 53 19 48 - Courriel : contact@versaillesenvironnementinitiative.fr

Le document du CDT est d'un type nouveau assez déconcertant. Il s'agit d'un projet de contrat proposé par l'Etat aux communes ou intercommunalités, mais qui ne dispose ni d'une base vraiment concertée, ni de moyens certains, ni d'une échelle très lisible pour le citoyen.

L'enquête publique proposée est donc difficile pour le public, et en partie pervertie par les nombreux « trous » du dossier.

Le projet a bien évidemment des incidences fortes sur l'environnement, puisqu'il consiste à construire des bâtiments, et à développer des infrastructures de transport. En conséquence la Charte française de l'environnement, qui a valeur constitutionnelle s'applique à ce projet

1/ Pour répondre aux obligations de l'article 7 de la charte française de l'environnement,

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

la démarche de première enquête devrait logiquement être complétée par une ou plusieurs autres enquêtes publiques, quand les autres parties du contrat auront signé et arrêté leurs positions, tout particulièrement s'il y a des modifications substantielles du projet, mais aussi au fur et mesure des réalisations si elles s'échelonnent dans le temps.

2/le projet devrait aussi répondre à l'article 6 de la Charte.

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ».

Il s'agit bien d'une politique publique mais non seulement il n'y a pas de réelle promotion du durable, mais la présentation des enjeux environnementaux est formalisée de manière inadaptée à leur intégration réelle dans la mise en œuvre des projets prioritaires lors de la réalisation.

C'est ce que fait remarquer l'autorité environnementale à plusieurs reprises, et la réponse du MO est totalement insatisfaisante.

3/ Qualité de l'air, directive européenne et plan de protection de l'atmosphère francilienne(PPA°

La France est actuellement à la limite d'un niveau contentieux européen, et ce projet de CDT sans mesures réelles pour la qualité de l'air pourrait envenimer la situation

La Commission européenne pourrait rapidement envoyer à la France un nouveau rappel à l'ordre, après celui de 2011, notamment pour dépassement des limites d'émissions aériennes. Ce sont ensuite les zones « mal classées » qui devront prendre des mesures immédiates

C'est pourquoi l'Etat a lui-même a proposé le plan de protection de l'atmosphère francilienne en 2013 :l'ile de France étant une des zones ciblées.

Or la zone du CDT y est contenue, et est en grande partie classée en « zone sensible », ce qui oblige à un plan d'action en remédiation, et c'est là que certains projets prioritaires du CDT sont prévus

Ils vont augmenter les problèmes, le MO ne réussit pas à démontrer le contraire, - l'engagement 'incitatif auprès des communes de « mesurer la qualité de l'air » qui figure dans le document n'a aucune valeur contraignante. il devrait le devenir en application de la directive et du PPA

- tous les projets à réaliser devraient de manière explicite dans le CDT intégrer les AMELIORATIONS au nom du plan de protection de l'atmosphère, notamment en matière de limitation de trafic, et de normes de chauffage

La situation est déjà reconnue mauvaise par l'Etat Français et par la commission européenne et le CDT est en contradiction avec ces constats techniques et juridiques .

Rappelons d'ailleurs aux communes que la loi va se renforcer la possibilité de faire participer les communes aux amendes européennes.

Et qu'on gagnerait de 3,6 à 7,5 mois d'espérance de vie à 30 ans en respectant les valeurs guides de l'OMS en particules.

4/Bruit, directive européenne et Plan de protection contre le bruit des transports de VGP

Le raisonnement ci-dessus est aussi valable pour le bruit.

La France accuse un retard dans ses plans de protection contre le bruit vis avis des échéances européennes de mise en application de la Directive bruit.

L'enquête publique sur le bruit des transports (VGP) de septembre 2014 a donné de mauvais résultats et va être complétée. Ce qui est cependant déjà certain, c'est que la cartographie du bruit qui y figure concerne certains projets du CDT: à Versailles la zone « Chantiers », la zone Pion et la zone Satory, qui longent tous des voies déjà classés « en rouge » et donc trop bruyantes.

La carte 30 du document sur les bruits le prouve également

En conséquence le CDT devrait contenir d'ores et déjà des mesures d'amélioration y répondant : mur antibruit notamment pour Satory des deux cotés de la voie car Versailles sud est déjà soumis à un fortes nuisances, depuis l'élargissement de la N12 A 86, isolation acoustique obligatoire des futurs bâtiments, mesures de diminution de vitesse sur les axes jouxtant les proets, revêtements routiers acoustiques .

5/ Réduire la fracturation écologique et préserver le paysage

Les projets ne doivent pas augmenter cette fracturation, c'est pourquoi l'ensemble des cartes 21, 23 et 24 sur les milieux naturels et la cohérence écologique doivent être superposées pour faire ressortir les possibilités de continuité et les risques, puis les projets y être localisés pour faire apparaître les enjeux et les précautions à prendre.

5bis/Ainsi, par exemple, ces cartes démontrent que la forêt sud de Versailles est à la fois un réservoir de biodiversité et une zone déjà fragmentée : or dans le document sur les priorités du CDT, on voit qu'il est prévu à cet endroit la création d'un rondpoint reliant la rd 91 à la N 12 sans aucune contrainte particulière, qui va lourdement aggraver la situation.

Les associations s'étaient déjà opposées à ce projet tel que présenté parce qu'il amputait fortement la forêt et rendait la circulation visible de la terrasse du château, la lisière forestière étant très mince. L'étude d'impact faite lors de l'élargissement de la 86 à 4 voies avait de plus très précisément défini une zone critique pour la vue à partir de la terrasse du château à cet endroit

Le projet devrait être enterré sous la voie principale, pour éviter défrichement et visibilité et des passages souterrains pour piétons et faune y être prévus.

5 ter/De plus s'il est utile de désengorger la sortie de la N12 pour éviter les accidents et la thrombose sur la nationale, on peut se demander si elle ne va pas se reporter sur l'entrée de la ville correspondante déjà très chargée le matin et le soir : est-il raisonnable au XXI siècle d'agrandir indéfiniment un accès d'autoroute vers un quartier ancien aux rues étroites et de plus classé en secteur sauvegardé donc avec des bâtiments fragiles ? cet aspect n'est pas pris en compte

6/Par ailleurs, **continuités paysagères ou vertes peuvent aussi être intégrées en dessous ou dans les ouvrages, ce qui n'est nullement indiqué comme recommandation dans le CDT** : devrait être rajouté.

Réduire peu à peu la nature à des îlots entourés de routes, ce n'est pas préserver la qualité de vie, but indiqué dans le document : la aussi il y a contradiction

7/ **La ville de Versailles est fortement et négativement impactée** par une forte circulation de transit Nord Sud qui empoisonne la vie d'une grande partie des habitants. Elle subit le trafic pénétrant par la N10 notamment, ce qui est source de nombreuses nuisances (bruit accidents, pollution).

Le CDT va faire empirer la situation, sauf si des mesures précises sont inscrites dans le document : interdiction des camions, rétrécissement aux entrées de ville, création d'une signalisation permettant de passer en périphérie, ralentir la vitesse dans toute la ville pour dissuader le transit.