

Contribution de l'association VERSAILLES ENVIRONNEMENT INITIATIVE (association 1901)

L'association VEI existe depuis 2001 et a contribué aux dernières enquêtes publiques sur le PSMV. Elle a pour objet la défense de l'environnement, le soutien des initiatives allant dans ce sens, l'information des versaillais relative aux projets locaux.

Elle participe à quasiment tous les conseils de quartier. Elle est implantée notamment dans les quartiers St Louis et Notre Dame

Notre contribution traitera de 4 points, dont certains sont plus généraux et non organisés ligne par ligne des documents mis à disposition. En effet cela nous est apparu comme la meilleure manière de contribuer de manière pertinente à cette enquête, et d'être nous-mêmes lisibles par le public.

Le ligne à ligne, indispensable, reste une affaire de spécialistes en matière de PSMV comme de documents d'urbanisme, privant parfois les intéressés « parties prenantes » de possibilités de compréhension et donc de participation.

Nous remercions le commissaire enquêteur de ses éclairages et de ses réponses lors des séances ouvertes, pour les parties qui nous semblaient difficiles à appréhender

Plan

- 1* généralités sur enjeu et économie du projet
- 2* méthode et transparence relatives à cette enquête publique
- 3* point spécifique sur l'environnement
- 4* chapitre sur des remarques au fil du dossier

1 - La logique globale des 4 modifications localisées du PSMV (et des projets associés)

Les modifications proposées sont dues à l'initiative de la ville,

Il s'agit apparemment non d'incorporer et protéger de manière nouvelle des « pépites », à un confetti près (la loge du concierge rue Colbert) mais de modifier le PSMV pour protéger des bâtiments existants plus ordinaires en vue de maintenir ou créer des activités économiques nouvelles ou hypothétiques, le tout étant lié à un tourisme urbain versaillais espéré.

- empêcher largement (combien) des affectations nouvelles de propriétés privées à usage de d'hébergement de tourisme privé en rez de chaussée (de type BNB ?) en maintenant les devantures commerciales (dont certaines sont franchement laides)

- encourager à côté de cela des capacités (combien de lits ou de couverts ?) hôtelières de haut de gamme et de taille importante (+20% à Colbert, non indiqué aux Récollets), donc privilégier un tourisme par rapport à un autre,

(les deux ne pourraient-ils se compléter ?)

- prévoir aux Récollets un futur support à des activités hôtelières, sans doute liées au Palais des Congrès en travaux (ce n'est pas dit)

- construire un bâtiment dans un espace jusque-là libre, déplaçant l'office du tourisme (27 postes de travail), de l'avenue de Paris vers l'avenue de Sceaux, pour créer une meilleure irrigation économique de la ville en captant les visiteurs issus des gares (flux non indiqués) et allant au château... pour cela juste au même endroit rassurer les riverains de la bande arrière en protégeant leurs bâtiments privés autrefois soumis à des menaces dans le PSMV (sauf la bande du restaurant Buffalo)

Pour nous, Versailles manque de salles de sport et de salles de réunion pour les versaillais, et non d'hôtels, Paris étant un foyer plus attractif très proche.,

Il faut certes aider aux activités dans le secteur du PSMV et le faire vivre, mais aussi conforter la vie et la santé des versaillais y vivant, ainsi que l'état des bâtiments de qualité dans les secteurs sauvegardés en examinant ce qui peut les altérer plus sérieusement.

Et si l'on veut attirer plus de touristes dans Versailles, tout en préservant son patrimoine, il faut commencer par en réguler la circulation, le bruit, qui découragent beaucoup toute visite prolongée et toute flânerie complétant la visite du château, qui capte tout (restauration vente d'objets, livres) et « épuise » le visiteur en une journée.

Aspects économiques

Quoiqu'il ne soit pas dans la vocation première de l'association de faire de l'économie, c'est bien plus de cela qu'il s'agit ici. Etant donné le faible nombre de contributions, l'association pose la question de la stratégie en matière d'hôtellerie à Versailles. Les grands hôtels, hors le prestigieux et historique Trianon Palace ne font pas le plein et certains sont même régulièrement en difficulté, l'ex Hilton devenu « Le Louis » en face de la mairie par exemple. Un autre hôtel est en construction rue de l'Indépendance Américaine à 250 m des Récollets. Le Palais des Congrès en travaux l'évoque aussi.

Les capacités hôtelières de Versailles sont-elles saturées ? Il ne semble pas.

A noter que la dernière enquête publique PSMV date de 2018 et qu'elle concernait déjà la transformation du bâtiment du lycée Jules Ferry en hôtel de luxe, opération pour nous peu compréhensible, et qui ne s'est pas faite.

2 - En matière de méthode et transparence vis-à-vis du public

Le dossier est assez « lisible en l'état », grâce aux photos et couleurs, mais il n'est pas assez « lisible » et éclairant pour le public. Notamment il informe insuffisamment des enjeux économiques ou financiers et des impacts environnementaux réels issus des modifications proposées pour les versaillais, alors que c'eût été possible.

Ainsi on peut s'étonner que la ville de Versailles, qui a pris cette initiative, n'ait pas joint à ce dossier un certain nombre de renseignements ou de dossiers tout à fait disponibles qui permettraient d'éclairer le public, les propriétaires comme les commerçants.

-la Ville aurait pu très facilement joindre au dossier d'EP le document annexe relatif à la place Lyautey, voté en Conseil Municipal du 24 septembre 2020 une semaine avant l'ouverture de l'EP

Ce document est certes disponible en ligne mais non connu car le public se fait rare dans la tribune et que la mise en ligne est parfois déficiente. Ce document en effet décrit le futur cahier des charges du bâtiment prévu, ce qui éclaire bien les modifications proposées dans le PSMV. A remarquer que le dévoiement des canalisations eau et chauffage urbain, (en mauvais état) des parcelles modifiées a été réalisé cet été sans que personne n'ait été prévenu à l'avance et avant l'enquête publique

Commission locale de patrimoine remarquable (CLSPR)

Le compte rendu indique la présence de 7 personnes, et un quorum atteint. Mais la composition exacte de la commission locale n'est pas indiquée dans le compte rendu : on ne sait pas qui est absent (notamment quelles associations), ni de combien de membres (maximum 15 selon les textes) elle se compose au total, ni à combien est fixé le quorum.

Une recherche en ligne n'a pas permis de retrouver ces renseignements.

* Nous demandons à ce que la composition de cette commission soit accessible au public et jointe au rapport final.

On peut se demander par exemple si les commerçants ou les associations à caractère environnemental y sont représentées, ces points ne sont pas débattus dans la séance ; le compte rendu prouve notamment que l'importante question du nombre de propriétés touchées par la restriction ou la protection «devanture» ne reçoit pas de réponse de la Ville, alors qu'elle est clairement posée par un membre et que la maire adjointe au commerce est présente et possède la réponse.

*Le rapport de l'enquête publique doit indiquer clairement le nombre de propriétés touchées par la mesure devanture commerciale, d'autant que la lecture globale du dossier laisse planer un doute ; S'il s'agit de tous les tronçons colorés cela pourrait atteindre plusieurs centaines de propriétés

3 – Aspects environnement

Extrait des documents' rapport de présentation

« aussi, l'impact de celui-ci sur l'environnement est moindre, si ce n'est quasi-inexistant. »

**VEI dit : il y a donc un impact à analyser et il faut démontrer qu'il est quasi inexistant

Le projet est dispensé d'une vraie étude environnement, remplacée par un examen au cas par cas. Mais de ce fait, le contexte versaillais environnemental n'est pas évoqué ce qui occulte certains problèmes liés aux propositions de modification.

Les principaux problèmes d'environnement à Versailles, qu'il nous semble pertinent de citer ici, sont

1 la qualité déficiente de l'air

2 le bruit excessif dans l'espace public, dû essentiellement aux transports routiers et très localement au ferroviaire

3 le risque sous- sol dans certains quartiers : soit les parties basses comme St Louis (2 lieux de l'EP), soit les parties proches du château (comme la rue Colbert autre point de l'EP)

Ces caractéristiques négatives que nous citons ne proviennent pas d'une analyse subjective de notre part, mais sont le fruit soit d'observations d'accidents ou d'incidents réels récurrents que la municipalité connaît, soit de classements officiels nationaux ou régionaux réglementaires évaluant la ville comme étant déficiente dans ces domaines

1- Versailles est classée en « Commune appartenant à la Zone sensible pour la qualité de l'air en Ile-de-France » depuis 2018, en zone rouge dans le plan de protection de l'atmosphère d'île de France en vigueur (PPA IDF), infraction pour laquelle la France est en contentieux européen

Donc tout aménagement dans la commune impactant le problème doit être analysé à ce titre et accompagné d'une argumentation correcte : elle est insuffisante dans le « cas par cas » de cette enquête.

2-VGP dont Versailles est mal classé en matière de bruit :

Voir citation extraite de la cartographie des bruits de BRUITPARIF février 2020

« Hors la Métropole du Grand Paris, ce sont les agglomérations fortement concernées par les nuisances aéroportuaires qui présentent les proportions les plus élevées de personnes en situation de dépassement d'une des valeurs limites en Lden. Ainsi les deux agglomérations de Roissy-Pays de France et de Plaine Vallée comptent respectivement 57% et 39% de leur population en situation de dépassement. **Vient ensuite la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc qui présente un taux de 13% du fait de sa forte exposition au bruit routier,** juste devant la communauté d'agglomération Paris Saclay (12%) fortement exposée aux nuisances aéroportuaires de l'aéroport Paris-Orly. »

Les axes versaillais principaux sont concernés, notamment les voiries départementales longeant 2 des points concernés par l'EP : RD10 (Lyautey) et RD186 (Colbert)

Du 15 octobre au 15 décembre 2020, vous avez la possibilité de nous faire part de vos remarques. Le projet de PPBE étant soumis à la consultation du public pendant 2 mois.

Extrait du document mis en ligne par la Préfecture

Le plan d'action 2018-2023 privilégie les axes d'actions suivants :

– **Axe 1** : Favoriser le report modal au profit des modes de déplacements moins générateurs de bruit (développer la pratique du vélo, renforcement de l'attractivité des transports en commun de surface lourds, amélioration de l'offre bus, développement de l'intermodalité, aide à la mobilité des personnes) ;

– **Axe 2** : Modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres villes (aménagement visant à modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres villes, aménagements en faveur de la modération de la vitesse comme l'abaissement de la vitesse de 80 à 70 km/h sur certaines sections) ;

– **Axe 3** : Agir sur les sources de bruit routier (mise en place de protection à la source ou de protection de riverains dans le cadre des projets neufs, suivi de l'efficacité des dispositifs de protection, rénovation du revêtement routier et rénovation d'écrans) ;

– **Axe 4** : Développer une politique d'éco-mobilité du Département (travail à distance, éco-conduite, flotte automobile électrique) ;

– **Axe 5** : Agir sur l'isolation phonique des bâtiments départementaux sensibles : les Collèges

– **Axe 6** : Améliorer le confort des logements sociaux et agir sur les quartiers en politique de la ville

– **Axe 7** : Consolider la connaissance de l'environnement sonore du Département

Les axes sont ensuite déclinés en fiches actions qui détaillent et illustrent à la fois les actions déjà réalisées et celles envisagées sur la période 2018-2023.

La méthode méconnaît La séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) qui est le fil conducteur de l'intégration de l'environnement dans les projets, plans et programmes. Elle s'inscrit pleinement dans le prolongement de la Charte pour l'environnement de 2004 et la Loi Grenelle de 2009. Guide CEREMA.

Autrement dit toute densification ou aménagement, tout report de circulation routière, ou augmentation doit tenir compte de ces classements et de ces problèmes un effort d'amélioration étant demandé par tout programme à Versailles. Or ce point est totalement tu dans l'EP du PSMV et pire on annonce parfois une amélioration de l'environnement dans l'examen au cas par cas(**)

Ces modifications ne présentent pas correctement les enjeux et ne tiennent pas compte du contexte ; l'analyse des problèmes environnementaux qui peuvent être liés à l'examen au cas par cas est de mauvaise qualité, voire erronée.

Ceci est dommage car les problèmes de risque sous-sol, de vibrations, et d'altération supplémentaire de la qualité de l'air impactent non seulement nos poumons mais les bâtiments et n'y sont pas traités sérieusement.

3-Le sous-sol

Accidents ou incidents fréquents dans le quartier St Louis, d'effondrement de chaussée, ou de fissures d'immeubles (en zone de PSMV) dus à la pédologie et aux filets d'eau souterrains, ou au creusement pour de nouveaux bâtis notamment juste à côté de Lyautey ou pas loin des Récollets

Le dernier en date est proche du couvent des Récollets (rue du vieux Versailles) le creusement a énormément fragilisé une propriété voisine, menant à une évacuation des habitants : le maire est intervenu lui-même pour faire cesser le creusement et reboucher des sous-sols ; il a été aussi affirmé en séance publique en février 2020 dernier que le PLU serait modifié pour tenir compte de cet accident.

Or les sous-sols semblent à nouveau fortement évoqués .. pour être creusés voire en 2^e sous sol, sans justification particulière et explicite

L'ébranlement des sols dus aux gros chantiers ou aux circuits de poids lourds nouveaux (bus) altère également les bâtiments anciens classés du secteur (voir chantiers tours aéro réfrigérantes du Château à côté de Colbert et les nombreux incidents de chantiers)

**La ville se réserve de négocier des avancées supplémentaires sur les sous-sols, apparemment (cf CR de la CLSPR). Qu' en est-il exactement ? Ce n'est pas clair.

*VEI réclame la plus grande prudence par rapport aux creusements supplémentaires du sous-sol et ceci est lié à la sécurité de bâti et des personnes et non à l'aspect esthétique.

Pourquoi la ville n'a-t-elle pas introduit la motivation prudentielle PLU relative au sous-sol qu'elle promettait en début d'année ?

Par ailleurs à ces problèmes de bruit et de pollution se surajoute un problème de gestion générale de circulation de PL dans le secteur sauvegardé, le fragilisant (sol et bâti, fissures) et encrassant les façades.

-Des camions interdits circulent mais ne sont jamais sanctionnés à Versailles, pourtant réglementée par arrêté municipal depuis 1974, (la vidéo verbalisation existe ailleurs).

- Les livraisons à Versailles pour tous les commerces et hôtels sont aussi mal régulées, provoquant bruit nocturnes, embouteillages, dangers de voirie. Ce problème perdure et on ne note aucun effort de la ville pour gérer ce problème alors qu'elle dit se battre pour maintenir le commerce de proximité.

-certains bus de tourisme ne sont pas aux normes, empruntent de petites rues anciennes, et stationnent n'importe où moteur allumé, tout cela pour ne pas payer le parking du château

**Dans le cas présent les aires de livraison, les accès sont-ils bien prévus et possibles dans les modifications du PSMV ? Et quid des emplacements et des revêtements des aires de livraison ? en tout cas la ville n'en parle pas.

Qualité de l'air, reports modaux et Mobilités douces

Vélo

Les accès vélo et le parage vélo sont-ils bien prévus dans les emprises visées (Colbert, Lyautey Récollets) ainsi qu'à proximité des commerces que l'on veut protéger ? il manque encore de nombreux arceaux et des bouts de piste.

Il est important de le dire car malgré les interventions associatives, la ville vient de réaliser un vrai loupé sur le sujet lors de l'aménagement du « PEM chantiers » tout récent, alors que tout semblait bien engagémais voilà que la suite a assez mal tourné :, permis de construire accepté pour le parking du PEM avant date réglementaire des conclusions de l'EP et donc n'incorporant pas les demande techniques appuyées par le commissaire enquêteur (=accès velo mal calibré), insuffisance de parkings velo de surface, arceaux vélo dangereux, vente inappropriée d'un bel abri velo municipal, etc

Piétons

La place Lyautey va accueillir un surplus important de piétons, touristes arrivant en masse le matin par les trains (toutes les 15mn à la gare de Versailles Rive Gauche, plus ceux arrivant de la gare Chantiers)

**Quels aménagements seront prévus pour les piétons afin qu'ils traversent en toute sécurité cette zone de voirie déjà dangereuse, très « accidentogènes » selon les relevés du CD 78.les modifications de la parcelle sont-elle compatibles avec un large aménagement sécurisé ? ne faudrait prévoir un retrait ou une plate- forme sécurisée de traversée ?

Document « demande d'examen au cas par cas »

(Ce titre peut induit le lecteur en erreur , car dans la liste de pièces préfectorales elle est séparée de l'avis de la MRAE, qui devrait lui etre joint. Merci au commissaire enqueteur de son éclairage

Partie 1 : Description des caractéristiques principales de la valeur et de la vulnérabilité du Site Patrimonial Remarquable, susceptible d'être touché par la mise en œuvre du plan

Page 3

**A quoi correspondent les points no 4 en rouge sur la photo? S'agit-il de commerces explicitement retenus pour la modification PSMV ?

Pages 5 et 6

**les principaux points du PADD devraient être rappelés et cités comme contexte

Partie 2 Description des caractéristiques principales du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

Pages 15,16 et 17

Se trouve sous la bâche blanche le chantier des tours « TAR » en cours

Extrait EP TAR 2017

de Cotte sur la commune de Versailles.

La carte IGN présentée en page suivante permet de localiser le site.

Le terrain concerné par les installations est référencé au cadastre de la commune de Versailles, section AE parcelle n°378 sur une superficie totale de 1578 m².

L'environnement immédiat de la zone est le suivant :

- au Nord : des immeubles d'habitations et la rue Eudore Soulié,
- au Sud : la rue Robert de Cotte, puis l'aille des Ministres Nord,
- à l'Est : la rue du Peintre Lebrun, puis des immeubles,
- à l'Ouest : des immeubles et la Place Léon Gambetta.

La commune de Versailles dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU), mais le site se trouve dans une zone réglementée par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV). Le site est implanté en zone SC du PSMV.

Les conditions d'implantation et d'urbanisme sont notifiées dans ce règlement d'urbanisme. Ces dispositions sont jointes en annexe n°1.



Ainsi que le montrent également les photos de l'EP PSMV 2020, le projet d'extension hôtelière « Colbert » se trouve dans le périmètre de sécurité défini par l'APAVE lors de l'EP de 2017 des tours aero-refrigérantes hybrides avec des risques de légionellose et de panaches d'entrainements vésiculaires dans l'air de produits anti légionellose. Chantier lourd et nuisant, qui a déjà 4ans de retard du fait d'erreurs, de tâtonnements, et d'incidents récurrents liés notamment aux sous-sols et aux canalisations

Partie 3 Description des principales incidences sur l'environnement (tableaux)

Partie Récollets

Page 22 et 23 incidences

**il peut y avoir des impacts potentiels sur le sous-sol et donc le mot « oui » doit figurer dans la case

**L'incidence est « limitée », mais ce mot peut vouloir dire positif ou négatif, le terme correct à faire figurer est « incidence négative limitée » pour être honnête !

**même remarque pour incidences page 23

Page 24

Le nombre de places de stationnement à réaliser en application des dispositions du présent article doit être aménagé sur le terrain d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat.

*il est faux de dire qu'il n'y a aucun impact potentiel sur l'environnement en milieu urbain dense, si l'on crée une activité, qu'on importe des véhicules nouveaux, et crée un parking ! .

** VEI conteste l'analyse et met ,2 cases « OUI » pour paysage et air évidemment.

**VEI pose la question : dans un secteur déjà saturé, déjà en stationnement payant, avec des parkings déjà bien pleins, ce qui pose problème à tous les riverains notamment ceux qui travaillent, et alors que l'autre hôtel en

construction à 250 m des Récollets n'a pas de parking prévu, où cette réalisation de stationnement est-elle possible en réalité ? S'il s'agit de la Place d'Armes gérée par la Ville autant le dire ; si c'est ailleurs ou ?

Page 28

L'emprise au sol autorisée pourra être portée à 70% de la superficie de l'îlot de propriété, à des fins de développement d'activités hôtelières.

**il est faux de dire qu'il n'y aura aucun impact sur l'environnement.

Partie commerces et tourisme

Page 35 du doc

-Conditions relatives aux destinations

Extrait

:1°) Dans les zones définies par le périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat, est interdite la transformation de surfaces d'activités existantes à rez-de-chaussée en une destination autre que:... etc jusqu'au 3°) Ces dispositions ne s'appliquent pas à la création de locaux nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

4 voir en annexe au présent règlement la délibération N°D.2018.09.108 du CM du 27 Septembre 2018 périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat

*Cette partie n'est pas claire pour le public :

** Cela concerne-t-il TOUS les commerces des zones ci-dessus ou seulement certaines ? Il semblerait que ce soit toute la zone ?

** Quelle est l'importance du volume touché ? Question posée par un des membres de la CLSPR, les versaillais aimeraient avoir une idée du nombre total de propriétés et de propriétaires concernés par cette restriction, .A confirmer avec des chiffres.

Partie Lyautey

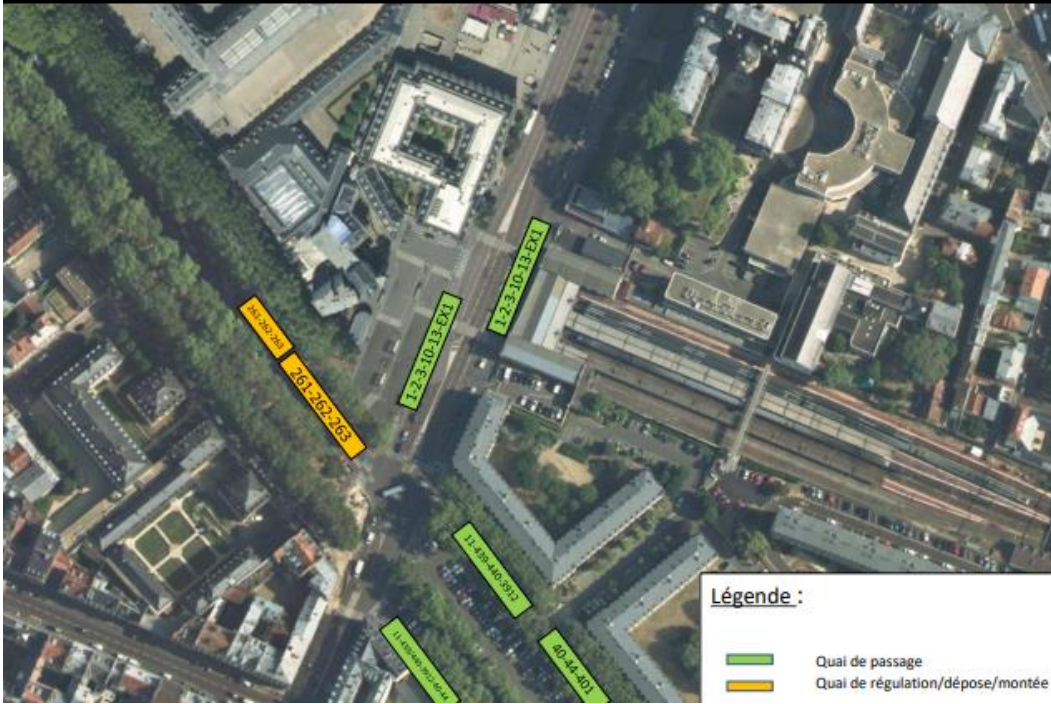
Page 44

extrait

-Le vaste espace libre à l'angle de l'avenue de Sceaux et de l'avenue du Général de Gaulle, actuellement occupé par la gare routière. Cet espace est destiné à accueillir des pavillons à usage d'équipements publics et d'activités de faible densité et de faible hauteur.

Dans ce secteur effectivement sauvegardé bien au-delà de cette parcelle, la gare routière accueille actuellement des lignes des bus et des arrêts assez nombreux. Cet espace est actuellement certes « libre » de bâtiments mais « occupé » par de nombreux autobus, point de jonction avec la gare Rive Gauche Château .

Gare Lyautey – Phase 4 : à partir du 1^{er} janvier 2021



Modifications :

- Suppression définitive de la gare Lyautey ;
- Prolongement de la ligne 401 au PEM Chantiers avec rajout d'un arrêt de descente pour la 401 côté Sceaux Sud ;

Sauvegarde - VCB

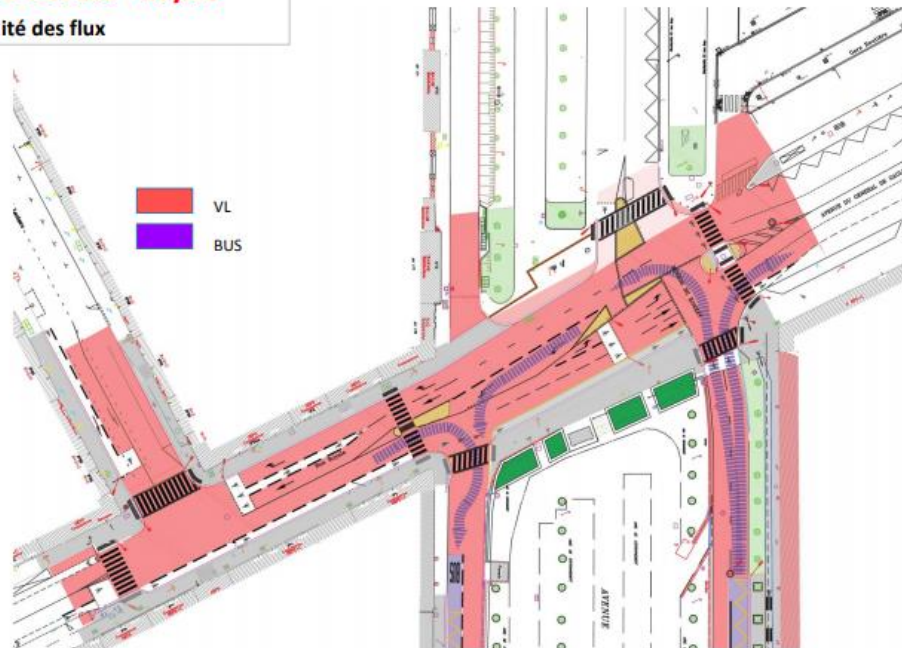
** les flux et circuits de bus nouveaux : il est prévu de reporter le flux vers la nouvelle gare routière du PEM chantiers, or il n'existe que deux passages pour rejoindre la gare routière dont le plus proche est juste à côté et pose déjà d'énormes problèmes d'engorgements aux heures de pointe ; il n'y aura plus de régulation possible sur cet espace : où se fera-t-elle ?

* les positionnements d'arrêts nouveaux

:le report des arrêts, qui ne peuvent être repoussés trop loin, puisque la gare est là, et des « pauses bus » a-t-il été étudié ? . Où seront-ils ensuite positionnés ?

Carrefour Sceaux – De Gaulle - Royale

Espaces & continuité des flux



Réunion publique du 4 juillet 2018

30

Une dégradation du quartier en matière de pollution et de bruit, est déjà intervenue récemment suite à la création du projet public PEM Chantiers, impliquant un important report de flux de bus (110 par heure en HP matin) du secteur non sauvegardé vers le secteur sauvegardé, avec un impact négatif très localisé juste à côté de la place Lyautey. Le calibrage des flux de bus a de plus été mal appréhendé au départ, et le flux piétons quasi ignoré.

Ces nuisances sont à la fois négatives pour la santé mais aussi pour les bâtiments qui s'encrassent et subissent des ébranlements nouveaux

**comment le projet, pourrait-il améliorer l'environnement déjà en mauvais état ??

Page 51

Espace central traversant

Cet espace central est une place ouverte au public ; la volumétrie de son vide est définie par les façades des volumes bâtis qui le bordent au Nord et au Sud. Dans ce sous-secteur SCb, les futures constructions seront implantées soit à l'alignement, soit en retrait.

** le grand axe nord sud aménagé cyclable de Versailles, longe le projet Lyautey, endroit déjà complexe et critique : il ne faut pas d'interruption sur cet axe et il faut soigneusement traiter le parcours cyclable, qui ne doit pas être détruit par ce projet

**Il convient de penser à la future traversée piétonne, attirée vers le nouvel Office du Tourisme (?) qui nécessitera peut être un espace et un retrait.

Partie Colbert

Page 53

L'emprise au sol, lorsqu'elle n'est pas imposée par les documents graphiques, ne doit pas excéder 50 % de la superficie de l'îlot de propriété. L'emprise au sol autorisée pourra être portée à 70% de la superficie de l'îlot de propriété, à des fins de développement d'activités hôtelières.

**en quoi peut consister précisément ce développement hôtelier, en quoi les sols et sous-sols sont-ils touchés ?

**Les livraisons ont déjà autrefois posé d'importants problèmes aux riverains (horaires bruits emplacements) où auront-ils lieu ? Le sol est pavé : y aurait-il des mouvements de voiture clientèle la nuit à cet endroit silencieux la nuit ?

Le sous-sol à proximité immédiate du château recèle de nombreuses canalisations voire des souterrains. Tout cela est ancien et il n'existe pas de carte consolidée : la ville possède une partie des données, et le château l'autre partie. Les riverains actuels du « chantier TAR » en subissent les conséquences, tout en se posant des questions qui n'ont pas de réponse

**Nous demandons à ce qu'une carte consolidée du sous-sol soit prise en compte avant les travaux et lors des travaux pour éviter les accidents de chantiers et les atteintes éventuelles au patrimoine

Page 54

La place Lyautey actuellement occupée par une gare routière située à l'angle des avenues de Sceaux et du Général de Gaulle étant destinée à accueillir des constructions de type pavillon d'exposition de volumétrie mineure, la hauteur de ces futurs ouvrages sera limitée afin de maintenir la présence de cet espace urbain ouvert.

Conclusions

Il semble y avoir une faible participation des versaillais à cette enquête publique. Cela s'explique peut-être par l'austérité du dossier et le contexte de crise, qui n'incite pas à la participation notamment sur place (restriction). Mais cette désaffection s'explique peut-être aussi par l'absence d'indication sur les enjeux, qui auraient pu être clairement indiqués et donner lieu à publicité.

Le projet Lyautey, origine réelle de cette modification était annoncé dans le programme électoral, il va modifier les flux dans le quartier et il a un coût pour le contribuable(2 M € théorique sans compter les travaux ayant eu lieu en été 2020 sur les canalisations,) on n'en perçoit rien dans l'enquête ;

Le projet Colbert va impacter la vie des riverains immédiats, qui s'étaient longuement battus contre les nuisances de l'hôtel restaurant précédent (nuisances olfactives et bruit des livraisons) et il est prévu d'en augmenter le volume. Il se trouve dans un périmètre pollué au point de vue aérien (parking et ICPE juste à côté : tours aéro-refrigerantes semi-humides en construction) .

Le projet Récollets est plus lointain et est censé avoir un avenir hôtelier dont beaucoup de versaillais doutent

Le projet protection des devantures commerciales va protéger les commerces certes mais restreindre l'usage de la propriété privée et touche certainement un nombre considérable de propriétaires...qui l'ignorent encore probablement

D'une manière générale, nous demandons que la ville ne parcellise pas les données relatives à des projets, à chaque enquête publique, et aborde de manière plus synthétique et plus éclairante pour le public toutes les modifications urbanistiques.

Que la ville éclaire mieux les versaillais sur les enjeux économiques et environnementaux des documents d'urbanisme et du PSMV

Qu'elle incorpore de manière systématique les données environnementales réelles et la méthode ERC dans sa démarche.

Qu'elle essaie de rendre la ville plus habitable et plus attirante en luttant contre la pollution de l'air et le bruit, en régulant ENFIN livraisons et poids lourds dans le secteur sauvegardé, ce qui rendra peut être la ville-hors château plus attirante pour les touristes et le chaland

Nous espérons que toutes les questions posées auront une réponse et que les versaillais auront ainsi un meilleur éclairage sur les impacts de ces modifications.