



Remarques d'AEB pour l'enquête publique concernant la révision simplifiée du POS

dans le cadre du projet d'urbanisation des terrains de l'hôpital du Vésinet



Le Vésinet, le 27 octobre 2009

L'association "**Aménagement et Environnement de la Boucle. Le Vésinet, Croissy, Le Pecq**" (nom abrégé : AEB) a été créée mi 2008 par des habitants des trois communes du Vésinet, de Croissy et du Pecq, pour s'impliquer dans le projet d'urbanisation des terrains de l'hôpital du Vésinet, dénommé Ecoquartier par la municipalité du Vésinet. Elle regroupe à ce jour plus de 130 adhérents.

Résumé

AEB n'est absolument pas contre le fait d'urbaniser les terrains au sud de l'hôpital, ni d'y réaliser 30% de logements sociaux. Mais dans le cadre de l'enquête publique pour la révision simplifiée du POS AEB souhaite formuler les remarques détaillées dans ce memo, dont un bref résumé figure ci-dessous.

Le projet n'est pas suffisamment défini à ce jour : description vague, pas de profil de habitants, pas de parcellaire, pas de prise en compte des impacts sur le collège du Cèdre et le lycée Alain, liste des équipements publics nouveaux ou affectés pas claire, nature du projet, restauration du cimetière, aménagement du Parc Princesse, demandes formulées par le Président de l'hôpital et la municipalité de Croissy, absence d'étude d'impact,...

Certaines hypothèses semblent incohérentes ou inadaptées : profil des logements libres, seulement 12 places en crèche, impact sur la population estimé entre 400 et 800 personnes, commerces prévus rue de l'Ecluse sans accès auto depuis cette rue,...

Des éléments d'incertitude majeurs pèsent sur ce projet et en affecte fortement le réalisme : départ de l'IRSN, avenir du bâtiment clé, déséquilibre sur le pourcentage de logements sociaux entre les phases 1 et 2, manque de cohérence entre la typologie des logements et les 45 000m² de logements.

Le règlement POS proposé n'est pas acceptable en l'état et doit être remanié : distance aux limites séparatives insuffisante, distance inter bâtiment insuffisante, Coefficient d'Emprise au Sol



excessif, hauteur des bâtiments en contradiction avec le protocole, clôture en bordure de voie en bâti de 2m acceptées, normes de stationnement insuffisantes, arbres remarquables insuffisamment protégés, absence de COS, absence de gabarit maximum de bâtiment, l'ensemble permettant une densification équivalente à un centre ville, dispositions incohérentes (postes de distribution à essence, câbles aériens, service public ferroviaire,...), dispositions peu claires (nouvelle emprise foncière autour du bâtiment de logement de l'hôpital,...),...

Le projet actuel de 600 logements dépasse la capacité d'accueil du site et la circulation sera totalement congestionnée à l'image du pont de Chatou : méthodologie de l'étude circulation critiquable, sous estimation forte du trafic actuel, sous estimation forte du trafic futur et en particulier de celui induit par l'éco-quartier,

L'approche financière n'est pas maîtrisée : absence d'information pour les investissements prévus, pour la part à financer par la commune, pour le coût résiduel, pour l'impact sur les impôts, ...

L'impact sur l'environnement est sous estimé : surface de verdure perdue, perte de biodiversité, pollution du sol non mesurée, bilan non objectif de l'impact du nouveau quartier sur la circulation et la pollution correspondante, appellation écoquartier peu justifiée,...

Le projet a été mené trop vite, ne permettant pas une concertation et une information sérieuse, ni des études suffisamment approfondies, bien qu'il dépasse très largement le simple cadre des terrains de l'hôpital du Vésinet : informations données au compte goutte pendant la concertation préalable, informations erronées données dans la notice explicative, nombreuses informations nouvelles seulement apparues à l'enquête publique comme le reclassement de la rue de l'Ecluse en voie de transit à l'échelle de la Boucle, ...

AEB demande que tous les points abordés dans ce memo soient pris en compte et éclaircis avant de décider de la révision simplifiée du POS.

Si cela n'est pas possible avant le 31 décembre 2009, AEB demande que les études soient approfondies et que le projet soit finalisé dans le cadre du PLU et de la ZPPAUP. Cela est d'autant plus facile que l'urbanisation peut commencer dès aujourd'hui et que le POS actuel permet de réaliser entre 160 et 200 logements.

L'activité d'AEB au cours des derniers mois

AEB a été très active au cours des derniers mois, afin de réunir un maximum d'informations sur le projet, d'en parler avec ses adhérents et de relayer leur point de vue et suggestions aux autorités compétentes. En particulier, AEB a réalisé les actions suivantes :

- rencontre avec tous les décideurs concernés qui ont accepté de nous recevoir (Maire du Vésinet, ses adjoints, Maire de Croissy, Sénateur Maire du Pecq, Président de l'hôpital, EPFY -Etablissement Public Foncier des Yvelines-)
- demandes de rencontre qui n'ont pas abouti à ce jour avec le Sous-préfet et l'Architecte des Bâtiments de France
- participation active à toutes les réunions du Comité Local, comité dont AEB est membre
- plusieurs réunions avec ses adhérents pour faire remonter leurs demandes et inquiétudes



- diffusion régulière d'informations concernant l'avancement du projet et les positions d'AEB via différents supports : des mails réguliers, un site internet (www.aeb-parcimperial.fr), un bulletin d'informations par internet, une diffusion papier complémentaire
- participation au CADEB, Collectif d'Associations de l'Environnement de la Boucle, agréé pour l'environnement auprès de la Préfecture
- courriers et demandes d'informations complémentaires adressés aux décideurs
- travail en réseau avec les autres associations s'intéressant au projet d'écoquartier : Association du Chemin de Ronde, CPV Environnement, Green River (Maisons Kaufman de Croissy), ADEV
- participation aux enquêtes et réunions du conseil de quartier Princesse
- participation active à toutes les réunions publiques organisées par la municipalité du Vésinet
- assistance à de nombreux conseils municipaux.

oooo

AEB n'est absolument pas contre le fait d'urbaniser les terrains au sud de l'hôpital, ni d'y réaliser 30% de logements sociaux. Mais AEB a identifié de nombreux points litigieux, dans la conduite du projet ainsi que dans les préconisations actuelles. C'est pourquoi AEB souhaite formuler les remarques suivantes dans le cadre de l'enquête publique pour la révision simplifiée du POS.

1. Le projet n'est pas suffisamment défini à ce jour, il comporte des incohérences, des incertitudes majeures en affecte le réalisme et le règlement POS proposé ne peut pas être accepté car il n'est pas cohérent avec le concept de ville parc

Réaliser le projet d'éco-quartier est la seule finalité de la révision simplifiée du POS. Or on peut constater que ce projet n'est pas suffisamment bien défini à ce jour, que certaines hypothèses semblent incohérentes ou inadaptées, que sa faisabilité n'est pas démontrée et qu'en tout état de cause, les articles proposés à la modification du POS ne permettent pas de garantir le respect du site et du concept de ville-parc qui a été posé comme élément fondateur de ce projet par l'Etat et la ville du Vésinet et qui est rappelé en préambule de ce règlement.

A. Les informations qui manquent à ce jour

- La description du projet** est extrêmement vague. Aucune précision n'est donnée sur l'implantation des immeubles. Aucun plan masse descriptif, aucune vue 3D n'ont été communiqués, même à titre d'exemple. Pourtant lors de la réunion publique du 4 Juillet 2009 le cabinet JAM avait dit qu'il ferait des plans d'implantation des 600 logements et des vues 3D en juillet 2009 ainsi qu'une maquette d'étude en septembre 2009.
- Aucun **profil des habitants** n'a été présenté. Dans ce contexte quelle peut être la cohérence avec la taille des logements ?
- Aucune analyse n'a été présentée sur une possible **mixité immeubles / maisons** individuelles, la municipalité ayant annoncé après la concertation préalable vouloir ne construire que du collectif. Pourtant cette mixité se pratique très fréquemment dans les



programmes modernes (ex. Les Terres Blanches à Montesson), toutes les études montrant que tous les Français rêvent d'avoir leur maison.

- d. Aucune division parcellaire n'a été montrée, même à titre d'exemple, aucun **détail par parcelle** n'a été donné sur le pourcentage de surface qui sera macadamisé, construit ou qui restera vert
- e. Aucune analyse des mesures à prendre pour le **collège du Cèdre et le lycée Alain** n'a été présentée, alors que l'on sait qu'ils sont saturés. Pourtant, la notice descriptive indique page 15 qu'il faudra accueillir 50 nouveaux élèves. Rien n'est dit sur le nombre qu'il faudra accueillir au lycée. Devront-ils aller au lycée et au collège dans une commune voisine, alors qu'une piste cyclable conduisant au lycée Alain par le Chemin de Ronde vient d'être inaugurée ?
- f. La liste des **équipements publics** créés ou modernisés n'a pas été publiée et par conséquent n'est pas claire.
- g. Il y a une ambiguïté sur la **nature du projet** : ce projet est-il communautaire (au sens de la Communauté de Commune de la Boucle de la Seine, "CCBS") ou pas :
 - o A une question sur l'implication de la CCBS, Robert Varèse, maire du Vésinet, a déclaré lors du Comité Local du 3 mars 2009 : "la CCBS n'est pas concernée, le Vésinet est juridiquement seul responsable du projet" (ce sur quoi le cabinet JAM s'est d'ailleurs déclaré en désaccord)
 - o Christian Murez, Président de la CCBS, a déclaré, lors de la réunion publique du 2 juillet 2009 : "le projet est d'intérêt communautaire"
 - o Or pour qu'un projet soit déclaré d'intérêt communautaire, il y a des critères et des procédures à suivre...



- h. Aucune explication n'a été donnée sur la **restauration du cimetière** : quelle restauration, quel type d'ouverture au public et quel genre de gardiennage ? L'hôpital en gardera-t-il la responsabilité ? Sinon à qui sera-t-elle transmise ? Avec quelle compensation financière ?
- i. Comment le "**Parc Princesse**" sera-t-il aménagé ? Quelles seront les modalités d'ouverture et de gardiennage ? D'ailleurs quelle sera sa surface : deux chiffres ont été cités et écrits : 3,5 ha et 5,3 ha, presque du simple au double ?
- j. Qu'en est-il des **demandes du Président de l'hôpital** formulées lors de la réunion publique du 4 juin 2009 :



- L'extension de la zone réservée à l'hôpital pour inclure le bâtiment actuel de logement du personnel, à l'Est
- La récupération d'une zone boisée au Nord, lieu de promenade pour les personnes âgées
- Une servitude de passage pour une tuyauterie allant jusqu'au chemin de Ronde, afin de pouvoir installer un réseau récupérant la chaleur des eaux usées des égouts
- Les mesures d'accompagnement pour limiter le bruit (règle des 2db), une suggestion étant d'installer un double vitrage pour l'hôpital
- Un terrain spécifique au Sud Est pour 40 à 50 logements sociaux, entièrement attribués à l'hôpital.

Aucune de ces demandes ne semblent avoir reçu une réponse favorable dans les documents publiés. Le Président de l'hôpital en est-il d'accord ?

k. Qu'en est-il des **demandes formulées par la mairie de Croissy** lors de la réunion publique du 4 juin 2009 :

- Croissy est favorable à l'élargissement de la rue de l'Ecluse, ce qui nécessite le déplacement du mur
- Pas de trafic additionnel dans la rue des Gabillons où il y a un projet de piste cyclable
- Un "traitement spécifique vers le Pont de Bougival"

Sur le premier point, l'élargissement de la rue de l'Ecluse semble avoir été accepté par la municipalité du Vésinet, après la période de concertation. Qu'en est-il des deux autres demandes ?

l. Quelle sera la taille de la **zone réservée par le syndicat des eaux** (SIGSEVESC) pour les futurs captages qui ont été annoncés ?

m. Les résultats de **l'étude d'impact** n'ont pas été remis à la population lors de la concertation préalable. Ils n'étaient pas non plus disponibles à l'ouverture de l'enquête publique. Au jour où ce rapport est écrit (22 octobre 2009), elle n'est toujours pas disponible. Comment les habitants peuvent-ils donc être informés des nuisances de ce projet et formuler des remarques en pleine connaissance de cause ?

n. La mairie a-t-elle recueilli l'opinion des associations de commerçants pour la **création des commerces et services** prévus sur la rue de l'Ecluse, et quelle est cette opinion ?

o. Quel est le devenir de la **bande de 2 m** à l'extérieur du mur qui appartient à l'Etat et que certains riverains utilisent et revendiquent ? Quelle surface représente-elle ? Comment sera-t-elle gérée ? Comment sera-t-elle entretenue ? Fera-t-elle partie des parcelles vendues aux promoteurs ou aux bailleurs ?

p. Le protocole signé entre l'Etat, la ville du Vésinet et l'EPFY donne dans son annexe 1 la liste des parcelles concernées, dont la surface totale est indiquée pour **301 425 m2 soit 30ha** 14ca et 25a. Pourquoi le protocole et toute la communication de la mairie parlent-ils d'un terrain de **32ha** ? D'où vient la différence de 2ha ?

q. Ce même protocole prévoit que "les **délimitations précises** des nouvelles emprises foncières feront l'objet d'un travail spécifique réalisé dans le courant de l'année 2008 qui prendra en



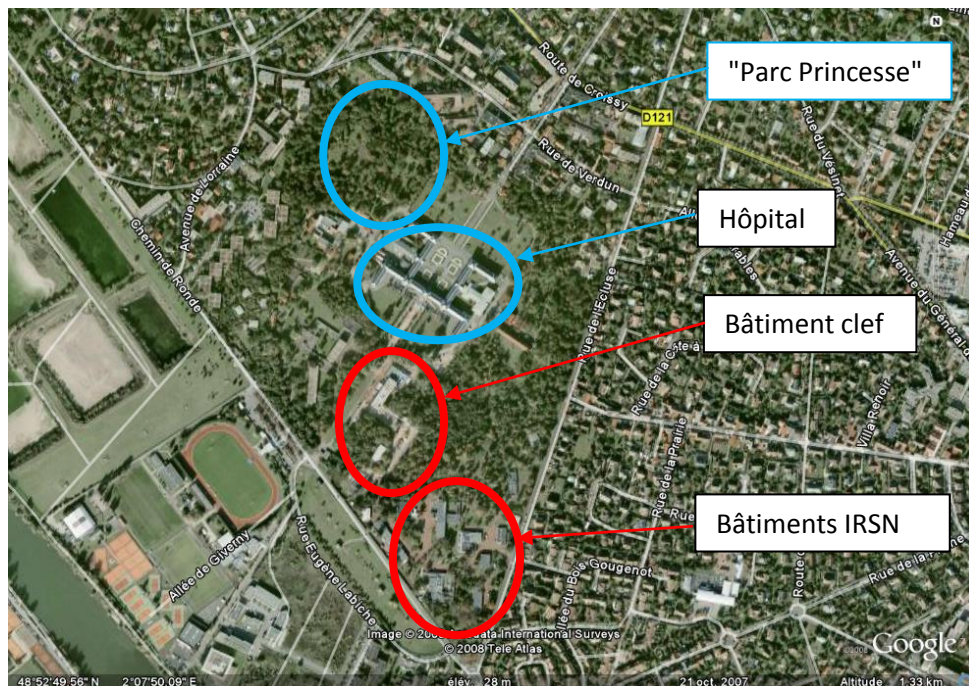
compte les besoins fonciers de l'hôpital". Cette étude a-t-elle été faite et pourquoi n'a-t-elle pas été communiquée ?

B. Certaines hypothèses semblent incohérentes ou inadaptées

- a. Aucune justification sérieuse n'a été apportée pour le **profil des logements libres** : 45% de T1/T2, 30% de T3, 25% de T4. Ainsi 75% des logements libres n'auront pas de chambre séparée ou une ou deux chambres seulement, alors que Le Vésinet veut attirer des jeunes familles. Utiliser quasiment le même profil que pour les logements sociaux ne constitue pas une justification réelle.
- b. Le nombre **de places en crèche** paraît trop faible : 12 pour 600 logements. Pourquoi n'offrir que 1 place en crèche pour 117 habitants (1400 habitants, 12 places), soit deux fois moins que l'offre actuelle qui est de 1 place pour 62 habitants (16 419 habitants en 2006, 266 places) ? Pourquoi vouloir dégrader un des points de performance de la ville du Vésinet ?
- c. La notice descriptive, page 75, indique que suite à l'arrivée de l'éco-quartier "la population des ménages vésigondins connaîtrait une progression de l'ordre de 400 à 800 habitants". AEB récuse ce raisonnement, en particulier parce que la population est actuellement en croissance au Vésinet (notice descriptive page 8) et que le point mort est devenu quasiment nul (notice descriptive page 11). Il en résulte que les nouveaux logements vont attirer une population additionnelle pour le Vésinet. En appliquant le chiffre national de l'INSEE de 2,41 habitants par logement aux 600 logements prévus, on arrive à une population nouvelle de 1446 habitants, soit 81 % de plus que le haut de la fourchette citée plus haut. Le **dimensionnement des équipements nécessaires (école, crèches,...) est-il basé sur 400, 800 ou 1400 habitants** ? Faut-il augmenter tous les chiffres cités d'équipement de 81 % ?
- d. Comment seront desservis **les commerces rue de l'Ecluse** ? Plusieurs hypothèses apparaissent dans les différents documents mais sont contradictoires :
 - L'étude urbaine montre une contre allée, parallèle à la rue de l'Ecluse. Mais il n'y a aucune voie de transit entre cette contre allée et la rue de l'Ecluse mentionnée nulle part. Au contraire il est mentionné que le mur n'a pas d'ouverture automobile à cet endroit (page 47 de la notice explicative).
 - Le POS indique en toutes lettres que des commerces pourront être situés en alignement sur la rue de l'Ecluse. Or cela semble impossible si le mur est conservé.
 - Quel est le vrai projet ? Comment les véhicules pourront-ils stationner à cet endroit ?

C. Des éléments d'incertitude majeurs pèsent sur ce projet et en affecte fortement le réalisme

- a. Une partie du terrain est à ce jour occupé par **l'IRSN**. Il est tout à fait possible que son départ n'intervienne que dans 10 ou 15 ans, voire pas du tout, étant donné que ce départ est conditionné par la construction de nouveaux laboratoires extrêmement onéreux, alors que ceux du Vésinet viennent juste d'être modernisés. Quel est le plan alternatif si l'IRSN ne déménage pas ? Que devient le projet d'élargissement de la rue de l'Ecluse ? Comment s'écoulera la circulation ?



- b. En attendant le départ éventuel de l'IRSN, le bâtiment dit "**bâtiment clef**" de l'INSERM, également occupé par l'IRSN, est situé au milieu de la zone urbanisable par le projet. Comment la circulation peut elle être assurée dans ces conditions ? Si le plan de circulation n'est pas réaliste, comment feront les habitants ?
- c. Pourquoi le pourcentage de logements sociaux est-il si fortement déséquilibré entre les phases 1 et 2 : 160 logements sur 400 dans la phase 1 et 20 sur 200 dans la phase 2. Cela n'optimise pas la mixité et fait peser un **risque très significatif sur le financement des équipements publics**. Le maire du Vésinet a déclaré lors de la réunion publique du 2 Juillet 2009 qu'un rééquilibrage "semblait possible". Aucune suite n'a été donnée à ce jour. Aucune justification réelle n'a été apportée à un tel déséquilibre, dans aucune réunion.
- d. Aucune validation n'a été apportée sur la **cohérence entre la taille des logements** qui sont très majoritairement petits (77% de T1/T2/T3 en logement social, 75% en logement libre) et les 45000 m² de **SHON de logements** (Surface Hors Œuvre Nette) qu'il est prévu de construire.

Ainsi en prenant les surfaces règlementaires par type pour les logements sociaux, et des surfaces identiques pour les logements libres, et en les appliquant à la typologie des logements prévus, on arrive à une surface de 32 531 m², qu'on peut convertir (avec un coefficient habituel de 15%) en une surface SHON de 38 272 m². Cette surface est inférieure de 15% environ aux 45 000 m² de SHON que la municipalité a prévu de construire.



							T1	T2	T3	T4	T5			
							taille m2	30	46	60	73	88		
								38						
nombres	T1	T2	T3	T4	T5	total	surfaces		T1	T2	T3	T4	T5	total
logement social							logement social							
phase 1 nb	11	68	45	32	4	160	phase 1 surf	330	3 128	2 700	2 336	352	8 846	
phase 2 nb			14	6		20	phase 2 surf			840	438		1 278	
total nb	11	68	59	38	4	180	total surf	330	3 128	3 540	2 774	352	10 124	
logement libre							logement libre							
phase 1 nb	100		70	70		240	phase 1 surf	3800		4 200	5 110		13 110	
phase 2 nb	89		56	35		180	phase 2 surf	3 382		3 360	2 555		9 297	
total nb	189		126	105		420	total surf	7 182		7 560	7 665		22 407	
total							total							
phase 1 nb	179		115	102	4	400	phase 1 surf	7258		6 900	7 446	352	21 956	
phase 2 nb	89		70	41	0	200	phase 2 surf	3382		4 200	2 993		10 575	
total nb	268		185	143	4	600	total surf	10640		11 100	10 439	352	32 531	
												coeff SHON	15%	
												surface SHON	38 272	

En conséquence, il semble qu'il faudra soit construire plus de logements, dépassant le nombre de 600, soit construire des logements plus grands accueillant une population plus importante, soit trouver un nouvel accord entre les signataires du protocole.

D. Le règlement proposé du POS n'est pas acceptable en l'état, car il n'est pas cohérent avec le concept de ville-parc et manque de clarté. Il doit être profondément remanié,

- a. **Plusieurs dispositions dans le règlement proposé ouvrent la porte à une densification beaucoup trop forte** qui serait en contradiction avec le concept de ville parc rappelé à plusieurs reprises en préambule de ce règlement.
- **La distance de retrait d'alignement est en contradiction avec le protocole.** Le règlement proposé prévoit (page 11, article UG6,III) un retrait d'alignement d'au moins 5m. Or la notice architecturale, jointe au protocole, a prévu un retrait de 15m par rapport au Chemin de Ronde.
 - Pour AEB le retrait d'alignement doit être porté à 15m pour les terrains bordant le chemin de Ronde.
 - **La distance aux limites séparatives est insuffisante.** Le règlement prévoit (Page 11, article UG7, II) une distance supérieure ou égale à la hauteur sans être inférieure à 12 m. Mais cette distance peut être exceptionnellement ramenée à la demi-hauteur du bâtiment sans être inférieure à 8 m.
 - Pour AEB la distance minimum doit être la hauteur, sans être inférieure à 12m. C'est un minimum et prévoir une exception à 8m affaiblit la règle d'une manière inacceptable, la distance de 8m étant tout à fait insuffisante. De plus le concept "d'exceptionnellement" est trop difficile à définir et à appliquer.
 - **La distance inter bâtiment sur une même unité foncière est insuffisante.** Le règlement prévoit (Page 12, article UG8) une distance inter bâtiment au moins égale à la hauteur du bâtiment sans être inférieure à 12m. Mais cette distance peut



être exceptionnellement ramenée à la demi-hauteur du bâtiment sans être inférieure à 8m.

→ Pour AEB la distance inter-bâtiment doit être de 24 m, la distance de 12 m apparaît beaucoup trop faible pour être cohérente avec le concept de ville parc. De plus prévoir une exception à 8m affaiblit la règle d'une manière inacceptable, la distance de 8m étant tout à fait insuffisante. En effet des distances inter bâtiment de 8 et 12 m correspondent à des immeubles de centre ville: pour illustration, au Vésinet, le haut de la rue du maréchal Foch fait plus de 12m; la rue Thiers fait plus de 8m.

- **Le coefficient d'emprise au sol est excessif.** Le règlement prévoit (Page 12, article UG9, III) un coefficient de 40% voire 50% dans la zone UGa . Ce coefficient n'est pas cohérent avec le concept de ville par cet correspond.

→ Pour AEB, deux solutions sont envisageables

- La solution la plus claire consiste à **définir un parcellaire** et un coefficient d'emprise au sol par parcelle.
- Alternativement, on peut choisir un coefficient global, mais alors il doit être **de l'ordre de 20 ou 25%**, avec peut-être une valeur supérieure pour la zone UGa.

- Le coefficient d'emprise au sol pour les **constructions annexes n'est pas limité** (Page 12, article UG9, III).

→ Pour AEB un coefficient d'emprise au sol des constructions annexes doit être précisé. C'est d'ailleurs le cas dans le reste du Vésinet.

- **Le hauteur des bâtiments est en contradiction avec le protocole** (Page 13, article UG10) puisque la seule limitation est de 13,5m. Or la notice architecturale jointe au protocole prévoit une limitation à R+2 pour les bâtiments situés le long de la grande pelouse.

→ Pour AEB un coefficient d'emprise au sol des constructions annexes doit être précisé.

- **Les clôtures en bordure de voie constituées d'un bâti de 2m** (page 14, article UG11, §2.2.1).sont explicitement prévues dans le règlement. Elles ne doivent pas être acceptées, ne sont pas compatibles avec le concept de ville parc et couperait le nouvel ensemble en une multitude de petits ilots

→ Pour AEB des clôtures en dur de 2 m doivent pas proscrire. D'ailleurs elle ne sont pas autorisées dans le reste du Vésinet !

- **Les normes de stationnement des logements sont insuffisantes** (page 15, article UG12) : il n'est prévu qu'une place en sous-sol pour les T1 et T2. Une deuxième place sera prévue en silo pour les logement libres à partir de T3. Ce dimensionnement est insuffisant, l'expérience et le réalisme amènent à anticiper entre 1,5 et 2 véhicules par foyer. Il faut donc s'attendre à voir stationner en surface entre 185 et 369 voitures tous les jours, sans compter les visiteurs. Ce que est très loin du concept d'éco-quartier. De plus la brochure descriptive du projet affirme clairement "...au sein de l'écoquartier, le stationnement ne sera pas autorisé en surface". Le parking silo pose également un problème de cohérence avec le paysage puisqu'il a été précisé par oral que ce parking silo serait aérien. Ce type de parking silo aérien se rencontre plutôt dans les aéroports ou quelques centre ville vétustes. Il



ne correspond en rien au concept de ville-parc qui plus est situé à l'entour d'un monument historique et d'un parc classés.

→ Pour AEB, le règlement doit interdire la possibilité de construire un parking silo aérien. De plus le nombre de places en sous sols doit être redéfini à la hausse

- **Les normes de stationnement pour les bureaux sont insuffisantes** (page 15, article UG12) : il n'est prévu qu'une place par 40m² de SHON. Or la taille moyenne des bureaux est de 12 m² et si l'on suppose que 70% du personnel vient en transport en commun, cela veut dire que le stationnement d'une voiture sur deux n'est pas prévu. De plus rien n'indique que ce stationnement devra être en surface.

→ Pour AEB, le règlement doit prévoir une place en sous sol par 20m² minimum.

- **Les arbres remarquables doivent être plus strictement protégés** (page 17, article UG13, II). Les arbres remarquables ont été identifiés et figurent en annexe 13. Il est écrit que "leur coupe est strictement interdite en dehors de raisons sanitaires ou de risques clairement justifiés". L'interdiction de la coupe est une bonne mesure de nature à mettre en œuvre le concept de ville parc. Mais la limitation apportée par la mention "en dehors de raisons sanitaires ou de risques justifiés" est trop sujette à interprétation et vide de sens la mesure de protection.

→ Pour AEB le concept d'arbres remarquables doit être strictement maintenu et la règle doit être que leur coupe doit être interdite, sans prévoir d'exception pour raisons sanitaires, sujettes à trop de difficultés d'interprétations. Si le concept d'arbres remarquables devait être changé en concept d'arbres inventoriés pour faciliter l'implantation des immeubles, il faudrait alors préciser que 5% au maximum de ceux-ci peuvent être coupés.

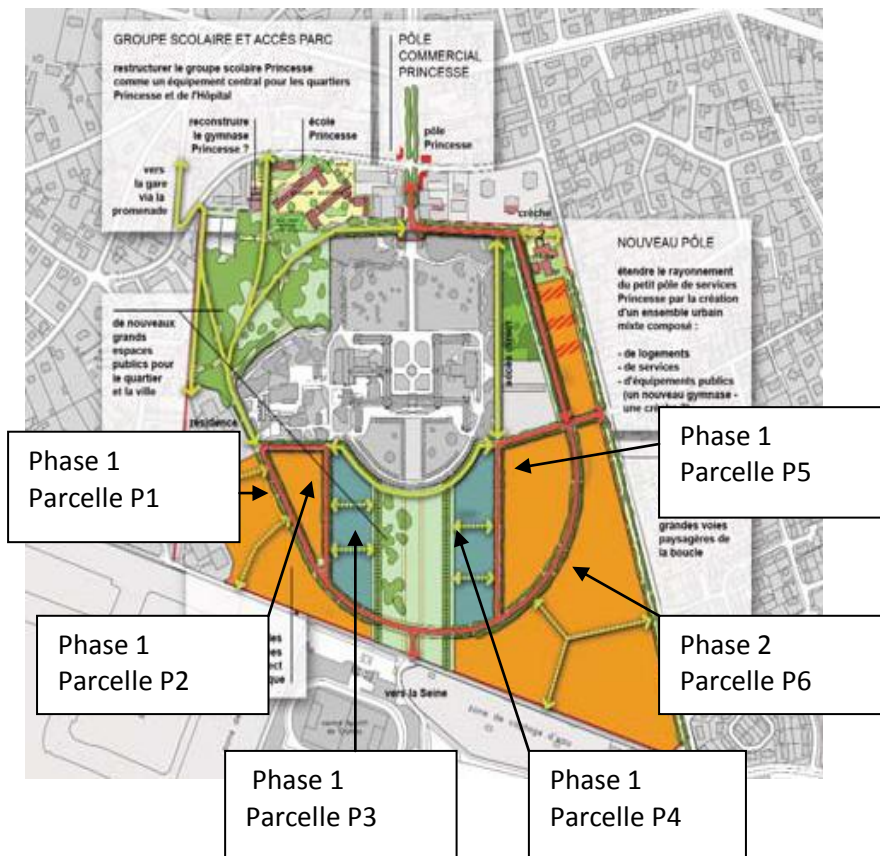
- **L'absence de COS enlève une limite majeure à la densification** (page 18, article UG14). Il n'est pas acceptable que le nouveau règlement ne cherche pas à introduire un maximum de densification, seule de nature à protéger le concept de ville parc dans le long terme, à moins que l'on veuille faire émerger un deuxième centre ville.

→ Pour AEB il faut définir un parcellaire et un coefficient d'occupation du sol par parcelle.

- **L'absence de gabarit maximum pour un bâtiment** enlève toute protection contre des bâtiments de taille trop importante

→ Pour AEB il faut définir un gabarit maximum par bâtiment, par exemple une dimension maximum de 25m.

- b. **Les règles recommandées pour ce POS, donnent la possibilité de construire de beaucoup plus que les 45 000 m² envisagés de logements. Elles ne constituent donc pas une protection suffisante de ce parc exceptionnel.** AEB a procédé à une simulation du nombre de m² SHON susceptibles d'être construits en appliquant les règles du règlement POS proposé : distance aux limites de parcelles, distance inter bâtiment, distance aux voies, CES,... Après avoir retenu une partition de la zone UG (ex UGa) en 6 parcelles, définies par les voies proposées dans le projet, on arrive à une possibilité de construire une superficie largement supérieure à 100 000 m² de SHON.



Les chiffres suivants sont donnés comme des ordres de grandeur à titre d'exemple :

Parcelle UG ex UGA

	surfaces approximatives en m2		
	surface nette après voiries	surface après reculement	surface R+3
Phase 1			
parcelle P1	19 316	7 726	30 906
parcelle P2	5 211	2 085	8 338
parcelle P3	10 688	4 275	17 101
parcelle P4	11 067	4 427	17 708
parcelle P5	15 030	6 012	24 048
sous total phase1	61 313	24 525	98 101
Phase 2			
parcelle P6	56 715	22 686	90 744
sous total phase 2	56 715	22 686	90 744
total phase 1+2	118 028	47 211	188 845

➔ Pour AEB les règles (distance aux limites, distance inter bâtiment, COS, CES, gabarit, ...) permettent une densification beaucoup trop forte et doivent être revues afin qu'elles encadrent correctement la surface prévue de 45000 m2 de logement et de 5000 m2 d'activité.



c. Plusieurs dispositions du règlement proposé paraissent incohérentes

- On lit page 6, secteur UGa, pour les futurs commerces en bordure de la rue de l'Ecluse, que : "Dans cette perspective, l'implantation des constructions est possible à l'alignement sur rue pour favoriser les situations de **vitrines indispensables** au fonctionnement commercial".
 - Or le mur est conservé à cet endroit. Le percera-t-on d'ouvertures ? Cela paraît impossible à envisager vu l'opposition qu'y mettra certainement l'architecte des Bâtiments de France. Renoncera-t-on aux magasins si les vitrines, qui sont "indispensables" ne sont plus possibles ?
- On lit page 6, article UG1 que : "3. Les installations techniques liées aux futures habitations (chaufferies d'immeubles, **postes de distribution d'essence**...)..."
 - La municipalité envisage-t-elle des postes de distribution d'essence ? Est-ce compatible avec les contraintes de protection de la nappe phréatique ?
- On lit page 10, article UG4, III que : "Les réseaux divers tels que les lignes de distribution d'énergie et de télécommunication doivent être installés **en souterrain chaque fois** que les conditions techniques l'autorisent et les coffrets de branchement doivent être intégrés aux clôtures de façade".
 - Le terme de "chaque fois" affaiblit la règle de manière choquante. Peut-on concevoir un nouveau quartier qui aurait en 2015 ou 2020 des câbles aériens pour l'électricité et/ou le téléphone ? La municipalité dépense des sommes importantes aujourd'hui pour les enterrer. Pourquoi aggraver la facture ? Enfin la règle sur les coffrets s'appliquent-elles aux logements collectifs ?
- On lit page 10, article UG6 que : "De même les **ouvrages liés à la collecte des déchets** peuvent être implantés à l'alignement sur rue mais devront être intégrés dans les clôtures et dans des dispositifs paysagers afin de ne pas avoir d'impact sur le paysage des voies publiques".
 - Il est impossible que de tels ouvrages n'aient pas d'impact sur le paysage. Quel est alors le sens de cette règle ? Est-ce pour pouvoir interdire par la suite de tels ouvrages ? S'il s'agit de locaux à ordures, comme on croit le comprendre, ils ne sont sûrement pas en accord avec le concept de ville-parc et devraient être interdits.
- On lit page 11, article UG6, III que : "Tout ou partie de la façade d'un bâtiment principal à construire en bordure d'une voie publique existante ou à créer ou d'une voie privée desservant plus de deux constructions doit être édiflée en **retrait de l'alignement d'au moins 5 m**".
 - Ceci ne respecte pas le protocole qui prévoit un retrait de 15m sur le Chemin de Ronde.
- On lit page 11, article UG6, III que : " Pour les terrains situés dans le secteur **UGa**, tout ou partie de la façade d'un bâtiment principal à construire en bordure d'une voie publique existante ou à créer peut **être implantée soit à l'alignement**, soit en retrait de l'alignement d'au moins 5 m."
 - Dans la zone UGa, la seule voie existante est la rue de l'Ecluse. Comment les bâtiments peuvent-ils être à l'alignement ? Construire-t-on sur le mur qui est conservé à cet endroit ?
- On lit page 11, article UG7, I que : "Les règles ...ci-dessous ne s'appliquent pas ... aux ouvrages et installations nécessaires au **service public ferroviaire**".



→ Une desserte ferroviaire serait-elle envisagée ou envisageable ?

d. Plusieurs dispositions du POS ne sont pas claires

- Page 6, § zone UG : "Une des particularités de la zone UG est de favoriser un tissu urbain discontinu et **"ouvert"**..."

→ Qu'est ce qu'un tissu urbain "ouvert" ?

- Page 7, article UG2 : "Sont interdits : 1.les nouvelles constructions à usage d'activités commerciales ou de services **de plus de 400 m2 de SHON** (vente+réservé+bureau), à l'exception de ceux s'intégrant en rez-de-chaussée et/ou R+1 dans un bâtiment comprenant d'autres destinations et étant dans le secteur UGa.

→ Donc les nouvelles constructions (usage commerciale ou services) de plus 400m2 SHON sont autorisées en UGa en pied d'immeuble. Ce serait plus clair en le disant. Est-ce bien l'intention des rédacteurs ?

- Page 9, article UG4, §2.2 : "L'évacuation des eaux pluviales est obligatoire et sera **alternative le plus possible** à l'intérieur de chaque parcelle, **sauf si** des nécessités techniques empêchent ce traitement"

→ Qu'est-ce qu'une évacuation alternative ? Quelle interprétation sera donnée à "le plus possible" ? Enfin la règle est considérablement affaiblie par le "sauf si". On pourra facilement arguer de difficultés techniques.

- Page 11, article UG6, III, distance de retrait : "Cette distance est portée à 7m pour la rue de l'Ecluse. Ces **7 m seront calculés à partir du nouvel alignement situé à 10 m de l'ancien alignement** à la suite du déplacement du mur existant. (Cette distance sera donc égale à 17 m par rapport à la limite existante à la date d'approbation de la présente révision simplifiée).

→ Ce paragraphe sera-t-il compréhensible dans quelques années ? Comment ces limites sont elles matérialisées sur le terrain ?

- Quel est le statut de la nouvelle **"emprise foncière** indépendante..." (page 60 de la notice descriptive) comprenant un immeuble de logements du personnel infirmier. Quels types de travaux sont possibles sur cet immeuble, sachant qu'il est en zone ND ? Quel est la signification du rectangle dessiné à partir de cet immeuble sur le plan de zonage du règlement (page 19 du règlement) ?

e. Les dispositions proposées ne répondent pas à certaines questions importantes

- Le POS proposé ne contient aucune dispositions pour les personnes à mobilité réduite. Le devrait-il ?
- Espaces libres (page 17, article UG13, II) : la description des plantations acceptées pour les espaces libres ne retient ni les arbustes, ni les vivaces, ni les pelouses. Est-ce voulu ?
- Les dispositions proposées sont elles compatibles avec le classement du site du Vésinet ?

E. Ce que nous demandons

Nous demandons que les informations manquantes soient fournies et que les remarques ci-dessus soient prises en compte dans la révision simplifiée du POS.

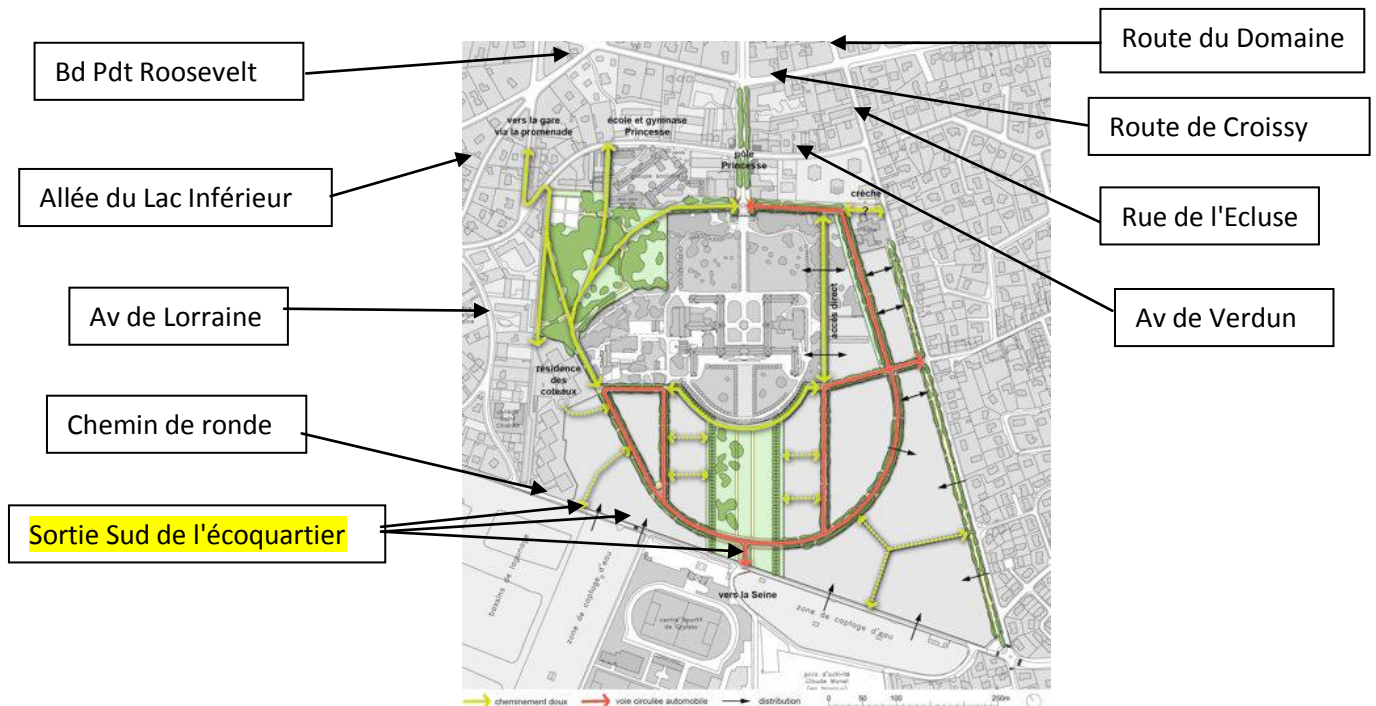
2. Le projet actuel de 600 logements dépasse la capacité d'accueil du quartier et la circulation sera totalement congestionnée, à l'image des alentours du Pont de Chatou. L'étude de circulation doit être refaite avant la révision du POS

A. Les informations qui manquent à ce jour

- Quels sont les **résultats de comptage** de trafic faits lors de l'étude de circulation ? Pourquoi le maire du Vésinet refuse-t-il de les communiquer ? Y-a-t-il quelque chose que le maire ne veut pas voir connu ?
- Pourquoi la municipalité du Vésinet **refuse-t-elle qu'AEB rencontre le cabinet MVA** Consultancy qui a fait l'étude de circulation ? L'argument invoqué ("si vous pouviez les rencontrer, alors d'autres demanderaient également à les rencontrer"), ne correspond pas à une concertation réelle et sérieuse
- Quelles ont été les **hypothèses** pour le calcul de la charge de trafic créé par la zone d'activité Claude Monet (seule réponse apportée : "la méthode habituelle")
- Quelle garantie peut donner la municipalité quand elle annonce qu'elle va **"adapter le gabarit des bus"** à la taille des rues, c'est-à-dire prendre des "petits bus, peu polluants" ? Tout d'abord, les bus ne sont pas de la compétence du Vésinet mais de la CCBS. De plus ceci s'est déjà avéré impossible à réaliser lors de l'urbanisation des Terres Blanches à Montesson et les habitants du Nord du Vésinet en souffrent aujourd'hui.



- Si on garde les gabarits des bus actuels, comment pourra-t-on **croiser des bus** beaucoup plus nombreux sans risques, alors qu'aujourd'hui on doit parfois monter sur les trottoirs.
- Sera-t-il possible d'implanter la grande voie courbe permettant la sortie Nord de l'écoquartier **tant que l'IRSN est là** ?
- Pourquoi n'y a-t-il eu aucune étude sur les **voies secondaires** (bd du Président Roosevelt, Av de Lorraine, Av d'Alsace, Allée du Lac Inférieur, Allé D'Isly, Av Georges Clémenceau, rue du Grand Pont,...) alors que ces voies seront pourtant des voies de sortie naturelles pour tous les habitants du Sud de l'écoquartier, où seront une grande partie des habitants de la phase 1 ? Sans parler de l'avenue de Verdun qui donne accès à 2 écoles, de la route du Domaine,...



- h. Comment la municipalité garantit-elle la sécurité sur la rue de **l'Ecluse qui est élargie** à 2 voies de circulation plus une voie de stationnement, alors que les riverains se sont battus pendant plusieurs années pour obtenir un stationnement en chicane afin d'éviter les vitesses excessives constatées sur cette voie?
- i. La voirie intérieure du projet sera-t-elle bien en **zone 30** comme prescrit par l'annexe 2 du protocole ?
- j. **Combien y aura-t-il d'entrées et de sorties automobile** pour l'éco-quartier ? Durant l'enquête publique, un maire adjoint a répondu 1 entrée, 3 sorties, un autre 3 entrées, 3 sorties. Aucune de ces réponses ne correspond à la notice explicative qui indique 4 entrées, et 2 ou 4 sorties, selon la décision de la mairie de Croissy. Quelle est la vraie réponse ? Quelles sont les conséquences sur le temps d'attente pour entrer ou sortir de l'éco-quartier ? Quel est ce temps entre 8h et 9h le matin ?

B. Les points que nous contestons

a. Nous contestons la méthodologie de l'étude de circulation :

- **Les relevés de trafic ont été faits sur une seule journée** : le 25 novembre 2008, ce qui ne donne aucune garantie de représentativité
- **Ces relevés de trafic sont sans signification sur le chemin de Ronde** : celui-ci a été fermé en 2008 du début janvier à mi septembre et de mi septembre à mi octobre. Les comptages du 25 novembre ont eu lieu 15 jours après la réouverture à la circulation. Il a d'ailleurs été également fermé en 2009 du début janvier à mi-septembre.
- **Il n'y a pas eu d'études sur les voies secondaires** : Av de Lorraine, Bd Président Roosevelt, ... Ni sur toutes les voies où passent actuellement les bus, dont la fréquence doit notamment augmenter, sans qu'aucune précision n'ait été donnée.



- **Les chiffres ne sont pas toujours cohérents entre eux.** Par exemple l'analyse des flux issus de l'écoquartier est basée sur 195 UVP/h, page 24 de l'étude MVA, alors que le chiffre correspondant de la page 23 est de 240 UVP/h.

b. Nous contestons formellement les chiffres de trafic actuels mesurés par MVA

Consultancy. Nous avons réalisé une étude sur les mêmes voies, sur la semaine du 21 au 25 septembre 2009 : les chiffres que nous avons mesurés sont supérieurs à ceux publiés par MVA Consultancy de 59% à 95% selon les voies :

Nombre d'UVP/h

Etude MVA consultancy		Mardi 25 nov 2008							
Route de Croissy		400							
Chemin de Ronde		150							
Rue de l'Ecluse		200							
Av de la Princesse		350							
Etude AEB	Lundi 21 sept 2009	Mardi 22 sept 2009	Mercredi 23 sept 2009	Jeudi 24 sept 2009	Vendredi 25 sept 2009	trafic le plus haut	écart AEB vs MVA		
Route de Croissy	657	663	-	781	558	781	95%		
Chemin de Ronde	265	256	249	253	271	271	80%		
Rue de l'Ecluse	-	-	288	338	376	376	88%		
Av de la Princesse	-	-	-	445	558	558	59%		

c. Nous contestons formellement les hypothèses de MVA Consultancy et les projections de charge additionnelle sur le réseau :

- l'étude de MVA retient une hypothèse de base 1,27 déplacement par jour et par foyer (dont 70% en voiture). Ce chiffre est notoirement insuffisant pour ce quartier du Vésinet.
- L'enquête Nationale Transports et Déplacements 2007-2008 de l'**INSEE** montre un nombre de déplacements par jour et par personne de **3,6** pour les grandes agglomérations et de **3,7** au national :

Extrait de INSEE PREMIERE, n° 1252, juillet 2009:

Limité aux seules personnes mobiles, le temps de transport quotidien s'élève à 66 minutes par jour, soit une minute de plus qu'il y a 14 ans pour un nombre moyen de déplacements par jour passant de **3,8 en 1994 à 3,7 en 2008.**

Tableau 1 : Evolution de la mobilité quotidienne et du temps passé dans les déplacements locaux selon l'urbanisation du lieu de résidence

	Répartition de la population totale (%)		Proportion d'immobiles un jour donné (%)		Personnes mobiles						
					Nombre de déplacements quotidiens		Temps de transport quotidien (minutes)		Evolution de la distance à vol d'oiseau (%)	Durée cumulée des activités et du transport	
	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994	2008	1994-2008	1994	2008
Rural ou faiblement urbanisé	51,6	52,3	19	18	3,7	3,7	60	64	12	7h26	7h36
Grandes agglomérations	48,4	47,7	13	12	3,8	3,6	71	68	-5	8h04	7h54
Ensemble	100,0	100,0	16	15	3,8	3,7	65	66	6	7h45	7h45

Champ : individus de 6 ans et plus habitant en France métropolitaine.

Source : Insee - SOeS - Inrets, enquêtes nationales transports et communication 1993-1994, transports et déplacements 2007-2008.

- L'étude du DREIF (donc l'Etat) publiée en janvier 2007 : "La mobilité dans les Yvelines", parue dans le n° 9/78 des "Cahiers de l'Enquête Globale de Transport" décrit les pratiques de mobilité dans les Yvelines en 2001. On y apprend que les 1 354 000 habitants du 78 effectuaient en 2001 2 593 000 déplacements en voiture soit environ **2 déplacements en voiture par habitant et par jour, donc significativement plus par foyer.** Or comme le rappelle cette étude, ces habitudes évoluent peu. Ces chiffres restent donc d'actualité, d'autant qu'il faut en outre les augmenter pour tenir compte des non résidents du département, des véhicules utilitaires, etc...



- Après confrontation des différents chiffres ci-dessus avec l'expérience quotidienne, AEB retient comme hypothèse de base 2 déplacements automobile par jour et par personne
- AEB n'a appliqué ces 2 déplacements qu'aux adultes. A partir des 600 logements, on peut estimer le nombre d'adultes à 1,5 environ par foyer, soit 900 adultes, cohérent avec la population totale du site d'environ 1 400 habitants. Ces 900 personnes feront environ 1800 déplacements par jour.
- Les mêmes coefficients d'abattement que MVA ont ensuite été appliqués : 50% des déplacements le matin entre 8 et 9h, taux de présence de 88%, facteur de covoiturage de 1,1.
- Il en résulte **que l'éco-quartier générera environ 720 déplacements le matin en émission entre 8h et 9h alors que le chiffre de MVA est de 240.**
- Pour les **activités d'entreprise**, les hypothèses suivantes apparaissent réalistes
 - l'hypothèse de MVA est un trafic additionnel de 270 véhicules supplémentaires à l'heure de pointe du matin
 - La ZAC Claude Monnet va générer 17 000 m² de surface (et non pas 1 700 m² comme écrit dans la notice explicative page 28) soit environ 1000 personnes, en supposant 17 m² par personnes.
 - On peut supposer que 70% des déplacements se fassent en voiture, dont 80% du trafic fait en réception entre 8h et 9h le matin, heure traditionnelle d'arrivée
 - En appliquant les mêmes hypothèses de taux de présence de 88%, et d'un facteur de covoiturage de 1,1, le trafic en réception de ces activités entre 8h et 9h sera **d'environ 448 véhicules, même sans compter l'extension Servier dont nous n'avons pas le chiffre, alors que l'estimation de MVA est de 270 .**
- Il en résulte que le trafic additionnel sera d'environ 1 773 véhicules entre 8 et 9h soit 59% de plus que le chiffre de MVA Consultancy :

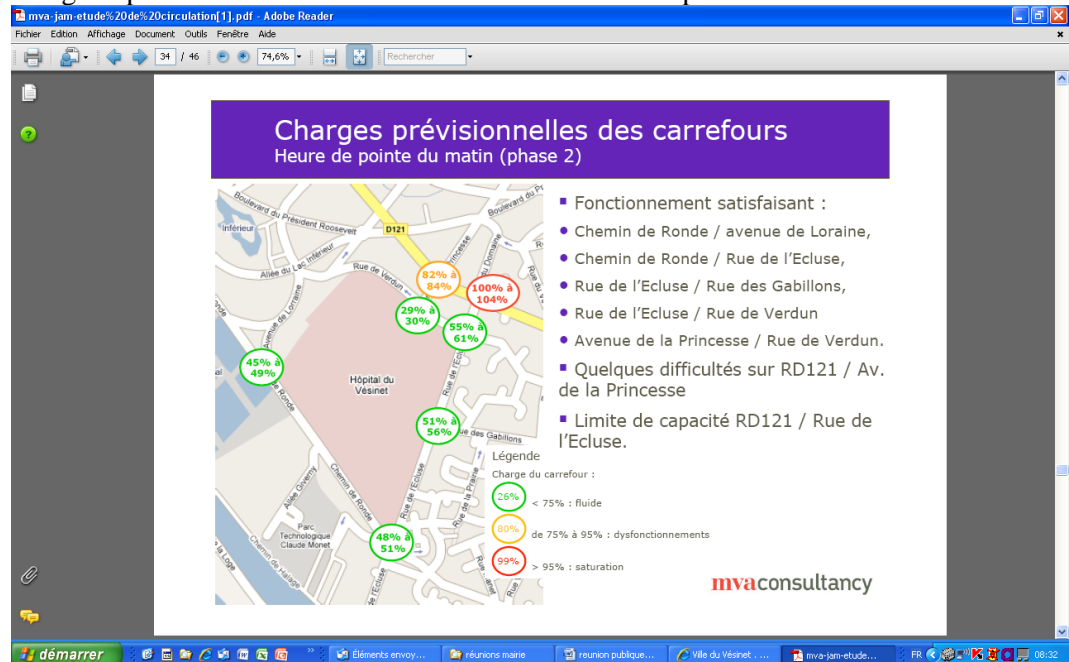
Génération nouvelles de trafic en UVP/h

hypothèses hautes	chiffres MVA		chiffres AEB		écart en % chiffre AEB vs chiffre MVA	
	émissions matin	réception matin	émissions matin	réception matin		
activités d'entreprises	40	270	40	448		
écoquartier phase 1+ 2	240	80	720	80		
autres	190	295	190	295		
total	470	645	950	823		
% écoquartier	51%	12%	76%	10%		
trafic total	1 115		1 773			59%
% écoquartier	29%		45%			

- L'écoquartier représentera **45%** de ce trafic additionnel, alors que la municipalité affirme qu'elle sera "tout au plus de 25 à 30%" (cf brochure de la concertation préalable)
- L'essentiel de ce trafic additionnel passera par **l'avenue de la Princesse** (émission et réception) et la **rue de l'Écluse** (en particulier pour la réception).
- L'accroissement sur **l'allée Guy de Maupassant** sera beaucoup plus forte qu'estimée par MVA, en particulier parce que l'ouverture de l'A86 attirera plus d'automobilistes sur ce trajet. De plus la mise de la rue de l'Écluse à 2 voies de circulation plus 2 voies de stationnement va amener le trafic qui passait par l'avenue de Saint Germain et la rue des Ponts à employer le trajet "rue de l'Écluse, Allée Guy de Maupassant" pour rejoindre le pont de Bougival.

d. Nous sommes en désaccord sur les conclusions que formule MVA Consultancy

- les chiffres de projection de trafic de MVA, basés sur leurs hypothèses, montrent que le carrefour rue de l' Ecluse/route de Croissy sera saturé (charge de 100 à 104%) et que celui de Princesse/route de Croissy sera en dysfonctionnement (charge de 82 à 84%), le plafond de charge pour un carrefour étant de 75% pour fonctionner correctement.



- Avec des chiffres réalistes pour les trafics actuels (+59% à +95% selon les voies) et des trafics additionnels réalistes (1773 UVP/h entre 8h et 9h au lieu de 1 115), les charges des carrefours et des voies deviennent très largement supérieures aux chiffres ci-dessus de MVA. **Ils dépassent la capacité des voies et des carrefours à écouler le trafic, même avec les quelques mesures prévues. Nous contestons donc que le projet soit compatible avec la capacité d'accueil du quartier**
- Les difficultés du Carrefour Route de Croissy / Av de la Princesse seront aggravées par les directions contradictoires des flux : sur l'Avenue de la Princesse, les voitures arrivant du Nord sur ce carrefour le matin font, pour les trois quart, un tourne à gauche; alors que les voitures venant du Sud vont tout droit. Cela va conduire à un embouteillage quotidien inextricable, alors que la route de Croissy est une route départementale à grande circulation qui doit rester fluide. De plus cet embouteillage s'étendra aux carrefours voisins qui sont très proche et eux-mêmes chargés.
- Le dysfonctionnements des carrefours principaux entraînera la thrombose des voies secondaires et donc de tout le quartier, Pourtant MVA juge cette situation satisfaisante et "acceptable" !

e. Nous contestons les informations données par la notice explicative concernant la circulation et son impact sur le cadre de vie

- Les notice explicative page 29 donne **une vision très sous estimée de la hausse de trafic**, par exemple :



- "Le carrefour rue de l'Ecluse / route de Croissy sera celui qui connaîtra l'augmentation de charge la plus forte : de **+15% à +30%** à l'heure de pointe du matin".
- "le carrefour route de Croissy / avenue de la Princesse ne connaîtra qu'une **faible augmentation**"
- "le carrefour Verdun / Princesse, n'est quant à lui, **pas sur un axe de transit** vers les pôles d'emploi". C'est mal connaître le quartier, ce carrefour est déjà un raccourci pour aller à la ZAC Claude Monnet et le sera encore plus à l'avenir.
- La vision que donne la municipalité dans **sa synthèse** sur la circulation, page 30, peut être qualifié de contre vérité : "...Dans ce cadre, la réalisation d'un projet d'éco-quartier sur le site de l'hôpital du Vésinet sera un vecteur important de dynamisme et de renouveau quand au traitement de ces points durs..."
- Dans son analyse de l'impact sur le cadre de vie page 75 à 78, la notice explicative **passé sous silence l'impact de la circulation additionnelle sur le cadre de vie**, donnant l'impression que le projet était neutre sur cet aspect, ce qui constitue une omission extrêmement regrettable

C. Ce que nous demandons

Nous demandons qu'une nouvelle étude de circulation soit faite, y compris sur les voies secondaires, avant de voter toute révision simplifiée du POS

3. L'approche financière du projet n'est pas maîtrisée, les conséquences pour les impôts des Vésigondins sont occultées

A. Les informations qui manquent à ce jour

- a. Pourquoi **aucune étude** n'a-t-elle été présentée aux habitants sur :
 - le montant des **investissements** nécessaires pour chaque **équipement public**,
 - le pourcentage pris en compte par le projet et le pourcentage à financer par les Vésigondins.
 - les conséquences pour les impôts locaux ?
- b. Pourquoi aucune information n'a-t-elle été faite sur les **budgets de fonctionnement** de ces équipements qu'il faudra bien financer par des impôts additionnels ?
- c. Sachant que seuls les logements construits avant 2013 bénéficieront de subventions CEDOR, quel montant total de **subventions CEDOR** la commune touchera-t-elle ? Combien de logements seront-ils terminés avant fin 2013, y compris dans l'hypothèse où il y aurait des recours (le passé récent incite à considérer cette hypothèse comme réaliste) ?
- d. Comment le maire peut-il affirmer (réunion publique du 10 septembre 2009) que "les **équipements publics seront financés** par le CEDOR", alors que personne ne connaît ni le montant des subventions CEDOR, ni le montant des investissements nécessaires ?



- e. Quel est le montant et le coût du **décalage de trésorerie** entre les dépenses nouvelles liées à l'arrivée des nouveaux habitants et leurs rentrées fiscales qui sont décalées d'environ une année ?
- f. Quel est le "**plan B**" dans le cas où les recettes prévues pour l'aménageur seraient inférieures aux dépenses prévues d'aménagement ? Cette hypothèse est improbable, mais le principe de précaution impose d'y avoir réfléchi et d'avoir préparé une solution si elle se matérialisait.
- g. Comment croire que la programmation des **équipements publics** sera respectée, alors que la rentabilité repose entièrement sur la phase 2, où le pourcentage de logements libres est beaucoup plus élevé ? A-t-on une maîtrise suffisante des paramètres financiers pour éviter le syndrome exposé par le cabinet JAM qui voit souvent le programme des équipements publics se restreindre comme une peau de chagrin par manque de moyens financiers ? Que fera-t-on si la phase 2 ne se réalise pas ?
- h. **Combien coûtera le déplacement du mur** le long de la rue de l'Ecluse ? Qui le prendra en charge ? Est-ce l'investissement le plus judicieux que puisse faire le projet ? Quelles sont les alternatives ?
- i. Quelle est **l'analyse comparative** des avantages et inconvénients coûts entre la réfection du **gymnase existant** et la construction **d'un nouveau gymnase et d'un parking** de 80 places ? Quels sont les coûts comparatifs ,

B. Les points que nous contestons

- a. Nous contestons que le projet soit suffisamment défini puisqu'aucune des conséquences financières n'a été précisée : investissements, endettement, impôts nouveaux pour les habitants, alors qu'ils viennent de subir une hausse de 50% de la part communales des impôts locaux.
- b. Nous contestons formellement que le schéma choisi ne coûte pas un centime au Vésigondins, comme cela a été affirmé en réunion publique

C. Ce que nous demandons

- a. Un rééquilibrage du pourcentage de logements sociaux entre la phase 1 et la phase 2.
- b. La clarification de tous les points ci-dessus avant la révision simplifiée du POS

4. L'impact environnemental du projet est passé sous silence, alors qu'on parle d'un écoquartier

A. Les informations qui manquent à ce jour

- a. Quelle est la **surface de verdure** qui va disparaître? 14 ha ?
- b. Combien **d'arbres centenaires et bicentenaires** seront-ils abattus et conservés ? Quelle sera la proportion d'arbres par 100m² ? Comment cela se compare-t-il avec le reste du Vésinet ?



- c. Quelle sera la **perte de biodiversité**, dans une zone qui a conservé une flore et une faune naturelle abondante ?
- d. Quelle sera la proportion **d'espace macadamisé** ou construit par parcelle ?
- e. Quelle est la **pollution du sol mesurée par sondage** sur le terrain ?
- f. Quelles sont **les conséquences du projet pour les habitants** vivant à l'entour ?
- g. Quels sont les résultats **de l'étude phytosanitaire** prescrite dans l'annexe 2 du protocole "en préalable à tout projet...afin de déterminer le maintien, la suppression ou le remplacement des arbres" ?
- h. Comment les **arbres remarquables** vont-ils subsister après des travaux qui vont durer des années, voire une dizaine d'année ?
- i. Comment justifier l'appellation d'**écoquartier** alors que :
 - La circulation sera considérablement augmentée le matin, entraînant embouteillages, pollution par le CO2, pollution sonore
 - Il y aura un stationnement en surface dans l'éco-quartier non maîtrisé, puisqu'occulté dans les déclarations verbales de la municipalité
 - Le stationnement prévu en silo contribuera à la pollution visuelle
 - La grande voie courbe de desserte de l'écoquartier sera d'emprise très importante avec deux voies de circulation et une voie de stationnement.
 - La densité permise, les règles d'éloignement correspondent à un centre de ville, ce qui n'est pas cohérent avec la conservation du parc
 - De nombreuses mesures présentées comme justifiant l'appellation "éco-quartier" sont de simple bon sens (bonne orientation des bâtiments,...) ou deviendront réglementaires (Bâtiments en Basse Consommation)
 - Les câbles aériens pour les télécommunications et l'électricité sont autorisés
 - Trop d'exceptions sont prévues pour couper les arbres remarquables

B. Les points que nous contestons

- a. **Nous contestons que le projet soit suffisamment défini puisqu'aucune analyse de l'impact environnemental n'a été réalisée au moment de l'ouverture de l'enquête publique**



b. En ce qui concerne la pollution, nous contestons que seule une étude historique ait été réalisée alors que l'IRSN manipule des substances dangereuses depuis longtemps des matières radioactives

C. Ce que nous demandons

Nous réclamons, par principe de précaution, de faire effectuer des prélèvements sous et à l'entour des bâtiments de l'IRSN, avant toute décision de révision simplifiée du POS, en s'adressant à un organisme indépendant et réputé (type CRIIRAD).

5. Le projet a été mené trop vite, dans la précipitation, ne permettant pas une concertation et une information sérieuses, ni des études suffisamment approfondies, bien qu'il dépasse très largement le simple cadre des terrains de l'hôpital

A. Les points que nous ne comprenons pas

- a. Pourquoi le **protocole** engageant la ville sur le projet, a-t-il été signé à la hâte : sans présentation ni débat au Conseil Municipal, alors i) que ceci était prévu dans le procès verbal du Conseil Municipal du 17 avril 2008 ii) que lors de la réunion publique du 19 juin 2008, le maire du Vésinet a admis "que cela semblait possible que le protocole soit débattu au conseil avant sa signature" ?
- b. Pourquoi le **choix des cabinets d'études** s'est-il fait de manière aussi accélérée : Cahier des charges des études urbaines et de circulation finalisé le 15 janvier 2009, appel d'offres lancé immédiatement, consultation des candidats à partir du 20 janvier 2009, choix dans les premiers jours de février 2009 ?
- c. Pourquoi la consultation préalable a-t-elle été **engagée trop tôt**, le 11 mai 2009 ? D'ailleurs il a fallu la prolonger de deux mois. Ces deux mois de Juillet et d'Août ont-ils permis de faire une information sérieuse, du fait des vacances ?
- d. Pourquoi la concertation s'est elle **arrêtée de manière aussi abrupte** : elle s'arrête le 11 septembre 2009, alors que nombre d'informations n'ont été données que le 10 septembre :
 - o Création d'un gymnase de 2500 m2 sur la rue de l'Ecluse avec un parking
 - o Création de commerces et de services rue de l'Ecluse
 - o Restructuration de l'Ecole Princesse
 - o Besoins en classes estimés à 3 en maternelle et 5 en élémentaire, besoins crèches estimés à 12 berceaux ?
- k. Pourquoi nombre d'informations importantes n'ont jamais été dévoilées avant l'enquête publique, par exemple la restructuration de **la rue de l'Ecluse** :
 - o Réunion publique du 4 juillet 2009 : aucune mention de l'élargissement de la rue de l'Ecluse ni du déplacement du mur



- Réunion publique du 10 septembre, dernier jour de la concertation préalable : aucune mention de l'élargissement de la rue de l'Ecluse ni du déplacement du mur dans la présentation du maire qui a duré plus d'une heure,
 - Conseil municipal du 24 septembre : "léger élargissement de la rue de l'Ecluse au sud de la rue des Gabillons, pratiquement acté et déplacement du mur de 10m", "au nord voie élargie" (Bernard Conte, maire adjoint)
 - Documents d'enquête publique : l'emprise de la voie passe de 10,08 m à 20,50 m !
- e. Pourquoi **l'étude d'impact** a-t-elle été lancée alors que la concertation préalable n'était pas terminée et que le projet n'était pas encore défini ? Sur la base de quel projet ? Pourquoi a-t-on choisi un consultant ayant participé à l'élaboration du projet et ne donnant pas toute garantie d'indépendance ?
- f. Pourquoi la municipalité a-t-elle **refusé qu'AEB rencontre le cabinet JAM**, qui a fait l'étude urbaine, sur la base du fait que "si nous pouvions les rencontrer, alors d'autres demanderaient également à les rencontrer" ? Or le cabinet JAM a justement expliqué que l'une des raisons du succès du projet que ce cabinet a mené à Brétigny sur Orge était la bonne concertation avec l'association locale créée pour le projet de Brétigny sur Orge.

B. L'information donnée dans la notice explicative est parfois erronée ou biaisée

La notice explicative détaille la vision de la municipalité sur le projet et le replace dans l'évolution de la ville du Vésinet. Il est curieux de constater qu'elle contient des remarques, analyses et points de vue en décalage par rapport à la réalité ou aux affirmations faites jusqu'ici .

- a. Page 4, décrivant le Vésinet : "Le reste du territoire abrite essentiellement de grandes villas résidentielles et **quelques** immeubles collectifs".
- "**quelques**" ? Les logements collectifs représentent 56% des résidences principales du Vésinet (59% à l'échelle de la CCBS)
- b. Page 7 : "un **héritage de l'histoire à dépasser** ?"
- Il nous semble au contraire qu'il faille se réjouir de la très grande qualité de ce que l'histoire nous a légué : la ville du Vésinet et le site de l'hôpital. L'objectif sera de détruire le moins possible ce que nos prédécesseurs nous ont transmis, en implantant 600 logements et en faisant circuler 1000 voitures de plus.
- c. Page 7 : "Le **Ministère de la Santé entend** en effet à titre principal réaliser sur le site un programme de 600 logements comprenant une part de logements sociaux."
- Selon nos informations, le programme de 600 logements n'est pas un objectif du Ministère de la Santé, ni à titre principal, ni à aucun titre.
- d. Page 9 : "il existe une véritable **inadéquation** entre le parc de logements et la composition des ménages"
- Remarque infondée en ce qui concerne les logements libres. Il est parfaitement adéquat qu'une famille peu nombreuse occupe un grande maison, si c'est son choix. Au nom de quoi dire que c'est inadéquat ?
- e. Page 78 : "le projet vise principalement à **valoriser le patrimoine** et à préserver les arbres identifiés comme remarquables"
- Non, le projet vise principalement à planter 600 logements.
- f. Page 79 : "le projet envisagé ne générera pas de nuisances sonores spécifiques,..."



- Etrange affirmation sachant que les 600 logements vont conduire à une forte augmentation du trafic automobile et du nombre de bus. D'ailleurs le Président de l'hôpital l'a fait remarquer officiellement.

C. Le reclassement de la rue de l'Ecluse, et dans une certaine mesure celui du chemin de Ronde, comme voies structurantes à l'échelle de la boucle, est annoncé via la notice descriptive

- a) La notice explicative considère que la **rue de l'Ecluse et le chemin de Ronde sont des voies structurantes** à l'échelle de la boucle :
- Page 43 : " la rue de l'Ecluse, mais aussi dans une moindre mesure le chemin de Ronde, jouent naturellement un rôle de transit à l'échelle du territoire...". Ceci est incorrect, ces axes ne jouent pas aujourd'hui une rôle de transit, même s'il sont parfois utilisés comme raccourci par un petit nombre d'automobiles. Aujourd'hui il s'agit de voies de desserte locale.
 - Page 45 : "Les voies de transit inter-quartiers et les voies structurantes à l'échelle de la boucle seront ciblées sur la rue de l'Ecluse et le chemin de Ronde".
 - Page 47, écrit en gras dans la notice explicative dans un titre de paragraphe: "**Adresser le site sur les grandes voies potentielles de desserte mixte (transports publics et véhicules légers) à l'échelle de la Boucle : la rue de l'Ecluse et le chemin de Ronde**"
 - Page 49 : "Le chemin de Ronde est aussi une des grandes voies de la boucle. Elle est la voie du méandre de la Seine et joue ainsi un double rôle de déplacement, d'une part entre les ponts du Pecq et de Bougival et, d'autre part, de desserte des quartiers et des emprises foncières à vocation économique qu'elle traverse.
- b) Ce reclassement en axe structurant est en **contradiction formelle** avec toutes les déclarations faites jusqu'ici :
- Par la municipalité du Vésinet, en particulier le maire adjoint à la circulation, qui l'a clairement précisé à l'occasion du travail sur le PLD, Plan Local de Déplacement
 - Par la municipalité du Pecq
 - Ceci a été confirmé par le Président de la CCBS lors de la réunion publique **du 2 Juillet 2009 durant laquelle il a rappelé le refus de tous les politiques de la boucle pour que le chemin de Ronde et la rue de l'Ecluse deviennent des axes structurants**".
- c) Il y a donc une contradiction forte entre la notice explicative et tous les choix précédents des municipalités concernées, alors que ces choix avaient été largement débattus avec les habitants concernés et officiellement réaffirmés.

D. Le projet d'écoquartier est un projet majeur pour l'économie du Vésinet

Le projet d'urbanisation des terrains de l'hôpital affecte l'ensemble des équilibres concernant la commune du Vésinet

- a) Le maire du Vésinet a déclaré dans son discours de vœux de 2009 que c'était le projet majeur de sa mandature. Ce choix ne peut pas s'appliquer à un projet banal.



- b) Il s'agit du plus important projet d'aménagement dans la commune depuis 100 ans, le dernier possible sur une surface aussi importante d'environ 14 ha qui seront urbanisés.
- c) Il s'agit de créer un nouveau quartier à l'échelle du Vésinet comme le nom le montre bien, pas d'un simple projet de constructions de quelques immeubles
- d) Les conséquences sur la circulation vont affecter directement 25% environ du territoire du Vésinet. D'ailleurs la municipalité vient de décider de lancer une étude de circulation sur l'ensemble du Vésinet. Elles vont également affecter Croissy sur Seine, et dans une moindre mesure Le Pecq.
- e) Le projet va significativement affecter le collège du Cèdre et le lycée Alain, dont le rayonnement dépasse largement le quartier Princesse.
- f) La perte du gymnase de la rue de Verdun et sa reconstruction/agrandissement amènent à reconsidérer le dispositif de l'ensemble des équipements sportifs du Vésinet
- g) Le financement de nouveaux équipements publics vont amener à réaliser des emprunts, augmentant l'endettement élevé de la commune, et le remboursement de ces emprunts amènera à augmenter les impôts de tous les Vésigondins
- h) Le projet reclasse deux voies comme axes structurants à l'échelle de la Boucle.
- i) Le projet nécessite de faire évoluer le schéma de desserte de bus sur l'ensemble de la ville.
- j) La population du nouveau quartier représentera 10 % environ de celle du Vésinet.
- k) Les emplois qui vont disparaître du site représentent 5% des emplois du Vésinet et l'IRSN est l'un des plus gros employeurs de la ville. Il faut donc recréer 5% d'emplois, ce qui concerne toute la ville et va largement reposer sur la municipalité et les services de la mairie.
- l) Enfin le projet n'a rien de simple : plusieurs communes impliquées, présence d'un monument inscrit, voies déjà embouteillées et à faible débit, arbres remarquables à protéger, présence d'un hôpital, ZPPAUP pas encore approuvée,...

E. Ce que nous demandons

AEB demande que tous les points abordés dans ce memo soient pris en compte et éclaircis avant de décider de la révision simplifiée du POS.

Si cela n'est pas possible avant le 31 décembre 2009, AEB demande que les études soient approfondies et que le projet soit finalisé dans le cadre du PLU et de la ZPPAUP. Cela est d'autant plus facile que l'urbanisation peut commencer dès aujourd'hui et que le POS actuel permet de réaliser entre 160 et 200 logements.

○○○○○○○○