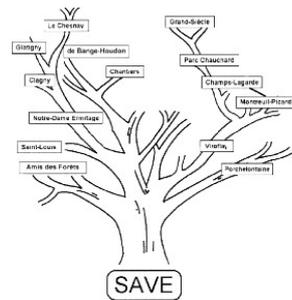




ASSOCIATION COMITE DE
SAUVEGARDE DE
VERSAILLES CHANTIERS
www-save-versailles-chantiers.fr



SAUVEGARDE ET
ANIMATION DE
VERSAILLES ET
ENVIRONS

Remarques des associations sur le dossier de concertation préalable sur la réalisation d'une gare routière et d'un parking souterrain à Versailles Chantiers Consultation du 18 mars au 22 avril 2016

Préambule

L'association Comité de Sauvegarde de Versailles Chantiers, en lien avec les autres associations attachées au cadre de vie réunies au sein de SAVE – Sauvegarde et Animation de Versailles et ses Environs- s'attache depuis sa fondation en 1970 à étudier et suivre tous les projets de transformation de Versailles et ses environs qui auront un impact sur le cadre de vie des habitants du quartier des Chantiers, dans un esprit de concertation avec les services municipaux, les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre de ces projets auxquels l'association apporte sa connaissance particulière et ses observations sur les éléments qui conditionnent la réalité et le succès des projets proposés et engagés sur le quartier.

La transformation déjà lancée du pôle des Chantiers est débattue depuis plus de 15 ans et attendue par les habitants du quartier et plus largement des Versaillais, qui vivent matin et soir la thrombose générée par les problématiques de flux convergeant sur la gare de Versailles Chantiers et ses conséquences environnementale et économiques (embouteillages, pollution, bruit, sécurité des piétons et cyclistes).

Les habitants du quartier attendent également de ces transformations la création d'un « centre-ville » lieu de vie de quartier agréable et rassembleur, qui manque à ce quartier qui n'est connu que comme une porte d'entrée et une traversée de la ville et souffre d'un déficit d'attractivité et de reconnaissance par rapport aux autres quartiers de la ville.

Les nouveaux aménagements et constructions qui composeront le Pôle d'Echange Multimodal des Chantiers doivent donc contribuer à atténuer les nuisances actuelles par une réorganisation pertinente des flux, et amener au quartier un lieu qui le valorise et soit agréable à parcourir, dans lequel ils puissent se retrouver, complétant en cela les transformations déjà faites des Etangs Gobert.

Appréciation générale sur ce dossier de concertation préalable

Le dossier présenté est un dossier dit de synthèse, réputé dans son propos détailler le projet du PEM (page 5 a) ce qui peut a priori être vu comme antinomique d'une volonté de synthèse. Nombre de détails nécessaires à la compréhension et à la validation du projet sont en effet malheureusement absents et celui-ci est bien pauvrement détaillé.

D'autre part, comme pour la plupart des consultations soumises à enquête publique et concertation préalable depuis plusieurs mois (CDT, ilot Est du PEM), le document énonce des évidences et des intentions qui reprennent les attentes exprimées depuis plus de 15 ans par les habitants, les associations et le Conseil de Quartier des Chantiers, mais sans apporter les éléments de réflexion, de calcul, de dimensionnement, qui permettraient de valider que les aménagements retenus rempliront les objectifs énoncés :

- Bonne insertion dans l'urbanisme du quartier (on imagine mal voir le contraire écrit)
- Réalisation d'espaces de qualité (Au sens de quoi ? Nature ? Localisation ? Affectation ?)
- Coordination importante entre les acteurs pour livrer dans les délais impartis
- Le projet de gare routière aura une dimension urbaine etc..
- Fluidification des flux

Toutes ces évidences qui s'appliquent à tout projet urbanistique ou industriel méritent d'être étoffées afin de démontrer les mesures et aménagements particuliers à ce projet qui feront que les promesses seront tenues, les délais et coûts maîtrisés, la qualité livrée.

Il manque notamment des éléments détaillés sur le projet (flux, impact environnementaux, plan de circulation général du quartier et des entrées-sorties du PEM pour tous les accès et usagers) qui auraient permis d'amener la justification de la pertinence des propositions faites dans le dossier.

Au a) de la page 7, une convention de financement est mentionnée : il aurait été intéressant de voir les parts relatives des contributeurs et les étapes nécessaires à la signature de cette convention.

On notera que contrairement à ce qui est écrit en page 5 du dossier les travaux de la gare SNCF se poursuivront en 2017 (rehaussement des quais notamment), il faudra donc gérer la coactivité de ce chantier SNCF lourd (on espère y voir adjoint l'insonorisation promise des 3 ponts des Chantiers au-dessus le place du 8 mai 1945) avec celle des travaux de la gare routière et du parking. Rien n'est indiqué à ce sujet.

Le parking souterrain et la gare routière dans le PEM et le quartier des Chantiers

Depuis les débuts des études de ce nouveau pôle d'activité, les associations réunies au sein de SAVE ont alerté les élus sur les besoins de prendre en compte de manière globale tous les effets induits par les nouveaux projets du quartier. Ces projets de modernisation vont induire des modifications importantes dans les conditions de vie et de circulation tant pour les riverains et habitants que pour les très nombreux piétons qui fréquentent journallement la zone.

Nous renouvelons les termes de la lettre SAVE adressée le 8 février 2016 à M. le Maire de Versailles en vue d'établir une concertation continue approfondie avec les acteurs concernés et s'appuyant sur des travaux de spécialistes à commencer par les services techniques de la ville en intégrant la totalité des projets de la zone du pôle des Chantiers.

Le saucissonnage des consultations sur les différents modules (ilôts, gare routière et parking, gare SNCF) certes conforme sans doute à la législation à respecter n'augure pas d'une concertation globale et ordonnée sur tous ces projets et l'on peut craindre qu'à la fin chacun renvoie les problèmes au projet adjacent.

Quelques remarques plus précises :

Page 7 a) : Les signalétiques et panneaux d'information mentionnés seront-ils en plusieurs langues, afin de guider les très nombreux touristes ?

Est-il prévu des panneaux qui valorisent les commerces de proximité du quartier des Chantiers, afin d'y attirer les passagers en attente ou arrivant ?

Page 7 b) Le dimensionnement du parking n'est pas justifié et étayé : pourquoi 350 places, pourquoi pas plus, pourquoi pas moins, quelles conséquences (taux de remplissage prévisionnel journée et nuits ou week end ?) Est-ce pour copier l'ancienne capacité à quelque chose près, est-ce pour des raisons techniques ? On mentionne page 12 en préambule qu'il pourra être utilisé par les riverains (390 logements sur l'îlot Ouest, 220 places sous l'îlot Est qui emploiera environ 1000 personnes !), en sus des personnes qui viennent prendre le train, ne risque-t-on donc pas d'être en saturation permanente ? Quel était le taux de remplissage de l'ancien parking, qui n'avait pas à supporter le stationnement des usagers des nouveaux îlots et des futures lignes ferroviaires ?

On parle d'une *option pour 200 places de vélos* : qu'est-ce qui conditionne la levée de cette option ? A quel niveau se situerait cet espace (des vélos ne descendront pas dans un 2^e sous-sol). Si elle n'est pas levée où se situera exactement l'espace vélo ? Ce n'est pas mentionné sur le schéma page 11.

Où pourront se garer les véhicules de livraison pour les différents commerces ou structures du PEM, les pompiers ou forces de police en cas d'intervention, tous ces cas correspondant à des véhicules trop hauts pour rentrer dans le parking souterrain ? Combien de places sont prévues et à quels emplacement ?

Page 7 c) Dans l'énoncé des réglementations à prendre en compte pour la conception, la réalisation et l'exploitation de ces infrastructures, il aurait convenu de mentionner les lois et règles environnementales (loi sur l'Air, règles sur le bruit, sur la pollution induite au voisinage...), le quartier étant déjà sans doute bien au-delà des seuils tolérés en tout cas aux heures de pointes et de présenter des évaluations des conséquences des implantations et plans de circulation en terme de pollution (proche ou indirectement induite aux alentours), des bruits (trains, circulation, stationnement), de la sécurité des usagers et des pollutions de l'air, ceci vu globalement en incluant les îlots Est et Ouest qui vont aussi contribuer et interagir avec le flux des véhicules circulant aux abords du parking et de la gare

Flux de véhicules et plan de circulation

Page 8 a) : Le paragraphe évoque la prise en compte des flux supplémentaires induits par les nouvelles lignes de transports ferroviaires qui aboutiront à la gare des Chantiers : on aurait justement apprécié de trouver dans le dossier des données chiffrées sur les flux de voyageurs supplémentaires, sur les lignes d'autobus actuelles et nouvelles qui seront accueillies ainsi que les fréquences en HPM et HPS avec incidence sur les voies routières en entrée et en sortie, notamment durant la phase très longue pendant laquelle le seul moyen de desservir le plateau de Satory et ses nouvelles implantations sera les bus partant de la gare Chantiers. L'étude d'impact environnemental de l'îlot Ouest récemment soumise à consultation souffrait déjà de l'absence dans le dossier d'une étude de circulation globale dans le quartier, de même que le CDT qui était censé cadrer tous ces projets et leur donner une justification.

On aurait attendu dans un tel dossier une présentation des points clés de blocage de la circulation autour de la gare et dans ses accès, et une démonstration des améliorations que ces nouveaux aménagements et ces nouveaux cheminements sont censés apporter.

L'encart page 8 indique que l'étude de l'agence Duthilleul a pris en compte l'usage des espaces, il aurait été intéressant voire nécessaire que cette étude soit jointe à la consultation.

Les 350 places du parking régional souterrain auront manifestement un fort impact sur les flux de circulation journalier dans le quartier des Chantiers, d'autant que l'accès à ce parking sera commun à celui à l'îlot Ouest et peut-être l'îlot Est (visiteurs, déposes, ..) qui n'existaient pas auparavant.

Page 8 a) Ce paragraphe promet une fluidification des flux de bus arrivant et partant de la gare. Malheureusement cette fluidification annoncée n'est pas étayée et connaissant la complexité du dossier on peut avoir de forts doutes sur la tenue de cet engagement..

Il n'est pas fait mention de circuit et lieu de dépose-minute : certes a priori cette fonction devrait être assurée devant le hall 1, ce qui n'est forcément adapté notamment les vendredi et dimanche soirs où la place circulaire

devant le hall 1 est complètement bloquée. Ce flux n'est d'ailleurs pas indiqué dans le schéma page 11. Une solution a-t-elle été envisagée côté hall 2 et qu'elles en auraient été les conclusions ? Comment empêchera-t-on un véhicule de s'engager vers le parking et la gare routière et de venir effectuer cette dépose minute devant le hall 2 ? Où les véhicules qui l'auront fait attendront ils ? Est-il prévu un quai dédié « premier quart d'heure gratuit » comme dans les aéroports ou un tel tarif dans le parking ?

Où se fera le stationnement des taxis, où sera la station d'Autolib ? Il serait bon de le préciser, afin de valider que ces emplacements ne vont pas faire obstacle au cheminement des bus tel que présenté en page 11, ni induire de risques pour leurs usagers. De même la capacité en quais « taxis » et Autolib doit être explicitée.

Aménagements de la gare routière

Page 7 a) *la gare routière comprendra 14 quais de bus.* Au vu du schéma page 11, où l'on ne voit que 2 bandes donc 4 « quais », on en déduit qu'un quai est un emplacement de stationnement de bus.

Si l'on regarde la taille prévisionnelle de la gare routière, les emplacements de stationnement bus s'étaleront sur une longueur d'environ 80 mètres maximum (la largeur de l'étang « carré » est d'environ 100 m.) Quelles sont les dimensions de bus (articulés ou non) et tout en considérant l'espace qu'ils doivent ménager pour manœuvrer peut-on justifier que la longueur totale disponible sera suffisante pour le stationnement de 14 bus de différents types ?

On parle de 29 lignes de bus. 14 quais sont-ils suffisants pour 29 lignes notamment aux heures de pointe (on voit souvent 2 bus d'une même ligne stationner en même temps aux terminus). Certes on imagine que les quais rue Porte de Buc vont continuer à être utilisés (ils sont quelques unités) , peut-être des quais également rue de l'Abbé Rousseau, des arrêts des Bus B, ou SAVAC vont continuer à être utilisés rue des Etats Généraux et rue des Chantiers.

On voit donc bien que le dossier manque cruellement d'une vision d'ensemble de la totalité des lignes de bus et des arrêts dans et autour du PEM.

D'autre part les quais sur la gare routière sont donc en 4 rangées parallèle sur 2 trottoirs. Pourquoi cette disposition a-t-elle été préférée par rapport à trottoirs en diagonales plus nombreux mais moins longs, qui permettent des angles de virage moins aigus et en n'étant utilisé que par 2 bus l'un derrière l'autre de faciliter les manœuvres et l'utilisation optimale de la longueur de quai ?

Page 8 a) : qu'entend-on par *préconisations urbaines pour intégrer au mieux cet ouvrage dans le quartier des Chantiers* ? L'objet de la concertation n'est-il justement pas de présenter clairement ces préconisations afin que les habitants consultés puissent valider qu'elles correspondent bien à leurs attentes et à leur vision du quartier ?

Sécuriser les cheminements piétons - voir aussi page 9 h) : nous avons constaté avec les services de la ville que les flux de piétons sont une des causes importantes du blocage aujourd'hui du carrefour Poincaré et de la rue des Etats Généraux (arrêt bus B-G). Un des enjeux majeurs est donc d'organiser ces cheminements afin d'éviter les traversées de voies par les piétons. On voit pourtant page 11 que la voie d'arrivée bus à la gare routière depuis la rue de l'abbé Rousseau va déboucher au ras de la sortie du hall 2 de la gare, croisant ainsi le flux important de piétons qui la couperont pour rejoindre le passage des étangs Gobert ou attraper au plus vite leur bus. Qu'est-il prévu pour ordonner tout cela et le sécuriser ?

Page 8 b) *Essence d'arbres* : en sus de l'esthétique un point important est d'anticiper l'automne et d'éviter pour des raisons de propreté et surtout de sécurité (glissades piétons et 2 roues) les arbres à feuilles caduques ou tout le moins à chutes importantes et de grosses feuilles. Il faudra aussi éviter des essences d'arbre qui doivent ensuite être taillés sévèrement en « moignons » et qui prennent alors une allure très austère.

Page 9 d) On indique des accès d'arrivée et de départ des bus par l'avenue de Sceaux et la rue de l'abbé Rousseau, mais il n'est pas indiqué comment ces véhicules vont s'engager ou sortir de ces axes, comment ils vont s'insérer ou quitter les flux respectivement de la rue des Chantiers et du carrefour Francine sans bloquer ces axes, et si des feux vont être installés,

La gare routière sera-t-elle à l'usage exclusif des sociétés de transport bénéficiant d'une convention d'exploitation ? Qu'est-il prévu pour les autocars ou bus en service spécial qui pourraient avoir à prendre ou déposer des passagers à la gare (scolaires, touristes, militaires, trains spéciaux..), ou pour les bus d'entreprises (Buc,.Satory.) ? Comment évitera-t-on qu'ils puissent s'engager dans la gare routière (bornes rétractables comme à la gare Rive Gauche ?). Où pourront-ils se garer sans gêner la circulation ?

Le schéma de la page 11 indique les cheminements des bus, il doit être complété par un plan montrant **l'ensemble des cheminements et stationnements** (ilôts Est et Ouest, livraisons, dépose, et avec des véhicules symbolisés à l'échelle pour pouvoir se rendre compte des encombrements réels et des espaces restant disponibles lorsque les différents types de véhicules stationnent).

Page 9 e) *Règles de voiries permettant une bonne giration* : il est nécessaire de présenter un schéma avec cotes, bus en place sur les 14 quais et démontrant qu'avec les rayons de giration des bus simples ou articulés cette giration pourra effectivement se faire aisément.

Page 9 f) Y aura-t-il une salle fermée et chauffée pour les passagers en attente d'un bus ? Ceux-ci n'iront pas forcément dans la gare SNCF. Y aura-t-il un kiosque de renseignement (transport, tourisme, valorisant l'accueil dans la ville) ou seulement des automates ?

Page 9 h) Pour les stationnements vélos, et motos abris et consignes sécurisées Véligo, qui doivent prendre en considération le dimensionnement réalisé par le STIF : ces consignes sécurisées doivent être positionnées prioritairement à l'intérieur des bâtiments voyageurs ou à proximité immédiate de l'entrée de la gare, conformément au schéma directeur vélo de la Région Parisienne. Eviter les sous-sols et privilégier la proximité des entrées vers les quais.

Il n'est pas fait mention de sanitaires et WC pour le public. **Une seule toilette est prévue** à l'intérieur de la gare SNCF ce qui est fort peu et que nous avons souligné lors de l'enquête publique sur la refonte de la gare. Les voyageurs qui arrivent en bus et prennent des correspondances de train ont des trajets très longs et auront besoin de tels sanitaires. Pour l'accueil des touristes c'est aussi un point important pour l'image de la ville.

Page 11 : on indique l'emplacement de la trémie d'accès aux 2 parkings public et ilot Est. On ne voit pas du tout par où ces véhicules vont arriver et repartir place Poincaré. Celle-ci va-t-elle être complètement refaite ? Les bus entrant depuis la rue des Chantiers sont indiqués passer à contresens de la rotation actuelle autour de la place. On ne voit d'ailleurs pas si les bus arrivant de la rue des Etats Généraux prendront également ce cheminement (et l'angle de giration paraît bien fort). Du coup par où les autres véhicules passeront-ils ? De la même manière par où passeront les véhicules montant et descendant la rampe vers le hall 1 de la gare et comment ces flux s'ordonneront-ils les uns par rapport aux autres ?

Comment les véhicules qui vont aller vers l'ilôt Ouest (logement) vont-ils croiser le flux des bus vers l'avenue de Sceaux ? Où est la trémie d'entrée dans le parking de cet ilot ? N'est-elle pas trop proche en débouché d'une voie de bus ?

Qu'est-il prévu pour sécuriser le débouché de la voie bus et l'arrivée de la rue Edouard Charton sur la place des Francine ? La visibilité va y être très réduite avant le croisement.

Aménagements du parking souterrain

Page 12 : Quid du stationnement des loueurs de voiture, et notamment des utilitaires ? Il est clairement énoncé que l'accès au parking souterrain sera à l'usage exclusif de véhicules légers. Où la société AVIS qui a une convention avec la SNCF et une agence dans la gare même garera-t-elle ses utilitaires et ses véhicules légers ?

Page 12 b II Sécurité : où seront placées les cheminées de ventilation et comment faire en sorte qu'elles ne polluent et n'incommodent ni les piétons, ni des riverains (la résidence senior donnera sur la gare routière), ni les élèves du collège Poincaré tout proche ?

Page 13 g) On évoque le développement important de la circulation en vélo pour accéder à la gare : on rappellera que la mise en sens unique de la rue Benjamin Franklin dans le sens Avenue de Paris => Place Poincaré et la disposition de places de stationnement dans cette rue ont supprimé de fait la seule possibilité de piste cyclable sécurisée permettant l'accès sécurisé à la gare au flux important de cyclistes venant des quartiers Montreuil et Porchefontaine bas, de l'avenue de Paris avec ses 2 lycées. Cette disposition qui de plus contribue au blocage du carrefour devant la nouvelle poste est-elle donc bien provisoire et uniquement durant le temps de la réalisation du nouveau parking ? Ajouté à la dangerosité que va amener sur le carrefour des Francine et l'avenue de Sceaux le flux très important de bus circulant depuis et vers la nouvelle gare routière, ce développement de la circulation cycliste risque bien de n'être qu'un vœu bien pieux.

Comme dit précédemment peu de cyclistes iront se garer en sous-sol.

Description de la phase travaux

Un schéma de circulation des engins de travaux, des arrivées et départ de matériaux serait utile pour comprendre les nuisances et risques potentiels amenés par le chantier à ses abords. Les travaux préliminaires de la voie d'accès bus depuis l'avenue de Sceaux ont montré que les entreprises de travaux publics faisaient peu de cas de la sécurité des usagers et notamment des très nombreux scolaires qui passent à proximité de leurs voies d'accès.

Les horaires de circulation et de livraison de ces matériaux et engins seront-ils limités sauf cas de convois exceptionnels, pour éviter à la fois les nuisances nocturnes aux usagers, mais aussi de rajouter des véhicules lourds aux heures de pointe ?

**Association Sauvegarde et Animation de
Versailles et Environs**
Association agréée protection environnement
AP 2012 279-0002
2 bis place de Touraine, 78000 Versailles

**Association Comité de Sauvegarde de
Versailles-Chantiers**
Association loi de 1901
Préfecture des Yvelines : n°W784001993
45 avenue de Sceaux, 78000 Versailles