

Bulletin d'information N°10 – Janvier 2011

Edito : le mot de la Présidente. 2010 et 2011 en perspective.

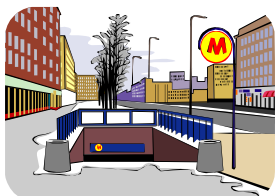
Notre urbanisme en question : l'année 2010 a été marquée par l'incertitude récurrente sur la ZAC Chantiers et en fin d'année par l'ouverture de la révision du PLU de Versailles qui se prolonge en 2011. Le tout mêlé(ou emmêlé) au débat du Grand Paris, avec questions récurrentes sur " les gares ", qui font l'objet d'un encart spécial dans ce bulletin. La **complexité et la mouvance des périmètres de décision n'ont pas cessé** : l'" interco " devenue en janvier 2010 une "communauté d'agglo " (11 communes) a gagné récemment deux communes toutes proches : Bailly et Renne-moulins. Ce sont maintenant les communes de Vélizy et le Chesnay qui vont devoir entrer "quelque part ". En attendant, le plan local de déplacements(PLD) accuse plus de deux ans de retard. Les synergies et la transparence ne sont pas encore au rendez-vous. A quand des schémas cohérents entre ces entités ?

La nature présente à nos portes reste encore la plus forte : les épisodes neige en Yvelines nous l'ont rappelé : il est vain de vouloir la maîtriser, il faut l'amadouer et en profiter. Et pour cela la connaître et la préserver.

Anne BOISROUX-JAY.



PLU ou Plan local d'urbanisme : Pourquoi faire ?



C'est un ensemble de documents qui s'imposent. Il comprend un rapport de présentation, un plan d'aménagement et de développement durable (PADD d'orientation) et un règlement écrit et graphique (zonage).

Il doit normalement répondre aux besoins et aux enjeux des communes après réalisation d'un diagnostic et être élaboré dans un souci de transparence.

Pour cette fois il s'agit, et on peut le regretter, d'une révision partielle du PLU. La « concertation » se termine le 12 janvier, le projet initial doit être adopté au conseil municipal du 27 janvier, puis donner lieu à diverses études et avis des institutions, enfin **une phase de "consultation" par enquête publique est annoncée pour le printemps : nous**

vous invitons à y participer. Neuf secteurs sont concernés : trois emprises militaires, (Pion, Mortemets, Satory, pour lesquels il y a de grands projets qui vont d'une " grappe d'entreprises " sur le végétal à Pion, à la candidature Roland Garros aux Mortemets avec une rénovation de la gare, en passant pour un nouveau quartier à Satory) ; trois emprises ferroviaires sans leur pourtour(les 3 gares), Montbaouron, un futur parking au carrefour du Cerf Volant(près de la rue porte de Buc) et la société de chauffage urbain.

Une modification générale est aussi proposée pour les exigences de places de stationnement attachées au bâti.

VEI a assisté aux 2 réunions publiques des 10 décembre et 5 janvier 2011 et déposé ses remarques au registre. En résumé :

- Les modalités de concertation n'ont pas complètement respecté la délibération municipale : (pas d'information régulière en conseil de quartier ni dans le bulletin), et la publicité a été insuffisante. Les informations offertes devraient permettre aux habitants quelque soit la forme choisie de comprendre l'essentiel de la révision programmée : ce n'est pas le cas. (Il fallait assister aux deux réunions publiques pour comprendre, les documents écrits sont insuffisants et indigestes) Par contre l'exposition est assez claire et de qualité. Il reste malgré tout difficile de se positionner car il y a peu de renseignements concrets sur les futures prescriptions architecturales et pas de projet certain hors ZAC.

- Le PADD fait un diagnostic (très juste) de fracture dans la ville dus aux grands axes, freinant la mobilité inter quartier, mais ne propose pas de vraies solutions pour y remédier ;

- les déplacements sont à peine évoqués (!) et le plan local de déplacements(en panne) même pas cité, alors qu'il devrait être " boosté " par cette révision.

- le problème de la pénétrante N10, non aménagée correctement, n'est pas abordé

- pas d'amélioration d'aménagement pour certains endroits patrimoniaux qui le nécessiteraient: Carrés St Louis, Place d'Armes ...juste des idées de constructions futures..

- la Ceinture Verte doit être absolument protégée selon nous et n'apparaît pas clairement dans les documents écrits ni sur les cartes : il faut y remédier. (Et on dirait dans cette approche que les communes voisines n'existent pas)

En conclusion si l'on peut encore espérer que les projets d'aménagement seront conformes à un aménagement durable, satisfaisant les trois piliers (économique, écologique et social), on peut regretter une concertation insuffisante, et un trop grand flou dans les documents proposés.



VEI qui aura 10 ans à la fin de cette année, vous présente ses meilleurs vœux pour 2011.

Depuis sa création, l'association s'est efforcée selon son statut, de défendre l'environnement en milieu urbain et périurbain et de le faire connaître, toujours en proximité, et parfois en lien avec d'autres associations, si nombreuses dans la région. Ceci grâce au bureau, et aux adhérents fidèles ou nouveaux, qu'ils en soient remerciés... Nous fêterons cela cette année...si possible au grand air...

Le point sur les circulations douces : commission de septembre 2010.

***Réalizations 2010 :** application du décret national sur les double sens cyclables qui s'imposent en Zones 30 sens unique. Au total 56 rues pouvaient être concernées dans la Ville, mais seules 11 rues sont aménagées et choisies pour le moment (St Louis Sud et Notre Dame). Un arrêté municipal de juin 2010 exempte les 35 autres rues de cette application. L'effort est à poursuivre, au regard des premiers aménagements réalisés. Une présentation a été faite dans tous les conseils de quartier. (Liste d'exemption disponible sur demande à VEI, mais si vous ne voyez pas le panneau ad hoc, ci-joint, pas de double sens).



*** Projets 2011 :** amélioration du mobilier de stationnement vélo(150 places à l'identique de celui de la gare Rive Droite) aménagements complémentaires ayant tous pour but d'assurer une continuité (hors carrefours hélas): près du château pistes rue des réservoirs et Nepveu, pour lien de la place d'Armes à la rue de la Paroisse, pistes Boulevard de la Reine pour lien du Bd du Roi à l'avenue des Etats Unis, Avenue de paris pour lien de Champ Lagarde et Vergennes, création d'une zone 30 entourant l'église Notre Dame, travaux rue Maurepas,



* "La **zone de rencontre** se définit comme une zone à priorité piétonne. (Voir panneau) Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant d'une priorité sur l'ensemble des véhicules ". Vitesse des véhicules limitée à 20km/h. **Propositions :** Passage Pilatre de Rozier et Roche, Place du marché Notre-Dame, Rue Clémenceau, de Dangeau, St-Simon.

*** Diagnostic du réseau cyclable :** la Direction de la Voirie souhaite profiter de l'année 2011 pour en réaliser un. Nous signaler (assocvei78@orange.fr) ou à vos représentants VEI en conseil de quartier les discontinuités et les défauts, sachant que VEI se bat déjà pour la **sécurité** (vitesse, marquage) et les carrefours encore insuffisamment aménagés

*** Passages "piétons vélos" :** A noter depuis cet automne 2010 l'ouverture agréable- car évitant des voies encombrées- et utile -car menant à une gare, de deux chemins situés l'un entre le pont 45 et Porchefontaine passant par la rue Ploix, l'autre dit "SEVESC" du nom des installations qui y siègent, entre Edouard Charton et place Raymond Poincaré. Ils seront à terme ouverts aux horaires des parcs et jardins (7H-20H) mais le passage "SEVESC" attend encore un éclairage nocturne pour bénéficier des ces horaires. Une inauguration accompagnée d'une exposition sur l'eau préparée par J.Siaud et P. Desnos (auteurs de " Trois siècles d'eau à Versailles ") y est prévue en mars.

Passage SEVESC



Passage Ploix



Savez vous que :

*Le sel répandu pour abaisser la température de gel de l'eau n'est pas une panacée car des métaux, accumulés sur et autour des routes, (comme le plomb extrêmement nocif), sont libérés par réaction chimique au contact du sel et se répandent dans les milieux.

*Le nouveau décret code de la rue est sorti en novembre 2010 et permettra des "**tourné à droite**" aux feux pour les cyclistes...et la **priorité aux piétons en zones 30**, si les municipalités le choisissent !...

*Le département des Yvelines serait celui qui contient le plus d'automobilistes (700 000) (source : doc Grand Paris)

Grand Paris : des éléments d'appréciation de VEI au regard d'un développement durable.



Rappel : deux projets sont en concurrence partielle. D'une part, le métro automatique rapide du Grand Paris ("grand huit" 22 milliards €, 130km et 40 stations pour 2023), qui vise à desservir des zones nouvelles pour générer des pôles d'emploi et relier les aéroports entre eux et à ces pôles. Les deux gares de connexion principales sont Versailles, pour les personnes en provenance du sud et la Défense, pour la partie nord.

Et le Grand Arc Express (5 milliards €, 60 km et 60 stations pour 2017) qui améliore l'existant, et le complète notamment les liens avec les aéroports.

La séance de débat public sur Grand Paris le 5 octobre au Palais des Congrès de Versailles a fait apparaître au grand jour non seulement un **manque de clarté** dans l'information et la communication qui engendrent la confusion mais aussi de **réelles carences dans les études** préalables, en général et dans la région de Versailles.

En effet, si le débat est ouvert entre la gare des Chantiers (solution rejetée par le Grand Parc) et Versailles Matelots, rien n'est prévu pour St Quentin qui abrite 105 000 emplois et est insuffisamment desservi ... (donc proposition d'une gare en plus). Et il y a d'autres **lieux oubliés**.

Autre point : les **chiffres d'emplois ne semblent pas toujours sérieux** : 80.000 emplois engendrés à Versailles du fait de la desserte !! Voici aussi l'analyse réaliste d'un adhérent sur le Technocentre :

"A ce jour, le **Technocentre -Renault sur Guyancourt** dénommé depuis 2010 "Le losange" représente plus de 11 000 postes de travail. Appelé à s'élargir dans **les 2 années à venir** il devra accueillir d'ici à 2 ans des salariés dont les métiers s'exercent actuellement sur 2 autres sites de la Région parisienne: le **site d'ingénierie de Rueil -Malmaison** (Recherche & développement sur les moteurs) qui est appelé à être fermé d'ici à fin 2012 et dont les équipes d'ingénieurs et de techniciens - **3 500 salariés** - sont progressivement transférées sur GUYANCOURT ; et le **site du Plessis-Robinson** dont une partie importante des salariés - **plus de 1 500**- (informaticiens, commerciaux, ressources humaines...) est également appelée à rejoindre « Le Losange » en 2011 ou 2012. Les effectifs globaux du Technocentre n'augmenteront pas pour autant de 5 000 salariés en raison des transferts évoqués, car, dans le même temps, l'entreprise entreprend des opérations de réduction de ses effectifs, de diminution de la présence sur site de prestataires ou de sous-traitants, d'externalisation de ses activités.... Le télétravail (nouvel accord d'entreprise d'octobre 2010) est également appelé à s'élargir. En résultante, le nombre de postes de travail sur le TECHNOCENTRE-GUYANCOURT ne devrait pas évoluer significativement à la hausse (moins de 2 000 postes supplémentaires)."

D'un point de vue environnemental, si des études d'impact sont prévues rien n'est garanti : toute implantation de gare engendre une urbanisation environnante, c'est ce que vise le projet... Quel résultat sur le pourtour encore vert et forestier d'une gare aux Matelots ? Quid de la ceinture verte de Versailles, si on la fractionne ? La solution d'un métro souterrain a été préférée, même à coût supérieur ; mais elle demeure négociable...

La notion de développement durable doit aussi intégrer les 2 300 hectares de terres agricoles qui pourraient voir leurs conditions d'exploitation devenir impossibles. Dès le départ VEI a signé la demande collective associative de maintien de ces surfaces en bon état.

Enfin, faut-il pour autant faire des projets énormes et coûteux et inciter à passer son temps dans les transports pour aller travailler ? Ou plutôt améliorer l'existant et faciliter la répartition et le maillage des emplois sur le territoire ?

Colloque gratuit "le vivant et la ville" 17 novembre 2010 au centre INRA :

Colloque animé par L'INRA, Versailles grand Parc, l'université de VSQ, le Ville, Veolia, Lyonnaise, l'agence d'urbanisme de la région IDF, et la société de Gally : exposé sur les ceintures vertes, les éco-quartiers, les techniques végétales d'épuration, les PME environnementales, les nouveaux besoins d'expertises urbaines, et la création de cette "grappe d'entreprises" évoquée dans le PLU.

Activités à venir au 1^{er} semestre 2011 :

- "Café- discussion", **place St Louis au café chez Gaby**, avec des commerçants du marché Bio du samedi matin : 5 février vers 10H30.
- Réunion VEI sur les conseils de quartier, puis demande de rencontre avec l'élue " en charge de ", Madame E de Crépy.
- AG intermédiaire informative et exposé- débat sur "circuler en Ville" le mercredi 30 mars 2011 en salle Montgolfier.
- Balade vélo : sans doute notre traditionnelle randonnée dans la Plaine de Versailles. Date à définir.



Promenade pédestre de printemps sur le plateau de Saclay depuis la ferme de Viltain.

Depuis ce site, V.E.I proposera aux adhérents d'emprunter le "sentier de l'agriculture" - décrit ci-contre - qui nous conduira dans les champs et sur les bords des étangs de Saclay, réserves ornithologiques.

Rendez-vous au printemps.

[Agriculture et alimentation en région versaillaise \(séance du 17 novembre 2010\).](#)



Le sujet avait été retenu en AG mais le contexte s'y prêtait : installation du marché Bio à Saint Louis en septembre le samedi matin, appel d'offres pour renouveler le prestataire des cantines scolaires et maisons de retraite. **Les trois exposés sont disponibles sur notre Site (<http://www.vei.free.fr>)**

Exposé 1 (VEI) : Agriculture et ses produits. Il a permis de faire le point sur l'évolution historique des techniques agricoles, en l'illustrant par une lecture régionale : spécialisation et mécanisation en grande culture de la périphérie de Versailles, actuellement question sur un retour au maraîchage, aux fermes cueillettes (Viltain, Gally), au "bio" qui désespère de s'installer. Une particularité locale peut-être riche d'avenir : l'Association Patrimoniale de la Plaine de Versailles et des Alluets, qui regroupe agriculteurs, élus, et associations de protection de la nature pour tenter de préserver les ressources agricoles et naturelles contre le morcellement ou la spéculation foncière.

Exposé 2 (source : la Ville) : restauration collective. Il a permis d'expliquer les contraintes qui pèsent sur ce marché (environ 700 000 repas et un montant de 2,7 millions €) de restauration collective à destination des scolaires, aux choix possibles dans le cadre réglementaire national, aux contrôles fréquents auquel il donne lieu, ainsi qu'une discussion (à prolonger) sur

l'introduction du BIO, mais n'a pas fait ressortir clairement la part d'aide sociale apportée par la municipalité, qui selon notre approche consiste uniquement en apport de moyens : la mise à disposition de locaux et du personnel, soit tout un service, non comptée dans les prix (fourchette de 1 à 8).

Exposé 3 (expert) : organismes génétiquement modifiés. Plus complexe, il concernait les OGM, technique indéniablement utile pour la fabrication de médicaments (ex: insuline) mais quid en matière alimentaire ? Présentation des techniques possibles, produits existants (maïs, mais pour le moment, en Europe, les seuls extraits d'OGM utilisés dans l'alimentation humaine sont les additifs comme la lécithine de soja). Réglementations et questions qui se posent au public ont été analysées, en lien avec les "peurs alimentaires".

En effet la nourriture revêt des aspects "sociologiques" forts, qu'il s'agisse d'éducation, de question sur la santé, mais aussi de prix, de revenus... voire en France de patrimoine culturel.

Les présents ont pu poser leur question en séance, une autre étant prévue en 2011 qui permettra de monter d'un cran dans les questions après un an de marché bio à Versailles, et un autre point recherche, l'Institut National de la recherche Agronomique voisin immédiat emploie 400 personnes travaillant sur ces sujets (innovation agricole en rapport avec l'environnement et qualité des aliments au cours de la transformation des produits).

Rappelons qu'en attendant, un café discussion vous est proposé au café "chez Gaby" Place St Louis le samedi matin 5 février aux environs de 10H30 avec les commerçants bio du marché St Louis.

[VEI était de sortie : activités du 2^e semestre 2010.](#)

A la ferme de viltain :



Le 2 octobre dernier nous étions conviés à la visite de la ferme-cueillette de Viltain. Implantée sur le territoire de la commune de Jouy en Josas, elle s'étend sur près de 400 ha dans les riches terres du plateau de Saclay : 160 ha sont en prairie, 185 ha en céréales pour la nourriture des animaux, 50 ha sont réservés à la cueillette.

La ferme abrite le deuxième troupeau de France, soit 600 vaches dont 300 laitières de race Holstein, qui produisent 6000 litres de lait par jour !

Nous avons visité la salle de traite où les vaches s'installent docilement sur le carrousel le temps que le lait soit prélevé. A côté, l'étable, où les veaux se régalaient. Nous sommes ensuite entrés

dans la cueillette : elle produit, entre avril et novembre, légumes de saison, fruits rouges et pommes, fleurs. Les visiteurs - clients vont donc dans les champs pour faire leur choix...comme le montre la photo d'une adhérente aux prises avec des courgettes. Fraicheur assurée. Reste à payer en sortant La cueillette pratique "l'agriculture raisonnée" peu d'engrais sauf le fumier des vaches, du "compost" et l'arrosage par goutte à goutte depuis un forage à 60 m de profondeur.

La visite se termine par la halle qui permet l'achat de produits laitiers en provenance de la ferme (lait, crème, beurre, yaourts, fromage) des produits artisanaux de qualité sont aussi proposés. Certains participants sont repartis les bras chargés.



En forêt de Meudon le 17 Octobre 2010 :

Par un temps déjà frais, une longue promenade dans la forêt de Meudon a été éclairée de commentaires techniques et historiques à défaut de soleil. La forêt francilienne inquiète en ce moment l'ONF qui observe de nombreuses dégénérescences inexplicables pour toutes les essences. Noter l'existence d'un parcours spécifique pour les personnes handicapées, doté de panneaux expliquant la forêt (route forestière des 13 ponts). Admirer des chênes très anciens dits des Missions (plantés en 1895 par des moines bretons), l'étang de Villebon, lieu abritant autrefois des moulins, enfin une coulée verte qui se veut la copie du Tapis vert du Parc de Versailles, un château ayant été établi à Chaville pour imiter (encore) celui du Roi Louis.

Du XIX au XXI °siècle...petite histoire des gares Versailles :



Depuis quelques temps on en reparle beaucoup, en ville, des gares !

- soit qu'il s'agisse, au moyen d'un tram-train, de prolonger la tangentielle Ouest (seul le tronçon St Germain en Laye -Noisy le Roi est actif) en empruntant une partie de la Grande Ceinture pour rejoindre la gare des Matelots ou la gare de Versailles Chantiers ou la gare de St Cyr.
- Soit qu'on débâte du projet du " Grand Paris " avec le métro rapide associé encore appelé " Grand Huit ". Deux options de tracé sont proposées qui pourraient concerner Chantiers ou la gare des Matelots.

Les commentaires vont ...bon train ! : Débats, médias, prises de position des élus et des associations se succèdent. En attendant les importantes décisions, pour notre région, qui devront être prises, il n'est pas inutile de faire un retour en arrière sur nos gares et leur histoire succincte.

Pour ne fâcher personne, entre les tenants de la desserte de Versailles par la rive droite ou la rive gauche de la Seine, les deux solutions seront finalement retenues.

Concédée à James de Rothschild et étudiée par les ingénieurs de l'Etat, **la gare Rive Droite** est la plus ancienne : inaugurée le 20 août 1839 c'est le terminus d'une ligne qui commence à l'embarcadère de l'Europe - ainsi dénommait-on les gares à l'époque- devenu la gare St Lazare, elle est inaugurée par le fils du roi Louis-Philippe.

Le 18 septembre 1840 c'est la **gare Rive Gauche** qui est inaugurée. Ce projet a été financé par Achille Fould homme politique proche de Napoléon III. Son origine est l'embarcadère du Maine - gare Montparnasse de nos jours- elle dessert le quartier St Louis et le château dont elle est proche.

Ces deux gares accueillent actuellement plus de 15000 voyageurs par jour.

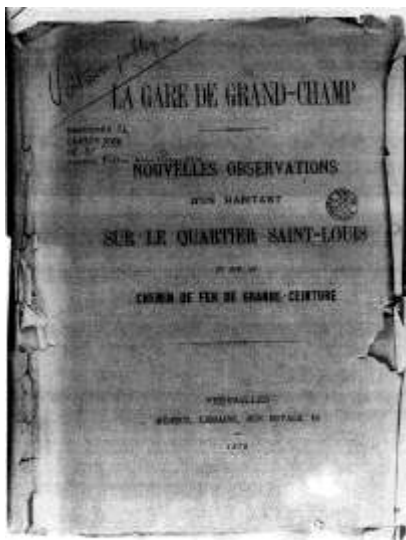
Vient ensuite la **gare des Chantiers**, (quartier de la ville anciennement utilisé par les tailleurs de pierre), inaugurée le 12 juillet 1849, maillon dans la liaison Paris -Brest exploitée par la compagnie de l'Ouest. A ce premier édifice succède un bâtiment plus audacieux par son architecture conçu par André Ventre, dans le style art déco. L'inauguration a eu lieu en 1932. Elle est depuis 1998, inscrite au titre des monuments historiques.

Elle est actuellement au centre d'une étoile la reliant, aux gares parisiennes, à Rambouillet et Chartres, Granville, St Germain en Laye et Massy Palaiseau. Véritable plaque tournante son trafic est d'environ 55000 personnes par jour. Voila qui justifie son extension : on nous la promet depuis plusieurs années dans le cadre de la ZAC Chantiers. **L'accès direct par la rue de la porte de Buc n'est toujours pas ouvert lorsque j'écris ces lignes. Pourquoi ces lenteurs ?**

Et puis vint la **gare des Matelots** (ainsi nommée parce que implantée sur cette partie du domaine qui servait de résidence aux matelots de la "flotte " de Louis XIV sur le Grand Canal). Ouverte en 1883 son activité voyageurs cessa en 1939 pour se consacrer à l'usage exclusif du fret. Le site de Versailles-Chantiers ne pouvant étendre son activité "trriage " sans causer du tort aux quartiers limitrophes, Ce site, qui a actuellement l'aspect navrant d'une friche, reste avant tout une gare de triage et, à cause d'un trafic surchargé, de remisage des rames, Quelques trains de pèlerins l'utilisent ainsi que l'armée pour embarquement et débarquement de matériels. D'ailleurs ce site est raccordé à l'ex 5° régiment du Génie, spécialisé dans les chemins de fer. La liaison ferroviaire avec Satory sera peut-être réutilisée dans le cadre des futurs aménagements.

Pour être complet il faudrait citer aussi les gares de **Montreuil** et de **Porchefontaine**, bien qu'excentrées elles rendent bien service aux habitants de ces quartiers.

Et puis il y a celle qu'on n'a pas eue !



Incorrigible fouineur d'archives et de vieux papiers j'ai déniché il ya quelques années en bibliothèque Centrale de la Ville, un curieux document, d'une vingtaine de pages (*brochure 24, carton XXX, in-8°, pièces sur Versailles*). C'est le travail : texte, plans, devis d'un habitant du quartier St Louis qui ne se nomme pas. Savez-vous que nous aurions pu avoir, à St Louis, une gare pour voyageurs, au bout de la rue St Médéric, à la place de " l'institution Grand-Champ," (sic),

Nous sommes en 1877 alors que le chemin de fer de " Grande Ceinture " s'achève, Outre la possibilité d'interconnexion du réseau des compagnies, ces voies avaient un intérêt stratégique pour la desserte des fortifications de Paris. La guerre de 1870 et le siège de Paris ne sont pas loin !

Le Préfet confie à une commission d'enquête le soin de rechercher des emplacements de stations, en Seine & Oise. Cette enquête concluait à "... transformer la gare des Chantiers en gare exclusivement réservée aux marchandises et à l'établissement d'une gare , commune à la compagnie de l'Ouest et au Syndicat du Chemin de Fer de Grande-Ceinture, dans le prolongement de la rue Royale à Versailles ..."

(On sait que la SNCF, n'existe que depuis 1938 par nationalisation des réseaux et compagnies privées)

Dans son discours de réélection le maire de Versailles s'enflamme : "...il ya là une cause de prospérité pour notre ville, aussi bien pour le département tout entier....si nous parvenons à accomplir seulement une partie de cette tâche, nous pourrons tous nous présenter avec confiance devant nos électeurs pour leur rendre compte du mandat qu'ils nous ont confié..." (Ah ces politiques à peine élus, ils pensent à la prochaine !)

Il appartenait au conseil municipal, principal intéressé, de délibérer. Ce qu'il fit le dimanche 21 février 1877. Après étude des dires de l'enquête, et audition de l'ingénieur chargé des études de la Ville il adoptait une délibération dont je donne quelques extraits :

"...Considérant que de nombreuses études antérieures, confirmées par un avant-projet qu'elle (la ville) a fait dresser spécialement, il résulte qu'il est facile d'établir une seconde gare, avec palier d'environ 400 m qui aurait accès sur la rue Royale, et dont le centre se trouverait à peu près à mi-distance de l'alignement prolongé de cette rue et du pont de la rue St Martin.....Insiste, pour que, avant la mise en exploitation du Chemin de Fer de Ceinture, une gare de voyageurs soit établie entre le pont de la rue St Martin et l'alignement prolongé de la rue Royale.... Et demande que la gare des Chantiers, dégagée du service des voyageurs et mieux aménagée, soit affectée exclusivement aux marchandises..."

Une période confuse s'en suit : la ville, le temps passant chipote on ne parle plus d'avant- projet mais de " canevas dont les détails n'avaient nullement été étudiés : raideur des rampes, petitesse des rayons, énormité des terrassements..."

Finalement le directeur de la Compagnie de l'Ouest jette l'éponge... "L'établissement d'un débarcadère de voyageurs à l'extrémité de la rue Royale présenterait de telles difficultés et occasionnerait de telles dépenses qu'il faut renoncer à ce projet.. "

Et il émet l'avis que la "gare des Chantiers peut être appropriée aux deux services des voyageurs et marchandises en employant certains terrains par expropriation" ... c'est ce qui fut fait, mais plus tard.

Mais notre rédacteur ne s'avoue pas vaincu : il produit un dossier comportant plans, (dont je donne ici un très court extrait) et devis, montrant que les protagonistes n'avaient pas fait une étude sérieuse : à la lecture de ces documents remarquables de précision, il n'est pas interdit de penser que l'auteur faisait partie du sérail d'où peut-être son choix de l'anonymat !

Les habitants du quartier n'auront pas leur gare, ils continuent de les rejoindre à pied...

Quelle belle symétrie manquée que trois gares, Rive droite, Rive gauche, Granchamp alignées sur un axe Nord-Sud !

