

AVIS DE VEI Concertation publique sur la gare routière et le parking routier souterrain du PEM Versailles Chantiers

Cet avis de l'association complète l'avis manuscrit déjà déposé à une date antérieure. Il contient 6 pages .

1-Concertation faite en application de l'article L103 -3 et suivants du code de l'urbanisme,

L'article aurait pu utilement être rappelé. Il dispose :

Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° L'élaboration ou la révision du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme ;

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'[article L. 122-1 du code de l'environnement](#), ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;

4° Les projets de renouvellement urbain.

On suppose que c'est au titre du 3° que la concertation est ouverte.

Les personnes concernées sont

- les habitants –ou les futurs habitants vu le contexte-
- les usagers des aménagements de cette partie du PEM

L'association s'efforce ici d'aborder les deux points de vue

Première remarque : ce type de concertation doit normalement durer pendant « toute la durée du projet » et le grand nombre de renseignements manquants dans le dossier présenté fait penser que « l'élaboration du projet » ne se terminera pas le 22 avril, date de clôture. Ou que la Ville, si elle les possède déjà a omis de les joindre. ; Ce qui n'est pas satisfaisant.

Deuxième remarque : ces projets ont bien évidemment des répercussions sur le « cadre de vie » des riverains mais il n'en est aucunement fait mention, et cela parce que le dossier est traité de manière « saucissonnée ». L'esprit de la loi sur la concertation est de faire une approche pertinente et loyale des projets et de les examiner conjointement s'il le faut : dans le cas présent, c'est en examinant l'ensemble des espaces reliés les uns aux autres dans leur fonctionnalité, leurs flux. Leurs rythmes. Et leur intégration dans les quartiers de Versailles dont on interroge les habitants qu'on aurait répondu à ce souci.

Cette présentation est une concertation en partie vidée de son sens et qui ne permet pas aux riverains de se prononcer valablement. Cette approche tronquée est un détournement de l'esprit de la loi

Troisième remarque : le projet est susceptible d' « affecter l'environnement » et il n'y aucune indication à ce sujet.

Pour ces trois raisons, cette concertation apparait contestable juridiquement

2- La projet de gare routière et de parking souterrain fait partie intrinsèquement du PEM (pôle d'échanges multimodal) de Chantiers.et doit être traité dans cette logique

21 -Historique et logique générale

Le PEM ci a donné lieu à une enquête publique en 2011 et à une délibération municipale qui rappelaient la logique du projet et les engagements de la Ville.

Cette concertation est donc un complément qui s'inscrit dans la logique du PEM

Or les renseignements fournis dans le dossier ne respectent pas les réserves et recommandations de 2011, (sans qu'il soit démontré qu'elles ne sont plus pertinentes ou valables)

Extrait des débats du Conseil Municipal

« La réserve n° 1 :

Que l'ensemble des données, présentées dans le dossier soumis, soient actualisées afin de pouvoir élaborer les prévisions à partir de données les plus proches de la réalité à ce jour. Sont concernés (..)

2. les prévisions de trafic routier (bus et VL)

4. les prévisions d'ambiance sonore,

Et qu'il soit vérifié que le projet proposé est cohérent et compatible avec ces prévisions actualisées.

« La recommandation n° 2 :

Que les maîtres d'ouvrages présentent au plus tôt le projet d'ensemble à la population de la Ville et recueillent les avis du public dans le but d'amender éventuellement le projet global, dans le cadre de la déclaration de projet, comme le permet cette procédure.

Pour la recommandation n°2 :

L'enquête publique a eu pour objet de soumettre au public le projet de PEM de Versailles Chantiers ainsi que de recueillir son avis et ses observations.

Le projet urbain qui sera réalisé à proximité immédiate du PEM fera l'objet, le cas échéant, dès que possible, des phases de concertation visées par l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme et/ou d'enquête publique prévues par la loi. Ce projet devra préserver et, si possible, améliorer l'ensemble des fonctionnalités du PEM qui fait l'objet de la présente procédure.

Encore une fois et sans respecter ni les enseignements et la logique des enquêtes publique successives ni les débats municipaux, le dossier porte à tort sur un secteur trop partiel de la zone, sans expliquer les liens fonctionnels avec le reste de la zone qui constitue un tout.

Il s'agit d'un projet de pôle multimodal, inséré dans l'urbanisme et non d'un simple projet d'architecture

C'est d'autant plus choquant que dans le dossier soumis la concertation, on indique une coordination régulière et importante entre tous les MO.

Autre extrait des débats du conseil municipal de Versailles de juin 2011

Pour répondre aux objectifs d'intérêt général ci-avant, le projet retenu consiste à :

Pour la maîtrise d'ouvrage ville de Versailles :

- créer une **gare routière de 14 postes** à quai sur les terrains de l'ancienne gare marchandises,
- créer **les voies d'accès de la gare routière**, au nord depuis l'avenue de Sceaux via le franchissement en tranchée des étangs Gobert et à l'est depuis la rue de l'Abbé Rousseaux en passant sous le parvis de la gare ferroviaire,
- réorganiser les 6 arrêts bus de la rue de l'Abbé Rousseaux dans le cadre du réaménagement de la rue,

- **réorganiser les circulations routières, notamment en réaménageant la place des Francine et la place Poincaré,**

- réaménager une **station taxis offrant 12 places et une aire de dépose-minute** sur la rampe et le parvis d'accès de la gare ferroviaire,

- créer **un parc-relais et un local deux roues** et dans l'attente, maintenir une capacité de stationnement pendant les travaux pour les usagers de la gare.

Pourquoi l'ensemble de ces points n'est-il pas clairement abordé enfin en 2016 ?

22 Déficit d'informations concrètes sur la gare routière

Le contenu de la concertation sur la gare routière ne comporte ni le nom des lignes concernées, ni les indications sur le nombre futur des lignes de la gare (29 actuellement) ou au moins une fourchette : comment et sur quoi les usagers peuvent-ils donner un avis ?

Le dossier n'indique même pas la répartition des mouvements de bus par jour aux 2 entrées sorties : comment et sur quoi les riverains peuvent-ils donner un avis ?

Le dossier n'indique pas précisément les équipements prévus pour les voyageurs : y aurait-il une salle d'attente, un endroit convivial, autre chose que des abribus éparpillés ?

Nous consulte-t-on seulement sur le nombre de quais(14) seul chiffre précis indiqué au total ?

C'est un déficit d'information assez incroyable pour une concertation sur une gare routière !

23 Absence de plan de circulation et d'aménagements périphériques

CIRCULATION PERIPHERIQUE

****Le PEM est censé améliorer la circulation globale vers la gare routière et la gare SNCF, et cela implique des projets sur les accès et sorties de la gare routière et leurs prolongements sinon cela n'a aucun sens**

Si le PEM est censé améliorer (de quelques minutes) le cheminement des voyageurs entre le bus et la gare, a quoi cela sert-il si le bus met des heures à parvenir ou à s'extraire de la gare routière?

L'étude de circulation fournie en repose aux questions de l'AE pour l'ilot W indique de grosses difficultés aux carrefours existants déjà et suppose une compensation avec la création du report vers Sceaux. Mais on « oublie » de dire que le futur nouveau carrefour des Francine va déboucher sur un endroit déjà saturé tous les matins de voitures et de bus arrivant latéralement..

La Ville devrait donc préciser quels aménagements sont prévus aux carrefours de la gare routière et au-delà faire un diagnostic de la circulation dans toute la zone de rabattement :on pourra ainsi

**Rappel Extrait du rapport PEM 2011

« Il devint tout à fait nécessaire d'avoir une prévision réaliste pour élaborer un plan de circulation tant à l'intérieur du périmètre qu'à l'échelle du quartier

Le projet proposé ne présente pas de prévision de trafic ni à l'intérieur du périmètre d'enquête ni à l'extérieur »

On peut reprendre 5 ans après l'enquête PEM les reproches et les conclusions de la commission d'enquête, réputées être faites par des experts. La ville devrait logiquement les prendre en compte

C'est ce qu'attendent les habitants des quartiers des Chantiers et st Louis, qui pour le moment craignent le pire en matière de circulation.

AMENAGEMENTS PERIPHERIQUES

Extrait de l'EP du PEM 2011

- que la 1^{ère} phase comporte aussi les aménagements suivants :
 - l'aménagement de la place des Francine,
 - l'aménagement de la place Poincaré,
 - l'aménagement des carrefours rue des Chantiers/ place Poincaré, place Poincaré/ rue Abbé Rousseaux, rue des Chantiers/ rue Abbé Rousseaux.
- que ces derniers aménagements, bien qu'étant à réaliser dans le cadre de la phase 1, ne sont pas compris dans la présente enquête publique, mais feront l'objet d'une enquête publique ultérieure au titre des travaux d'investissement routiers,

Pourquoi ces aménagements périphériques qui font partie de « 1^e phase du PEM » ne sont-ils pas élaborés et présentés par la ville en même temps que la gare routière, alors qu'ils inquiètent tous les riverains tout comme les nouveaux surplus de circulation induits ??

Quand les versaillais riverains auront-ils ces renseignements qui impactent leur quotidiens ?

Pourquoi une étude claire sur ce problème complexe n'est-elle pas faite alors que des dizaines de millions sont engagés dans ce projet et que la question se pose depuis plus de 10 ans ?

3 Sécurité piétonne

L'absence de détails à ce sujet est aussi très préoccupante, alors qu'un groupe d'associations dont des parents d'élèves ont déjà signalé leurs fortes inquiétudes à la Ville.

Le dossier parle de « signalétique piétonne » dans la zone. où vont se croiser de nombreux flux... la signalétique est utile mais insuffisante, et les flux croisés n'apparaissent pas moins nombreux qu'actuellement, la gare routière et le parking étant proche de la gare SNCF mais enclavés entre des immeubles et de nouvelles voies

Quels els aménagements sont prévus aux sorties entrées de la gare routière et des parkings dans la zone et en périphérie ?

. Les habitants des quartiers périphériques posent cette question depuis de nombreuses années et a chaque enquête publique et n'ont jamais de réponses

C'est un problème qui concerne notamment de très nombreux enfants des écoles et collèges très proches.

La Ville est responsable de la sécurité routière. Elle est de plus maitre d'ouvrage de ce projet. Elle doit s'en préoccuper et expliquer aux versaillais ce qu'elle prévoit pour les protéger des accidents. Il est très-choquant de constater que cette « concertation » n'en dit pas un mot.

CIRCULATION PIETONNE

Le carrefour Francine du fait de la localisation des établissements scolaires accueille des centaines de piétons scolaires qui 'ont pas d'autre chemin possible, quelle « régulation » des bus est prévue en sortie de gare routière ?

Les carrefours Rousseau et Poincaré accueillent aussi de nombreux scolaires ; quelle sécurité est prévue aux débouchés de la gare routière ?

4- Nuisances environnementales engendrées par le projet

Si le projet d'une gare routière est censé améliorer les transports collectifs donc l'environnement par report modal, cela ne doit pas dispenser d'examiner ses effets négatifs qui doivent aussi être traités : le dossier présenté n'évoque aucun de ces enjeux

BRUIT

Aucune indication ne porte sur le bruit induit par la nouvelle gare routière ; combien de décibels supplémentaires par rapport aux bruits actuels ?

- sur le futur immobilier interne à la zone :

L'avis sur l'étude d'impact accompagnant l'enquête publique concernant la zone jouxtant immédiatement la gare routière (le futur immobilier ouest) reçoit également des critiques négatives de l'autorité environnementale, soulignant des incohérences et des données inexacts. Cette concertation pourrait faire le lien avec l'étude d'impact de la parcelle immédiatement voisine, ce n'est pas au public de le faire mais au maître d'ouvrage par honnêteté.

- sur les deux voies de débouchés des bus sur les quartiers voisins : Abbé Rousseaux (carrefour existant) et surtout Francine (carrefour créé, nouveau débouché pour de nombreux bus qui rendra l'avenue de Sceaux et les rues adjacentes beaucoup plus bruyantes)

- des observations négatives avaient été faites dès l'EP 2005 par les CE concernant le bruit engendré par ces nouveaux circuits de la gare routière vers l'avenue de Sceaux : elles sont toujours valables.

Des remarques négatives ont à nouveau été faites par le CGEDD lors de l'EP PEM 2011 concernant le bruit, auquel il n'a pas été répondu, les données étant trop anciennes.

De plus, le PPBE de Versailles (via VGP) soumis à enquête publique en été 2014 n'ayant pas reçu de conclusion, alors que la situation était déjà mauvaise notamment dans cette zone, les classements acoustiques actuels sont peut-être sous-évalués, et il n'y a pas de « plan bruit » à Versailles. C'est une négligence importante, un contentieux étant probable au niveau européen à ce sujet vis-à-vis de la France, ce qui mènera à examiner les communes en faute.

Il importe que la Ville incorpore dans l'élaboration du projet un diagnostic acoustique et prévoie des remédiations, à la fois pour les futurs riverains immédiats, et pour les habitants des quartiers accueillant les circulations nouvelles ou supplémentaires.

En conséquence il paraît important de parler des nuisances sonores induites par cet aménagement et des mesures qui seront prises pour y remédier (enrobés, réglementations, normes etc.).

QUALITE de l'AIR

Ce regroupement de nombreux autobus, véhicules actuellement « à fuel » se situe à proximité immédiate d'un îlot immobilier devant accueillir des populations fragiles (seniors et crèche) ainsi qu'une halle accueillant un « espace enfants » (géré par « Nature et Découvertes, selon les données parues dans les journaux en même temps que cette concertation ... mais non signalées dans la concertation ! !).

Cet aspect doit donner lieu à la communication publique d'un minimum de données sur le sujet.

D'autant plus que Versailles est classé en « zone sensible » dans la PPA d'Île de France, doit y remédier et donc lors de travaux s'efforcer d'améliorer sa situation qui est mauvaise. :

INONDATIONS

Les versaillais ont quelques mauvais souvenirs en matière d'inondations : un gros collecteur passe sous la zone et a fortement débordé il y a une dizaine d'années. De plus un parking du quartier voisin (situé certes à une cote beaucoup plus basse) a été gravement inondé frappant la mémoire collective de tout un quartier. Désormais on répugne à l'utiliser ce parking souterrain : des données concernant la sécurité en cas d'inondations du parking en projet sont nécessaires.

En résumé cette « concertation publique » est tronquée, et n'offre pas les informations essentielles permettant aux versaillais et aux usagers de se faire une idée concrète du projet, ni de la marge de manœuvre subsistante pour l'améliorer..

Signature

Anne Boisroux- Jay

Pour l'association VEI, le 22 avril 2016