

26, rue St Médéric - 78000 VERSAILLES

Tél : 06 60 62 93 83 - Courriel : contact@versaillesenvironnementinitiative.fr

Versailles Environnement et Initiative

<http://www.versaillesenvironnementinitiative.fr>

Avis de l'association sur le Projet de ligne 18

Environnement

1/A vouloir développer en « silos » les différentes infrastructures, en créant une 6^e gare en pleine ville, on ne résout pas vraiment les problèmes

Les transports en commun n'ont de sens que s'ils sont correctement articulés dans le temps et l'espace. et s'ils ont un réel effet de substitutions environnementale » en gain de temps peut être mais aussi en tenant compte de la santé humaine c'est-à-dire en diminuant la pollution et le bruit pour ces deux thèmes, la France est en contentieux européen et il est possible que ce projet fasse empirer les choses dans certains zones.

Il faut donc étudier les autres flux, y compris les bus et la sacro- sainte voiture individuelle dont on sait déjà qu'il s'agit en ile de France d'un système en partie dépassé. la France ,

2/ quels sont les gains environnementaux et économiques du projet de ligne 18, notamment comparés au cout faramineux du projet, qui va reposer sur les contribuables ?

L'association trouve l'intérêt pour Versailles incertain.

Pour les liens décrits du projet avec le Pôle d'Echange Multimodal(PEM)de la gare de Versailles Chantiers

Il est erroné de dire que la gare actuelle principale de Versailles en travaux, dont la modernisation est en cours ne pose pas de problème et que ce projet de gare annexe ligne 18 va heureusement le compléter.

En effet par exemple, dans le PEM chantiers, il n'y a pas « création de gare routière » au sens strict, mais regroupement et report de l'ancienne gare routière éparpillée, par concentration en un lieu certes plus proche du bâtiment de la gare(cout officiel estime du gain de temps égal à 1 à 2 minutes),mais qui reste enclavée au milieu d'un océan journalier d'embouteillages aux HPMatin et HPSoir. Aussi l'accès a cette nouvelle gare ligne 18 sera-t-il soumis aux mêmes problèmes, toujours non résolus à ce jour a Versailles et ce depuis 10 ans. Ceci réduit de beaucoup l'intérêt du temps gagné par les trajets de la nouvelle ligne pour les voyageurs qu'ils soient versaillais ou pas, puisqu'ils mettront un temps considérable a rejoindre la gare.

Il parait nécessaire pour affirmer les gains de temps d'étudier les systèmes de transport de rabattement vers la gare de Versailles(véhicules légers, circulations l'alternatives douces, autobus)

Un schéma de transport au Xxi siècle doit envisager les transports d'autobus en site propre dans la ville et en périphérie de la ville.

Pour l'emplacement réservé pour cette gare annexe à Versailles,

Pour faire une déclaration d'utilité publique et détruire l'existant, il faut que l'intérêt général soit évident, et que les alternatives moins nuisances aient été listées examinées, et évaluées. Ce n'est pas le cas

-pourquoi un parvis aussi important pour la gare annexe ? Personne n'en comprend l'utilité, et il n'y aucun renseignement sur usage

*s'il s'agit de créer des commerces, la zone jouxtant le PEM chantiers a déjà été réajusté afin de restreindre au maximum les créations de commerce, le commerce local tout proche étant déjà fragilisé

-*s'il s'agit de « faire joli », c'est scandaleux de mettre cela en balance avec le Centre Huit qui vient d'être rénové et lui au moins a déjà fait ses preuves d'utilité « sociale » ;

*s'il s'agit de créer des accès ils existent déjà et les enquêtes publiques récentes des zones alentour du PEM (2015 et 2016) affirment que les besoins futurs de la gare annexe ont été pris en compte dans les espaces en construction (parkings, gare routière, voirie)

La destruction du Centre huit

Le « Centre Huit » est un lieu cultuel, culturel et architectural sans équivalent à Versailles, précieux à la fois pour les versaillais et pour les habitants des communes voisines

Sa localisation à cet endroit est un atout irremplaçable : situé près de la gare, et à l'entrée de Versailles, cela permet un accès facile et garantit ses possibilités d'animation et son rayonnement .

Il a de plus été récemment rénové a grands frais pour pouvoir mieux accueillir.

Il est trop dommageable de le détruire et il est possible de faire autrement

Il apparaît que les calculs de l'emprise de la gare annexe ont été pléthoriques et faits sans tenir compte de ce lieu précieux existant. Il y a donc une alternative au projet tel quel qui préserve les intérêts des deux parties

Nous demandons que cette alternative soit examinée sérieusement, et le maintien du Centre Huit sur place, quitte a dans l'intérêt de tous ceux qui le fréquentent régulièrement et pour ne pas risquer son extinction par déplacement coûteux dans un « trou » mal desservi

L'emplacement des bâtiments SNCF

La SNCF prétend ne pouvoir déplacer ni renoncer a un seul mètre carré pour entretenir son matériel, et veiller à la sécurité, mais cela semble douteux. Est-ce vraiment démontré ? C'est évidemment une grande et vieille « institution » qui n'écoute jamais les soucis locaux –les versaillais ne le savent que trop bien .on lui doit la fin des Moulins de Versailles, et actuellement l'interlocuteur Sncf officiel du PEM ne répond jamais : il est impossible de savoir où sont les documents d'aménagement interne de la gare principale, malgré des dizaines de questions et de demandes.

C'est une « grande muette » qui ne démontre rien et n'écoute rien. Il n'y a pas de raison que la SNCF ne procède pas à des démonstrations et à des efforts s'ils sont possibles pour éviter des destructions de bâtiments d'importance. Car elle dispose de nombreux espaces sur place, et elle peut déplacer son matériel de quelques au fur et mesure de travaux.

Ceci permettrait d'autant mieux une balance entre les destructions

Anne Boisroux- JAY

Pour l'association VEI, le 26 avril 2016