

Tribunal Administratif de Versailles (Yvelines)

Arrêté n°2011-05-01 du 10 mai 2011

**Enquête publique ayant pour objet le Plan Local de Déplacements (PLD) concernant
les communes du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de
Versailles (SMBDRV)**

samedi 28 mai 2011 au mardi 28 juin 2011

RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Novembre 2011

Présidente de la Commissaire d'enquête : Valérie BERNARD

E11 / 000 035/78

VB

RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----|
| 1 RAPPORT D'ENQUÊTE..... | 4 |
| 1.1 Préambule | 4 |
| 1.2 Objet de l'enquête..... | 5 |
| 1.3 Cadre juridique de l'enquête..... | 5 |
| 1.4 Organisation et déroulement de l'enquête..... | 6 |
| 1.4.1 Arrêté prescrivant l'enquête..... | 6 |
| 1.4.2 Organisation et déroulement de l'enquête..... | 6 |
| 1.4.3 Publicité de l'enquête | 7 |
| 1.4.4 Contacts préalables et visites des lieux..... | 7 |
| 1.4.5 Composition du dossier mis à la disposition du public..... | 8 |
| 1.4.6 Information complémentaire du public..... | 8 |
| 1.4.7 Notifications aux Personnes Publiques Associées (PPA)..... | 8 |
| 1.4.8 Clôture de l'enquête..... | 9 |
| 1.4.9 Observations du public..... | 9 |
| 1.4.10 Conclusion du déroulement de l'enquête..... | 9 |
| 1.5 Description sommaire du projet | 9 |
| 1.5.1 Présentation du SMBDRV..... | 9 |
| 1.5.2 Contexte | 9 |
| 1.5.3 Justification du projet | 10 |
| 1.5.4 Les éléments à retenir du diagnostic..... | 10 |
| 1.6 Analyse des observations du public | 13 |
| 1.6.1 Observations portées sur le registre de la commune de Bailly..... | 13 |
| 1.6.2 Observations portées sur le registre de la mairie de Bièvres..... | 16 |
| 1.6.3 Observations portées sur le registre de la mairie de Buc..... | 16 |
| 1.6.4 Observations portées sur le registre de la mairie de Châteaufort..... | 23 |
| 1.6.5 Observations portées sur le registre de la mairie de Fontenay-le-Fleury..... | 24 |
| 1.6.6 Observations portées sur le registre de la mairie de Saint-Cyr-l'École | 25 |
| 1.6.7 Observations portées sur le registre de la mairie de Versailles..... | 27 |
| 1.6.8 Observations portées sur le registre de la mairie de Viroflay..... | 37 |
| 1.6.9 Observations portées sur le registre de la mairie des Clayes –sous Bois..... | 38 |
| 1.6.10 Observations portées sur le registre de la mairie du Chesnay | 38 |
| 1.6.11 Observations portées sur le registre de la mairie de Toussus-le-Noble..... | 44 |
| 1.6.12 Observations portées sur le registre du siège de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc..... | 45 |
| 1.6.13 Observations portées sur le registre de la mairie de Rocquencourt..... | 47 |
| 1.6.14 Observations portées sur le registre de la mairie de Bois d'Arcy..... | 47 |
| 1.6.15 Observations portées sur le registre de la mairie de Jouy-en-Josas..... | 47 |
| 1.6.16 Observations portées sur le registre de la mairie des Loges-en-Josas..... | 48 |
| 1.6.17 Observations portées sur le registre de la mairie de Vélizy-Villacoublay..... | 49 |
| 1.6.18 Observations portées sur le registre de la mairie de BUC..... | 52 |

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

| | | |
|--------|---|----|
| 1.7 | Analyse des réponses des Personnes Publiques Associées | 58 |
| 1.7.1 | Syndicat des Transports d'Île-de-France - M. le Président du STIF | 58 |
| 1.7.2 | Conseil Général des Yvelines - M. le président du CG78..... | 60 |
| 1.7.3 | Conseil Général de l'Essonne - M. le président du CG91..... | 61 |
| 1.7.4 | Préfecture des Yvelines - Mme la préfète des Yvelines..... | 61 |
| 1.7.5 | Préfecture de l'Essonne - M. le préfet de l'Essonne..... | 61 |
| 1.7.6 | Versailles Grand Parc - M. le Président..... | 61 |
| 1.7.7 | Mairie de Bailly - M. le maire de Bailly..... | 61 |
| 1.7.8 | Mairie de Bièvres - M. le maire de Bièvres..... | 61 |
| 1.7.9 | Mairie de Bois d'Arcy - M. le maire de Bois-d'Arcy..... | 61 |
| 1.7.10 | Mairie de Buc - M. le maire de Buc..... | 61 |
| 1.7.11 | Mairie de Châteaufort - M. Le maire de Châteaufort..... | 61 |
| 1.7.12 | Mairie du Chesnay - M. le maire du Chesnay..... | 62 |
| 1.7.13 | Mairie de Fontenay-le-Fleury - M. le maire de Fontenay-le-Fleury..... | 62 |
| 1.7.14 | Mairie de Jouy-en-Josas - M. le maire de Jouy-en-Josas..... | 62 |
| 1.7.15 | Mairie des Clayes-sous-Bois -Mme la maire des Clayes-sous-Bois..... | 62 |
| 1.7.16 | Mairie des Loges-en-Josas - M. le maire des Loges-en-Josas..... | 62 |
| 1.7.17 | Mairie de Rocquencourt - M. le maire de Rocquencourt..... | 62 |
| 1.7.18 | Mairie de Saint-Cyr-l'Ecole - M. Le président du SMBDRV..... | 62 |
| 1.7.19 | Mairie de Toussus-le-Noble - M. le Maire de Toussus-le-Noble..... | 62 |
| 1.7.20 | Mairie de Vélizy-Villacoublay - M. le maire de Vélizy-Villacoublay..... | 62 |
| 1.7.21 | Mairie de Versailles - M. le maire de Versailles Grand Parc..... | 63 |
| 1.7.22 | Mairie de Viroflay - M. le maire de Viroflay..... | 63 |
| 2 | CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE..... | 64 |
| 2.1 | Objet de l'enquête..... | 64 |
| 2.2 | Projet soumis à enquête..... | 64 |
| 2.3 | Rappels sur la cohérence de l'action publique..... | 64 |
| 2.4 | Synthèse des observations du public et des PPA..... | 65 |
| 2.5 | Conclusions de la Commission d'enquête..... | 67 |
| 2.6 | Avis motivé de la Commission d'enquête..... | 69 |
| 3 | ANNEXES..... | 73 |

1 RAPPORT D'ENQUÊTE

1.1 Préambule

Le présent rapport relate le travail de la commission d'enquête chargée de procéder à l'enquête publique ayant pour objet le **Plan Local de Déplacements (PLD) concernant les communes du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)**.

La commission d'enquête, composée de trois commissaires-enquêteurs titulaires (dont le Président) et d'un commissaire-enquêteur suppléant, a été désignée par décision de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Versailles à la demande de Monsieur le Président du SMBDRV.

Mais qu'est ce qu'un commissaire-enquêteur ? Quel est son rôle au cours du déroulement d'une enquête publique ?

Le commissaire-enquêteur est un collaborateur occasionnel de l'État, qui a été choisi sur une liste d'aptitudes départementale révisée annuellement. La loi 83-630 du 12 juillet 1983, dite Loi BOUCHARDEAU, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, précise par ailleurs que : « ne peuvent être désignées comme commissaires-enquêteurs ou comme membres de la commission d'enquête, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête ». Cette disposition législative, ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle, un Tribunal Administratif, garantissent l'indépendance totale du commissaire-enquêteur à l'égard, aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public ainsi que sa parfaite neutralité.

Quelles sont les aptitudes exigées de la part des commissaires-enquêteurs ?

La loi n'en fait pas mention, se contentant de renvoyer à un décret, l'établissement des listes d'aptitudes départementales aux fonctions de commissaire-enquêteur. L'article 7 du décret n° 98-622 du 20 juillet 1998, codifié dans le Code de l'Environnement sous l'article D. 123-41, n'est guère plus explicite puisqu'il indique que la commission chargée de l'établissement des dossiers : « vérifie que le postulant remplit les conditions requises et arrête la liste, en se fondant notamment sur la compétence et l'expérience du candidat », la compétence ne devant pas s'apprécier seulement au plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres critères s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire-enquêteur.

Le commissaire enquêteur est-il un expert ?

Il n'est pas nécessaire qu'il le soit, et s'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en expert ni en professionnel ès-qualité. En effet, l'expert est un auxiliaire de justice et son travail, strictement défini par les magistrats, est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire-enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale du projet soumis à l'enquête et il lui est demandé de peser, de manière objective, le pour et le contre, puis de donner son avis motivé personnel, donc subjectif.

Le commissaire-enquêteur est-il un juriste ?

Il n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est, et reste, du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est donc pas du ressort du commissaire-enquêteur de dire le droit, mais simplement, de dire s'il lui semble que la procédure suivie est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée.

La pratique et la jurisprudence sont venues préciser l'exercice de cette activité.

S'agissant notamment de l'avis que doit exprimer le commissaire-enquêteur, l'arrêt du Conseil d'État du 27 février 1970 (Chenu) est très clair sur ce point : « considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire-enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête ». C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, à partir des observations relevées dans les registres ou des courriers adressés au Commissaire-enquêteur, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, le Commissaire-enquêteur après en avoir longuement délibéré, rend, in-fine, un avis personnel motivé en toute conscience et en toute indépendance.

1.2 Objet de l'enquête

Il s'agit de l'enquête publique ayant pour objet le Plan Local de Déplacements (PLD) concernant les communes du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV).

1.3 Cadre juridique de l'enquête

Le PLD du SMBDRV est la déclinaison locale du PDU (Plan de Déplacements Urbains) d'Île-de-France.

Un Plan de Déplacements Urbains est un document d'orientation et de programmation qui vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Apparus dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996.

Les PDU, portent, dans la loi de 1996, sur un ensemble de thèmes :

- ▲ la diminution du trafic automobile ;
- ▲ le développement de l'usage des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche ;
- ▲ l'aménagement et exploitation du réseau principal de voirie, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en le partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- ▲ l'organisation du stationnement sur le domaine public ;
- ▲ le transport et livraison des marchandises, de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- ▲ l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour le transport de leur personnel.

La loi solidarité et renouvellement urbains (2000) fait figurer explicitement les PLD dans la loi d'orientation des transports intérieurs : « *En région d'Île-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.* »

Le PDUIF a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Il a été approuvé en 2000, dans le cadre réglementaire de la loi sur l'air et est actuellement en cours de révision.

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

Le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles a été créé pour animer la démarche d'élaboration du projet de PLD sur un territoire regroupant les communes de l'agglomération de Versailles Grand Parc, ainsi que : Les Clayes-sous-Bois, Bailly, Châteaufort, Le Chesnay et Vélizy-Villacoublay.

La communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc regroupe aujourd'hui les communes suivantes d'ouest en est : Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'Ecole, Versailles, Rocquencourt, Buc, Toussus-le-Noble, Garges-lès-Gonesse, Viroflay, Jouy-en-Josas et Bièvres.

1.4 Organisation et déroulement de l'enquête

1.4.1 Arrêté prescrivant l'enquête

Suite à l'arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du Président du SMBDRV (annexe 1) prescrivant l'ouverture d'une enquête publique relative au Plan Local de Déplacements (PLD) concernant les communes du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV), Monsieur le Président du SMBDRV a demandé au tribunal administratif de Versailles de nommer une commission d'enquête.

Par ordonnance n° E 11 000 035/78 du 14 mars 2011 (annexe 2), celui-ci a désigné :

- ▲ Valérie BERNARD, ingénieur conseil, comme Présidente de la commission
- ▲ Yves EGAL, ingénieur conseil en écologie urbaine, membre titulaire et éventuel remplaçant de la présidente, en cas d'empêchement,
- ▲ Jean-Marie LAURET, Directeur de Société, membre titulaire,
- ▲ Christian CHAUVET, Officier, membre suppléant.

1.4.2 Organisation et déroulement de l'enquête

Selon les termes de l'arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du SMBDRV, l'enquête s'est déroulée pendant une durée de 32 jours, à compter du samedi 28 mai 2011 au mardi 28 juin 2011 inclus, avec mise à disposition dans les mairies des 16 communes composant le SMBDRV :

1. Bailly,
2. Bièvres,
3. Bois d'Arcy,
4. Buc,
5. Châteaufort,
6. Fontenay-le-Fleury,
7. Jouy-en-Josas,
8. Le Chesnay,
9. Les Clayes-sous-Bois,
10. Les Loges-en-Josas,
11. Rocquencourt,
12. Saint-Cyr-l'Ecole,
13. Toussus-le-Noble,
14. Vélizy-Villacoublay,
15. Versailles
16. Viroflay.

ainsi qu'au siège du SMBDRV, 7 ter rue de la Porte de Buc à Versailles, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public. Le dossier était également consultable sur le site Internet de Versailles Grand Parc (www.versaillesgrandparc.fr).

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

Les permanences de la commission d'enquête se sont tenues :

| Lieux | Date | Horaire | Adresse |
|---------------------|---------------------|------------|------------------------------|
| Fontenay-le-Fleury | Samedi 28 mai 2011 | 9h - 12h | Place du 8 mai 1945 |
| Vélizy-Villacoublay | Lundi 30 mai 2011 | 10h - 13h | 34 Rue Montaigne |
| Jouy-en-Josas | Lundi 30 mai 2011 | 14h à 17h | Avenue Jean-Jaurès - BP33 |
| Le Chesnay | Jeudi 9 juin 2011 | 10h - 13h | 9 rue Pottier - BP 150 |
| Buc | Mardi 14 juin 2011 | 9 - 12h | 3 Rue des Frères Robin |
| Versailles | Samedi 18 juin 2011 | 9h - 11h30 | 4 avenue de Paris |
| SMBDRV | Lundi 20 juin 2011 | 14h - 17h | 7 ter rue de la Porte de Buc |

1.4.3 Publicité de l'enquête

L'avis au public (annexe 3) annonçant l'enquête a fait l'objet des affichages réglementaires, huit jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, au siège du SMBDRV et sur tous les panneaux d'affichage légal des 16 communes composant le SMBDRV.

Les membres de la commission d'enquête l'ont vérifié et les maires du SMBDRV ainsi que son Président l'attestent dans les certificats d'affichage envoyés au SMBDRV.

Une annonce légale d'avis d'enquête, reprenant les principales modalités de l'arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du Président du SMBDRV, a été publiée dans les journaux suivants (annexe 4). La loi impose que l'avis paraisse dans deux publications locales ou régionales 8 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête:

| Annonces légal | parution | parution |
|--|----------------------|------------------------------------|
| • Le Parisien Édition des Yvelines | Vendredi 13 mai 2011 | Samedi 28 mai 2011 |
| • Les nouvelles de Versailles | Mercredi 11 mai 2011 | Mercredi 1 ^{er} juin 2011 |

1.4.4 Contacts préalables et visites des lieux

Une réunion préalable a été organisée le 11/04/2011 de 11h00-13h00 au siège du SMBDRV avec entre autres M. DEBAIN, Président du SMBDRV et S. PAULIN en charge du projet.

La commission d'enquête a pu à cette occasion recueillir des informations complémentaires au dossier sur le projet de PLD.

Au gré de leurs déplacements respectifs, les membres de la commission d'enquête ont pu contrôlé l'affichage de l'avis d'enquête à travers les 16 communes du SMBDRV ainsi qu'au siège de ce dernier.

Lors de notre permanence au siège du SMBDRV, nous avons pu rencontré les collaborateurs du SMBDRV, travaillant sur le PLD, sans aucun problème.

Nous avons organisé une autre réunion de fin d'enquête, le mardi 6 septembre 2011, de 14h00 à 16h00 au siège du SMBDRV.

1.4.5 Composition du dossier mis à la disposition du public

Le dossier de l'enquête établi par le SMBDRV, et qui nous a été remis est conforme à la réglementation en vigueur. Il est composé d'un document de janvier 2011 intitulé « PLD – Programme d'actions » de 219 pages.

Nous y avons fait ajouter :

- ▲ l'extrait du registre des délibérations du SMBDRV, séance du 12 janvier 2011, validant le projet du PLD
- ▲ la décision n° E11 000 035/78 du 14 mars 2011 du TA de Versailles désignant la commission d'enquête
- ▲ l'arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du Président du SMBDRV prescrivant l'enquête publique
- ▲ les avis des Personnes Publiques Associées (PPA)
- ▲ l'avis d'enquête publique
- ▲ les premières insertions dans la presse
- ▲ les certificats d'affichage de l'avis d'enquête dans les communes concernées par le PLD

1.4.6 Information complémentaire du public

Le PLD et l'enquête publique ont fait l'objet de publications d'articles dans divers supports papier régionaux ou communaux (ex : bulletins d'information communaux) et/ou sur les sites internet des entités concernées.

1.4.7 Notifications aux Personnes Publiques Associées (PPA)

Le Président du SMBDRV a transmis aux PPA ci-dessous, le dossier du PLD, afin de recueillir leur avis :

1. **Syndicat des Transports d'Île-de-France** : M. le Président du STIF
2. **Conseil Régional d'Île-de-France** : M. le Président du CR78
3. **Conseil Général des Yvelines** : M. le président du CG78
4. **Conseil Général de l'Essonne** : M. le président du CG91
5. **Préfecture des Yvelines** : Mme la préfète des Yvelines
6. **Préfecture de l'Essonne** : M. le préfet de l'Essonne
7. **Versailles Grand Parc** : M. le Président
8. **Mairie de Bailly** : M. le maire de Bailly
9. **Mairie de Bièvres** : M. le maire de Bièvres
10. **Mairie de Bois d'Arcy** : M. le maire de Bois-d'Arcy
11. **Mairie de Buc** : M. le maire de Buc
12. **Mairie de Châteaufort** : M. Le maire de Châteaufort
13. **Mairie du Chesnay** : M. le maire du Chesnay
14. **Mairie de Fontenay-le-Fleury** : M. le maire de Fontenay-le-Fleury
15. **Mairie de Jouy-en-Josas** : M. le maire de Jouy-en-Josas
16. **Mairie des Clayes-sous-Bois** : Mme la maire des Clayes-sous-Bois
17. **Mairie des Loges-en-Josas** : M. le maire des Loges-en-Josas
18. **Mairie de Rocquencourt** : M. le maire de Rocquencourt
19. **Mairie de Saint-Cyr-l'École** : M. Le président du SMBDRV
20. **Mairie de Toussus-le-Noble** : M. le Maire de Toussus-le-Noble
21. **Mairie de Vélizy-Villacoublay** : M. le maire de Vélizy-Villacoublay
22. **Mairie de Versailles** : M. le maire de Versailles Grand Parc
23. **Mairie de Viroflay** : M. le maire de Viroflay

1.4.8 Clôture de l'enquête

Conformément à l'arrêté du Président du SMBDRV, les registres d'enquête ont été clôturés à la fin de l'enquête par les maires des communes concernées ainsi que par le président du SMBDRV.

Nous précisons, enfin, que nous avons rédigé ce rapport en toute indépendance.

Le dossier complet ainsi que les 17 registres nous ont été remis, en temps utiles, par le SMBDRV.

Les certificats d'affichage ont aussi été envoyés au SMBDRV.

1.4.9 Observations du public

À la clôture, les dix-sept registres d'enquête comprenaient 130 (cent trente) observations, dont des courriers qui ont été agrafés aux registres.

Nous avons choisi d'y répondre registre par registre et observation par observation. Les observations redondantes sont signalées et traitées une seule fois, bien sûr.

1.4.10 Conclusion du déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée sans incident. Le public a été effectivement informé et il pouvait être accueilli dans des conditions satisfaisantes lors de nos permanences.

Il ressort des permanences et des observations une certaine adhésion au projet de PLD, le public a semblé dans l'ensemble avoir été correctement informé au préalable.

1.5 Description sommaire du projet

1.5.1 Présentation du SMBDRV

La communauté d'agglomération de **Versailles Grand Parc** regroupe aujourd'hui les communes suivantes d'ouest en est : Bois d'Arcy, Fontenay-le-Fleury, Saint-Cyr-l'École, Versailles, Rocquencourt, Buc, Toussus-le-Noble, Garges-lès-Gonesse, Viroflay, Jouy-en-Josas et Bièvres.

Cette intercommunalité totalise plus de 173 000 habitants.

Le **Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)** a été créé pour animer la démarche d'élaboration du projet de PLD sur un territoire regroupant les communes de l'agglomération de Versailles Grand Parc, ainsi que : Les Clayes-sous-Bois, Bailly, Châteaufort, Le Chesnay et Vélizy-Villacoublay.

Le territoire du **bassin de déplacements de la Région de Versailles** – qui compte près de 240 000 habitants et plus de 130 000 emplois – se caractérise principalement par :

- ▲ son intégration dans la zone urbaine de l'agglomération parisienne
- ▲ un relief conditionnant l'urbanisation et les infrastructures
- ▲ des espaces marqués par un important patrimoine naturel et paysager
- ▲ des densités contrastées et des ensembles urbains fragmentés
- ▲ des projets structurants et impactant sur les conditions de déplacements

1.5.2 Contexte

Les évolutions envisagées du système de transports ferroviaires sur l'ensemble du territoire du SMBDRV sont de nature à modifier une très large partie des actions du PLD en matière de transports routiers. Le document soumis à l'approbation du SMBDRV constitue un document d'étape antérieur, en particulier, au choix définitif des tracés à l'issue des deux débats publics relatifs au projet « Arc Express » et au projet de la « Société du Grand Paris ».

Les élus du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV) ont décidé d'élaborer un PLD pour se doter d'une politique de déplacements et définir la stratégie

permettant sa mise en œuvre dans le contexte législatif actuel et dans la perspective de la décentralisation.

Aujourd'hui, même si le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, la communauté d'agglomération agit déjà sur l'organisation des transports sur son territoire notamment en participant financièrement au fonctionnement des lignes de bus.

Avec le PLD, le SMBDRV a choisi de planifier des actions en partenariat avec les acteurs concernés (usagers, maîtres d'ouvrage, financeurs) qui concourent aux objectifs nationaux (lois sur l'air, solidarité et renouvellement urbains) et à la résolution de dysfonctionnements locaux.

Le PLD assure la cohérence des actions relatives aux déplacements dans le temps, dans l'espace, avec d'autres démarches de planification (PDUIF, CPER...) et entre les modes de transport.

Pour répondre aux attentes des élus et participer aux objectifs du PDUIF, les actions prévues dans le PLD devront permettre de rendre plus attractifs et plus performants les transports collectifs routiers en clarifiant et améliorant l'offre. Les 15 gares du territoire du PLD (ligne C du RER, lignes L, N et U du réseau Transilien) sont desservies par les transports collectifs routiers, mais sans véritable cohérence d'ensemble, ces lignes étant exploitées par une multiplicité d'opérateurs.

1.5.3 Justification du projet

Le projet de PLD se structure autour de trois actions fortes :

1. faire évoluer le réseau de bus vers un réseau restructuré et des niveaux de qualité de service renforcés, notamment pour certaines liaisons : fréquence, amplitude, confort, accessibilité...
2. aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du SMBDRV.
3. maîtriser :
 - ▲ les conditions de circulation générale,
 - ▲ le stationnement, dans une triple finalité :
 - **optimiser** l'offre existante, donner la priorité aux chalands et visiteurs dans les zones centrales
 - **dissuader** l'usage de la voiture pour certains types de déplacements à courte distance.
 - **simplifier** la réglementation en vigueur, en réajustant les zones destinées à la courte durée, en envisageant d'augmenter la rotation de l'occupation du stationnement dans les zones les plus contraintes lorsque des actions en faveur des modes alternatifs seront mises en œuvre, en faisant évoluer le rabattement sur les gares et enfin, en renforçant le contrôle effectif du stationnement,
 - ▲ le transport et les livraisons des marchandises, en hiérarchisant le réseau viaire pour définir les accès prioritaires aux zones d'activités et industrielles, ainsi qu'aux centres urbains.

Les objectifs fixés par le PLD seront mis en œuvre de manière progressive et concertée.

Pour atteindre ces objectifs, les élus du SMBDRV s'engagent sur un programme d'actions multimodal dont l'essentiel sera mis en œuvre dans les 5 années à venir.

1.5.4 Les éléments à retenir du diagnostic

1.5.4.1 Un territoire vaste aux formes urbaines très diverses

Secteur charnière entre la zone dense de la première couronne parisienne et la seconde couronne francilienne, il ne peut être appréhendé en termes de déplacements comme un espace uniforme et homogène.

Le présent projet de PLD s'est donc appuyée sur l'identification de secteurs aux caractéristiques relativement homogènes :

- ▲ secteur 1 : zone agglomérée de Versailles
- ▲ secteur 2 : pôle secondaire de Saint-Cyr-l'Ecole
- ▲ secteur 3 : vallée de la Bièvre/ plateau de Saclay.

Quatre autres communes ont fait l'objet d'un traitement particulier, soit parce que leur territoire ne présente pas de continuité urbaine avec le reste du territoire du PLD (Vélizy-Villacoublay, Les Clayes-Sous-Bois, Bailly), soit parce qu'elles sont à la frontière entre deux secteurs (cas de Buc).

1.5.4.2 Des transports en commun inégaux

Le territoire du PLD bénéficie d'une desserte ferrée structurée en un réseau de 15 gares. Ces gares présentent cependant un niveau d'attractivité très contrasté : alors que près de 700 trains desservent chaque jour Versailles Chantiers, les gares de la vallée de la Bièvre accueillent moins de 100 trains par jour.

Plus de 120 lignes régulières de transports en commun routiers (bus et cars) desservent le territoire du PLD.

Des carences de desserte ont été identifiées à l'intérieur du territoire du PLD (à l'échelle de communes ou encore inter-secteurs) ainsi qu'en liaison avec l'extérieur du PLD.

D'autres dysfonctionnements limitent l'attractivité de l'offre en transports en commun sur le territoire du PLD :

- ▲ manque d'intermodalité entre le train et l'offre routière, mais aussi entre les différents transporteurs routiers, notamment en termes de correspondances et d'informations
- ▲ vitesse commerciale faible et régularité dégradée dans les secteurs denses, notamment au niveau de la zone agglomérée de Versailles
- ▲ amplitude horaire insuffisante dans certains secteurs
- ▲ qualité de service perfectible, en particulier dans les secteurs les moins denses (information, aménagement des points d'arrêt, confort des véhicules...)
- ▲ problématique de l'intégration des nombreuses dessertes privées d'entreprises.

1.5.4.3 De nombreux points durs de circulation

L'accès au réseau viaire est pénalisé par de nombreux points durs de circulation.

Le réseau « magistral » du territoire du PLD apparaît globalement saturé, il supporte un trafic supérieur à 12 000 UVP/jour/file.

En dehors de ce réseau magistral, d'autres points durs de congestion importants sont identifiés sur des axes importants (RD182, RD91, RD11, RD938, RD186...) ainsi qu'aux abords de points singuliers (Place de la Loi, Versailles Chantiers, passage sous l'A86 à Saint-Cyr-l'Ecole, abords de la RN118 à Vélizy-Villacoublay...).

Enfin, des pratiques de shunt sont identifiées dans certains quartiers : à Versailles, Le Chesnay, Saint-Cyr-l'Ecole, Vélizy-Villacoublay ou encore dans les communes de la vallée de la Bièvre.

1.5.4.4 Des problématiques de stationnement diverses

Dans les communes les plus denses, et en particulier au niveau de la zone agglomérée de Versailles, une saturation du stationnement est identifiée auprès des polarités, notamment des centres-villes. Ces communes ont généralement mis en place une offre réglementée et l'un des enjeux du PLD est d'assurer la mise en cohérence de ces réglementations, à l'échelle communale dans un premier temps puis, dans un second temps, à l'échelle de plusieurs communes.

Hors des secteurs denses, des points durs ponctuels sont également identifiés (centres-villes et centres-bourgs).

Enfin, à l'échelle du territoire et des gares voisines, la cohérence de l'offre en stationnement au niveau des pôles d'échanges est perfectible .

1.5.4.5 Des politiques communales de transport des marchandises à harmoniser

En matière de transport de marchandises, le territoire du PLD présente des disparités :

- △ des réglementations prises à l'échelle communale et souvent à caractère défensif (plateau de Saclay, Saint-Cyr-l'Ecole...).
- △ des aires de livraisons, existantes dans les secteurs à forte concentration d'activités commerciales, mais parfois non conformes à l'instruction interministérielle, des longueurs diverses et parfois trop petites, des conflits d'usage à régler.
- △ une accessibilité aux zones d'activités facilitée par la présence d'infrastructures autoroutières et d'échangeurs... mais des problèmes de transit de poids lourds en zone urbaine en fin de déplacements.

1.5.4.6 Des modes doux traités par commune

Le traitement actuel des modes doux (piétons et cycles) sur le territoire du PLD résulte en grande partie de politiques communales.

La plupart des communes ont mené des actions de reprise de l'espace public pour améliorer la sécurité et le confort des déplacements doux : réglementation de quartiers en zone 30, aménagements pour limiter la vitesse de la circulation générale, création de mails réservés aux modes doux....

Les aménagements cyclables existants sont quantitativement limités par rapport à la taille du territoire (près de 60km, deux sens confondus) et sont pour moitié concentrés sur le territoire versaillais. Le stationnement cyclable est quasi systématiquement présent au niveau des pôles, mais, en revanche, peu de communes ont développé une offre hors de ces pôles d'échanges.

1.5.4.7 Un territoire peu accessible aux PMR

L'accessibilité des PMR au territoire relève, en termes de déplacements, de deux thématiques :

1. l'accessibilité à la voirie et aux espaces publics

Elle est très partielle et concentrée aux centres villes. Les programmations de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics restent toutefois encore limitées à trop peu de communes.

2. l'accessibilité aux systèmes de transport en commun

L'accessibilité aux systèmes de transport n'est globalement pas assurée sur le territoire du PLD. Au niveau des gares, l'accessibilité aux quais est limitée aux gares versaillaises (bien que ne garantissant pas l'accès au train).

Pour les transports en commun routiers, l'accessibilité PMR est également meilleure dans la zone agglomérée de Versailles que dans le reste du territoire.

1.5.4.8 Déclinaison du PLD

Le dossier qui nous a été soumis est décliné en 4 volets principaux :

1. Volet transports collectifs,
2. Volet modes doux et Personnes à Mobilité Réduite,
3. Volet circulation générale et stationnement, transport et livraisons de marchandises,
4. Volet gouvernance, évaluation et suivi,

Les 3 premiers volets, sont, eux-mêmes, déclinés en objectifs, actions puis sous-actions, celles-ci étant traitées par secteurs géographiques et/ou communes.

1.6 Analyse des observations du public

Les observations du public sont traitées par registre et unitairement.

Les observations identiques sur plusieurs registres n'ont été traitées qu'une seule fois.

1.6.1 Observations portées sur le registre de la commune de Bailly

1.6.1.1 Observation de Monsieur Jean-Marie CONVAIN, maire adjoint de Bailly :

L'auteur de l'observation a apprécié le travail du PLD, cependant il y apporterait quelques ajouts :

▲ remarques sur le plan des actions :

- p. 30, sous-action n°1.3 bis, « Une liaison Bailly-Vaucresson pourrait remplacer la liaison Bailly - Marly » : à voir, car la départementale vers Vaucresson est moins chargée que celle allant à Marly.
- p. 30, la desserte de la gare de St-Cyr l'École : l'idéal serait que le TGO monte à St-Cyr.

▲ remarques générales :

- Les liaisons transversales : Bailly-Villepreux et Les Clayes-Plaisir restent très difficiles en TC alors que Bailly est un bassin d'emplois pour les habitants de ces communes.
- La traversée de Saint-Cyr est problématique car tout converge vers un point central ; ce point est étudié par le PLD, il est primordial pour l'efficacité des transports publics. A long terme, c'est le TGO qu'il faut.

Avis de la commission d'enquête : Dans le dossier du PLD, les solutions sont esquissées et la méthodologie proposée permettra de :

- ▲ associer les différents acteurs aux études,
- ▲ réaliser les études de faisabilité,
- ▲ mettre en œuvre les actions de façon progressive, cohérente en prenant en compte les textes réglementaires.

1.6.1.2 Observation de Mesdemoiselles ALLERON, lycéennes, Noisy-le-Roi

Souhaiteraient que la liaison de la sous-action 1.4 p. 34 soit améliorée pour obtenir des bus réguliers sur ce tronçon.

Avis de la commission d'enquête : il s'agit de mettre en œuvre l'action précitée de façon intelligente et cohérente : c'est bien ce qui est proposé dans le dossier du PLD.

1.6.1.3 Observation de Matthieu DELBOS (?)

Trouve l'étude intéressante, mais :

- ▲ elle ne suffirait pas à couvrir les besoins en transports ferrés sur le tronçon Marly - Noisy-le-Roi en attendant la mise en place du TGO,
- ▲ le tracé de la ligne TGO devra intégrer la desserte du plateau de Saclay qui va devenir le pôle d'activité de l'ouest du bassin.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ Ces éléments sont pris en compte dans le dossier du PLD.
- ▲ Quant au TGO, il découle du SDRIF, les études de faisabilité du PLD devront en tenir compte (voir sous-actions n° 1-3, 1-3bis et 1-4 en pages 30 à 35).

1.6.1.4 Observation de Monsieur JP CASTRIC , même observation déposée dans plusieurs registres et notamment dans celui de Fontenay-le-Fleury.

Trouve l'étude intéressante, mais :

- ▲ elle ne suffirait pas à couvrir les besoins en transports ferrés sur le tronçon Marly - Noisy-le-Roi en attendant la mise en place du TGO,
- ▲ le tracé de la ligne TGO devra intégrer la desserte du plateau de Saclay qui va devenir le pôle d'activité de l'ouest du bassin.

~~*Avis de la commission d'enquête : la commission d'enquête renvoie à son avis exprimé dans l'analyse des observations du registre d'enquête de Fontenay-le-Fleury.*~~

1.6.1.5 Observation de Monsieur Jean-Paul COIFFARD

Suggère des aménagements sur les feux tricolores de l'axe principal de Bailly afin de le décongestionner et d'éviter des émissions de gaz d'échappement.

Avis de la commission d'enquête : L'aménagement de la rue du Maule (ex RD 307) et de la rue du Plan de L'Aître sera étudié lors de l'étude de faisabilité de l'action n°1 page 174 du volet « circulation générale » du présent PLD.

1.6.1.6 Observation de Madame Jacqueline LOPPINET et Monsieur PICHERY

Ces personnes suggèrent de prolonger la ligne B jusqu'à Noisy afin d'assurer une liaison avec le centre commercial de Parly 2.

Avis de la commission d'enquête : La sous-action n°1-4 page 34 étudie le prolongement de la ligne Phébus B entre Rocquencourt et la gare de Noisy-le-Roi. Il s'agit de relier les communes de Bailly, puis Noisy (gare SNCF ligne GCO puis TGO) à Rocquencourt, Le Chesnay et Versailles.

1.6.1.7 Observation de Monsieur Patrick MENON Président de l'APEBN (Association pour la Protection de l'Environnement de Bailly et Noisy-le-Roi)

- ▲ Le dossier ne comporte pas de table des matières et n'est pas paginé,
- ▲ Il manque des avis de PPA (Préfet) et les avis de chaque commune.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Il s'agit d'une erreur, le document intitulé « Plan Local de Déplacement -Programme d'actions » est dûment paginé et comporte une table des matières. M. MENON évoque le document des pièces annexes contenant les certificats d'affichage, les avis des PPA (personnes Publiques Associées, etc.).*
- ▲ *Les communes pouvaient donner leur avis (cas du Chesnay ou des Clayes-sous-Bois). Comme les communes ont pu s'exprimer lors de l'élaboration du PLD, il ne leur était pas demandé de reformuler tout ce qu'elles avaient déjà dit. Un simple avis favorable suffit et évite de reprendre de longs débats en conseil municipal ! Quant à l'avis du Préfet et de la DRIEE, ils ne sont pas obligatoire, la compétence transports étant déléguées au STIF en Île de France.*

1.6.1.8 Observation du comité consultatif Transports et Infrastructure déposée par Monsieur LOPPINET – Maire-Adjoint en charge des Transports et des Infrastructures de la commune de Bailly.

Dans le préambule :

- ▲ intégration de la zone urbaine dans l'agglomération parisienne : faire mention de la ceinture végétale composée de la plaine de Versailles à l'ouest et de la Forêt de Marly au nord-ouest,

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

- ▲ signale que le bouclage de l'A86 est terminé et en service.

Avis de la commission d'enquête : *intégrer ces deux éléments dans le dossier.*

- ▲ recommandations concernant le tracé et l'aménagement de la TGO

Avis de la commission d'enquête : *comme indiqué plus haut, la TGO n'est pas du ressort du PLD.*

- ▲ En ce qui concerne les liaisons douces, le comité suggère des liaisons douces dites utilitaires en connexion avec les bandes cyclables réalisées par le département.

Avis de la commission d'enquête : *réaliser une étude de faisabilité de cette suggestion ; le chiffrage des aménagements sera clairement évoqué.*

Dans le volet transport collectifs :

- ▲ le comité souhaite faire évoluer les logiques de desserte du territoire par des Transports Collectifs sur les actions 1-3, 1-3 bis et 1-4,
- ▲ il examine l'aménagement des voiries pour améliorer les conditions de circulation des bus,
- ▲ il recommande d'aménager des pôles d'échanges et gares du territoire du PLD,
- ▲ il recommande d'améliorer l'accessibilité et le confort des arrêts de bus, et l'information relative à l'offre en bus au niveau des points d'échange.

Avis de la commission d'enquête : *ces actions ont été définies par le PLD et il est proposé de les mettre en œuvre après une étude de faisabilité, dont on pourrait envisager des variantes ; puis mises en œuvre de façon progressives.*

Dans le volet mode doux et personnes à mobilité réduite, le comité recommande :

- ▲ d'aménager un réseau piétons-vélos de loisirs, d'aménager des itinéraires cyclables utilitaires (axe Saint-Cyr-Bailly) et de mailler les itinéraires sur le territoire du Chesnay,
- ▲ de suivre les plans de circulation communaux, de développer l'offre de stationnement des vélos sur le territoire du PLD

En ce qui concerne le volet circulation générale et stationnement : transport et livraison des marchandises, le comité recommande :

- ▲ d'aménager la rue de Maule en boulevard urbain, mais anticiper le besoin de bus plus fréquents,
- ▲ de faire une entrée sur l'A12 à son croisement avec la D7,
- ▲ d'aménager les parcs-relais d'intérêt communautaire avec tarif mixte ticket+stationnement,
- ▲ de repenser les itinéraires poids-lourds et de corriger le fait que la D7 au nord de Bailly n'est pas un itinéraire PL,
- ▲ d'intégrer les normes de livraisons dans les PLU, celui de Bailly étant en révision.

Puis l'observation de Monsieur LOPPINET se poursuit par une délibération du conseil municipal de la commune de Bailly qui reprend les suggestions du comité consultatif transports et infrastructures, après avoir souligné l'excellent travail du SMBRV sur le PLD.

Avis de la commission d'enquête : *la commission d'enquête donne le même avis en ce qui concerne la délibération du conseil municipal de Bailly.*

1.6.2 Observations portées sur le registre de la mairie de Bièvres

Ce registre ne contient qu'une observation.

1.6.2.1 Observation de Monsieur ou Madame BROSSARD

Le dossier est une consultation publique pour initiés dont il ou elle ne fait pas partie

Avis de la commission d'enquête :

Le nombre des actions envisagées dans le PLD nécessite effectivement d'avoir une bonne connaissance des territoires concernés, des réseaux de voirie et de Transports Collectifs de façon à pouvoir apprécier les évolutions demandées. Néanmoins, les commissaires-enquêteurs ont observé lors des permanences que le public avait étudié le dossier et venait avec des questions structurées. Le dossier était donc compréhensible par la population.

Pour Bièvres, les principales actions proposées semblent pertinentes :

- △ *Aménager des places de stationnement proches de la gare de Vauboyen en faisant un pôle d'échange,*
- △ *Mailler la desserte de la vallée de la Bièvres et du campus d'HEC en soirée par les transports collectifs,*
- △ *Mailler les itinéraires sur le territoire de Bièvres.*

1.6.3 Observations portées sur le registre de la mairie de Buc

Ce registre ne contient 8 observations.

1.6.3.1 Observation de A. Fastré

- △ *Manque un volet "déplacements piétons", sécurisé, séparé des cyclistes, d'accès facile et en ligne droite pour rejoindre les différents points de destination (arrêt de bus, commerce, services publics...)*
- △ *Les plans de circulation communaux mériteraient d'être édités et étudiés par rapport à la circulation intercommunale.*
- △ *L'amélioration des transports collectifs ne concerne Buc qu'à la marge, hormis le 262. Aucun aménagement de voirie.*
- △ *La ligne 307, SQY – Vélizy, n'a pas été identifiée pour amélioration, alors que la desserte de la ZI de Buc a été supprimée au profit de 3 arrêts supplémentaires dans le Technocentre de Renault. SQY est pourtant un lieu d'habitat pour des gens travaillant à Buc.*
- △ *Les projets de TC de l'OIN évitent Buc.*
- △ *Signalétique à adapter pour les PL depuis bien avant les limites communales.*

Avis de la commission :

- △ *L'action 3 du volet modes doux consiste à Suivre les révisions des plans de circulation communaux*
- △ *Objectif : identifier les aménagements à réaliser en faveur des modes doux et des PMR, à l'échelle des rues et des quartiers...*
- △ *Sous maîtrise d'ouvrage des communes et des gestionnaires de voiries, financé par ces derniers.*
- △ *En fait, depuis toujours, c'est la commune qui aménage ses trottoirs pour la circulation des piétons, les PMR ayant besoin d'une qualité supérieure des surfaces de déplacement. On comprend que l'embellissement permanent des zones d'habitat dense, avec trottoirs confortables et dissuasifs vis-à-vis des automobiles et des cyclistes, est la meilleure manière d'inciter à la marche à pied. Haussmann avait installé un atelier à la Bastille où étaient testées les différentes hauteurs de trottoir sur les roues des véhicules hippomobiles de l'époque : il a*

choisi la plus faible hauteur à partir de laquelle une telle roue était cassée à coup sûr. Preuve que le trottoir urbain sert d'abord à empêcher les voitures et camions de monter dessus.

- ▲ *Le volet "déplacements piétons" est donc bien présent, mais le PLD laisse l'essentiel des initiatives aux communes et aux gestionnaires de voiries.*
- ▲ *L'aménagement de la ligne 262 sur la norme Mobilien est la première action mentionnée et une des principales actions du volet TC. On ne peut pas dire que l'amélioration des transports collectifs ne concerne Buc qu'à la marge ! Même si le 307 n'est pas cité, si ce n'est d'une manière générale dans la sous-action 1.7 : Améliorer les échanges avec la CASQY. Si Buc est intéressé, il faudra organiser les actions avec le STIF, VGP et la CASQY.*
- ▲ *Les projets de TC de l'OIN : voir sous-action 1.10.*
- ▲ *La signalétique PL est à voir avec l'Action 13 du volet circulation générale : Repenser les itinéraires PL.*

Enfin toutes les demandes de cette observation sont prévues au PLD.

1.6.3.2 Observation de André Orhon, conseiller municipal, Notre Village

Le PLD a le mérite d'exister et les actions sont intéressantes :

- ▲ l'amélioration du 262 est attendue depuis des années
- ▲ la circulation de bus en site propre est exclue sur Buc, du fait de la configuration de la rue Louis Blériot, d'où la nécessité de priorité aux TC, covoiturage, limitation de vitesse, réalisation du barreau sud, détournement de PL par le barreau sud,
- ▲ la volonté politique de VGP n'est pas perceptible,
- ▲ le PLD n'intègre pas suffisamment les projets de l'OIN.

Avis de la commission d'enquête :

Tout ce qui est écrit ici correspond aux objectifs du PLD et à certaines de ses actions, le PLD n'ayant pas de "volonté politique" à affirmer. Quant à l'OIN (sous-action 1.10) ses projets étaient encore flous au moment de l'élaboration du PLD.

1.6.3.3 Observation de Annie et Jean-Noël Pinault, 409 rue Louis Blériot

- ▲ Des dizaines d'autocars vides passent à Buc sans prendre de voyageurs : 262G, cars Phébus Versailles-Les Loges
- ▲ La 307 ne passe qu'une fois par heure. Impossible d'aller en TC de Buc à Tecomah, HEC, Orsay. Demande amplitude, fréquence, ponctualité
- ▲ Créer un demi-tour pour les voitures qui déposent un passager pour la gare des Chantiers à la Porte de Buc.
- ▲ Ticket train + parking ?
- ▲ Contrôler la vitesse limite de 30 km/h sur RD 938

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Les autocars vides sont une conséquence du décret de 1949, comme le pointe l'observation n°5.*
- ▲ *La tarification des trains dépend du STIF hors du champ du PLD. Il ne semble contraire à la politique du STIF de financer le stationnement dans les gares de la zone dense d'Île de France.*
- ▲ *Il est bien connu que seule la sanction pécuniaire est efficace et l'expérience a montré que les radars étaient le seul moyen de faire respecter les limitations de vitesse. Les riverains auraient intérêt à demander publiquement l'installation d'un radar rue Blériot !*

1.6.3.4 Observation de Mme Florence Herzog,

- ▲ Il est quasiment impossible de vivre à Buc sans voiture.
- ▲ Demi-tour à la Porte de Buc.

- ▲ Améliorer les trottoirs "dans un état épouvantable" entre Buc et les Chantiers.
- ▲ Faire respecter la vitesse rue Louis Blériot.
- ▲ Maintenir les parkings de la gare des Chantiers et avenue de Sceau.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Demi-tour : idem obs. 3. Trottoirs : idem obs. 1. Vitesse : idem observation n°3.*
- ▲ *L'action 7 du volet circulation générale et stationnement concerne les parcs relais d'intérêt communautaire, dont celui de Versailles Chantiers, avec des subventions importantes pour son redimensionnement. Il restera payant (obligatoire en zones 1 à 5 du STIF).*

1.6.3.5 Observation de l'Association APACH de Buc (Association bucoise pour la protection du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement), Marie-Françoise Choissard, présidente

La question des transports, un enjeu crucial pour Buc enfin pris en considération ? ... rien n'a bougé et le projet de modification de la desserte de Buc par la SAVAC il y a 2 ans est resté sans suite, cette société réduisant l'offre sur tout le secteur du Haut Buc pour proposer un projet à coûts constants. Pourtant le constat est accablant comme l'a montré le résultat du questionnaire distribué en 2008 et à la suite duquel la mission OIN n'a rien fait (PJ). Un courrier, cosigné par Essor de Versailles a été adressé au STIF (PJ). On est alors arrivé au débat sur la loi Grand Paris puis aux contributions dans le cadre de la consultation sur le métro (ci-joint le cahier d'acteurs de l'association). **A chaque occasion nous avons rappelé le besoin de transports à Buc, pour desservir la zone d'activités (6000 emplois) mais surtout pour insister sur l'importance du droit à la mobilité pour tous les habitants, de tous âges, dans de bonnes conditions et qui implique une augmentation significative de l'offre en amplitude, fréquences, en semaine comme le week end.**

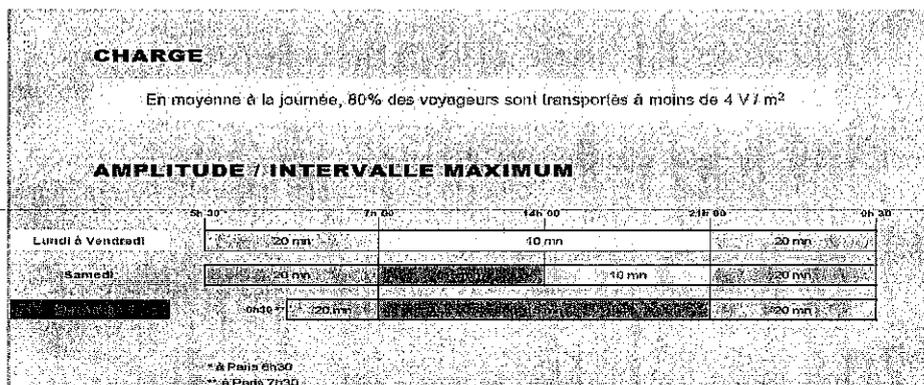
Il s'agit là d'une priorité car Buc est complètement oubliée dans les plans de desserte du grand Paris – l'axe nord-sud retenu par l'établissement public de Paris-Saclay passe par Jouy (HEC) et Vélizy - et alors même que la commune compte une importante zone d'activité, qu'une majorité de Bucois travaille en dehors de la commune, souvent loin, notamment à Paris et que la voirie locale est saturée par les véhicules individuels, faute justement de transports en commun dignes du XXIème siècle. **Depuis 20 ans, l'offre de transport n'a pratiquement pas évolué notamment en raison de l'absence de concurrence. A cet égard, le maintien d'un décret du 14 novembre 1949 qui institue une patrimonialité des réseaux, constitue une anomalie juridique dont nous demandons depuis des années l'abrogation.**

Malgré tous ces débats, rien n'a abouti pour Buc et, concernant l'amélioration de l'axe nord-sud, la réponse de l'établissement public de Paris Saclay est : voyez le STIF ! Le STIF, c'est dans le cadre du PLD qu'il intervient mais le dossier soumis à enquête est-il satisfaisant pour Buc ?

On ne peut que se réjouir de l'affichage en objectif 1 de l'amélioration des performances de la ligne SAVAC 262, seule ligne à desservir l'ensemble de la commune, avec comme objectifs de :

- ▲ rationaliser l'itinéraire de la ligne 262 en tenant compte des tissus urbains traversés et des projets d'aménagement en cours (mais ce point ne concerne pas Buc mais Toussus) ;
- ▲ optimiser les temps de parcours de la ligne, tout en maintenant la desserte de l'ensemble des quartiers et communes desservies aujourd'hui par la ligne (le Haut Buc ne doit pas être oublié) ;
- ▲ renforcer le niveau d'offre (fréquences et amplitudes horaires) pour faire évoluer la ligne 262 vers le **standard Mobilien, de petite couronne** tel que défini par le PDU d'Île-de-France.

Le tableau joint au dossier indique une desserte jusqu'à 0h30, avec des fréquences très améliorées et une offre nettement renforcée le WE, y compris en juillet-août.



Ce tableau est beaucoup plus intéressant que la définition de mobilien sur le site du STIF pour la grande couronne et il est donc indispensable de confirmer que ce sont bien ces normes renforcées qui sont retenues.

| | | 5h30 - 7h | 7h - 9h | 9h - 14h | 14h - 17h | 17h - 21h | 21h - 0h30 |
|------------------------|-------|-----------|---------|----------|-----------|-----------|------------|
| Grande Couronne | L à V | 30' | 30' | 1h | 1h | 30' | - |
| | Sam | 1h | 1h | 1h | 1h | 1h | - |
| | Dim* | 1h | 1h | 1h | 1h | 1h | - |

Mais que faut-il penser de l'attitude du STIF qui, dans ses observations jointes au dossier, constate que les demandes ne sont pas réalisables dans les délais prévus faute d'études sérieuses de faisabilité et de financements ?

Cependant, l'amélioration des transports en commun ne concerne Buc qu'à la marge et plusieurs axes sont oubliés :

- ⚡ La ligne 262-B qui dessert le Haut Buc doit aussi être renforcée afin de desservir le futur quartier d'habitation sur le fort et de manière générale l'ensemble de ce quartier qui compte plusieurs résidences générant une circulation importante, que ce soit pour le travail ou pour les scolaires ; en particulier la desserte du quartier Saint-Louis doit être confirmée. Le plan présenté par la SAVAC renforçait l'offre de la 262-A au détriment de cette ligne 262-B.
- ⚡ La ligne 307 qui relie Vélizy (centre commercial, IUT, collège Maryse Bastié) à Saint Quentin en Yvelines (lycée et collège de Villaroy, université, gare SNCF) en passant par la ZA de Jouy en Josas route du petit Robinson a disparu des schémas ! **Elle doit au contraire être renforcée et mise également au régime mobilien prévu dans ce dossier ; en effet, sur les fiches horaires de cette ligne il est indiqué mobilien mais il n'y a qu'1 bus par ½ heure aux heures de pointe et 1 par heure le reste du temps et aucun service le dimanche.** De plus, les arrêts supprimés dans la ZA de Buc au profit de trois arrêts supplémentaires au milieu des parkings du Technocentre Renault à Guyancourt doivent être rétablis. Saint-Quentin est d'ailleurs un lieu de logement pour des personnes qui travaillent à Buc.
- ⚡ Précisons que la zone d'activité de Jouy route du Petit Robinson est desservie par la ligne CVJ Phébus, avec des fréquences insuffisantes ; très souvent, la correspondance avec la

JB

gare de Chaville n'est pas assurée en raison des dysfonctionnements et retards sur les lignes de trains.

- ▲ Les lignes d'entreprises qui traversent Buc à vide en sens inverse des besoins des usagers doivent être accessibles aux heures de pointe ; cela ne retarderait pas ces lignes et rendraient plus acceptables ces poids lourds supplémentaires dans la traversée de Buc. De même les lignes Phébus qui traversent Buc doivent être accessibles aux Bucois, qu'elles soient ou non scolaires.
- ▲ Buc est pénalisée pour l'accès aux autres communes, notamment celles desservies par le réseau Phébus. Des liaisons manquent vers la gare de Jouy en Josas mais aussi vers la gare rive droite (changement de réseau à Versailles) ou encore vers l'hôpital Mignot au Chesnay. Ces correspondances allongent les temps de trajets et se traduisent par l'utilisation de la voiture. Les lignes A et G devraient être prolongées vers Buc mais là encore l'abrogation du décret de 1949 s'impose. L'aménagement du pôle de Versailles chantiers ne règle d'ailleurs pas de manière satisfaisante la gestion des points d'arrêt de tous ces bus qui demeurent dispersés sur plusieurs voies, sans information cohérente et lisible. Ainsi, les seuls panneaux informatifs, y compris à l'arrêt du bus SAVAC, ne portent que sur le réseau Phébus.
- ▲ Dans le cadre du nouveau métro et du développement du plateau de Saclay où de nombreux Bucois travaillent, la desserte des nouvelles gares doit être assurée : gare de Saint-Quentin-en-Yvelines (renforcement de la ligne 307), futures gares sur le campus de Saclay. Pour ces dernières, c'est le tracé de la ligne 262 qui doit être repensé : il doit avoir comme terminus la gare de Gif sur Yvette sur la ligne B du RER et non celle de Saint Rémy les Chevreuse (cette commune ne finance d'ailleurs pas la ligne).
- ▲ Pour réduire la circulation automobile, excessive à Buc, il est impératif de faciliter la circulation des bus et on ne trouve pas au dossier de schéma d'amélioration de la voirie.
- ▲ Le projet de parking au nord de Buc, sur la commune de Versailles, constituerait un motif supplémentaire d'utilisation de la rue Blériot pour se rendre à Versailles en voiture et doit donc être refusé.

Le volet circulation générale et transport de marchandises comprend une action 4 à laquelle il est difficile de souscrire.

- ▲ Il est totalement exclu de faire passer une route dans le bois des Gonards, lieu de promenade et de détente, espace boisé classé dans la perspective des arcades de Buc, monument historique classé, et qui encerclerait les habitants de la rue Blériot dans un double axe de circulation ! Si toutes les communes traversées par une route faisaient la même demande (riverains de la rue des Chantiers par exemple) on aurait des routes dans tous les espaces naturels du secteur et on ne voit pas pourquoi il ne faudrait pas également faire une déviation de la rue Quatremare sur le haut Buc !
- ▲ Quant au contournement sud, théoriquement dédié aux poids lourds, on voit bien que la solution préconisée précède une étude sérieuse : la source du problème, ce sont les PL de la ZA et, dans le cadre de l'aménagement du plateau de Saclay, une reconversion dans des activités non génératrices de PL doit être mise en œuvre. Cette nouvelle voie, plus aisée que la rue Quatremare aménagée, ne pourra être qu'un « aspirateur à voitures » pour toute la circulation de Saint-Quentin-en-Yvelines et notamment du secteur de Villaroy, reportant ainsi plus de circulation sur la rue Blériot. En tout état de cause, le tracé ne saurait passer sur la ZNIEFF du Pré Clos ni couper les terres agricoles dont il est fermement demandé l'inclusion dans le périmètre d'au moins 2300 ha protégés. **Faire un schéma général de circulation des PL sur un bassin élargi est un préalable indispensable à toute nouvelle route dédiée à ce trafic.**
- ▲ L'action 13 de ce volet prévoit d'ailleurs de repenser les itinéraires PL pour les affecter aux voies susceptibles de les supporter ; mais cette étude ne peut se limiter aux frontières du territoire. Elle doit s'étendre sur un périmètre plus large afin de mieux prendre en compte les origines et destinations finales et induire une signalétique adaptée dès l'extérieur du territoire. La desserte de la ZA de Buc doit être globalisée avec celle de la ZA des Loges-en-Josas et de

Toussus-le-Noble, dont la déviation et les deux accès directs sur la RD 36, sans passer par des zones urbaines, doivent être mieux exploités. **C'est un préalable à toute nouvelle route.**

- ⤴ **Le développement durable des territoires ne doit pas d'abord être conçu avec de nouvelles routes mais avec une série d'aménagements permettant de réduire la circulation. Les espaces naturels et agricoles ont trop précieux pour qu'on ne les détruise pas peu à peu en les « maillant » de routes.**

Il manque un volet déplacement des piétons sécurisé sur un espace protégé spécifique, séparé des cyclistes, d'accès facile, sans obstacles matériels et en ligne droite pour rejoindre les différents points d'intérêt : arrêts de bus, commerces, services publics... Les trottoirs n'ont pas partout la largeur réglementaire et ils sont trop souvent encombrés d'obstacles ; les cheminements pour les personnes à mobilité réduite sont souvent inadaptés et conçus en fonction des déplacements automobiles. Les systèmes d'appel aux feux tricolores pour permettre aux piétons de traverser ne fonctionnent pas à Buc. A l'arrêt porte de Buc, à Versailles, également sur une départementale, il fonctionne dès qu'il est actionné. Les plaques aux passages piétons pour les mal voyants en matière plastifiée, très glissantes lorsqu'il a de la neige et très détériorées doivent être partout réalisées en maçonnerie.

Les **plans de circulation à l'intérieur de chaque commune** (sens uniques, signalétique...) mériteraient d'être édités et étudiés quant à leur cohérence par rapport à la circulation intercommunale.

De manière générale, il manque une conception globale des déplacements pour chaque commune dans son contexte propre et dans son environnement. L'impact des projets du Grand Paris avec les nouvelles gares, mais aussi l'urbanisation nouvelle envisagée ne sont pas étudiés et rendent d'autant plus urgente l'amélioration très sensible de la desserte en transports en commun. L'enquête publique sur le pôle de Versailles Chantiers a eu lieu séparément et n'est pas articulée à ce dossier. Au total on est loin d'une conception durable des villes du territoire.

Ce dossier appelle donc de notre part les réserves expresses suivantes :

- ⤴ Une hiérarchie claire des objectifs avec une priorité pour Buc, commune sinistrée en matière de transports ;
- ⤴ La mise au régime mobilier de petite couronne des lignes 262 et 307 de la SAVAC avant toute nouvelle déviation ;
- ⤴ Un plan général de circulation pour les poids lourds, sur un bassin élargi, en préalable à toute nouvelle route ;
- ⤴ Une attention beaucoup plus forte au déplacement des piétons.

Avis de la commission d'enquête :

- ⤴ *Il a été répondu à la plupart des points soulevés à propos des observations précédentes : les bus vides, dont ceux des entreprises à leur retour, qui ne prennent pas de passagers à cause du décret de 49, amélioration des bus, 307, 262 B, lignes Phébus CVJ, prolonger les lignes A et G de Phébus à prolonger jusqu'à Buc, penser à la desserte des futures gares du Grand Paris Express sur le plateau de Saclay, itinéraires PL mieux fléchés à vaste échelle, déplacements piétons...*
- ⤴ *Une remarque originale : les plaques aux passages piétons pour les mal voyants en matière plastifiée, très glissantes lorsqu'il a de la neige et très détériorées doivent être partout réalisées en maçonnerie.*
- ⤴ *Par contre cette association manifeste son opposition au parking au nord de Buc, aux déviations nord et sud de Buc, ce qui n'enlève pas la pertinence de ces actions du PLD. Une enquête aura forcément lieu lors de leur mise en œuvre éventuelle, pour exprimer les arguments qui s'y opposent.*
- ⤴ *Propose une reconversion des entreprises de la zone industrielle de Buc dans des activités non génératrices de PL. Ce genre d'action, assez irréaliste (il faut des camions aussi en dehors des ZA : livraisons de commerces, construction et travaux publics, transit...), ne fait pas partie des objectifs du PLD.*

1.6.3.6 Observation de Vélobuc, 6 place Camille Corot, Mme Britta Boutry, présidente

- ▲ Soutient l'aménagement prévu de l'axe Châteaufort-Le Chesnay (surtout jusqu'à Versailles-Chantiers) et Buc-Les Loges.
- ▲ Ajouter SQY-Versailles le long de la D10 dans les deux sens.
- ▲ L'affiche de l'enquête publique montre une vision de la ville réductrice : vélo dans les champs, pas de piétons, surtout des véhicules à moteur. Mieux aurait valu une image avec piétons, enfants, personnes âgées, cyclistes urbains, sorties d'écoles, livreurs, artisans.
- ▲ Joint le document écrit à l'occasion de l'enquête sur le Pôle d'échange de Versailles-Chantiers

Avis de la commission d'enquête :

Des propositions constructives à intégrer dans les études.

1.6.3.7 Observation des Amis de la Vallée de la Bièvre, BP25, Bièvres

- ▲ Trop grande densification à Buc centre.
- ▲ Soutient les propositions de Vélobuc (qui détaillent ce qui est prévu au PLD).
- ▲ Maintenir ou rétablir les chemins ruraux et leurs accès.
- ▲ Globaliser les accès PL entre les différentes ZA.
- ▲ Envisager la proposition Cofiroute de prolonger le tunnel de l'A86 de 5 km vers le plateau de Saclay.
- ▲ Non à la déviation nord de Buc. Pour la déviation sud, attendre la fin de l'exploitation de l'aérodrome de Toussus et faire la déviation à travers son espace consacré à l'activité, en se servant des pistes actuelles. Économiser les terres agricoles.
- ▲ Versailles-Chantiers : créer un rond-point à la porte de Buc pour le demi-tour des autocars repartant avec les usagers sortant par la sortie sud. Faire réapparaître la voie prévue entre étangs Gobert et avenue de Sceaux. Revoir toute la circulation (rue de Vergennes, rue Benjamin Franklin...).
- ▲ RER C à Bièvres : actuellement une par heure après 20h, rien après 22h ; demande toutes les demi-heures jusqu'à 24h.
- ▲ Barreau nord-sud pour desservir l'OIN.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *La densification est nécessaire si on veut limiter la crise du logement. Il faut donc féliciter la mairie de Buc pour avoir contribué au logement des Franciliens.*
- ▲ *Il a été répondu précédemment à la question des PL et des déviations de Buc (obs. 5) : rien n'est écrit dans le PLD sur l'avenir de l'aérodrome de Toussus.*
- ▲ *Le point super-dur de la gare des Chantiers n'est pas traité dans la sous-action 2.2 qui ne concerne que l'itinéraire après les Chantiers vers Le Chesnay. Rien ne dit qu'il soit possible d'aménager un rond-point ou toute autre facilitation des demi-tours des voitures ou des bus en bas de la rue de la Porte de Buc. Mais ceci devrait être inclus dans le PLU et dans la ZAC de la gare toujours en projet.*
- ▲ *Le RER C n'est pas concerné par le PLD. Ni l'éventuel barreau routier nord-sud sur le plateau de Saclay.*

1.6.3.8 Observation de Monsieur Cyril Girardin

- ▲ L'amélioration du 262 est un impératif. Il devrait en être de même pour la 307.
- ▲ Améliorer les itinéraires cyclables vers Les Loges, Toussus, Versailles, notamment sur la rue de la Porte de Buc.

Avis de la commission d'enquête : Voir réponses à l'observation 6.

1.6.4 Observations portées sur le registre de la mairie de Châteaufort

1.6.4.1 **Observation de Madame Michelle THORAVAL** (présidente AAPEI - Association Autonome des Parents d'Élèves Indépendants des établissements scolaires de Buc) / **UNAAPE** (Union Nationale des Associations Autonomes de Parents d'Élèves) au collège Martin Luther King (MLK)

- ▲ Problèmes rencontrés par les collégiens de Martin Luther King vers les arrêts castelfortains La Trinité et Place. Les horaires de bus devraient être compatibles avec les horaires du collège : 8h, 9h, 10h et 14h, 15h, 16h et 17h (à ajuster avec le MLK). Que les collégiens aient bien des bus, soit de la place Saint Christophe, soit de la Trinité vers MLK, sans changer de bus et idem pour le retour !
- ▲ Soucis pour les élèves des loges en Josas pour se rendre au MLK le matin à 8h : bus trop souvent en avance. Son association essaye depuis nov. 2010 de sensibiliser le conseil général, Phébus et le STIF, espérant rétablir les horaires existants il y a deux ans.
- ▲ Idem pour les élèves de Versailles et Villeroy : avoir des horaires de bus qui coïncident avec les heures de cours et ne pas attendre ½ heure.

Avis de la commission d'enquête :

Le PLD n'a pas pour objectif d'intervenir dans la gestion des horaires, qui restent de la responsabilité des transporteurs. Il définit des objectifs d'investissements pour améliorer les déplacements, éventuellement en augmentant les fréquences, ce qui peut permettre de mieux ajuster les passages des bus aux horaires des collèges. Le 262 de la SAVAC, qui fait la liaison Châteaufort – Toussus – Buc – Versailles-Chantiers est justement concerné par une amélioration de ses performances (page 24 du PLD).

1.6.4.2 **Observation de Mme C. LUTZ, habitant Chateaufort.**

Adhère aux propositions du projet de PLD. Plus concernée par la desserte de Buc, préfère se faire déposer en voiture aux gares de Versailles, mais souhaite une amélioration des dessertes de Châteaufort (horaires, fréquences, coût).

Souhaite des stationnements supplémentaires près des gares de Versailles.

Avis de la commission d'enquête :

Pour le stationnement, une réorganisation des parkings de Versailles est envisagée (Action 9 du volet circulation générale, page 186) de façon à les rendre disponibles pour les usages les plus appropriés grâce à la tarification. Le réaménagement du stationnement près des gares de Petit-Jouy-Les Loges et Vauboyen (Action 8 page 185) et au centre-ville de Jouy en Josas (Action 11 page 188) est envisagé au PLD.

1.6.4.3 **Observation de Madame Valérie SOMERER.**

Plus de bus à prévoir par l'arrêt Place pour les bus du soir : attente de 30 min le soir !

Avis de la commission d'enquête : Voir ci-dessus observation n°1.

1.6.4.4 **Observation de Madame Martine AUCHECORNE.**

Cette personne propose de:

- ▲ Améliorer le 262 : pas assez de passages en journée, passages à réorganiser matin et soir. Passages non honorés (bus de midi ne s'arrête pas place St Christophe). Urgent : deux cars directs Châteaufort-Versailles-Chantiers à 7h30 et 8h.
- ▲ Favoriser l'axe Châteaufort – St Quentin – Massy sans changement de bus.

- ▲ Améliorer l'axe routier Châteaufort – Versailles : déviation de Buc par voie rapide.
- ▲ Alléger le trafic dans Châteaufort : accès zone d'activité des Dix toises depuis D36 par rond-point Nortel.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Pour l'axe St Quentin-Massy, la sous-action 1-9 page 46 sur les transports collectifs (Anticiper la desserte du plateau de Saclay et de l'OIN par les transports collectifs) et la sous-action 1-7 page 41 (Améliorer les échanges avec la CASQY) répondent à l'observation.*
- ▲ *Pour la voirie, l'action 4 page 177 prévoit le suivi des études complémentaires du Département des Yvelines sur le maillage de la D938.*
- ▲ *Rien de prévu dans Châteaufort, sauf indirectement dans l'action 2 page 175 : Faire évoluer les plans de circulation communaux pour dissuader les trafics de shunt du réseau principal.*

1.6.4.5 Observation non signée.

Il faudrait deux bus directs le matin à 7h30 et 8h00 de Chateaufort à Versailles Chantier.

Avis de la commission d'enquête : Voir observation n°1.

1.6.4.6 Observation de Monsieur Daniel VERGNE ?.

- ▲ Ne pas accepter le projet 2009 de la SAVAC de scinder la ligne 262 en deux.
- ▲ Plus de bus Châteaufort – Versailles-Chantiers : en journée, le soir vers Châteaufort, tard le soir.
- ▲ Trop de poids-lourds dans la rue de la Butte neuve ou rue de l'Église (GPS n'intégrant pas l'interdiction aux plus de 3,5 t ?)

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Idem observation 1*
- ▲ *Le PLD traite des déplacements locaux qui ne sont pas pris en compte dans le SDRIF. Qui lui ne décrit que le réseau principal. Donc, pas de solution au PLD sur les plus de 3,5 t, sauf par Action 2 page 175 (idem obs. 1). Seule, la signalisation routière à la capacité de régler ce problème La loi n'impose pas aux plus de 3,5t de posséder ou d'utiliser un GPS, qui de plus, devrait intégrer les indications particulières destinées aux plus de 3,5t. Ces GPS « camions » sont d'ailleurs rares et très chers car peu diffusés. Tous les camions de plus de 3,5t n'en sont donc pas équipés.*

1.6.5 Observations portées sur le registre de la mairie de Fontenay-le-Fleury

1.6.5.1 Observation de Monsieur Pierre CASTRIC - habitant Noisy-le Roi

Trouve que le dossier est un très beau travail dont il faudrait s'assurer de la cohérence avec le SDRIF.

Avis de la commission d'enquête : *La commission d'enquête a eu cette même préoccupation lors de l'étude du document et de son examen avec ses interlocuteurs du Syndicat mixte. Mais la révision du SDRIF, réalisée il y a deux ans, n'est toujours pas adoptée. Dans cette attente, le dossier du PLD est en phase avec la dernière révision du SDRIF et le Syndicat mixte aura à cœur de faire connaître aux futurs rédacteurs d'un document (tel que le SDRIF) les propositions du présent projet.*

**1.6.5.2 Observation de Madame Aurélia MERABTINE ?
783330 Fontenay-le-Fleury)**

Les parkings des gares sont saturés dès 7H30 à Fontenay-le-Fleury ou à Saint-Cyr, ainsi que les voiries qui devraient permettre aux résidents de Fontenay-le-Fleury de sortir de la ville ! les voiries

desservant ces deux communes n'ont pas été réévaluées pour absorber les augmentations de trafic dues aux nouvelles constructions.

Avis de la commission d'enquête : *L'idée du SDRIF est de limiter l'usage de la voiture pour privilégier les Transports Collectifs. Plutôt que d'augmenter la capacité des routes, il faut améliorer les dessertes en bus et en cars.*

1.6.5.3 Observation de Monsieur ou Madame MARTRAY. Habitant Fontenay-le-Fleury

- ⤴ Les villes nouvelles ont été créées trop près de Paris rendant la circulation impossible. Fontenay est lassée pour compte.
- ⤴ Le métro Grand Paris n'arrangera rien et que va-t-il faire à Satory, moins peuplée que Fontenay ?

Avis de la commission d'enquête : *Cette observation est hors sujet. C'est le SDRIF qui étudie le Métro Grand Paris, pas le PLD.*

1.6.6 Observations portées sur le registre de la mairie de Saint-Cyr-l'École

1.6.6.1 Observation de Monsieur Jean GODET

- ⤴ Il y a lieu de supprimer le transit des camions à St Cyr l'École
- ⤴ La gare RER/SNCF de St Cyr est étranglée. Il faut repenser totalement, dans le cadre de la tangentielle, le stationnement sur le parking régional, et les accès automobile à la gare, en particulier les bus.

Avis de la commission d'enquête :

- ⤴ *L'action n°13 page 194, traite des itinéraires poids lourds qu'il faut repenser.*
- ⤴ *L'action n°5 page 179 a pour objectif de » « réaliser une étude de circulation sur le secteur de Saint-Cyr-l'École.*
- ⤴ *L'aménagement des stationnements est étudié par l'action n°7 page 183.*

1.6.6.2 Observation de Madame Séverine OGER – pour le groupe « Saint-Cyr-l'école, avançons ensemble »

Se réjouit qu'enfin un PLD soit proposé car la commune de Saint-Cyr-l'École est une ville de transit qui constitue un goulot d'étranglement pour la circulation ; elle reproche cependant au projet de ne pas faire état de la saturation des réseaux routiers et de ne pas s'intéresser aux liaisons douces, d'être trop « programmatique » et ne rentre pas assez « dans le vif du sujet » avec des mesures concrètes.

L'auteur de l'observation examine ensuite les points suivants :

- ⤴ les études, le financement et la réalisation des travaux, quoique l'on en soit au stade des études
 - ⤴ Qui fait les études ? Le public, le privé ?
 - ⤴ Utilise-t-on une démarche au cas par cas ou y aura-t-il une coordination ?
 - ⤴ -pour la seule commune de Saint Cyr, le budget est de 300k€ ; maîtrise t-on les financements ?
 - ⤴ Quelle est la ventilation des budgets globaux qui sont donnés dans le projet
 - ⤴ De même, le projet ne précise pas la part respective des financements : par exemple, x pour cent du Conseil Général, etc. Cela pourrait avoir des incidences sur le projet et il serait bon de préciser les critères d'attribution de ces financements.

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

- ▲ Des études de faisabilité ont été réalisées en 2010 ou en 2011 ; seront-elles encore pertinentes au moment de la mise en œuvre ?
- ▲ Volet accessibilité
 - celui-ci au centre-ville des communes a été trop peu, voire pas du tout traité ; c'est pourtant un aspect essentiel qui pose problème sur quasiment toutes les communes.
- ▲ Aménagement de Satory
 - Il est spécifié que le projet sera à revoir si « les Matelots » sont choisis.
- ▲ Bus à Saint-Cyr-l'Ecole
 - Il serait prévu de réunir tous les arrêts de bus au bas du passage Raspail, ce qui, vu la circulation actuelle, semble impossible.
- ▲ Travaux d'aménagement
 - S'étonne qu'aucun aménagement (rond-point, etc.) ne soit prévu.
 - De même, pour le covoiturage, aucun emplacement n'est prévu ; on aurait pu en prévoir un à l'Épi d'Or.
 - Enfin, dans le cadre de la TGO, on ne prévoit pas de parkings aux entrées de villes ni d'emplacements pour le covoiturage.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Le PLD est un document « programmatique » par définition. Le PLD ne définit ni celui qui réalise les études (se fait sur appel d'offres obligatoirement), ni celui qui les finance. La prise en charge est effectuée par l'institution qui a les compétences (STIF, Conseil Général, communes....).*
- ▲ *L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est prévue par la loi et s'applique à toutes les constructions (publiques et privées) ainsi qu'aux infrastructures des transports.*
- ▲ *D'une manière générale, le PLD préconise des études de faisabilité, cependant, si elles ont déjà été réalisées par ailleurs, elles seront reprises telles quelles ou complétées si besoin en est.*
- ▲ *En tout état de cause, tout ce qui sera réalisé sera précédé par une étude de faisabilité (sous-action n°1.6 page 38).*
- ▲ *L'action n°12 en page 190 aborde l'optimisation du service de covoiturage existant et propose de l'étendre sur certaines communes de l'agglomération de Versailles-Grand Parc.*
- ▲ *Nous recommandons d'étudier la dernière proposition de Madame OGER mais ce problème rejoint celui du stationnement.*

1.6.6.3 Observation de Monsieur C. MAMY

.adjoint au maire, délégué au Développement économique, à l'Aménagement urbain (ZAC Santos-Dumont et Charles Renard), et aux Grands projets.

- ▲ L'auteur de cette observation pense qu'il faudrait à moyen terme supprimer la circulation de transit dans Saint-Cyr, notamment aux poids lourds.
- ▲ Il serait bon de réaliser dans cette commune un parking régional afin de désengorger le secteur de la gare et de supprimer le nœud de circulation que constitue cette agglomération.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Voir la réponse faite à l'observation n°4.1 de M. GODET.*
- ▲ *Il semble que le parking de la gare jouera ce rôle de parking régional !*

1.6.7 Observations portées sur le registre de la mairie de Versailles

1.6.7.1 Observation de C. LANOCHE ?

Il est dommage que la ligne B à Versailles (Phébus) ne rejoigne pas la gare Versailles Rive-Droite par le boulevard de la Reine au lieu de la rue de la Paroisse

Avis de la commission d'enquête :

~~Le PLD ne concerne pas les modifications mineures d'itinéraires, même si elles ont parfois une grande importance : à voir avec la ville de Versailles et le réseau Phébus.~~

1.6.7.2 Observation de Madame DESBROSSE

Échelle trop petite des plans et légendes, ce qui les rend illisibles. Elle craint que ce projet soit comme les campagnes électorales : vagues propositions peu claires, projets peu explicites, surtout des constats !

Voirie et stationnement :

- ▲ page 183 et 187 : d'accord avec Actions 7 et 10, mais gratuit ou à prix symbolique pour les utilisateurs du tram, comme en périphérie de Montpellier.
- ▲ page 5 : coût dissuasif du péage de l'A86, équipement pourtant "particulièrement structurant" : inégalités. La couverture de cette voie dans le quartier Mozart à Vélizy, n'a apporté aucune amélioration au point de vue du bruit au-delà de 150 mètres !
- ▲ page 180 : Villacoublay cause toujours autant de nuisances phoniques en raison des vols de nuit.
- ▲ page 176 : pas d'échangeur au niveau de la place Louis XIV qui défigurerait l'entrée de ville ! L'avenue de Paris est un élément historique auquel on ne doit pas toucher.
- ▲ Le plan de la page 177 est trop petit (illisible) et on ne voit pas exactement où passe la déviation qui semble passer en plein bois.
- ▲ page 167 et 168, on ne voit pas où passent les pistes cyclables, mais "tout à fait d'accord" pour ces Actions.
- ▲ page 177 et 188 : il ne faudrait pas défigurer les communes de Bièvres, Saclay, Jouy (ne pas bétonner avec des parkings), les Loges, qui ont l'aspect de petits villages à échelle humaine. Promoteurs peu scrupuleux ne voient que leur profit.
- ▲ L'OIN entraînera la construction de nombreux logements et un accroissement de la circulation automobile au détriment de la qualité de vie de ces communes. Il faut conserver le patrimoine architectural de la région !

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *En général, les plans ne montrent pas des projets précis, mais des propositions qui ne rentrent pas dans les détails (déviation de Buc) ou des lignes de bus existantes, mais à améliorer pour les situer dans une zone donnée.*
- ▲ *Le stationnement gratuit ou à prix symbolique est un encouragement à l'utilisation de la voiture pour les déplacements par le fait que cela contribue à un faible coût de déplacement, qui ne prend pas en compte le coût de l'infrastructure du parking souterrain ou celui de la surface de voirie occupée. Si le stationnement est gratuit ou symbolique uniquement pour les utilisateurs du tram (ticket combiné stationnement + tram) il y a un risque que des non utilisateurs du tram prennent un tel ticket qui serait moins cher pour eux qu'un stationnement pour la journée. L'aide au stationnement ne servirait alors plus à favoriser le tram ! De plus, pourquoi aider des usagers du tram à venir à celui-ci en voiture quand il y a un bus qui aurait pu l'amener au même point. L'aide au stationnement sert le tram, mais dessert alors le bus de rabattement ! En instaurant un prix très faible au stationnement, Il n'est pas certain que cela serve beaucoup les transports collectifs.*

- ⤴ Le fait que le péage de l'A86 soit élevé ne constitue pas une inégalité, du moins pas plus que pour les prix de tous les autres biens et services. Demander un prix moins dissuasif revient à demander de subventionner les déplacements automobiles !
- ⤴ L'échangeur entre l'A86 et l'avenue de Paris concerne le réseau structurant du PDUIF et non le PLD, de même pour Vélizy-Villacoublay et ses nuisances difficilement évitables. La couverture de l'A86 à Vélizy-Villacoublay n'est pas très efficace, mais c'est mieux que rien !
- ⤴ L'OIN et la construction de logements et bureaux sur le plateau de Saclay, tout comme le "bétonnage" et les parkings dans les "petits villages" des Yvelines sont du domaine du SDRIF.
- ⤴ Enfin "shunt" n'est effectivement pas français malgré son usage fréquent ; il signifie "déviation". Mais "parking" non plus n'est pas français et pourtant, il est employé dans cette observation !

1.6.7.3 Observation de Monsieur C. COULON (retraité CFDT)

Les actions en faveur des personnes à mobilité réduite semblent rester à l'état d'annonce, sauf à encourager la pratique de la bicyclette (page 121, 163)

Avis de la commission d'enquête :

L'accessibilité PMR à la voirie et aux espaces publics est encore très limitée, comme cela est écrit page 9. Elle est du ressort des commissions d'accessibilité à créer dans les communes de plus de 5000 habitants. Une commission intercommunale d'accessibilité a été créée pour les communes de Versailles-Grand Parc. L'objectif n°2 (page 163) laisse entendre que l'amélioration des modes doux et PMR sont liés.

1.6.7.4 Observation de l'Association Sauvegarde et Animation de Versailles et des environs (SAVE)

Étude du cas particulier de la gare Versailles Rive-Droite

- ⤴ Le PLU de 2011 propose la réhabilitation de deux bâtiments situés à l'est de la gare, à l'abandon depuis plus de 30 ans. Héberger des activités dans l'ancienne forge du Sud est envisageable, mais le pont sur les voies doit être uniquement piétons-vélos, et l'accès depuis l'impasse de Clagny ne peut être ouvert au public sans élargissement.
- ⤴ Le bâtiment nord doit être aménagé avec une galerie de passage entre la rue du Parc de Clagny et le passage Pilatre de Rosier, mais des passages sont déjà permis par l'impasse de Clagny et le passage Pilatre de Rosier.
- ⤴ D'autre part, le niveau des voies est problématique et une étude des services spécialisés de la SNCF et de RFF est indispensable au fonctionnement de cette gare en terminus. Cela ressort du PLU mais concerne le PLD.
- ⤴ Des possibilités d'aménagement de la place de la gare doivent être prises en compte avec ce bâtiment Richaud, où même une crèche pourrait être prévue.

Avis de la commission d'enquête :

Par ses propositions d'aménagement du tissu urbain, cette observation concerne le PLU. Le PLD ne concerne ni les réseaux magistraux de Transports Collectifs et de voirie, ni le tissu urbain, ce qui limite effectivement son ambition. Toutes les réflexions contenues dans cette observation doivent être apportées au débat présent ou futur sur le PLU de Versailles.

1.6.7.5 Observation de l'Association Valentin Haüy, comité des Yvelines, 6bis rue Ed. Lefèbvre

www.avh.asso.fr, observation reproduite in extenso :

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

Le diagnostic évoque une accessibilité assez faible et un fort besoin de rattrapage ; la réalité est encore plus inquiétante. A titre d'exemple, l'accessibilité aux transports ferroviaires (gares, moyens de transports, intermodalité) n'est pas du tout assurée pour tous les handicaps (en particulier, concernant le handicap visuel et la quasi absence d'accessibilité aux informations nécessaires).

L'objectif d'accessibilité issu de la loi de 2005 aurait pu être identifié plus clairement parmi les objectifs politiques inscrits dans l'introduction. Le PLD étant une déclinaison du PDU, il aurait été intéressant d'avoir **une annexe spécifique** - n'est ce point une formalisation réglementaire ? - plutôt que des actions saupoudrées, et vraisemblablement incomplètes dans le corps du PLD.

Volet : Transports collectifs

Action 3 / gares / intermodalités : Les études d'accessibilité vont s'appuyer sur des pré-études qui, à ce stade, apparaissent incomplètes. Les quelques éléments d'inaccessibilité relevés concernent principalement le handicap moteur (c'est très bien que les difficultés soient prises en compte) ; mais les besoins d'accessibilité pour les autres handicaps doivent également être relevés, ce qui n'apparaît pas dans le pré-diagnostic.

Ces pré-diagnostic devant être apparemment révisés, les associations de PMR, et notamment l'AVH, souhaitent être acteurs auprès de la SNCF et RFF.

Action 4 et 5 : Acteurs concernés : les associations PMR pourraient être utilement impliquées.

Volet : Modes doux et PMR 2 remarques essentielles ;

Contrairement à ce que laisse entendre le titre, il n'est quasiment pas question de PMR dans ce volet (ou le téléchargement du dossier est incomplet !).

En modes doux, on évoque seulement "en creux" le piéton car le volet ne concerne que de façon quasi exclusive le vélo. Il semble essentiel que les principes d'amélioration du déplacement piétonnier soient affirmés.

Le PDUIF parle d'*aménagement de l'espace public et lisibilité des itinéraires ; accessibilité et axes principaux (définition d'une trame générale) ; sécurité : séparation ou mixité des usages*, ainsi que d'un plan piétons. Il serait opportun que ces idées soient reprises et développées dans le PLD.

Il serait intéressant que la relation vélos/piétons soit prise en compte ; en particulier en ce qui concerne le déficient visuel-piéton. Il est indispensable de supprimer les confusions existantes entre pistes cyclables et pistes piétons insuffisamment déterminées.

Actions 1 et 2 : Partenaires concernés : en plus des associations cyclistes et pédestres, rajouter associations handicapés.

Sous action 2-8 : Le circuit cycliste structurant Versailles nécessite des réflexions impliquant les associations de handicap (réflexions sur les zones 30, les pistes cyclables autorisées à contre-sens dangereuses pour les déficients visuels, les zones de rencontre...)

Volet Gouvernance

Action 6 : Les associations représentant le handicap sont insuffisamment impliquées dans le suivi. Le suivi des évolutions en ce qui concerne l'accessibilité pourrait se faire dans le cadre de la commission inter-agglomération Versailles Grand Parc.

Point qui aurait pu être abordé : Politique concernant les transports compensatoires en cas de situation d'inaccessibilité avérée.

Conclusion : Le document qui est une déclinaison du PDUIF ne semble pas avoir fait l'objet d'une concertation préalable lors de son élaboration avec les associations représentant les personnes handicapées. Ce qui semble contraire à ce qui est souhaité dans le PDU et à l'esprit des textes depuis la loi de février 2005.

La partie accessibilité ne fait pas l'objet d'une annexe spécifique et les points concernant les PMR sont diffus et incomplets.

La notion de déplacement piéton est insuffisamment prise en compte.

Les associations représentant le handicap souhaitent être associées dans les diagnostics et le suivi.

Avis de la commission d'enquête :

Les conclusions de l'observation résument tous les regrets qu'elle exprime sur le manque de concertation préalable lors de l'élaboration du PLD avec les associations représentant les personnes handicapées. Pourtant, dans son introduction (Les éléments à retenir du diagnostic), le rédacteur du PLD reconnaît que l'accessibilité PMR est une politique restant à enclencher.

En réalité, si la concertation avec les associations a été parfois jugée insuffisante pour l'élaboration du PLD, il n'est pas trop tard pour que celles-ci jouent leur rôle. Car, c'est au moment de l'aménagement proprement dit, que la concertation est importante. Or les actions du volet "Modes doux et PMR" mentionnent les associations locales de cyclistes et/ou piétons comme partenaires, mais rarement les associations de PMR (uniquement dans l'action 3).

1.6.7.6 Observation de Monsieur François LAMBERT (conseiller municipal)

Propose une piste cyclable sur le viaduc de Buc

Avis de la commission d'enquête :

Proposition qui s'inscrit dans la sous-action 2.1 page 128 du volet Modes doux et PMR (Aménager l'axe Châteaufort-Le Chesnay), qui prévoit de réaliser une étude de faisabilité. L'itinéraire par l'aqueduc, facile à prendre à vélo depuis le Haut Buc, implique une descente difficile à aménager pour rejoindre au nord la rue Louis Blériot. Un raccordement serait plus facile avec la déviation envisagée pour l'agglomération de Buc (action 4 page 177 du volet Circulation générale). En définitive le PLD prévoit une étude susceptible de prendre en compte la piste cyclable sur le viaduc dans le futur.

1.6.7.7 Observation de l'association ESSOR de Versailles

Le PLD multiplie les intentions d'action à travers un nombre important d'études au détriment d'actions, en ne donnant aucune priorité, contrairement au PDUIF. Or, si tout est prioritaire, rien n'est prioritaire. Le montant total des études est faramineux et donc exige des choix.

Le projet est déconnecté des autres documents d'urbanisme :

Le PDUIF de 2000 est en fin de révision et le projet Grand Paris aurait dû être pris en compte dans ses prescriptions en relation avec l'objet du projet

Les communes qui vont entrer dans la communauté d'agglomération ne sont pas prises en compte : Châteaufort, Le Chesnay, La-Celle-St-Cloud, Bougival et Vélizy. D'une façon générale, ce qui est en dehors des frontières de la CAVGP est ignoré. De même, les communes de Rennemoulin et Noisy qui viennent d'adhérer à la communauté d'agglo ne sont pas prises en compte, alors que la raison de leur adhésion est d'être raccordées au réseau de Transports Collectifs versaillais.

En ce qui concerne l'autoroute souterraine DUPLEX, l'ESSOR s'interroge sur la légalité de tarifs différents entre le péage acquitté avec ou sans abonnement.

Le tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay, qui s'arrête à Viroflay et non à Versailles Chantiers, devra être bien relié au réseau de VGP, d'autant que Vélizy devrait intégrer VGP.

L'aménagement des voiries (pour fluidifier le trafic des bus) devrait se limiter à l'axe Chantiers Le Chesnay, et il faudra limiter le transit dans Versailles grâce à des aménagements spécifiques : 2x2 voies de la RN 186 qui aboutissent à 2x1 voie dans Versailles.

Une liaison nord-sud sur le plateau de Saclay est attendue entre RER B et C.

Le dimensionnement futur du Pôle d'échanges de Versailles Chantiers est très insuffisant par rapport au parc couvert actuel de 190 places, lui-même déjà insuffisant. Insuffisance aussi à Versailles RG.

Information très mal faite autour des gares, notamment autour de Versailles Chantiers.

Avis de la commission d'enquête :

Le PLD traite des déplacements locaux en tenant compte des transports ferrés existants, sans prendre en compte tous les aménagements à venir. Ce qui le fait paraître déconnecté du PDUIF. Mais les échelles de temps sont différentes : le PLD doit proposer des solutions avant que toutes les réalisations prévues au PLD soient terminées. Lors de sa préparation, le tracé définitif du projet Grand Paris Express n'était pas fixé. De même, la préparation du PLD ayant commencé avant l'intégration des nouvelles communes, Bailly figure sur les plans, mais pas Noisy, ni Rennemoulin et a fortiori les villes qui n'en sont qu'au stade de projet d'adhésion ne peuvent y figurer.

En page 5, le comité syndical de VGP se montre bien conscient que toutes les évolutions envisagées du système de transports ferroviaires sont de nature à modifier une très large partie des actions du SMBDRV, à commencer par la réouverture de la gare des Matelots en cas de déménagement des terrains de tennis de Roland Garros sur le site (déménagement qui finalement ne se fera pas, mais l'idée de rouvrir la gare des Matelot reste pertinente). Le PLD ne peut être qu'évolutif.

Les tarifs du Duplex (non terminé lors de l'élaboration du PLD) sont de la responsabilité de son exploitant et toute diminution du prix serait en faveur de l'automobile, donc contraire aux objectifs du PLD (dissuader l'usage de la voiture pour certains types de déplacements à courte distance, page 11).

Il est bien tenu compte du tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay, dont le tracé est inscrit sur toutes les cartes où il est concerné, à commencer par celle de l'action 1 du volet Transports collectifs, page 17.

L'aménagement des voiries de l'axe Chantiers Le Chesnay est particulièrement important pour les bus (sous-action 2.2 du volet Transports Collectifs page 71), mais aussi pour les modes doux (sous-action 2.1 du volet modes doux page 128).

D'autres travaux seraient importants : déviation de Buc pour que la circulation des bus soit favorisée sur l'ancienne voirie. Quant au transit dans Versailles, il se limite déjà tout seul par le rétrécissement de la largeur des voiries venant de l'extérieur et c'est un des objectifs du PLD de dissuader les déplacements en voiture (page 11).

Pas de liaison nord-sud sur le plateau de Saclay non plus entre RER B et C, hormis le SAVAC 262, qui ne rejoint d'ailleurs pas le RER B. Idem pour la voirie, hors réseau magistral (N218) : cartes pages 173 et 195.

Le dimensionnement des parcs à vélo et l'information autour des gares seront définis lors des études prévues à l'Action 4, page 167.

*La remarque placée au début de cette observation reste pertinente : **Le PLD multiplie les intentions d'actions à travers un nombre important d'études au détriment d'actions réelles, en ne donnant aucune priorité, contrairement au PDUIF. Or, si tout est prioritaire, rien n'est prioritaire. Le montant total des études est faramineux et donc exige des choix.***

1.6.7.8 Observation de l'Association de Bange – Houdan

..... **président: Michel Morgenthaler (vice-président de SAVE)**

- ⤴ L'état des lieux n'est pas joint au dossier
- ⤴ Le maître d'ouvrage, le financeur n'est pas désigné ; pas d'échéancier, ni de priorité.
- ⤴ L'avis de VGP ne remplace pas celui de chaque commune ; un "avis favorable" sans autre commentaire dénote un désintérêt de la commune qui l'émet.
- ⤴ Manque de statistiques et prévisions pour les Transports Collectifs, les parkings auto ou vélo...

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

- ▲ Manque de normes pour harmoniser les règles de stationnement.
- ▲ Que font nos voisins ?
- ▲ Desserte Satory, tangentielle ouest, prolongement du tram Châtillon-Viroflay ? Grand Paris ? TGV ?
- ▲ Politique de déplacements doux ?
- ▲ Budget du Codra ?

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Il y a un état des lieux dans le SDRIF, dans le PDUIF et dans les PLU. Les données sont en général issues de l'INSEE et des documents historiques. Il était manifestement impossible de reprendre un état des lieux de la zone du PLD, avec toutes les données sur les trafics et la fréquentation des Transports Collectifs, ainsi que les prévisions.*
- ▲ *Maître d'ouvrage et financeurs sont nommés dans les acteurs concernés, mais pas l'échéancier, ni les priorités, qui vont dépendre des décisions des financeurs.*
- ▲ *Les communes pouvaient donner leur avis (cas du Chesnay ou des Clayes-sous-Bois). Comme les communes ont pu s'exprimer lors de l'élaboration du PLD, il ne leur était pas demandé de reformuler tout ce qu'elles avaient déjà dit. Un simple avis favorable suffit et évite de reprendre de longs débats en conseil municipal !*
- ▲ *Le PLD se donne pour enjeu de mettre en cohérence les différentes réglementations des communes, à l'échelle communale dans un premier temps puis, dans un deuxième temps, à l'échelle de plusieurs communes (page 8). Laissons donc travailler les communes d'abord !*
- ▲ *Ce que font les voisins n'a que peu d'importance pour ce qui est des déplacements locaux.*
- ▲ *Satory, prolongement du tram, Grand Paris, TGV... Comme écrit en réponse à l'observation n°8, le PLD traite des déplacements locaux en tenant compte des transports ferrés existants, sans prendre en compte tous les aménagements à venir, surtout ceux qui n'étaient pas décidés lors de son élaboration.*
- ▲ *Enfin, la politique de déplacements doux est l'un des principaux objectifs du PLD (volet modes doux et PMR, page 121).*
- ▲ *Le budget du Codra est normalement consultable dans les comptes publics du SMBDRV.*

1.6.7.9 Observation illisible, retraité CFDT

- ▲ Peu d'actions précises dans le volet modes doux et PMR.
- ▲ Les parcours piétons devraient être matérialisés et diffusés par dépliants et par quartiers (marche de 30 à 60 min par jour recommandée aux personnes âgées).
- ▲ Que les bus Phébus fonctionnent jusqu'à au moins 22h.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *Rien n'est précis dans le PLD, parce que tout doit être défini à la suite de concertation et d'études.*
- ▲ *L'action 6 du volet modes doux et PMR page 121, propose de « Faire connaître les aménagements piétons et cyclables » (jalonner, sensibiliser, informer).*
- ▲ *Les lignes structurantes doivent offrir un niveau de service important : plus de 150 courses par jour (action 1, page. 18). Ce sera le cas, au moins pour la ligne SAVAC 262, qui sera portée à la norme Mobilien contenue dans le PDUIF, avec une amplitude de 5h30 à 0h30 les jours de semaine (sous-action 1.1 page 24).*

1.6.7.10 Observation de Versailles Environnement et Initiative

www.vei.free.fr assocvei78@orange.fr, observation reprise *in extenso* (4 pages).

Défend l'environnement et l'accès à l'information sur les projets d'aménagement.

Un PLD est pour nos concitoyens un élément très important, car pour beaucoup d'entre eux les transports constituent un souci quotidien en ville comme pour aller d'une ville à l'autre.

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

Notre association participe depuis sa création en 2001 aux réflexions sur les transports notamment dans la commission extra-municipale des circulations douces (depuis 2002), mais aussi a toutes les enquêtes publiques sur les PLU et les ZAC, et a toute réflexion allant dans le sens d'un développement durable (Agenda 21 de Versailles avec un volet transport abandonné par la nouvelle municipalité en 2007)

Réunie plusieurs fois avec autres associations pour réfléchir au PLD. Situation jugée assez mauvaise : embouteillages sur les autoroutes ou nationales aux heures de pointe, trop d'accidents, transports en commun insuffisants, pollution importante totalement négligée (le PDUIF prend bien ces points-en-compte, et nous y adhérons-en-grande-partie).

Une charte a été établie avec plusieurs associations dont VEI, et envoyée au président du PLD en 2008 !

Comme il est impossible de tout résoudre, ce qui a nous a semblé important c'est de dégager des priorités : lutte contre les dangers et nuisances, contre la congestion et l'insécurité routières , priorité aux plus vulnérables, amélioration de transports en commun et des circulations "douces" , recours a une circulation routière apaisée, et arrêtés municipaux un peu plus appliqués !!

Au cours des séances et réunions publiques, il nous est apparu qu'aucune priorité n'apparaissait clairement dans le PLD proposé, les propositions sont listées mais pas programmées concrètement. C'est un document inachevé et incomplet.

Concernant la forme de la concertation,

L'élaboration de ce PLD s'est étirée en longueur, sur une période si longue que c'était très décourageant. In fine, les élus n'ont pas fait des choix, si on regarde le résultat

Le document final est le même que celui qui nous a été présenté en séance fin mai et n'a donc pas tenu compte des remarques faites lors de cette séance. Il nous a souvent semblé, malgré séances, réunions et questionnaires, que nos remarques n'étaient pas vraiment prises en compte.

Prise en compte du mode voies ferrées

La zone est irriguée par des voies ferrées, qui constituent des moyens fort utilisés : le problème des rabattements vers les gares est donc primordial. Il est insuffisamment traité, quoique la voie multimodale soit évoquée dans le préambule : la zone est très en retard sur ce point.

La lutte contre les accidents

L'accidentologie est insuffisamment examinée dans ce document alors que conseil général, comme les municipalités, a fait un suivi : ces données doivent être intégrées dans le PLD et aider à la décision en vue de la diminution des accidents, notamment corporels.

Exemple de la gare Versailles RG : à la fois une arrivée par la voie ferrée dans la ville (nombreux touristes), une gare routière importante aux nombreux mouvements de rotations, et elle est placée le long de l'axe le plus fréquenté de Versailles, l'axe nord sud. Elle est le siège de nombreux accidents piétons notamment, mais de toute nature : elle se situe selon le CG sur le tronçon le plus accidentogène de la ville en 5ans. Elle est mal aménagée : c'est un endroit à réaménager en en réduisant la vitesse, même si c'est une départementale : la vie humaine est la priorité non la vitesse en ville.

La plupart des gares modernes en ville sont désormais aménagées en zones "douces" et multimodales, il faut traiter toutes les gares du périmètre de manière à assurer un vrai (?) multimodal, c'est une priorité.

La qualité de l'air et santé humaine

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

Une seule borne Airparif située à Versailles près de l'axe chantiers révèle de grandes variations journalières, avec des pointes proches des valeurs limites le soir. Tandis qu'une étude *Targeting*, payée par la ville de Versailles il y a 5 ans, révélait des résultats inquiétants pour le rue États généraux -chantiers .

La pollution aérienne est réelle sur certains axes à Versailles, mais "niée" sous prétexte qu'il y a des espaces verts et un parc !!

Aujourd'hui on sait de plus, grâce à l'étude européenne APEKHOM (mai 2011) qui sera bientôt publiée que les petites particules (PM2,5 et PM10) émises surtout par les véhicules à gazole sont extrêmement dangereuses pour la santé humaine : ces données devraient être intégrées dans l'étude. La loi Grenelle2 en vigueur oblige à examiner ce sujet : il convient de diminuer les émissions de ces particules et donc de créer une obligation de mise aux normes des véhicules de transports en commun routier, surtout lorsque (les réseaux et le trafic ?) sont très denses, et d'éviter en ville le cumul camions+autobus aux mêmes heures : les interdictions actuelles ne sont pas respectées, c'est un problème dans toutes les communes.

Et particulièrement au sud de Versailles (shunt de l'A86, et liaison entre N10 et A 86).

Des capteurs de PM devraient, comme près de Paris, être disposés dans les endroits pertinents les plus "sensibles" afin de surveiller la qualité de l'air, d'émettre des informations et de surveiller l'évolution dans le temps de ce point.

La coordination entre les institutions (municipalités, SNCF, département, compagnies de bus, STIF)

On a souvent l'impression qu'elle est insuffisante et c'est au détriment de l'usager : exemple, à ce jour, on ne dispose pas à Versailles, ni alentour, ni en mairie, ni en kiosque, d'une liste ou d'un guide des transports existants avec leurs parcours et leurs horaires : tout est éparpillé. Les nouveaux arrivants (étudiants) mettent beaucoup de temps avant de posséder le sujet. Les lignes de bus ont leurs fascicules, le CG imprime des petits modèles d'horaires de trains (un par ligne), on ne trouve rien en mairie, ni à l'office du tourisme... Avoir rapidement un guide est une demande maintes fois répétée.

La Ceinture Verte

La future "trame verte", qui sera bientôt protégée par un schéma de cohérence écologique, inclut la ceinture verte au sud de Versailles et déborde sur toutes les communes alentour : elle devrait faire l'objet d'une attention particulière pour sa protection et figurer plus clairement sur les cartes.

La bande forestière Sud de Versailles est typiquement une zone déjà entamée fortement menacée, à préserver absolument voire à restaurer : son fractionnement constituerait une coupure définitive du massif à cet endroit.

Gare des Chantiers

la page 56 n'est pas très fournie sur le sujet alors que :

* le pôle multimodal, qui vient d'être soumis à enquête publique en mars, laissait planer le doute total sur la répartition et la circulation des très nombreux bus de la desserte,

* le PLU de Versailles à l'enquête publique en même temps que le PLD ne dit rien ou presque.

Mais enfin qu'en sera-t-il des lignes de bus régulières d'entreprises, de ceux de l'armée, du futur TSCP, et de la gare routière bis à la gare rive gauche toute proche ?

La cauchemardesque rue des États généraux de Versailles verra-telle enfin une situation améliorée, une circulation apaisée, sans poids lourds et sans autobus au moins sur une partie de son tronçon ? Et pourquoi pas des arbres ? Quel mieux le PLD, le PLU et le PEM vont-ils apporter à cette zone si touchée par les nuisances ?

P. 175 : plans de circulation communaux

Effectivement il convient de lutter contre le shunt : oui mais comment ? Cela fait dix ans que nous luttons en vain contre la circulation des camions dans le sud de Versailles : ils sont interdits aux HPM et HPS par arrêté municipal, mais ils circulent quand même !

Les sanctions sont trop rares, et sans doute difficiles, mais surtout les aménagements, seule méthode efficace pour les empêcher de traverser la ville, n'existent pratiquement nulle part. Un seul exemple récent démontre pourtant leur efficacité : la rue Edouard Charton, rétrécie à l'entrée, a bénéficié d'une nette diminution de ce type de circulation dangereuse.

Mais c'est hélas par les voies départementales, que le Conseil Général continue à gérer en ville, qu'il en pénètre le plus. Or cette institution se refuse à ralentir ou diminuer la circulation routière, même en zone urbaine, ce qui constitue une vision dangereuse et "dépassée" aujourd'hui.

P. 186 Action 9 : rationaliser les parkings

Renforcer la cohérence entre la réglementation des parkings et des voiries avoisinantes est une nécessité absolue : depuis que la municipalité versaillaise a diminué les tarifs de surface à Versailles, créant une grosse différence avec les tarifs des parkings souterrains, ceux-ci se sont vidés... et les problèmes de stationnement ont empiré en surface.

La coexistence de zones payantes et des zones gratuites trop proches provoque des effets pervers (exemple : voitures ventouses dans la zone gratuite près de la gare dite "de Montreuil" à Versailles).

Cet objectif ne coûte qu'un peu de réflexion et un peu de courage !

En résumé, malgré les 3 priorités "politiques" affirmées p. 10 (en 5 ans faire évoluer le réseau de bus, aménager le réseau cyclable, et maîtriser les conditions de circulation générale et le stationnement), on ne voit pas bien ce qui dans ce projet va permettre un mieux substantiel sur ces 3 points effectivement problématiques depuis des années.

Il apparaît plutôt comme un grand catalogue sympathique, certes, mais sans vraies priorités et sans calendrier non plus, et on peut craindre qu'il soit suivi de peu d'effets. Il faudrait au moins en dégager quelques actions concrètes programmées rapidement en vue d'améliorer nos déplacements quotidiens souvent si pénibles.

Avis de la commission d'enquête :

Les objectifs de VEI sont les mêmes que ceux du PLD : Comme il est impossible de tout résoudre, ce qui a nous a semblé important c'est de dégager des priorités : lutte contre les dangers et nuisances, contre la congestion et l'insécurité routières, priorité aux plus vulnérables, amélioration de transports en commun et des circulations "douces", recours à une circulation routière apaisée.

La concertation : VEI reconnaît qu'elle a pu apporter sa contribution, même s'il n'en a pas été suffisamment tenu compte.

Voies ferrées : le rabattement vers les gares est intégré dans les trafics actuels, donc dans le diagnostic des points à améliorer (exemple du 262).

Accidents : c'est la lutte contre l'accidentologie qui justifie grandement le PLD et son objectif de limiter et apaiser la circulation, en favorisant le transfert modal vers les TC et les modes doux.

Qualité de l'air et santé : la lutte contre la pollution se fait essentiellement par les progrès sur les moteurs à travers les normes Euro. Aujourd'hui la norme Euro 5 oblige pratiquement à installer un filtre catalytique sur les véhicules diesel, ce qui élimine en totalité les particules PM2,5 et PM10. Les mesures par AIRPARIF sont nécessaires, mais les taux de pollution sont amenés à baisser au fur et à mesure que le parc automobile se renouvellera. Aux abords du Boulevard Périphérique de Paris, la pollution des moteurs représente déjà moins de 50 % des particules : le reste vient de l'usure des pneus et des moteurs, de la poussière amenée par les vents (sables de toute nature et chantiers de travaux publics et bâtiments, et poussières apportées d'autres régions, voire d'autres pays).

Coordination pour l'information : objectif PLD (voir avis à l'observation 9).

Ceinture verte : voir SDRIF

Gare des Chantiers et rue des États-Généraux : voir PLU de Versailles.

Plans de circulation communaux : c'est le problème des shunts qui est soulevé ici (PLD p. 8).

Rationaliser le stationnement : "La coexistence de zones payantes et des zones gratuites trop proches ..." voir réponse à l'observation 8 : Le PLD se donne pour enjeu de mettre en cohérence les différentes réglementations des communes, à l'échelle communale dans un premier temps puis, dans un deuxième temps, à l'échelle de plusieurs communes (p. 8). Laissons donc travailler les communes d'abord !

Le PLD est bien un grand catalogue sympathique, mais comment faire autrement que de proposer des études de faisabilité pour tout ce qui est souhaité et de laisser payer les financeurs quand ils le peuvent ?

1.6.7.11 Observation du Groupe local EELV

.....Plaine de Versailles – Plateau de Saclay

Approche très "ségrégation modale" (chacun sa voie) inadaptée au contexte urbain ; mieux vaut la "voirie partagée", type ville 30, double sens cyclables, zones de rencontre...

Il manque un volet financier et les impacts sur l'économie des communes et sur les habitants.

Demande que les études soient faites de manière globale pour des solutions globales.

Quel sont les indicateurs permettant de vérifier l'atteinte des objectifs ?

L'OIN n'est pas dans le SDRIF où il a été ajouté par l'État, les espaces agricoles résiduels sont à préserver dans un contexte futur de pénurie alimentaire et de rapprochement producteurs-consommateurs, le grand Paris Express ne répondra pas aux besoins des usagers selon l'IAURIF... Le tram-train Versailles-Massy est remplacé par une branche du Grand Paris Express

Sous-action 1.8 : le RER C entre Bièvres et Versailles est très insuffisant

Sous-action 1.9 : nécessité d'une liaison bus RER B à RER C de Chevreuse à Versailles par Châteaufort, Toussus et Buc.

Sous-action 1.13 : réorganiser les abords de la gare Chantiers : rue des États-généraux réservée au bus, percer une rue entre étangs Gobert et avenue de Sceau...

Sous-action 1.16 : RER C toutes les 30 min jusqu'à minuit.

Sous-action 2.2 : supprimer le stationnement rue du Maréchal Foch entre avenue de St Cloud et place du Marché.

Sous-action 2.6 : non aux tracés à travers bois.

Sous-action 3.1 : calquer l'ouverture gardiennée du parc vélos sur les horaires RER C. Aménagements demandés (idem sous-action 1.13).

Sous-action 3.2 : le schéma de la gare RD est incomplet ou faux parfois. Mettre un feu donnant la priorité aux bus qui sortent de la gare, utiliser l'espace TC pour les taxis et l'école de conduite, réserver des places covoiturage dans le parc auto du bd de la Reine.

Modes doux : rien sur Jouy, alors qu'un plan pour circulations douces utilitaires y a été élaboré.

Volet circulation générale Action 3 : anticiper les effets parasites du bouclage de l'A86.

Action 4 : déviation centrale de Buc irréaliste par son coût, déviation sud-ouest à proscrire car morcelle des surfaces agricoles fragiles et passe, côté 938, en plein milieu de la ZNIEFF du Trou salé, et à côté d'une corbetière connue. Seule solution : longer au plus près les zones urbanisées : zone industrielle, stade, fort et rue Louis Blériot de Guyancourt.

Action 11 : pas possible de construire des stationnements à la place des espaces verts. La raison au manque de stationnements : les constructions en zone inondable ne peuvent avoir de garages souterrains.

Avis de la commission d'enquête :

La plupart des points soulevés sont des remarques ou des propositions pertinentes qui auront toute leur place dans la concertation les études futures. Quelques uns méritent un avis :

- ▲ *Le volet financier est abordé pour chaque action. Celles-ci ne sont pas globales, car les maîtres-d'ouvrages et les financeurs varient et qu'il s'agit d'actions locales ayant peu d'incidence les unes sur les autres, même si la somme de toutes les actions doit avoir un résultat global visible. En conséquence, il n'y a clairement pas d'indicateur d'atteinte des objectifs. Le PLD demande un effort vers les objectifs, sans vraiment mesurer les résultats, mais c'est la nature des actions qui veut cela.*
- ▲ *Les réflexions sur l'OIN, le Grand Paris Express et les espaces agricoles concernent le SDRIF qui sera peut-être adopté un jour, même si ce n'est pas celui souhaité initialement par la Région.*
- ▲ *Les abords de la gare des Chantiers sont l'un des points les plus problématiques des transports, d'autant plus que c'est l'articulation de la plus grosse gare du réseau ferroviaire hors Paris, avec les liaisons locales les plus importantes (262, pistes cyclables, bus sur la rue des États-Généraux). Et c'est là que les solutions de transports dépendent le plus du PLU et des aménagements sans cesse retardés de la ZAC. On voit là la limite extrême du PLD !*

1.6.7.12 Observation de Madame Isabelle Claude

Plein de bonnes intentions. Priorités aux aménagements cyclables :

Action 2.1 : axe Versailles Chantiers – Buc

Action 2.7 : liaison Viroflay – Versailles par Versailles Grand Siècle (1200 logements sectorisés à 50 % sur le collège Hoche) : bd de la République, rue de l'École des Postes

Avis de la commission d'enquête : *Les deux propositions sont bien prises en compte dans les actions citées.*

1.6.7.13 Observation de Monsieur Carmelo Picciotto

- ▲ *Prolonger le bus RATP 171 du Pont de Sèvres à la Porte de St Cloud, ainsi que le bus de Versailles-RD à Paris XVIe, alors qu'il se rabat aujourd'hui sur un T2 saturé (car gabarit trop faible).*
- ▲ *« Idiotie » du projet T6.*
- ▲ *Pourquoi pas de raccordement ferroviaire au camp de Satory ? Quadrupler les voies entre La Verrière et Le Perray. Exploitation dynamique de la voirie avec péage. Installer des tramevoies (tramways) sur le modèle de l'ancien réseau versaillais il y a cent ans : Paris-Sèvres-Versailles, St Germain par Marly, SQY-Vélizy, Clamart-Croix de Berny-Rungis-Orly (sur fer)...*

Avis de la commission d'enquête :

Propositions qui sortent du périmètre du PLD (pour les bus) ou qui concernent le SDRIF (tramway).

1.6.8 Observations portées sur le registre de la mairie de Viroflay

1.6.8.1 Observation de l'UUDP Viroflay

.(Union Urbaine de Défense et de Protection de l'environnement et du cadre de vie)

Le dossier du PLD est partiel et ne comporte pas les éléments suivants :

- ▲ *L'état des lieux effectué en 2009.*

13

- ⤴ Les ordres de priorité retenus par les différentes communes qui ont été présentés par VGP lors de la présentation aux associations du 26 avril 2011. Ils réduisent très fortement les actions envisagées surtout au niveau de Viroflay.
- ⤴ Les actions présentées pour la commune de Viroflay sont des actions prônées depuis longtemps par notre association, mais les chiffrages semblent très incertains, la réalisation ne se fera pas dans les 5 ans à venir, ce qui est pourtant le délai de mise en œuvre du PLD.
- ⤴ L'association ne s'oppose qu'à un seul point : la création d'un nouvel échangeur de l'A86 au niveau de la place Louis XIV car cet aménagement engendrerait une augmentation du trafic vers Versailles et Viroflay.
- ⤴ L'association déplore le manque de prises en compte dans le PLD : des points noirs routiers, des encombrements récurrents pénalisant les bus entre autres.

Avis de la commission d'enquête :

- ⤴ *Le PLD traite du réseau de voirie et des points durs de la page 172 à la page 180.*
- ⤴ *Quant à la réunion publique du 26 avril 2011, la présente commission d'enquête n'y était ni conviée, ni présente. Nous ne pouvons donc nous prononcer sur ce qui a été dit ou montré à cette occasion.*
- ⤴ *Le but de l'aménagement d'un nouvel échangeur de l'A86 au niveau de la place Louis XIV est de limiter le transit par les communes voisines.*

1.6.8.2 Observation de Mme BEROT, de Mme CROQUISON et de M. BOUTAULT membres de l'Union Locale des Retraités CFDT de Viroflay et environs

- ⤴ Considèrent que même si Viroflay est bien équipé en Transports Collectifs, les dessertes inter-quartiers manquent.
- ⤴ Ils demandent qu'à l'occasion des travaux pour le tramway T6 une réorganisation des Transports Collectifs soit mise en chantier en incluant les quartiers mal desservis.

Avis de la commission d'enquête :

- ⤴ *Le présent PLD traite à la sous-action n°1-11 page 51 de l'amélioration de la desserte de Viroflay, y compris les liaisons inter-quartiers.*
- ⤴ *Le T6 sera pris en compte dans les études de faisabilité (voir sous-action n°1-15 page 59), ses caractéristiques sont :*
 - *14 km de tracé dont 1,6 km en tunnel*
 - *21 stations dont 2 souterraines*
 - *un tramway toutes les 4 min en heure de pointe et 7 min en heure creuse*
 - *des correspondances facilitées avec la ligne 13 du métro (Châtillon-Montrouge), le RER C (Viroflay RG), le Transilien (Viroflay RG et Viroflay D) ainsi que plusieurs lignes d'autobus.*
 - *la totalité de la ligne sera parcourue en 40min.*

Ce projet de tramway sur pneus traversera les communes de Châtillon, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Meudon, Vélizy-Villacoublay et Viroflay. Montrouge, Malakoff et Le Plessis-Robinson bénéficieront également de la proximité de cette desserte.

1.6.9 Observations portées sur le registre de la mairie des Clayes –sous Bois.

Aucune observation n'a été portée sur le registre de cette commune.

1.6.10 Observations portées sur le registre de la mairie du Chesnay

1.6.10.1 Observation de Monsieur Henri BRAUJON

Concerne la liaison des bus S et T de Phébus, entre Le Chesnay et Versailles

Les horaires de ces lignes coïncident pratiquement tout le temps, mais laissent souvent une demi-heure sans passage. Ne serait-il pas possible de décaler une des lignes de 15 min pour lisser la desserte ? Joint des documents Phébus.

Avis de la commission d'enquête :

Proposition apparemment intéressante mais ne faisant pas partie du PLD. A voir avec le réseau Phébus.

1.6.10.2 Observation de Monsieur Noël DUSSAC (Phébus)

Concerne la démarche globale du PLD :

- ▲ Donne une impression de catalogue d'actions et de schéma d'intentions très locales,
- ▲ La ville du Chesnay est un peu oubliée à l'exception de la liaison Versailles-Le Chesnay en mode bus liant mieux les services (Le Chesnay = 6500 hab./km²) (joint un document du STIF sur les projets TZen en Île de France).
- ▲ Manque un volet mode d'emploi du PLD : comment va-t-on traiter les sujets, résoudre les problèmes graves ? Pas de solutions esquissées sur les budgets octroyés selon les contrats d'exploitation en vigueur
- ▲ Bon diagnostic d'ensemble sur les zones denses et peu denses.

Avis de la commission d'enquête :

Il s'agit de simples remarques, qui n'appellent qu'une réponse : c'est l'objectif de PLD de présenter des actions locales, avec un "mode d'emploi" simple : définir un maître d'ouvrage, des financeurs pour une action commençant en général par des études et un budget estimé.

1.6.10.3 Observation de Mme Lucienne BEGUIN

.présidente de l'association "Droits du piéton" des Yvelines et vice-présidente de l'association nationale)

- ▲ Le projet de PLD se construit autour d'actions fortes, mais il offre aux communes la possibilité de programmer des réseaux cyclables structurants connectés aux itinéraires existants.
- ▲ Sous la pression de groupes locaux, certains de ceux-ci sont très contestables. Ils obligent les piétons à circuler dans des couloirs sur l'espace qui leur était précédemment réservé ou les rejettent sur des parties de la voie publique tout à fait inadaptées. Les piétons deviennent une variable d'ajustement.
- ▲ Plus inacceptable encore : à la sortie de Versailles hier, une personne âgée a été houspillée par un cycliste sur une piste bidirectionnelle qui occupait la totalité d'un trottoir : "Yeï, Madame, il n'y a pas de place pour une piétonne !"
- ▲ L'association Droit du piéton avait demandé que le PLD reprenne les prescriptions du PDUIF, dont il est la déclinaison : les piétons sur les trottoirs, les cyclistes sur la chaussée après aménagements consentis pour les automobiles.

Avis de la commission d'enquête :

Remarque générale, mais pertinente. Oui, il faut retenir ce principe : les piétons sur les trottoirs, les cyclistes sur la chaussée après aménagements consentis pour les automobiles.

1.6.10.4 Observation de Monsieur Daniel COARRAZE

Le Chesnay reste mal desservi. Les bus vers Versailles mettent plus de temps que les trains de Versailles à Paris. Si on compare avec une ville très bien desservie :

- ▲ Viroflay (16 000 habitants) : 2 lignes de train, 1 RER, 1 bus direct Pont de Sèvres et bientôt un tramway,
- ▲ Le Chesnay (près de 30 000 hab.) : rien de tout cela.

- △ Il serait bien que le prolongement du futur tramway se concrétise vers Le Chesnay.
- △ En attendant, le minimum serait un bus Phébus en site propre vers la gare des Chantiers.

Avis de la commission d'enquête :

- △ *Le PLD propose un aménagement de la voirie entre Le Chesnay et Versailles-Chantiers (sous-action 2.2).*
- △ *L'idée de prolonger le tramway de Viroflay au Chesnay est d'une grande logique, mais il ne peut l'être qu'en souterrain, ce qui ne va pas avec le projet actuel de T6... qui est, lui, d'un grand illogisme ! En effet, quand on choisit le tram plutôt que le métro, toujours plus rapide et facilement automatisable, c'est pour faire des économies. Or, le T6 doit joindre Vélizy à Viroflay en souterrain, ce qui le rendra, sur ce trajet, aussi cher à construire et plus cher à exploiter qu'un métro automatique. Par ailleurs, les réflexions qui ont abouti au projet de métro automatique du Grand Paris Express confirment une tendance à l'œuvre dans le monde entier : dans tous les pays où la main d'œuvre est chère, s'il doit y avoir métro, il faut le faire automatique, comme le sont les deux tiers des métros en construction dans le monde. Le T6, en cumulant la lenteur des transports collectifs de surface en site non intégralement propre (partout inférieure à 20 km/h), la faible capacité du Translohr (largeur de 2,20 m) et le coût du passage en souterrain (180 M€/km en moyenne sur ses 14 km), risque de se montrer très décevant lorsqu'il sera en service.*
- △ *Lors de la conception du Grand Paris Express, il semble qu'aucune réflexion n'a été menée sur l'avenir de la ligne T6, notamment à ses deux bouts, où la solution métro automatique est la seule à pouvoir être mise en place. La desserte du Chesnay, qui était bien plus pertinente que la boucle "verte" du Grand Paris Express (Saclay – St Quentin- Satory – Versailles – Rueil) risque donc de ne pas se faire avant plusieurs décennies.*
- △ *Le PLD, déclinaison d'un PDUIF et d'un SDRIF, tous deux très déficients sur ce point, ne peut rien proposer pour une desserte réellement efficace du Chesnay.*

1.6.10.5 Observation de Monsieur Jean-Pierre Castric

Rappel d'une demande, déjà formulée, d'une navette bus sur l'A13 de Rocquencourt au Pont de St Cloud. Il n'y a des bouchons qu'entre 7h30 et 9h30 et une voie (sur les 4) pourrait être réservée aux TC. Joint deux pages détaillant ce projet, avec les habitants concernés, les coûts et les fréquences.

Avis de la commission d'enquête:

Il paraît peu pertinent de proposer une desserte routière sur un trajet où existe déjà une desserte ferrée. Certes, il manque le lien entre Le Chesnay/Rocquencourt/Noisy et les gares de Versailles. Mais ce lien, indispensable, est prévu jusqu'aux Chantiers (sous-action 2.2). Par ailleurs, réserver une voie sur l'A13 pour une seule ligne de bus est disproportionné par rapport aux besoins de la circulation automobile, qui doit certes être diminuée, mais qui ne le sera pas de sitôt !

1.6.10.6 Observation de Monsieur Daniel Ripeau

Renforcer la fréquence du service de nuit Phébus (entre Le Chesnay et les 3 gares de Versailles), étendre le service les vendredis et samedis soirs et prolonger la ligne sur les lignes A, B, C, D, F, G, H, S.

Avis de la commission d'enquête :

Les services de nuit n'ont pas été étudiés par le PLD. A voir avec Phébus et le STIF.

1.6.10.7 Observation de Monsieur Claude Meunier, conseiller municipal

- △ *Le PLD ne prend pas sérieusement en compte les problèmes de déplacements et Le Chesnay est traité à la marge, comme lieu de transit vers Versailles pour les communes environnantes et comme lieu où se trouvent l'hôpital Mignot et le centre commercial Parly 2.*

- ⤴ Les accès aux gares de Vaucresson et La Celle St Cloud ne sont pas évoqués, ni les parkings de ces gares saturés en journée.
- ⤴ Toutes les lignes de bus au Chesnay ne sont pas mentionnées et a fortiori étudiées.
- ⤴ Le vélo est considéré sous l'angle loisirs et il n'est pas évoqué l'absence de parkings sécurisés aux abords des lieux culturels
- ⤴ A l'évidence, la participation de la commune n'a pas été très constructive.
- ⤴ Une consultation préalable de la population aurait dû être menée.

Avis de la commission d'enquête:

- ~~⤴ Les Transports Collectifs sont développés quand il y a des générateurs de déplacements, comme le Centre Commercial Parly 2 et l'hôpital Mignot. L'accès à la gare de Vaucresson existe mais il n'est simplement pas prévu d'amélioration. Les parkings de Vaucresson et la Celle St Cloud ne sont pas sur le territoire où s'exerce le PLD. Ils relèvent d'autres PLD.~~
- ⤴ Le vélo est vu sous l'angle loisirs (action 1), mais toutes les autres actions du volet modes doux (Actions 2 à 6) concernent le vélo utilitaire. Les parkings vélos hors des gares sont étudiés pour l'Action 5 (p. 168) : "implanter des parcs de stationnement deux-roues sur voirie, notamment au niveau des générateurs d'intérêt intercommunal (publics ou privés...)". Les institutions culturelles peuvent faire partie de ces générateurs intercommunaux.
- ⤴ L'enquête publique était le lieu de consultation où le public pouvait écrire tous ses souhaits, même s'ils n'avaient pas été formulés lors d'une concertation préalable.
- ⤴ Retenons de cette observation un seul point à creuser : la desserte vers Vaucresson.

1.6.10.8 Observation de Monsieur Morel

- ⤴ Le Chesnay n'est pas desservi par SNCF, RER ou tram. Du sang neuf dans le management de Phébus, qui n'est pas à l'écoute des usagers !
- ⤴ Un conseiller municipal doit s'occuper des bus au Chesnay : cadences, amplitude, amabilité des chauffeurs, confort, accueil à bord, rappel à l'ordre, tarification....
- ⤴ Les lignes T et S ont un trajet identique : rien le dimanche, mais nombreux clients potentiels.
- ⤴ Atribus, insécurité, hygiène, déchetterie. M. Dussac (observation 3) est sourd à ma demande de déplacement de cet arrêt.
- ⤴ Pas de respect pour les personnes âgées à la sortie des écoles. Supprimer les horaires allégés des vacances scolaires.
- ⤴ Former les chauffeurs comme RATP : sourire...
- ⤴ Revoir la tarification (Phébus est cher), temps trop long pour Chantiers.
- ⤴ Les pistes cyclables ne sont pas la solution. Prolonger le tram de Viroflay.

Avis de la commission d'enquête :

Cette observation constate les mêmes problèmes de desserte que l'obs. 4. D'autres remarques concernent le PLU ou le fonctionnement normal des bus (prix, fréquence, amplitude, confort, comportement des jeunes...), qui relève de l'objectif 1 du volet Transports Collectifs.

Le problème du Chesnay est que cette ville s'est développée à une époque où on ne croyait plus aux transports collectifs et où tous les déplacements devaient se faire en voiture. Les gens qui sont venus ou continuent de venir y habiter le font en connaissance de cause et se déplacent beaucoup en voiture. Les TC ne récoltent donc qu'une clientèle résiduelle constituée essentiellement de scolaires et personnes âgées, hormis les destinations Centre Commercial Parly2 et Hôpital Mignot. Ce n'est pas assez pour justifier fréquences et amplitudes qu'on trouve à Paris ou dans les tissus urbains anciens construits autour des lignes de chemin de fer. Au-delà de l'amélioration de la ligne Le Chesnay-Chantiers et d'un renforcement limité de la ligne vers Vaucresson, il paraît difficile de changer les habitudes sans un saut qualitatif radical, type métro automatique (voir réponse à l'obs. 4).

1.6.10.9 Observation de Monsieur Emmanuel TILLOY

. Association "Ensemble à gauche au Chesnay"

- ⤴ Publicité minimale de l'enquête, intérêt faible de la ville pour le PLD. Pas de concertation préalable.
- ⤴ Plan ambitieux, objectifs modestes : réduire de 3% le trafic automobile en IdF en 5 ans, 2% pour la Grande couronne ; + 2 % pour les TC, + 10% pour la marche à pied (objectifs du PDUIF note de la commission).
- ⤴ Le Chesnay est considéré comme axe traversant, pas d'action contre le point dur de la place de la Loi. Rien sur le stationnement au Chesnay, hormis les livraisons.
- ⤴ Globalement Le Chesnay est bien desservi.
- ⤴ Poursuivre les aménagements cyclables en cohérence avec Versailles, plus développé et cohérent sur ce point.
- ⤴ Plan peu précis sur le partage des financements.

Avis de la commission d'enquête :

- ⤴ *Mêmes remarques que l'obs. 7, mais plus bienveillante ("Globalement Le Chesnay est bien desservi")*
- ⤴ *Le PLD est une déclinaison du PDUIF et a les mêmes objectifs globaux, même si les réductions de l'automobile et augmentations des transports collectifs et vélos peuvent être supérieurs localement. Mais les évolutions des trafics locaux ne sont pas toujours mesurées, ni même mesurables, et surtout dépendent des décisions de toutes les collectivités territoriales environnantes. Le PLD ne peut être qu'un effort local, dont le résultat dépendra de la somme de tous les efforts locaux et globaux d'Île de France.*
- ⤴ *Les Actions 2.1 et 2.9 du volet modes doux correspondent tout à fait à la demande de maillage avec Versailles.*
- ⤴ *Les financements ne dépendent, bien souvent, pas du SMBDRV, donc cette entité ne peut s'engager dans le PLD.*

1.6.10.10 Observation de l'Association des habitants et amis du Chesnay (AHC) présidente : Scholastique de Tarle

- ⤴ Le dossier de 200 pages n'est pas consultable sur Internet ! Les habitants ne peuvent tous se rendre en mairie aux heures ouvrables et il faut beaucoup de temps pour en prendre connaissance. Le journal municipal ne signalait pas l'enquête.
- ⤴ Ce document a été bouclé il y a un an. Depuis, l'autoroute A86 souterraine a été terminée : le péage est différent suivant l'heure ! Et le prix varie suivant l'entrée utilisée.
- ⤴ Les points durs d'accidentologie du Chesnay sont signalés, mais il aurait été plus intéressant de donner les lieux, le nombre, les causes et la gravité des accidents.
- ⤴ En ce qui concerne le réseau de bus, il faudrait améliorer l'offre très réduite en période de vacances scolaires, le manque de correspondance entre les bus, l'absence d'abribus et de sièges à certains arrêts, ainsi que la conduite brutale de certains conducteurs ou inciter les jeunes à laisser leur place aux personnes âgées.
- ⤴ Lors du renouvellement des bus, il serait judicieux d'opter pour des bus plus petits, plus maniables et électriques pour l'environnement.
- ⤴ Certains arrêts ne sont pas accessibles aux PMR
- ⤴ Difficile de traverser la rue du Maréchal Foch à Versailles RD. Nombre de places de stationnement pour les vélos insuffisants. à la gare du Chesnay il faudrait prévoir des garages pour 2 roues motorisés
- ⤴ Il faudrait améliorer l'infrastructure et la signalisation pour les PMR
- ⤴ Dans la création de pistes cyclables, tenir compte des piétons, raviver périodiquement les peintures de la signalisation, diffuser un plan.

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

- ✧ Approuve la prescription du PLD qui prévoit d'imposer dans les PLU des emplacements pour garer les vélos. Il faudrait également imposer dans les PLU des emplacements pour les véhicules de livraisons, sans utiliser l'espace public.
- ✧ Pour la commune du Chesnay, il faudrait de même imposer dans le PLU des emplacements de parking de voiture en rapport avec le nombre d'habitants, car les TC restent insuffisants.
- ✧ Mieux associer les associations comme l'AHC.

Avis de la commission d'enquête :

Si le dossier n'était pas sur Internet, il y avait tout de même de nombreuses permanences, y compris le samedi dans certaines communes (Versailles, Fontenay le Fleuri), avec un ou plusieurs commissaires enquêteurs capables d'expliquer le PLD, malgré sa complexité.

Il eut été préférable que l'annonce de l'enquête fût sur le site de la mairie, cependant, toutes les obligations d'information ont été observées et le public a effectivement donné son avis sur les registres.

- ✧ *A86 : voir réponse à l'obs. 2 du registre de Versailles.*
- ✧ *Le point dur de la place de la Loi fait partie de l'axe Chantiers-Le Chesnay (sous-action 2.2) mais n'est pas dessiné sur le plan correspondant.*
- ✧ *PMR : voir réponse à l'obs. 5 du registre de Versailles.*
- ✧ *Amélioration des bus : voir réponse à l'obs. 8 du Chesnay. Les bus électriques relèvent d'une politique nationale d'aide aux véhicules électriques, non du PLD.*
- ✧ *Pistes cyclables et piétons : voir réponse à l'obs. 3 du Chesnay.*
- ✧ *D'autres remarques concernent le PLU.*
- ✧ *La difficulté de traverser la rue du Maréchal Foch est à prendre en compte pour les études du pôle Versailles RD.*

1.6.10.11 Observation de Mme Joëlle WELSING, conseillère municipale

."Ensemble à gauche"

- ✧ Indignation face au mépris du maire et de son équipe pour le PLD, qui n'a pas été présenté suffisamment en dehors de la commission urbanisme.
- ✧ Demande de lignes fiables, quant aux horaires, et rapides.
- ✧ Pourquoi ne pas reparler du TCSP entre Versailles-Chantiers et le Centre Commercial Parly2 et l'hôpital Mignot ?
- ✧

Avis de la commission d'enquête :

- ✧ *La critique porte sur le fonctionnement du Conseil municipal, non sur le PLD lui-même.*
- ✧ *Les lignes fiables font partie de l'objectif du PLD d'améliorations des Transports Collectifs.*
- ✧ *La sous-action 2.2 porte sur l'axe Versailles Chantiers-Le Chesnay. Mais il n'est pas évoqué de TCSP. Voir aussi la réponse à l'obs. 4 sur les solutions plus lourdes, certes hors objectif du PLD.*

1.6.10.12 Observation de Monsieur Rémi CARIOZ, conseiller municipal

- ✧ Défaut de concertation et d'information.
- ✧ Ce document élaboré en janvier 2011 et a été porté à la connaissance des élus de la commission "patrimoine-urbanisme" du Chesnay le 24 mars et vers le 20 juin pour les autres (qui ont voté le 7 avril). Ne prend pas en compte l'ouverture totale de l'A86.
- ✧ Les horaires des transports en bus sont à améliorer (fréquence et horaires)
- ✧ Les pistes cyclables sont à améliorer tant du point de vue signalisation que jonction avec les autres communes et les pistes du Conseil Général.

13

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ Concertation : même réponse qu'à l'obs. 11.
- ▲ A86 : voir réponse à l'obs. 2 du registre de Versailles.
- ▲ Amélioration des bus : voir réponse à l'obs. 8 du Chesnay.
- ▲ Pistes cyclables et piétons : voir réponse à l'obs. 3 du Chesnay.

1.6.11 Observations portées sur le registre de la mairie de Toussus-le-Noble

1.6.11.1 Cinquante observations

Regroupées dans l'ordre suivant : M. LEMAITRE (1^{er} adjoint), illisible (5 dont peut-être 2 fois la même personne), Gilles PANCHER (maire de Toussus), C. BOLLENGIER (adjoint), M. MOREAU, Mme. DERAY, une maman inquiète pour ses enfants, Yann PAON, G. KERN, Nadine MEURICE, B. ESPAR, Sophie MONEYRON, N. et P. LABORDE, Pierre-Olivier et Nathalie Bel mont, Stéphanie Mercier, Sylvie et Patrick GIORDANO, illisible, A. GUYOT, M. BANCILHON, Hubert et Isabelle CADUSSEAU, A. MADROSZYK, M. RYCKEMBACH, Christine COULON, Nathalie GENDROT, illisible, Marie-Line ALBERT, Thierry LEGINET, V. GUIGOU, Jean-Loup AGOPIAN, Mme LASBLEIS, Sylvie ST-YVES, Yves HOCHEDÉZ, Caroline THIERRY, Isabelle DOUVILLE, Mme LENOBLE, Mme VIVITTORI, illisible (2 fois), Chloé MORIS 12 ans, A. SAVARY, Gilles MORIS, Daniel CORMAULT, Bruno et Sophie BROCHARD, V. et L. PHILIPPE, Karine BOUARAB, extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Toutes ces observations vont dans le même sens que la motion du conseil municipal :

Motion d'opposition à l'évolution du parcours de la ligne 262 SAVAC tel que décrit dans le projet de PLD présenté par le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacement de la Région de Versailles et soumis à enquête publique du 28 mai au 28 juin 2011 :

Le conseil municipal souhaite exprimer son opposition à l'évolution de la ligne 262 qui contournerait la commune sans desservir l'intérieur des zones urbanisées et économiques de Toussus.

Quand bien même cette évolution augmenterait la fréquence et la qualité du service de la ligne 262, le conseil municipal motive sa position par le fait qu'il considère :

- ▲ que cette ligne ne serait pas adaptée pour les enfants (problème de sécurité), pour les personnes âgées et handicapées (problème d'accessibilité), pour les salariés des entreprises (problème d'éloignement de leurs lieux de travail sur l'aéroport en particulier),
- ▲ que les aménagements d'arrêts de bus sur rond-point, en bordure du barreau routier entourant Toussus engendrent des infrastructures (descentes et quais d'accès, éclairages), conséquentes, dont la faisabilité n'est pas établie et les financements d'investissements et de fonctionnement (en particulier communaux) ne sont pas déterminés.
- ▲ Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité,
- ▲ Demande à ce que le parcours de la ligne 262 soit maintenu comme actuellement avec augmentation de la fréquence (15 min aux HP, 30 min aux HC), de l'amplitude (de 6h à 23 h), et de la qualité (fiabilité horaire...).
- ▲ Suggère au SMBDRV de développer une piste cyclable entre Buc et Toussus, qui permettrait plus particulièrement aux collégiens de Châteaufort et de Toussus de rallier le collège de Buc en toute sécurité.
- ▲ Autres remarques dans les observations s'ajoutant toujours (sauf obs. 3) à la demande de faire passer le 262 par le centre village principalement pour des raisons de sécurité :
- ▲ **Obs. 3** : Parking gratuit à Versailles Chantiers
- ▲ **Obs. 12** : Prolonger la ligne Z de Phébus vers les zones d'emploi aux heures de bureaux, ce qui économiserait aux salariés la boucle chronophage par le centre de Toussus.
- ▲ **Obs. 25** : Rappelle que le problème vient de la fermeture de la rue Espault Pelterie (par quelques élus dont les jardins donnent dans cette rue). Sa réouverture permettrait d'éviter à la

SAVAC de passer dans le village et ne léserait pas les enfants habitant "Les Demeures", car l'arrêt de bus serait à mi-chemin entre les deux lotissements.

- ▲ **Obs. 28** : Demande d'une ligne directe, matin et soir, vers Versailles RG, sans passer par Versailles Chantiers, comme c'était le cas en 2010 au moment des travaux dans Buc.
- ▲ **Obs. 37** : Ajouter des arrêts au niveau du premier rond-point en venant de Buc pour les habitants de la rue d'Arsigny.
- ▲ **Obs. 45** : Le passage des bus était prévu (par le PLU) dans la nouvelle résidence, mais des manifestations de riverains ont fait que le trajet a été déplacé sur la rocade.

Avis de la commission d'enquête :

Le changement d'itinéraire proposé pour la ligne 262 soulève une opposition quasiment unanime de la population de Toussus le Noble alors que l'évolution de cette ligne vers la norme Mobilien est la première action présentée au PLD (sous-action 1.1) et l'une des seules assez clairement définie dans le PLD.

Pour une fois qu'un choix a été fait et inscrit au PLD, l'opposition des habitants est très forte ! Cela anticipe les difficultés futures du PLD au fur et à mesure que les études de faisabilité seront réalisées et obligeront à des choix précis !

A Toussus, l'itinéraire du 262 est devenu très compliqué et significativement allongé à la suite de la fermeture d'une rue (la rue Espault Pelterie selon l'observation 25), transformée en voie vélos/piétons. Apparemment une motion s'y était opposée. L'aménagement semble être réversible, mais sans pouvoir affirmer que cela soit à un coût raisonnable.

C'est pour éviter les deux incursions successives et fortement retardatrices dans Toussus que le PLD préconise la simplification de l'itinéraire du 262 en le faisant passer par la rocade.

Il est nécessaire de reprendre la concertation pour une solution qui passera sans doute par le réaménagement de cette rue en voie ouverte au trafic exclusif des bus, outre les piétons et vélos. Sans compter des demandes concernant la desserte elle-même (direct vers Versailles RG, arrêt supplémentaire en entrée de village, desserte plus directe de la zone d'emploi de l'aéroport aux heures d'arrivée et départ des salariés...).

La piste cyclable demandée par le Conseil municipal et quelques habitants est prévue au PLD (sous-action 2.1). Comme pour le 262, elle est même la première inscrite à son volet (ici, volet modes doux) et l'une des moins chères de ce volet, pour une utilité sans doute parmi les plus grandes (voirie rurale dangereuse, usagers jeunes et potentiellement nombreux).

1.6.12 Observations portées sur le registre du siège de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc

1.6.12.1 Observation de Mme Perrin, Jouy-en-Josas

Idem observation 2 du registre de Jouy-en-Josas.

1.6.12.2 Courrier de la commission transport et infrastructure de la commune de Bailly

.... **déposée par Monsieur Alain LOPPINET, maire adjoint**

Idem observation 8 du registre de Bailly.

1.6.12.3 Divers courriels échangés entre M. Marcel Meurin

.... **(Ass. Valentin Haüy) et la CAVGP**

Information sur les associations PMR consultées lors de la concertation.

JMS

1.6.12.4 Courrier de Mme Catherine Penel, Toussus-le-Noble

Même opposition au nouveau tracé de la ligne 262 de la SAVAC que l'ensemble des observations portées à Toussus-le-Noble.

1.6.12.5 Courriel de la commission transports du CE d'Alcatel-Lucent, Vélizy

Appuie la démarche du PLD, mais demande plus d'ambition.

La zone de Vélizy (INOVEL) accueille 40 000 salariés et 50 000 clients quotidiens du centre commercial.

L'inventaire des lignes de bus est très incomplet. Le niveau d'offre est inégalitaire entre Vélizy et Meudon-la-Forêt. Il n'y a, de prévu, qu'une étude de restructuration du réseau de bus en lien avec la ligne de "tram" en construction. L'itinéraire cyclable de la sous-action 2.4 est déjà en cours de réalisation. Aucune amélioration ne semble à attendre avant 3 ou 4 ans.

Un document est annexé : Contribution au PLD SMBDRV de la Commission Transports du Comité d'Établissement d'Alcatel-Lucent France / site de Vélizy.

Avis de la commission d'enquête :

Ce courriel fait les mêmes reproches qu'une majorité des observations : le PLD est trop flou, incomplet et peu opérationnel.

Le document annexe présente de nombreuses propositions qui auront tout leur intérêt au moment des choix futurs après les nombreuses études à effectuer.

1.6.12.6 Courrier anonyme (?)

Considérer que la population qui ne s'est pas déplacée approuve le PLD serait maladroit. Ne commente que les pages qui ont été lues un samedi matin, debout, sur le comptoir de l'accueil d'une mairie.

Dossier souvent vide et peu clair, pas assez exigeant (pas assez de places de stationnement de vélos, trop pour les voitures), le réseau cyclable dans Versailles est, à de rares exceptions près, une catastrophe, les pistes cyclables ne doivent pas être sur les trottoirs, ne pas utiliser "shunt"...

Avis de la commission d'enquête :

Tous les sujets évoqués doivent faire l'objet d'études avant travaux. Rien n'est figé.

1.6.12.7 Observation de Philippe HENNEQUIN (ADEEO - Association de défense et de l'environnement et du cadre de vie de l'Épi d'Or, St-Cyr l'École)

L'ADEEO est une association de plus d'une centaine de membres résidant dans le quartier de l'Épi d'Or à Saint Cyr l'École. Après étude du dossier, elle soutient toutes les actions visant à fluidifier la circulation, la disponibilité des transports-en-communs ainsi que les liaisons douces. Elle trouve intéressantes les actions proposées pour étoffer le réseau des bus sur la commune.

A condition de revoir sérieusement les horaires et les fréquences, elle propose également de tenir les usagers au courant et de les informer au moyen d'un site dédié ou existant.

En ce qui concerne la circulation, l'ADEEO est dans l'attente de l'étude qui permettra la requalification de nombreuses voies, espérant que cela contribuera au désengorgement de l'Épi d'Or, elle souhaite que cette étude soit communiquée aux Saint-Cyriens avant la mise en œuvre de l'action. Elle soutient par conséquent la création de voies de contournement des agglomérations.

A propos de l'aménagement du parking de la gare en parc-relais à l'action dans un périmètre de 500m autour du parking ; elle souhaite également que le parc-relais accueille aussi des aménagements relatifs aux liaisons douces et au covoiturage et demande à être associée cette action.

L'ADEEO demande que soit réalisée une étude de bruits au niveau de l'Épi d'Or avant les travaux d'élargissement de la RN 12.

En ce qui concerne le covoiturage il faudrait y associer des passerelles sur des sites dédiés déjà existant ; par exemple transilien.com.

1.6.13 Observations portées sur le registre de la mairie de Rocquencourt

1.6.13.1 Observation de Monsieur CASTRIC de l'Orée de Marly à Noisy-le-Roi

.... **même observation déposée dans plusieurs registres et notamment dans celui de Fontenay-le-Fleury.**

Avis de la commission d'enquête : *La commission d'enquête renvoie à son avis exprimé dans l'analyse des observations du registre d'enquête de Fontenay-le-Fleury.*

1.6.14 Observations portées sur le registre de la mairie de Bois d'Arcy

Aucune observation n'a été portée sur ce registre.

1.6.15 Observations portées sur le registre de la mairie de Jouy-en-Josas

1.6.15.1 Observation de Mme FOUET

Les horaires et la fréquence aux heures de pointe du CVJ ne coïncident ni avec les horaires des écoles et des bureaux, ni avec les horaires des trains des gares de Jouy-en-Josas et de Chaville, obligeant ainsi les riverains à prendre leur voiture.

Les différents quartiers de Jouy-en-Josas ne sont pas reliés entre eux par des Transports Collectifs, il faut systématiquement repasser par la gare.

Avis de la commission d'enquête :

Le PLD n'a pas pour objectif d'intervenir dans la gestion des horaires, qui restent de la responsabilité des transporteurs. Il définit des objectifs d'investissements pour améliorer les déplacements, éventuellement en augmentant les fréquences, ce qui peut permettre de mieux ajuster les passages des bus avec ceux des écoles et des bureaux.

Jouy-en-Josas est aujourd'hui englobée dans les 49 communes retenues dans le projet de loi portant création de l'établissement public de Paris-Saclay (OIN) et relative à la valorisation de l'excellence scientifique et technologique, au développement économique et à la compétitivité internationale de son territoire. Or, le PLD traite des transports collectifs sur le Plateau de Saclay et de l'OIN dans la sous-action n°1-9 en page 46.

De plus, mardi 30 novembre 2010 une réunion s'est tenue à Jouy-en-Josas sur le réseau de transport public du Grand Paris.

La sous-action n° 1-12 en page 53 étudie la restructuration du réseau de transports collectifs de la Vallée de la Bièvre, il y sera fait l'étude de faisabilité d'une navette « intracommunale » régulière à Jouy-en-Josas, pour assurer les liaisons entre les quartiers de la ville.

1.6.15.2 Observation de Mme PERRIN

Le pont de l'A86 est un entonnoir qui embouteille Jouy-en-Josas et empêche des liaisons rapides, or le PLU envisage une densification alors que la ville est déjà saturée aux heures de pointe.

Le tramway de Vélizy va être attractif, mais rien n'est prévu sur Jouy-en-Josas.

Certains quartiers sont mal desservis par les Transports Collectifs, par exemple le quartier des Metz.

Avis de la commission d'enquête :

Le PLD n'étudie pas le PLU. Cependant, le PLU suit les grands axes de développement du SDRIF, qui lui, prône la densification des zones urbaines.

La sous-action n° 1-12 en page 53 étudie la restructuration du réseau de transports collectifs de la vallée de la Bièvre, il y sera fait l'étude de faisabilité d'une liaison Les Metz<> Gare de Jouy-en-Josas.

Les sous-actions n°3-9 et 3-12 (pages 102 et 111) traitent des pôles d'échanges de Jouy-en-Josas et des Loges, y compris l'amélioration des correspondances bus-train.

1.6.15.3 Observation de M. ROZIER

Cycliste, cette personne se félicite des actions du PLD concernant les modes doux mais déplore le manque d'entretien de l'existant, rendant les pistes cyclables dangereuses.

Quel est le planning de réalisation du PLD ?

Le PLU devrait prévoir deux emplacements de stationnement de voitures par pavillon, et empêcher la transformation de garage en surface habitable.

Concernant la liaison Jouy-Vélizy, il serait souhaitable de créer une sortie de l'A86 à mi-ligne droite pour éviter que les travailleurs sur Vélizy soient obligés de venir jusqu'à l'échangeur (embouteillé) de Vélizy Ouest pour ensuite revenir en arrière.

Avis de la commission d'enquête :

Le présent PLD n'a pas vocation à se substituer aux PLU. Ce sont les PLU qui indiquent le nombre d'emplacements de stationnement (tous types confondus). Par contre l'action n°4 page 214 pourrait effectivement préconiser une norme pour les vélos aussi.

Le PLD n'a pas non plus vocation à définir l'entretien des voies (tous modes confondus).

Pour atteindre ces objectifs, les élus du SMBDRV s'engagent sur un PLD dont l'essentiel sera mis en œuvre dans les 5 années à venir (voir page 11 du dossier).

L'échangeur n'est pas de la compétence du PLD.

1.6.16 Observations portées sur le registre de la mairie des Loges-en-Josas

1.6.16.1 Observation de M. MERY

Le PLD considère le plateau de Saclay comme un pôle de recherche déclaré OIN. On y nie l'activité agricole.

Sous-action n°1-16 page 61 : La desserte de nuit de HEC et de la vallée de la Bièvres devrait se faire « à la demande » vu le peu de fréquentation.

Sous-actions n°3-9 et 3-12 (pages 102 et 111) : utiles mais ne doivent pas altérer trop fortement le paysage.

Action n°6 page 170 : les pistes cyclables sont parfois dangereuses à cause de problèmes fonciers.

Action n°4 page 179 : La déviation centrale ne doit pas altérer les domaines naturels.

Avis de la commission d'enquête :

L'OIN a été créé pour son activité de recherche pas pour son agriculture même si elle est importante. Les terres agricoles sont protégées par le SDRIF.

La desserte de nuit décrite dans la sous action n° 1-16 fera l'objet d'une étude de faisabilité. Celle-ci définira si elle a besoin d'être « régulière » ou bien « a la demande ».

Action n°6 : Il n'est effectivement pas aisé d'établir les tracés exacts des voiries y compris douces. Mais ceux-ci ne sont pas à déterminer précisément à ce stade du PLD. Ils feront l'objet d'études avant décision finale.

1.6.17 Observations portées sur le registre de la mairie de Vélizy-Villacoublay

1.6.17.1 Observation de M. PAQUIN

.... secrétaire de l'Union Locale des Retraités CFDT de Vélizy & Versailles & environ.

Souhaite que les Transports Collectifs tiennent compte des PMR tant en terme d'accessibilité que de fréquences.

Avis de la commission d'enquête :

L'accessibilité des PMR au territoire relève, en termes de déplacements, de deux thématiques : l'accessibilité à la voirie et aux espaces publics et l'accessibilité aux systèmes de transport en commun.

L'action n°3 page 82/83 (et ses sous-actions) qui traite du réaménagement des pôles d'échanges des gares du territoire du PLD, comporte un volet PMR.

Le PLD traite des aménagements à faire en faveur des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans son volet « modes doux et PMR » à partir de la page 121 jusqu'à la page 170 dont l'objectif n°2 page 165, « Conforter et sécuriser les déplacements des modes doux et des PMR sur les territoires communaux ».

1.6.17.2 Observation de M. LOISON, maire de Vélizy-Villacoublay.

Le PLD ne prend pas en considération les salariés (50 000) du bassin d'emplois de Vélizy-Villacoublay. Or, l'offre bus devrait tenir compte des besoins en déplacements des salariés et des clients tant des entreprises que des zones commerciales.

Dans le préambule, une erreur s'est glissée. Depuis 2008, le réseau de Vélizy-Villacoublay est géré par Phébus et non Véolia. De plus, la liste des bus desservant notre commune est incomplète.

La commune de Vélizy-Villacoublay a initié un certain nombre d'actions en faveur des déplacements, et souhaiterait les voir inclus dans la mise en œuvre du PLD de CAVGP :

- ✧ création, dans le cadre du Grand Paris, d'un Transport en Commun en site propre entre le Pont de Sèvres, Vélizy-Villacoublay et Saclay. Il paraît ainsi indispensable que la mairie participe activement aux débats concernant la sous-action n°1-9 page 46 et la sous-action n°2-6 page 78.
- ✧ travail sur la restructuration du réseau de bus. La mairie souhaite participer à la sous-action n°1-13.

De plus, le maire souligne l'importance du futur échangeur sur l'A86 à Vélizy-Villacoublay, qui a été inscrit par l'État sur la liste des opérations prioritaires dans le Plan de Développement et de Modernisation des Itinéraires. Cet aménagement ferait partie des projets préalables à l'aménagement de l'échangeur du Petit-Clamart.

Enfin, la ville informe la commission, qu'elle lancera en septembre 2011, une étude globale de circulation sur la commune et qu'à cette occasion le SMBDRV sera consulté afin d'assurer une cohérence territoriale.

Avis de la commission d'enquête :

Pour élaborer le PLD, toutes les communes de CAVGP ont été consultées et le seront encore dans les études de faisabilité. Le constat de l'existant tient compte de tous les déplacements observés par toutes les populations (y compris les travailleurs).

Rien n'empêche une commune de demander à CAVGP de participer aux débats sur diverses actions voire aux études de faisabilités.

La commission informe le SMBDRV des actions de la commune de Vélizy-Villacoublay via ce rapport.

1.6.17.3 Observation de Dassault-systemes

D'une manière générale, Dassault Systèmes pense que certaines spécificités d'Inovel Parc Nord et de ses salariés n'ont pas été complètement prises en compte dans le PLD, et souhaite attirer l'attention de la commission d'enquête sur ces points afin qu'ils puissent être intégrés au PLD :

- ▲ Classification des lignes de desserte (action n°1) pages 18 et suivantes. La classification proposée ne prend pas en compte les spécificités des lignes de desserte des zones d'activités. Si on considère l'axe Pont de Sèvres - Inovel Parc Nord avec l'ensemble des lignes qui le desservent, on constate qu'il a une importance plus grande que celle qui apparaît dans le tableau de la page 19. Il faut donc prendre en compte l'importance de cet axe pour rendre l'offre Transports Collectifs plus attractive grâce à des aménagements spécifiques (horaires, fréquences...).
- ▲ Amélioration des liaisons avec la Vallée de la Bièvre (sous-action n°1.12 page 53) : Actuellement les salariés habitant les secteurs de Jouy (centre ville) ne peuvent accéder directement à Inovel Parc Nord, une correspondance est nécessaire au niveau de l'avenue Wagner à Vélizy (la correspondance dépendant de la ligne à récupérer...). Ceux, habitants dans le secteur de Vauboyen / le Parc de Diane / le Val d'Albian ont dans la plupart des cas, deux correspondances. Pourrait-on envisager le prolongement de la ligne J qui dessert le collège Maryse Bastié pour offrir quelques courses directes.
- ▲ Lors de la restructuration des réseaux de bus en liaison avec la mise en service du tramway T6 (sous-action n°1-15 page 59), s'il est logique que les lignes de bus qui font doublon sur un long parcours avec la future ligne T6 soient supprimées (exemple des lignes RATP 190 ou 295), il ne faut pas que le même principe s'applique à instaurant le terminus de certaines lignes (179, 291, 379,...) au niveau de la gare routière, supprimant de fait la desserte directe d'Inovel Parc Nord. Il faudrait maintenir les dessertes directes existant aujourd'hui.
- ▲ Amélioration des liaisons avec Versailles-Nord et Le Chesnay. Ne faudrait-il pas étudier l'opportunité de prolonger la ligne LCV au-delà de Versailles-Europe vers Le Chesnay en heure de pointe ?
- ▲ **Liaison express avec Antony** : La liaison avec Antony est actuellement proposée en mode omnibus par la ligne RATP 379 (desserte de Châtenay-Malabry, en direction de la Croix de Berny) et par la ligne Phébus VAN (desserte à dominante scolaire en direction de la Fontaine Michalon). -> Est-il possible d'étudier la possibilité d'une liaison express avec Antony (Croix de Berny TVM et/ou Antony OrlyVal) permettant également les correspondances avec la

ligne B du RER et donc Paris et l'aéroport CDG, via l'autoroute A86 moyennant éventuellement quelques aménagements de voirie.

- ▲ Circulations douces : la voirie ne met pas les nouveaux cyclistes dans une situation sécurisante. Quant à la sous-action n°2.4 page 139, la création de l'infrastructure du tramway T6 s'accompagnera de l'aménagement d'une piste mixte piétons - vélos sur la majorité des tronçons. Il faudrait s'assurer que cette piste sera reliée aux voies perpendiculaires pour bénéficier d'un effet réseau
- ▲ Les salariés domiciliés loin de Vélizy ne peuvent pas effectuer tout le trajet domicile - travail en vélo : afin de leur permettre de profiter des possibilités offertes par la complémentarité Transports Collectifs - vélo, la mise en place d'itinéraires adaptés entre Inovel Parc Nord et les grands pôles de correspondance est à prévoir.
- ▲ Il faudrait sécuriser la liaison vers la forêt de Verrières et Massy (secteur Petit Clamart principalement)
- ▲ Envisager la création d'un itinéraire parallèle à la RN12 entre le secteur du pont Colbert, le nord de Buc (le Cerf-Volant) et la zone de Satory pour offrir une liaison avec St Quentin en Yvelines par le plateau de Satory.

Suivent des propositions issues d'un document dénommé « Propositions pour améliorer les circulations douces », élaboré dans le cadre du PDIE de Vélizy par un ensemble de salariés d'Inovel Parc en vue de faciliter le recours aux circulations douces :

- ▲ Créer un accès depuis Chaville par la RD 53
- ▲ Prévoir la traversée de la forêt de Meudon à vélo
- ▲ Pour Inovel Parc Nord :
- ▲ aménager les ronds-points rue Grange Dame Rosé (avec accès à la route forestière parallèle, route du Cordon de Vélizy)
- ▲ rendre cyclables les voies d'Inovel Parc Nord
- ▲ Créer des traversées de l'A86 grâce à des souterrains.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ La commune a porté à notre connaissance (voir observation précédente), la création, dans le cadre du Grand Paris, d'un Transport en Commun en site propre entre le Pont de Sèvres, Vélizy-Villacoublay et Saclay, qui améliorera certainement la desserte d'Inovel Parc Nord.
- ▲ Mais, le PLD n'a pas pour objectif d'intervenir dans la gestion des horaires, qui restent de la responsabilité des transporteurs. Il définit des objectifs d'investissements pour améliorer les déplacements, éventuellement en augmentant les fréquences, ce qui peut permettre de mieux ajuster les passages des bus aux horaires de travail.
- ▲ L'étude de faisabilité de la sous-action 1-12 envisagera les extensions vers Vauboyen / le Parc de Diane / le Val d'Albion s'il y a lieu. Parallèlement, la sous-action n° 2-6 page 78, étudiera le réaménagement de l'axe Saclay-Jouy-en-Josas-Vélizy-Villacoublay pour un BHNS.
- ▲ De façon globale, les lignes de bus seront réaménagées de façon à supprimer les doublons et à les rabattre sur les futures stations de tram.
- ▲ Les sous-actions n° 1-13 page 56 et n°2-2 page 71 étudieront la réorganisation des lignes de bus en lien avec le pôle multimodal Versailles Chantiers.
- ▲ Il est vrai que les modes doux devraient être plus globalement étudiés sur Vélizy-Villacoublay. Cependant, le réseau viaire ne s'y prête guère. La commission recommande d'inclure cette commune dans l'étude des modes doux. L'étude de faisabilité de la sous-action n° 2,4 page 139, devra effectivement prendre en compte les pistes cyclables/piétons « secondaires », pour irriguer les divers points d'intérêts (commerces, entreprises, écoles...).

1.6.18 Observations portées sur le registre de la mairie de BUC

1.6.18.1 Observation de A. Fastré

- ▲ Manque un volet "déplacements piétons", sécurisé, séparé des cyclistes, d'accès facile et en ligne droite pour rejoindre les différents points de destination (arrêt de bus, commerce, services publics...)
- ▲ Les plans de circulation communaux mériteraient d'être édités et étudiés par rapport à la circulation intercommunale.
- ▲ L'amélioration des transports collectifs ne concerne Buc qu'à la marge, hormis le 262. Aucun aménagement de voirie.
- ▲ La ligne 307, SQY – Vélizy, n'a pas été identifiée pour amélioration, alors que la desserte de la ZI de Buc a été supprimée au profit de 3 arrêts supplémentaires dans le Technocentre de Renault. SQY est pourtant un lieu d'habitat pour des gens travaillant à Buc.
- ▲ Les projets de TC de l'OIN évitent Buc.
- ▲ Signalétique à adapter pour les PL depuis bien avant les limites communales.

Avis de la commission d'enquête :

L'action 3 du volet modes doux consiste à Suivre les révisions des plans de circulation communaux. Objectif : identifier les aménagements à réaliser en faveur des modes doux et des PMR, à l'échelle des rues et des quartiers... Sous maîtrise d'ouvrage des communes et des gestionnaires de voiries, financé par ces derniers.

En fait, depuis toujours, c'est la commune qui aménage ses trottoirs pour la circulation des piétons, les PMR ayant besoin d'une qualité supérieure des surfaces de déplacement. On comprend que l'embellissement permanent des zones d'habitat dense, avec trottoirs confortables et dissuasifs vis-à-vis des automobiles et des cyclistes, est la meilleure manière d'inciter à la marche à pied. Haussmann avait installé un atelier à la Bastille où étaient testées les différentes hauteurs de trottoir sur les roues des véhicules hippomobiles de l'époque : il a choisi la plus faible hauteur à partir de laquelle une telle roue était cassée à coup sûr. Preuve que le trottoir urbain sert d'abord à empêcher les voitures et camions de monter dessus.

Le volet "déplacements piétons" est donc bien présent, mais le PLD laisse l'essentiel des initiatives aux communes et aux gestionnaires de voiries.

L'aménagement de la ligne 262 sur la norme Mobilien est la première action mentionnée et une des principales actions du volet TC. On ne peut pas dire que l'amélioration des transports collectifs ne concerne Buc qu'à la marge ! Même si le 307 n'est pas cité, si ce n'est d'une manière générale dans la sous-action 1.7 : Améliorer les échanges avec la CASQY. Si Buc est intéressé, il faudra organiser les actions avec le STIF, VGP et la CASQY.

Les projets de TC de l'OIN : voir sous-action 1.10.

La signalétique PL est à voir avec l'action 13 du volet circulation générale : Repenser les itinéraires PL.

Enfin toutes les demandes de cette observation sont prévues au PLD.

1.6.18.2 Observation de André Orhon, conseiller municipal, Notre Village

Le PLD a le mérite d'exister et les actions sont intéressantes.

- ▲ l'amélioration du 262 est attendue depuis des années
- ▲ la circulation de bus en site propre est exclue sur Buc, du fait de la configuration de la rue Louis Blériot, d'où la nécessité de priorité aux TC, covoiturage, limitation de vitesse, réalisation du barreau sud, détournement de PL par le barreau sud,
- ▲ la volonté politique de VGP n'est pas perceptible,
- ▲ le PLD n'intègre pas suffisamment les projets de l'OIN.

Avis de la commission d'enquête :

Tout ce qui est écrit ici correspond aux objectifs du PLD et à certaines de ses actions, le PLD n'ayant pas de "volonté politique" à affirmer. Quant à l'OIN (sous-action 1.10) ses projets étaient encore flous au moment de l'élaboration du PLD.

1.6.18.3 Observation de Annie et Jean-Noël Pinault, 409 rue Louis Blériot

- ▲ Des dizaines d'autocars vides passent à Buc sans prendre de voyageurs : 262G, cars Phébus Versailles-Les Loges
- ▲ La 307 ne passe qu'une fois par heure. Impossible d'aller en TC de Buc à Tecamah, HEC, Orsay. Demande amplitude, fréquence, ponctualité
- ▲ Créer un demi-tour pour les voitures qui déposent un passager pour la gare des Chantiers à la Porte de Buc.
- ▲ Ticket train + parking ?
- ▲ Contrôler la vitesse limite de 30 km/h sur RD 938

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ Les autocars vides sont une conséquence du décret de 1949, comme le pointe l'obs. 5.
- ▲ La tarification des trains dépend du STIF hors du champ du PLD. Une subvention au stationnement n'est pas souhaitée par le STIF.
- ▲ Il est bien connu que seule la sanction pécuniaire est efficace et l'expérience a montré que les radars étaient le seul moyen de faire respecter les limitations de vitesse. Les riverains auraient intérêt à demander publiquement l'installation d'un radar rue Blériot.

1.6.18.4 Observation de Mme Florence Herzog,

- ▲ Il est quasiment impossible de vivre à Buc sans voiture.
- ▲ Demi-tour à la Porte de Buc.
- ▲ Améliorer les trottoirs "dans un état épouvantable" entre Buc et les Chantiers.
- ▲ Faire respecter la vitesse rue Louis Blériot.
- ▲ Maintenir les parkings de la gare des Chantiers et avenue de Sceau.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ Demi-tour : idem obs. 3. Trottoirs : idem obs. 1. Vitesse : idem obs. 3.
- ▲ L'action 7 du volet circulation générale et stationnement concerne les parcs relais d'intérêt communautaire, dont celui de Versailles Chantiers, avec des subventions importantes pour son redimensionnement. Il restera payant (obligatoire en zones 1 à 5 du STIF).

1.6.18.5 Observation de l'Association APACH de Buc

.... **(Association bucoise pour la protection du cadre de vie, de l'habitat et de l'environnement), Marie-Françoise Choisnard, présidente**

La question des transports, un enjeu crucial pour Buc enfin pris en considération ? ... rien n'a bougé et le projet de modification de la desserte de Buc par la SAVAC il y a 2 ans est resté sans suite, cette société réduisant l'offre sur tout le secteur du Haut Buc pour proposer un projet à coûts constants. Pourtant le constat est accablant comme l'a montré le résultat du questionnaire distribué en 2008 et à la suite duquel la mission OIN n'a rien fait (PJ). Un courrier, cosigné par Essor de Versailles a été adressé au STIF (PJ). On est alors arrivé au débat sur la loi Grand Paris puis aux contributions dans le cadre de la consultation sur le métro (ci-joint le cahier d'acteurs de l'association). **A chaque occasion nous avons rappelé le besoin de transports à Buc, pour desservir la zone d'activités (6000 emplois) mais surtout pour insister sur l'importance du droit à la mobilité pour tous les**

habitants, de tous âges, dans de bonnes conditions et qui implique une augmentation significative de l'offre en amplitude, fréquences, en semaine comme le week end.

Il s'agit là d'une priorité car Buc est complètement oubliée dans les plans de desserte du grand Paris – l'axe nord-sud retenu par l'établissement public de Paris-Saclay passe par Jouy (HEC) et Vélizy - et alors même que la commune compte une importante zone d'activité, qu'une majorité de Bucois travaille en dehors de la commune, souvent loin, notamment à Paris et que la voirie locale est saturée par les véhicules individuels, faute justement de transports en commun dignes du XXIème siècle. **Depuis 20 ans, l'offre de transport n'a pratiquement pas évolué notamment en raison de l'absence de concurrence.** A cet égard, le maintien d'un décret du 14 novembre 1949 qui institue une patrimonialité des réseaux, constitue une anomalie juridique dont nous demandons depuis des années l'abrogation.

Malgré tous ces débats, rien n'a abouti pour Buc et, concernant l'amélioration de l'axe nord-sud, la réponse de l'établissement public de Paris Saclay est : voyez le STIF ! Le STIF, c'est dans le cadre du PLD qu'il intervient mais le dossier soumis à enquête est-il satisfaisant pour Buc ?

On ne peut que se réjouir de l'affichage en objectif 1 de l'amélioration des performances de la ligne SAVAC 262, seule ligne à desservir l'ensemble de la commune, avec comme objectifs de :

- ▲ rationaliser l'itinéraire de la ligne 262 en tenant compte des tissus urbains traversés et des projets d'aménagement en cours (mais ce point ne concerne pas Buc mais Toussus) ;
- ▲ optimiser les temps de parcours de la ligne, tout en maintenant la desserte de l'ensemble des quartiers et communes desservies aujourd'hui par la ligne (le Haut Buc ne doit pas être oublié) ;
- ▲ renforcer le niveau d'offre (fréquences et amplitudes horaires) pour faire évoluer la ligne 262 vers **le standard Mobilien, de petite couronne** tel que défini par le PDU d'Île-de-France.

Le tableau joint au dossier indique une desserte jusqu'à 0h30, avec des fréquences très améliorées et une offre nettement renforcée le WE, y compris en juillet-août.

CHARGE

En moyenne à la journée, 80% des voyageurs sont transportés à moins de 4 V / m²

AMPLITUDE / INTERVALLE MAXIMUM

| | 0h 30 * | 7h 00 | 14h 00 | 21h 00 | 0h 30 |
|------------------|---------|--------|--------|--------|--------|
| Lundi à Vendredi | 20 min | 10 min | 10 min | 20 min | 20 min |
| Samedi | 20 min | 10 min | 10 min | 20 min | 20 min |
| Dimanche | 20 min | 10 min | 10 min | 20 min | 20 min |

* à Paris 0h30
 ** à Paris 7h30

1/3

Ce tableau est beaucoup plus intéressant que la définition de mobilien sur le site du STIF pour la grande couronne et il est donc indispensable de confirmer que ce sont bien ces normes renforcées qui sont retenues.

| | | 5h30 - 7h | 7h - 9h | 9h - 14h | 14h - 17h | 17h - 21h | 21h - 0h30 |
|------------------------|-------|-----------|---------|----------|-----------|-----------|------------|
| Grande Couronne | L à V | 30' | 30' | 1h | 1h | 30' | - |
| | Sam | 1h | 1h | 1h | 1h | 1h | - |
| | Dim* | 1h | 1h | 1h | 1h | 1h | - |

Mais que faut-il penser de l'attitude du STIF qui, dans ses observations jointes au dossier, constate que les demandes ne sont pas réalisables dans les délais prévus faute d'études sérieuses de faisabilité et de financements ?

Cependant, l'amélioration des transports en commun ne concerne Buc qu'à la marge et plusieurs axes sont oubliés :

- ▲ La ligne 262-B qui dessert le Haut Buc doit aussi être renforcée afin de desservir le futur quartier d'habitation sur le fort et de manière générale l'ensemble de ce quartier qui compte plusieurs résidences générant une circulation importante, que ce soit pour le travail ou pour les scolaires ; en particulier la desserte du quartier Saint-Louis doit être confirmée. Le plan présenté par la SAVAC renforçait l'offre de la 262-A au détriment de cette ligne 262-B.
- ▲ La ligne 307 qui relie Vélizy (centre commercial, IUT, collège Maryse Bastié) à Saint Quentin en Yvelines (lycée et collège de Villaroy, université, gare SNCF) en passant par la ZA de Jouy en Josas route du petit Robinson a disparu des schémas ! **Elle doit au contraire être renforcée et mise également au régime mobilien prévu dans ce dossier ; en effet, sur les fiches horaires de cette ligne il est indiqué mobilien mais il n'y a qu'1 bus par ½ heure aux heures de pointe et 1 par heure le reste du temps et aucun service le dimanche.** De plus, les arrêts supprimés dans la ZA de Buc au profit de trois arrêts supplémentaires au milieu des parkings du Technocentre Renault à Guyancourt doivent être rétablis. Saint-Quentin est d'ailleurs un lieu de logement pour des personnes qui travaillent à Buc.
- ▲ Précisons que la zone d'activité de Jouy route du Petit Robinson est desservie par la ligne CVJ Phébus, avec des fréquences insuffisantes ; très souvent, la correspondance avec la gare de Chaville n'est pas assurée en raison des dysfonctionnements et retards sur les lignes de trains.
- ▲ Les lignes d'entreprises qui traversent Buc à vide en sens inverse des besoins des usagers doivent être accessibles aux heures de pointe ; cela ne retarderait pas ces lignes et rendraient plus acceptables ces poids lourds supplémentaires dans la traversée de Buc. De même les lignes Phébus qui traversent Buc doivent être accessibles aux Bucois, qu'elles soient ou non scolaires.
- ▲ Buc est pénalisée pour l'accès aux autres communes, notamment celles desservies par le réseau Phébus. Des liaisons manquent vers la gare de Jouy en Josas mais aussi vers la gare rive droite (changement de réseau à Versailles) ou encore vers l'hôpital Mignot au Chesnay. Ces correspondances allongent les temps de trajets et se traduisent par l'utilisation de la voiture. Les lignes A et G devraient être prolongées vers Buc mais là encore l'abrogation du décret de 1949 s'impose. L'aménagement du pôle de Versailles chantiers ne règle d'ailleurs pas de manière satisfaisante la gestion des points d'arrêt de tous ces bus qui demeurent dispersés sur plusieurs voies, sans information cohérente et lisible. Ainsi, les seuls panneaux informatifs, y compris à l'arrêt du bus SAVAC, ne portent que sur le réseau Phébus.
- ▲ Dans le cadre du nouveau métro et du développement du plateau de Saclay où de nombreux Bucois travaillent, la desserte des nouvelles gares doit être assurée : gare de Saint-Quentin-en-

Yvelines (renforcement de la ligne 307), futures gares sur le campus de Saclay. Pour ces dernières, c'est le tracé de la ligne 262 qui doit être repensé : il doit avoir comme terminus la gare de Gif sur Yvette sur la ligne B du RER et non celle de Saint Rémy les Chevreuse (cette commune ne finance d'ailleurs pas la ligne).

- ▲ Pour réduire la circulation automobile, excessive à Buc, il est impératif de faciliter la circulation des bus et on ne trouve pas au dossier de schéma d'amélioration de la voirie.
- ▲ Le projet de parking au nord de Buc, sur la commune de Versailles, constituerait un motif supplémentaire d'utilisation de la rue Blériot pour se rendre à Versailles en voiture et doit donc être refusé.

Le volet circulation générale et transport de marchandises comprend une action 4 à laquelle il est difficile de souscrire. Il est totalement exclu de faire passer une route dans le bois des Gonards, lieu de promenade et de détente, espace boisé classé dans la perspective des arcades de Buc, monument historique classé, et qui encerclerait les habitants de la rue Blériot dans un double axe de circulation ! Si toutes les communes traversées par une route faisaient la même demande (riverains de la rue des Chantiers par exemple) on aurait des routes dans tous les espaces naturels du secteur et on ne voit pas pourquoi il ne faudrait pas également faire une déviation de la rue Quatremare sur le haut Buc !

Quant au contournement sud, théoriquement dédié aux poids lourds, on voit bien que la solution préconisée précède une étude sérieuse : la source du problème, ce sont les PL de la ZA et, dans le cadre de l'aménagement du plateau de Saclay, une reconversion dans des activités non génératrices de PL doit être mise en œuvre. Cette nouvelle voie, plus aisée que la rue Quatremare aménagée, ne pourra être qu'un « aspirateur à voitures » pour toute la circulation de Saint-Quentin-en-Yvelines et notamment du secteur de Villaroy, reportant ainsi plus de circulation sur la rue Blériot. En tout état de cause, le tracé ne saurait passer sur la ZNIEFF du Pré Clos ni couper les terres agricoles dont il est fermement demandé l'inclusion dans le périmètre d'au moins 2300 ha protégés. **Faire un schéma général de circulation des PL sur un bassin élargi est un préalable indispensable à toute nouvelle route dédiée à ce trafic.**

L'action 13 de ce volet prévoit d'ailleurs de repenser les itinéraires PL pour les affecter aux voies susceptibles de les supporter ; mais cette étude ne peut se limiter aux frontières du territoire. Elle doit s'étendre sur un périmètre plus large afin de mieux prendre en compte les origines et destinations finales et induire une signalétique adaptée dès l'extérieur du territoire. La desserte de la ZA de Buc doit être globalisée avec celle de la ZA des Loges-en-Josas et de Toussus-le-Noble, dont la déviation et les deux accès directs sur la RD 36, sans passer par des zones urbaines, doivent être mieux exploités. **C'est un préalable à toute nouvelle route.**

Le développement durable des territoires ne doit pas d'abord être conçu avec de nouvelles routes mais avec une série d'aménagements permettant de réduire la circulation. Les espaces naturels et agricoles ont trop de valeur pour qu'on ne les détruise pas peu à peu en les « maillant » de routes.

Il manque un volet déplacement des piétons sécurisé sur un espace protégé spécifique, séparé des cyclistes, d'accès facile, sans obstacles matériels et en ligne droite pour rejoindre les différents points d'intérêt : arrêts de bus, commerces, services publics... Les trottoirs n'ont pas partout la largeur réglementaire et ils sont trop souvent encombrés d'obstacles ; les cheminements pour les personnes à mobilité réduite sont souvent inadaptés et conçus en fonction des déplacements automobiles. Les systèmes d'appel aux feux tricolores pour permettre aux piétons de traverser ne fonctionnent pas à Buc. A l'arrêt porte de Buc, à Versailles, également sur une départementale, il fonctionne dès qu'il est actionné. Les plaques aux passages piétons pour les mal voyants en matière plastifiée, très glissantes lorsqu'il y a de la neige et très détériorées doivent être partout réalisées en maçonnerie.

Les **plans de circulation à l'intérieur de chaque commune** (sens uniques, signalétique...) mériteraient d'être édités et étudiés quant à leur cohérence par rapport à la circulation intercommunale.

De manière générale, il manque une conception globale des déplacements pour chaque commune dans son contexte propre et dans son environnement. L'impact des projets du Grand Paris avec les nouvelles gares, mais aussi l'urbanisation nouvelle envisagée ne sont pas étudiés et rendent d'autant plus urgente l'amélioration très sensible de la desserte en transports en commun. L'enquête publique sur le pôle de Versailles Chantiers a eu lieu séparément et n'est pas articulée à ce dossier. Au total on est loin d'une conception durable des villes du territoire.

Ce dossier appelle donc de notre part les réserves expresses suivantes :

- ⤴ Une hiérarchie claire des objectifs avec une priorité pour Buc, commune sinistrée en matière de transports ;
- ⤴ La mise au régime mobilien de petite couronne des lignes 262 et 307 de la SAVAC avant toute nouvelle déviation ;
- ⤴ Un plan général de circulation pour les poids lourds, sur un bassin élargi, en préalable à toute nouvelle route ;
- ⤴ Une attention beaucoup plus forte au déplacement des piétons.

Avis de la commission d'enquête :

Il a été répondu à la plupart des points soulevés à propos des observations précédentes : les bus vides, dont ceux des entreprises à leur retour, qui ne prennent pas de passagers à cause du décret de 49, amélioration des bus, 307, 262 B, lignes Phébus CVJ, prolonger les lignes A et G de Phébus à prolonger jusqu'à Buc, penser à la desserte des futures gares du Grand Paris Express sur le plateau de Saclay, itinéraires PL mieux fléchés à vaste échelle, déplacements piétons...

Une remarque originale : les plaques aux passages piétons pour les mal voyants en matière plastifiée, très glissantes lorsqu'il y a de la neige et très détériorées doivent être partout réalisées en maçonnerie.

Par contre cette association manifeste son opposition au parking au nord de Buc, aux déviations nord et sud de Buc, ce qui n'enlève pas la pertinence de ces actions du PLD. Une enquête aura forcément lieu lors de leur mise en œuvre éventuelle, pour exprimer les arguments qui s'y opposent.

Propose une reconversion des entreprises de la zone industrielle de Buc dans des activités non génératrices de PL. Ce genre d'action, assez irréaliste (il faut des camions aussi en dehors des ZA : livraisons de commerces, construction et travaux publics, transit...), ne fait pas partie des objectifs du PLD.

1.6.18.6 Observation de Vélobuc, 6 place Camille Corot, Mme Britta Boutry, présidente

- ⤴ Soutient l'aménagement prévu de l'axe Châteaufort-Le Chesnay (surtout jusqu'à Versailles-Chantiers) et Buc-Les Loges.
- ⤴ Ajouter SQY-Versailles le long de la D10 dans les deux sens.
- ⤴ L'affiche de l'enquête publique montre une vision de la ville réductrice : vélo dans les champs, pas de piétons, surtout des véhicules à moteur. Mieux aurait valu une image avec piétons, enfants, personnes âgées, cyclistes urbains, sorties d'écoles, livreurs, artisans.
- ⤴ Joint le document écrit à l'occasion de l'enquête sur le Pôle d'échange de Versailles Chantiers

Avis de la commission d'enquête : Des propositions constructives à intégrer dans les études.

1.6.18.7 Observation des Amis de la Vallée de la Bièvre

- ⤴ Trop grande densification à Buc centre.
- ⤴ Soutient les propositions de Vélobuc (qui détaillent ce qui est prévu au PLD).

- ▲ Maintenir ou rétablir les chemins ruraux et leurs accès.
- ▲ Globaliser les accès PL entre les différentes ZA.
- ▲ Envisager la proposition Cofiroute de prolonger le tunnel de l'A86 de 5 km vers le plateau de Saclay.
- ▲ Non à la déviation nord de Buc. Pour la déviation sud, attendre la fin de l'exploitation de l'aérodrome de Toussus et faire la déviation à travers son espace consacré à l'activité, en se servant des pistes actuelles. Économiser les terres agricoles.
- ▲ Versailles-Chantiers : créer un rond-point à la porte de Buc pour le demi-tour des autocars repartant avec les usagers sortant par la sortie sud. Faire réapparaître la voie prévue entre étangs Gobert et avenue de Sceaux. Revoir toute la circulation (rue de Vergennes, rue Benjamin Franklin...).
- ▲ RER C à Bièvres : actuellement une par heure après 20h, rien après 22h ; demande toutes les demi-heures jusqu'à 24h.
- ▲ Barreau nord-sud pour desservir l'OIN.

Avis de la commission d'enquête :

- ▲ *La densification est nécessaire si on veut limiter la crise du logement. Il faut donc féliciter la mairie de Buc pour avoir contribué au logement des Franciliens.*
- ▲ *Il a été répondu précédemment à la question des PL et des déviations de Buc (obs. 5) : rien n'est écrit dans le PLD sur l'avenir de l'aérodrome de Toussus.*
- ▲ *Le point super-dur de la gare des Chantiers n'est pas traité dans la sous-action 2.2 qui ne concerne que l'itinéraire après les Chantiers vers Le Chesnay. Rien ne dit qu'il soit possible d'aménager un rond-point ou toute autre facilitation des demi-tours des voitures ou des bus en bas de la rue de la Porte de Buc. Mais ceci devrait être inclus dans le PLU et dans la ZAC de la gare toujours en projet.*
- ▲ *Le RER C n'est pas concerné par le PLD. Ni l'éventuel barreau routier nord-sud sur le plateau de Saclay.*

1.6.18.8 Observation de Monsieur Cyril Girardin

- ▲ L'amélioration du 262 est un impératif. Il devrait en être de même pour la 307.
- ▲ Améliorer les itinéraires cyclables vers Les Loges, Toussus, Versailles, notamment sur la rue de la Porte de Buc.

Avis de la commission d'enquête : Voir réponses à l'observation 6.

1.7 Analyse des réponses des Personnes Publiques Associées

1.7.1 Syndicat des Transports d'Île-de-France - M. le Président du STIF

1.7.1.1 Un document d'orientations sur un programme d'actions à étudier manquant d'opérationnalité

- ▲ Principes généraux pertinents, mais définition des actions peu développée, insuffisante pour que leur mise en œuvre puisse être engagée à court terme.
- ▲ Poste de coûts non chiffrés, même s'ils sont importants.
- ▲ Manquent parfois le maître d'ouvrage, les financeurs, l'échéancier ou l'articulation entre actions (réorganisation d'un réseau de bus et aménagement physique des points d'arrêt).
- ▲ Déplacements piétons et sécurité routière insuffisamment traités.

1.7.1.2 Un développement et une évolution d'offre bus très ambitieuse

- ▲ Outre l'insuffisance de définition des actions, leur quantité et leur coût probable nécessite de les répartir sur plusieurs années en coordination avec le STIF (contrats de type 2) et les communes, y compris les communes autour de celles qui sont concernées par le PLD.
- ▲ Intégrer les prescriptions du projet de PDU révisé à l'horizon 2020, avec hiérarchisation des lignes de bus et des objectifs associés.

1.7.1.3 Remarques techniques

- ▲ Mettre en perspective les deux lignes du réseau principal présentes sur le territoire du PLD : ligne 1 du réseau Véolia Montesson et 179 RATP.
- ▲ Intégrer les améliorations de l'intermodalité des pôles prioritaires prévues au PDUIF : Versailles-Chantiers (études en cours), Chaville-Vélizy (terminé), Versailles RG (à réaliser).
- ▲ Recenser les arrêts de bus à mettre aux normes d'accessibilité sur les 27 lignes identifiées au contrat STIF de type 2.
- ▲ Faire référence au Schéma directeur de l'information voyageurs du STIF (9 décembre 2009).
- ▲ Faire référence aux PAVE (plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics), qui doivent être intégrés au PLD.
- ▲ Stationnement : intégrer un volet sur la gestion et le contrôle notamment aux abords des gares afin de maîtriser celui-ci et d'inciter à prendre les TC.
- ▲ Renforcer les prescriptions pour les PLU (art. 12) sur les plafonds VL et planchers vélos pour les constructions neuves, ainsi que pour les aires de livraison.

Avis de la commission d'enquête :

Les observations du STIF sont les mêmes que celles de la plupart des observations du public, notamment celles des associations, celles-ci ayant peut-être connu les positions du STIF avant de rédiger leur observation.

La principale est : "Principes généraux pertinents, mais définition des actions peu développée, insuffisante pour que leur mise en œuvre puisse être engagée à court terme". Il s'agit là d'un reproche qui peut sans s'adresser à tous les PLD, parce que les actions à engager sont complexes et ne peuvent être chiffrées sans une étude devant être attribuée souvent par un appel d'offre dont les délais sont difficilement maîtrisables. En effet, une ligne de bus ou un itinéraire cyclable ne se décrètent pas sans consultation des populations : un simple déplacement d'arrêt de bus déchaîne des passions, et cela arrive justement à Toussus le Noble dans la présente enquête. Améliorer l'attractivité des bus demande d'augmenter leur vitesse avec souvent de lourds travaux de voirie : élargissement, revêtements améliorés et trottoirs redessinés, feux tricolores, panneaux à messages variables reliés par GPS aux bus, voire déviation comme à Buc, etc.

De plus, les actions envisagées sont nombreuses et ne pourront pas toutes être mises en œuvre après un choix qui dépend du résultat des études.

Étant donné qu'il y a trop d'actions à mener, dont on ne peut connaître le prix à l'avance, il paraît difficile pour les maîtres d'ouvrage des PLD de faire à l'avance un choix qui mécontentera forcément une partie de la population. Le PLD devient donc naturellement un catalogue satisfaisant tout le monde, en attendant de choisir entre les actions, une fois les longues études achevées.

Quelle serait l'alternative ?

Faire des choix tout de suite pour un nombre limité d'actions, parmi les plus efficaces pour améliorer l'utilisation des TC et des modes doux, comme l'aménagement de la ligne 262 de la SAVAC entre Châteaufort et Versailles Chantiers et d'une piste cyclable entre Toussus et Le Chesnay. Mais les actions les plus efficaces sont les plus chères, ce qui, à budget limité, forcera à éliminer de nombreuses autres actions.

Trois autres facteurs jouent un rôle important dans les limites d'opérationnalité du PLD :

- △ le PLD doit s'articuler autour d'infrastructures principales dépendant du PDUIF, mais beaucoup accusent des retards considérables (stationnement dans la ZAC Chantiers) ou sont encore flous (OIN Plateau de Saclay). Le fait que rien n'avance à la gare des Chantiers fait que les embouteillages qui se forment autour vont durer encore longtemps et que les améliorations apportées au 262 entre Châteaufort et Buc seront dérisoires en termes de temps de parcours par rapport au temps perdu aux abords des Chantiers ; on peut même se demander si les aménagements prévus sur la ZAC des Chantiers (parking souterrain, ouverture vers l'avenue de Sceaux) seront suffisants pour organiser une bonne desserte bus vers Buc et le plateau de Saclay, et s'il ne faudra pas un jour songer à aménager des accès véhicules par le sud, quitte à mordre sur la forêt,
- △ la structure urbaine du territoire concerné, peu dense a été aménagée à l'origine pour la voiture, et la plupart des habitants s'y sont installés en sachant pertinemment qu'ils dépendraient de leur voiture. Jusqu'à aujourd'hui, le bus a toujours été un mode minoritaire s'adressant surtout aux captifs, c'est-à-dire aux habitants sans voiture : jeunes, scolaires, personnes âgées, actif appartenant à un foyer avec une seule voiture... Les besoins se concentrent à des moments limités : heures d'aller et retour pour les collèges, lycées et bureaux, laissant la place à une clientèle très limitée entre les heures de pointe. Or pour attirer du monde dans les bus, il faut donner l'assurance à chacun qu'il trouvera un bus à tout moment de la journée sans avoir à attendre trop longtemps, entre les heures de pointe et tard le soir. Pour cela il faut assurer d'abord une grande fréquence avec des bus presque vides, en espérant que les gens seront alors attirés par la nouvelle offre performante. Cela représente un coût fondé sur le pari d'une réussite incertaine, malgré toutes les réclamations des usagers. Partant de cette situation très peu favorable aux TC, le PLD ne peut que proposer d'avancer prudemment avec des améliorations multiples et progressives,
- △ enfin, le transport en Île de France est lourdement handicapé par le décret de 1949 qui donne la propriété d'une ligne à celui qui l'exploite déjà., comme l'exprime très bien l'observation de l'Association APACH de Buc : "**Depuis 20 ans, l'offre de transport n'a pratiquement pas évolué notamment en raison de l'absence de concurrence. A cet égard, le maintien d'un décret du 14 novembre 1949 qui institue une patrimonialité des réseaux, constitue une anomalie juridique dont nous demandons depuis des années l'abrogation.**"
- △ Ainsi, il est impossible de mettre les transporteurs en concurrence, même lorsque ceux-ci passent déjà sur une portion de la ligne appartenant à un autre. C'est pourquoi les habitants du territoire du PLD se plaignent d'attendre longtemps des bus archi-pleins alors que des bus vides passent sous leur nez. Cette situation ubuesque complique et renchérit toute la desserte par bus.
- △ Conseil Régional d'Île-de-France – M. le Président du CR78
- △ Le Conseil Régional n'a pas répondu.

1.7.2 Conseil Général des Yvelines - M. le président du CG78

Le Conseil Général des Yvelines émet les observations suivantes :

- △ le partage de voirie sur route départementale en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière ne peut se faire qu'à la condition que la capacité des voies à écouler le trafic actuel et à venir soit préservée et que les aménagements de voirie soient proportionnés aux besoins et aux capacités de la voirie. Ces conditions n'ayant pas fait l'objet d'une étude de faisabilité (trafic, emprise, géométrie), les services du Conseil Général des Yvelines ne sont pas en mesure de valider la liste des actions ayant un impact sur la voirie départementale.
- △ en agglomération, le Conseil Général des Yvelines assure, sur routes départementales, l'entretien et si nécessaire, la rénovation de la chaussée, de fil d'eau à fil d'eau. Par ailleurs, en fonction de la nature des travaux à réaliser, ils peuvent l'être par les communes au titre du pouvoir de police de la circulation du Maire, sous réserve de l'accord du Conseil Général des Yvelines dans le cadre d'une permission de voirie.

- ▲ dans le cadre de son schéma des déplacements, le Conseil Général travaille sur le traitement des points durs bus et sur la mise en accessibilité des arrêts de bus sur route départementale hors agglomération, dans un premier temps sur le réseau bus structurant Mobilien.

Avis de la commission d'enquête : *Lors des études de faisabilité le Conseil Général devra effectivement être associé.*

1.7.3 Conseil Général de l'Essonne - M. le président du CG91

Le Conseil Général de l'Essonne qui s'est réuni en séance le 2 mai 2011, émet un avis favorable au PLD assorti des observations suivantes :

- ▲ Le PLD indique, de façon approximative, des dates et des montants de réalisation d'opérations. Lorsque les financements départementaux seront sollicités, les dates et le montant des réalisations effectives devront être mis au point, au cas par cas, avec le Département en fonction de ses propres contraintes financières.
- ▲ De même, il est indispensable que le Département soit consulté pour toutes les fiches actions qui le concernent et qu'il puisse donner son avis, notamment sur les critères techniques des différents types d'aménagement prévus dans les fiches actions.

Avis de la commission d'enquête : *Lors des études de faisabilité le Conseil Général devra effectivement être associé.*

1.7.4 Préfecture des Yvelines - Mme la préfète des Yvelines

La Préfecture des Yvelines n'a pas répondu.

1.7.5 Préfecture de l'Essonne - M. le préfet de l'Essonne

La Préfecture de l'Essonne n'a pas répondu.

1.7.6 Versailles Grand Parc - M. le Président

La CAVGP a délibéré le 29 mars 2011 et a donné un avis favorable sur le PLD.

1.7.7 Mairie de Bailly - M. le maire de Bailly

La mairie n'a pas répondu directement au SMBDRV mais a mis une observation dans le registre de la mairie de Bailly (s'y référer).

1.7.8 Mairie de Bièvres - M. le maire de Bièvres

La mairie n'a pas répondu.

1.7.9 Mairie de Bois d'Arcy - M. le maire de Bois-d'Arcy

La mairie n'a pas répondu.

1.7.10 Mairie de Buc - M. le maire de Buc

La mairie n'a pas répondu.

1.7.11 Mairie de Châteaufort - M. Le maire de Châteaufort

La mairie n'a pas répondu.

1.7.12 Mairie du Chesnay - M. le maire du Chesnay

Le Conseil municipal du Chesnay s'est réuni le 7 avril 2011, et a donné un avis favorable sur le PLD.

1.7.13 Mairie de Fontenay-le-Fleury - M. le maire de Fontenay-le-Fleury

La mairie n'a pas répondu.

1.7.14 Mairie de Jouy-en-Josas - M. le maire de Jouy-en-Josas

La mairie n'a pas répondu.

1.7.15 Mairie des Clayes-sous-Bois - Mme la maire des Clayes-sous-Bois

Le Conseil Municipal s'est réuni le 6 avril 2011, et a adopté le programme d'actions défini dans le PLD.

1.7.16 Mairie des Loges-en-Josas - M. le maire des Loges-en-Josas

La mairie n'a pas répondu.

1.7.17 Mairie de Rocquencourt - M. le maire de Rocquencourt

La mairie n'a pas répondu.

1.7.18 Mairie de Saint-Cyr-l'Ecole - M. Le président du SMBDRV

La mairie n'a pas répondu.

1.7.19 Mairie de Toussus-le-Noble - M. le Maire de Toussus-le-Noble

La mairie n'a pas répondu directement au SMBDRV mais le Conseil Municipal s'est réuni le 27 juin 2011 pour délibérer sur une motion d'opposition à l'évolution du parcours de la ligne 262 SAVAC tel que décrit dans le projet de Plan Local de Déplacement présenté par le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacement de Région de Versailles et soumis à Enquête publique du 28 mai au 28 juin 2011.

Extrait de la délibération : « *Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité, Demande à ce que le parcours de la ligne 262 soit maintenu comme actuellement avec augmentation de la fréquence (toutes les 15 m aux heures de pointe et toutes les 30 min aux heures creuses), de l'amplitude (de 6 h 00 à 23 h 00) et de la qualité (fiabilité horaire, ...). Enfin, dans le cadre de ce PLD, le conseil municipal suggère au SMBDRV de développer une piste cyclable entre Buc et Toussus, qui permettrait plus particulièrement aux collégiens de Châteaufort et de Toussus de rallier le collège de Buc en toute sécurité. Le Conseil Municipal précise que cette motion sera incluse dans le registre d'enquête publique du Plan Local de Déplacement du Syndicat Mixte de Déplacements de la Région de Versailles.* »

Avis de la commission d'enquête :

Voir avis de la commission d'enquête au chapitre « Observations portées sur le registre de la mairie de Toussus-le-Noble ».

1.7.20 Mairie de Vélizy-Villacoublay - M. le maire de Vélizy-Villacoublay

A donné un avis favorable sur le PLD.

1.7.21 Mairie de Versailles - M. le maire de Versailles Grand Parc

La mairie n'a pas répondu.

1.7.22 Mairie de Viroflay - M. le maire de Viroflay

La mairie n'a pas répondu.

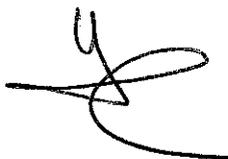
Nous précisons, enfin, que nous avons rédigé ensemble ce rapport d'enquête en toute indépendance.

Fait à Courbevoie le, 10 novembre 2011

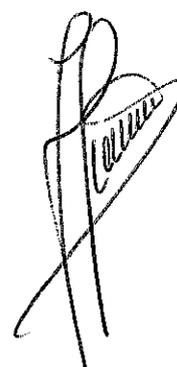
Valérie BERNARD



Yves EGAL



Jean-Marie LAURET



2 CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.1 Objet de l'enquête

Il s'agit de l'enquête publique ayant pour objet le Plan Local de Déplacements (PLD) concernant les communes du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV).

2.2 Projet soumis à enquête

Le PLD du SMBDRV est la déclinaison locale du PDU (Plan de Déplacements Urbains) d'Île-de-France

Un Plan de Déplacements Urbains est un document d'orientation et de programmation qui vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Apparus dans la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, les plans de déplacements urbains (PDU) sont rendus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie en 1996.

La loi solidarité et renouvellement urbains (2000) fait figurer explicitement les PLD dans la loi d'orientation des transports intérieurs : « *En région d'Île-de-France, le plan de déplacements urbains peut être complété, en certaines de ses parties, par des plans locaux de déplacements qui en détaillent et précisent le contenu. Ils sont élaborés à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale ou d'un syndicat mixte.* ».

Le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles a été créé pour animer la démarche d'élaboration du projet de PLD sur un territoire regroupant les communes de l'agglomération de Versailles Grand Parc, ainsi que : Les Clayes-sous-Bois, Bailly, Châteaufort, Le Chesnay et Vélizy-Villacoublay.

2.3 Rappels sur la cohérence de l'action publique

Selon les termes de l'arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du SMBDRV, l'enquête s'est déroulée pendant une durée de 32 jours, à compter du samedi 28 mai 2011 au mardi 28 juin 2011 inclus, avec mise à disposition dans les mairies des 16 communes composant le SMBDRV :

1. Bailly,
2. Bièvres,
3. Bois d'Arcy,
4. Buc,
5. Châteaufort,
6. Fontenay-le-Fleury,
7. Jouy-en-Josas,
8. Le Chesnay,
9. Les Clayes-sous-Bois,
10. Les Loges-en-Josas,
11. Rocquencourt,
12. Saint-Cyr-l'Ecole,
13. Toussus-le-Noble,
14. Vélizy-Villacoublay,
15. Versailles

16. Viroflay.

ainsi qu'au siège du SMBDRV, 7 ter rue de la Porte de Buc à Versailles, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public. Le dossier était également consultable sur le site Internet de Versailles Grand Parc (www.versaillesgrandparc.fr).

L'avis au public annonçant l'enquête (annexe 3) a fait l'objet des affichages réglementaires, huit jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, au siège du SMBDRV et sur tous les panneaux d'affichage légal des 16 communes composant le SMBDRV. Une annonce légale d'avis d'enquête, reprenant les principales modalités de l'arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du Président du SMBDRV, a été publiée dans les journaux suivants (annexe 4). La loi impose que l'avis paraisse dans deux publications locales ou régionales 8 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête:

| Annonces légalés | parution | parution |
|--|----------------------|------------------------------------|
| • Le Parisien Édition des Yvelines | Vendredi 13 mai 2011 | Samedi 28 mai 2011 |
| • Les nouvelles de Versailles | Mercredi 11 mai 2011 | Mercredi 1 ^{er} juin 2011 |

Conformément à l'arrêté du Président du SMBDRV, les registres d'enquête ont été clôturés à la fin de l'enquête par les maires des communes concernées ainsi que par le président du SMBDRV.

Nous précisons, enfin, que nous avons rédigé ce rapport en toute indépendance.

Le dossier complet ainsi que les 17 registres nous ont été remis, en temps utiles, par le SMBDRV.

Les certificats d'affichage ont été envoyés au SMBDRV. L'enquête s'est déroulée sans incident. Le public a été effectivement informé et il pouvait être accueilli dans des conditions satisfaisantes lors de nos permanences.

Il ressort des permanences et des observations une certaine adhésion au projet de PLD, le public a semblé dans l'ensemble avoir été correctement informé au préalable.

2.4 Synthèse des observations du public et des PPA

Les personnes qui se sont manifestées au cours de l'enquête n'ont pas manifesté d'opposition majeure (sauf à Toussus-le-Noble) au projet réclamant majoritairement des améliorations dans l'offre de Transports Collectifs, dans le développement des modes doux et les accès des PMR.

Plus précisément, les principaux manques ont concerné :

1. un diagnostic quelque peu ancien mais qui ne remet pas en cause les actions envisagées souvent reconnues comme intéressantes et encourageantes
2. un ajustement des projets définis au PLD avec les décisions du STIF et du Conseil Général 78.
3. une meilleure prise en compte des flux générés par les entreprises et les centres commerciaux (entre autres à Vélizy-Villacoublay), y compris dans les modes doux.
4. une amélioration des Transports Collectifs (nombre, fréquence, amplitude horaire, accessibilité PMR, lignes supplémentaires....) ; ex : la desserte Bus Les Chesnay-Gare de Vaucresson n'a pas été prise en compte dans le PLD.
5. Le point dur de la Place de la loi à Versailles fait partie de l'axe Versailles Chantiers-Le Chesnay (sous-action 2-2) mais n'est pas dessiné sur le plan concerné.

6. Les piétons devraient être pris en compte de façon plus systématique. Ex : rue du Maréchal Foch aux abords de la gare Versailles-RD.
7. La ligne 307 St Quentin - Buc n'est pas traitée.
8. Les plaques aux passages piétons pour les malvoyants en matière plastifiée sont détériorées et se révèlent très glissantes en cas de pluie ou de neige. Il faudrait les réaliser en maçonnerie.
9. Création d'un demi-tour pour les voitures et les bus à la gare Versailles chantier à la Porte de Buc (sous le viaduc)
10. Besoin d'une liaison Bailly-Vaucresson plutôt que Bailly-Marly (Action 1-3bis)
11. Les estimations financières semblent sous-évaluées ou comprennent des aides qui ne s'appliquent pas forcément (cf Conseil Général des Yvelines).
12. Besoin d'un parking covoiturage à l'Epi d'Or (St Cyr l'École)
13. Le réseau Vélizy-Villacoublay depuis 2008 est géré par Phébus et non plus Véolia
14. Certaines spécificités d'Inovel Parc Nord et des ses salariés n'ont pas été complètement prises en compte dans le PLD.
15. Classification des lignes de desserte (action n°1) pages 18 et suivantes. La classification proposée ne prend pas en compte les spécificités des lignes de desserte des zones d'activités. Si on considère l'axe Pont de Sèvres - Inovel Parc Nord avec l'ensemble des lignes qui le desservent, on constate qu'il a une importance plus grande que celle qui apparaît dans le tableau de la page 19. Il faut donc, prendre en compte l'importance de cet axe pour rendre l'offre Transports Collectifs plus attractive grâce à des aménagements spécifiques (horaires, fréquences...).
16. Amélioration des liaisons avec la Vallée de la Bièvre (sous-action n°1.12 page 53) : Actuellement les salariés habitant les secteurs de Jouy (centre ville) ne peuvent accéder directement à Inovel Parc Nord, une correspondance est nécessaire au niveau de l'avenue Wagner à Vélizy (la correspondance dépendant de la ligne à récupérer...). Ceux, habitants dans le secteur de Vauboyen / le Parc de Diane / le Val d'Albian ont dans la plupart des cas, deux correspondances. -> Envisager le prolongement de la ligne J qui dessert le collège Maryse Bastié pour offrir quelques courses directes.
17. Lors de la restructuration des réseaux de bus en liaison avec la mise en service du tramway T6 (sous-action n°1-15 page 59), s'il est logique que les lignes de bus qui font doublon sur un long parcours avec la future ligne T6 soit supprimée (exemples des lignes RATP 190 ou 295), il ne faut pas que le même principe s'applique à instaurant le terminus de certaines lignes (179, 291, 379,...) au niveau de la gare routière, supprimant de fait la desserte directe d'Inovel Parc Nord. Il faudrait maintenir les dessertes directes existant aujourd'hui.
18. Amélioration des liaisons avec Versailles-Nord et Le Chesnay. Ne faudrait-il pas étudier l'opportunité de prolonger la ligne LCV au-delà de Versailles-Europe vers Le Chesnay en heure de pointe.
19. **Liaison express avec Antony** : La liaison avec Antony est actuellement proposée en mode omnibus par la ligne RATP 379 (desserte de Châtenay-Malabry, en direction de la Croix de Berny) et par la ligne Phébus VAN (desserte à dominante scolaire en direction de la Fontaine Michalon). -> Est-il possible d'étudier la possibilité d'une liaison express avec Antony {Croix de Berny Tvm et/ou Antony OrlyVal) permettant également les correspondances avec la ligne B du RER et donc Paris et l'aéroport CDG, via l'autoroute A 86 moyennant éventuellement quelques aménagements de voirie.
20. Circulations douces : la voirie ne met pas les nouveaux cyclistes dans une situation sécurisante. Quant à la sous-action n°2.4 page 139, la création de l'infrastructure du tramway T6 s'accompagnera de l'aménagement d'une piste mixte piétons - vélos sur la majorité des tronçons.

Il faudrait s'assurer que cette piste sera reliée aux voies perpendiculaires pour bénéficier d'un effet réseau

21. Les salariés domiciliés loin de Vélizy ne peuvent pas effectuer tout le trajet domicile - travail en vélo : afin de leur permettre de profiter des possibilités offertes par la complémentarité Transports Collectifs - vélo, la mise en place d'itinéraires adaptés entre Inovel Parc Nord et les grands pôles de correspondance est à prévoir.
22. Envisager la création d'un itinéraire parallèle à la RN12 entre le secteur du pont Colbert, au nord de Buc (le Cerf-Volant) et la zone de Satory pour offrir une liaison avec St Quentin en Yvelines par le plateau de Satory.
23. Créer un accès depuis Chaville par la RD 53
24. Prévoir la traversée de la forêt de Meudon à vélo
25. Pour Inovel Parc Nord :
 - o aménager les ronds-points rue Grange Dame Rosé (avec accès à la route forestière parallèle, route du Cordon de Vélizy), rendre cyclables les voies d'Inovel Parc Nord
 - o Créer des traversées de l'A86 grâce à des souterrains
26. Principes généraux pertinents, mais définition des actions peu développée, insuffisante pour que leur mise en œuvre puisse être engagée à court terme.
27. Poste de coûts non chiffrés, même s'ils sont importants.
28. Manquent parfois le maître d'ouvrage, les financeurs, l'échéancier ou l'articulation entre actions (réorganisation d'un réseau de bus et aménagement physique des points d'arrêt).
29. Déplacements piétons et sécurité routière insuffisamment traités.
30. Outre l'insuffisance de définition des actions, leur quantité et leur coût probable nécessite de les répartir sur plusieurs années en coordination avec le STIF (contrats de type 2) et les communes, y compris les communes autour de celles qui sont concernées par le PLD.
31. Intégrer les prescriptions du projet de PDU révisé à l'horizon 2020, avec hiérarchisation des lignes de bus et des objectifs associés.
32. Mettre en perspective les deux lignes du réseau principal présentes sur le territoire du PLD : ligne 1 du réseau Véolia Montesson et 179 RATP.
33. Intégrer les améliorations de l'intermodalité des pôles prioritaires prévues au PDUIF : Versailles-Chantiers (études en cours), Chaville-Vélizy (terminé), Versailles RG (à réaliser).
34. Recenser les arrêts de bus à mettre aux normes d'accessibilité sur les 27 lignes identifiées au contrat STIF de type 2.
35. Faire référence au Schéma directeur de l'information voyageurs du STIF (9 décembre 2009).
36. Faire référence aux PAVE (plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics), qui doivent être intégrés au PLD.
37. Stationnement : intégrer un volet sur la gestion et le contrôle notamment aux abords des gares afin de maîtriser celui-ci et d'inciter à prendre les transports collectifs..
38. Renforcer les prescriptions pour les PLU (art. 12) sur les plafonds VL et planchers vélos pour les constructions neuves, ainsi que pour les aires de livraison.

2.5 Conclusions de la Commission d'enquête

Les observations du STIF sont sensiblement les mêmes que celles de la plupart des observations du public, notamment celles des associations, celles-ci ayant peut-être connu les positions du STIF avant de rédiger leurs observations.

La principale est : "Principes généraux pertinents, mais définition des actions peu développée, insuffisante pour que leur mise en œuvre puisse être engagée à court terme".

Il s'agit là d'un reproche, qui peut, sans doute s'adresser à tous les PLD, parce que les actions à engager sont complexes et ne peuvent être chiffrées sans une étude devant être attribuée souvent par un appel d'offre dont les délais sont difficilement maîtrisables. En effet, une ligne de bus ou un itinéraire cyclable ne se décrètent pas sans consultation des populations : un simple déplacement d'arrêt de bus déchaîne des passions, et cela arrive justement à Toussus le Noble dans la présente enquête.

Améliorer l'attractivité des bus demande d'augmenter leur vitesse avec souvent de lourds travaux de voirie : élargissement, revêtements améliorés et trottoirs redessinés, feux tricolores, panneaux à messages variables reliés par GPS aux bus, voire déviation comme à Buc, etc...

De plus, les actions envisagées sont nombreuses et ne pourront pas toutes être mises en œuvre après un choix qui dépendra du résultat des études.

Étant donné qu'il y a trop d'actions à mener, dont on ne peut connaître le coût à l'avance, il paraît difficile pour les maîtres d'ouvrage des PLD de faire à l'avance un choix qui mécontentera forcément une partie de la population. Le PLD devient donc naturellement un catalogue satisfaisant tout le monde, en attendant de choisir entre les actions, une fois les longues études de faisabilité achevées.

Quelle serait l'alternative ?

Faire des choix tout de suite pour un nombre limité d'actions, parmi les plus efficaces pour améliorer l'utilisation des transports collectifs et des modes doux, comme l'aménagement de la ligne 262 de la SAVAC entre Châteaufort et Versailles Chantiers et d'une piste cyclable entre Toussus et Le Chesnay. Mais les actions les plus efficaces sont les plus chères, ce qui, à budget limité, forcera à éliminer de nombreuses autres actions.

Trois autres facteurs jouent un rôle important dans les limites d'opérationnalité du PLD :

1. le PLD doit s'articuler autour d'infrastructures principales dépendant du PDUIF, mais beaucoup accusent des retards considérables (stationnement dans la ZAC Chantiers) ou sont encore floues (OIN Plateau de Saclay). Le fait que rien n'avance à la gare des Chantiers fait que les embouteillages, qui se forment autour, vont durer encore longtemps et que les améliorations apportées au 262 entre Châteaufort et Buc seront dérisoires en termes de temps de parcours par rapport au temps perdu aux abords des Chantiers.
2. la structure urbaine du territoire concerné, peu dense, a été aménagée à l'origine pour la voiture, et la plupart des habitants s'y sont installés en sachant pertinemment qu'ils dépendraient de leur voiture. Jusqu'à aujourd'hui, le bus a toujours été un mode minoritaire s'adressant surtout aux captifs, c'est-à-dire aux habitants sans voiture : jeunes, scolaires, personnes âgées, actifs appartenant à un foyer avec une seule voiture...

Les besoins se concentrent à des moments limités : heures d'aller et retour pour les collèges, lycées et bureaux, laissant la place à une clientèle très limitée entre les heures de pointe. Or, pour attirer du monde dans les bus, il faut donner l'assurance à chacun qu'il trouvera un bus à tout moment de la journée sans avoir à attendre trop longtemps, entre les heures de pointe et tard le soir. Pour cela, il faut assurer une fréquence élevée avec des bus presque vides, en espérant que les gens seront alors attirés par la nouvelle offre performante. Cela représente un coût important supportable si on fait le pari d'une augmentation de la fréquentation. Mais celle-ci reste incertaine, malgré les affirmations des usagers. Partant de cette situation très peu favorable aux transports collectifs, le PLD ne peut que proposer d'avancer prudemment avec des améliorations multiples et progressives,

3. enfin, le transport en Île de France est lourdement handicapé par le décret de 1949 qui donne la propriété d'une ligne à celui qui l'exploite déjà, comme l'exprime très bien l'observation de l'Association APACH de Buc : **"Depuis 20 ans, l'offre de transport n'a pratiquement pas évolué notamment en raison de l'absence de concurrence. A cet égard, le maintien d'un décret du 14 novembre 1949 qui institue une patrimonialité des réseaux, constitue une anomalie juridique dont nous demandons depuis des années l'abrogation."**

Ainsi, il est impossible de mettre les transporteurs en concurrence, même lorsque ceux-ci passent déjà sur une portion de la ligne appartenant à un autre. C'est pourquoi les habitants du territoire du PLD se plaignent d'attendre longtemps des bus archi-pleins alors que des bus vides passent sous leur nez. Cette situation ubuesque complique et renchérit toute la desserte par bus.

Considérant qu'un PLD ne peut être qu'un outil de prévision très imparfait, dépendant de choix très difficiles à faire en l'absence de certitudes sur l'engagement des travaux prévus à moyen et long termes au SDRIF et au PDUIF, en l'absence du résultat des études sur les coûts des projets envisagés au PLD et en l'absence de connaissance des budgets pouvant y être consacrés à l'avenir par les différents maîtres d'ouvrages concernés, il ne paraît pas souhaitable d'exiger plus de précision pour le PLD du SMBDRV, comme le demande le STIF.

En effet, l'exemple de Toussus montre qu'il y a besoin d'une réflexion à long terme sur les réseaux de bus et que cette réflexion est utile même en l'absence de coûts précis. A Toussus, si la réflexion sur le PLD avait été faite plus tôt, la mairie n'aurait sans doute pas hypothéqué l'avenir en condamnant une rue pour la réserver aux seuls piétons et cyclistes.

On peut même penser que la réflexion sur les dessertes par bus et réseaux cyclables est un excellent moyen de forcer à réfléchir sur les infrastructures lourdes. L'exemple le plus frappant est donné par l'impossibilité d'aménager un demi-tour à Versailles-Chantiers sur la rue de la Porte de Buc et les reports successifs de l'aménagement de la ZAC des Chantiers. Ce nœud de circulations donnant lieu à des encombrements insolubles depuis des décennies obligera forcément à se poser des questions sur tout l'aménagement du quartier.

L'aménagement du Camp de Satory et de la zone du Camp des Matelots devrait être l'occasion de revenir sur toutes les réflexions concernant les abords de la gare de Versailles-Chantiers, la GCO et les nouveaux échangeurs sur la N186.

2.6 Avis motivé de la Commission d'enquête

La commission d'enquête a rendu compte de l'ensemble des données de l'enquête et du résultat de ses travaux et recherches complémentaires dans le rapport qui précède.

Il lui appartient à présent, en application des dispositions du Code de l'Urbanisme et de la loi 83 630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement de faire part de ses conclusions et avis motivés.

Après avoir constaté toutes les mesures légales de publicité de l'enquête,

Après avoir pris connaissance de la concertation avec le public et les personnes publiques associées,

Après avoir effectué des visites des communes composant le SMBDRV,

Après avoir été à la disposition des citoyens lors de nos permanences,

Il nous est apparu, après déplacement sur place, lecture et analyse du dossier, étude des réponses faites à nos interrogations que son articulation apparaît cohérente et ses actions propres à décliner le PDUIF sur le territoire du SMBDRV.

En conséquence, la commission d'enquête émet un :

Avis favorable au Plan Local de Déplacements (PLD) concernant les communes du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV) avec une réserve et vingt-six recommandations.

Réserve :

Refuser à la fois le statu quo et la proposition du PLD pour la desserte de Toussus-le-Noble : le passage du 262 par la rocade est massivement rejeté par la population, car les arrêts, éloignés des zones d'habitat, seraient source de danger en obligeant les enfants à marcher le long des routes pour s'y rendre ou en revenir, surtout les soirs d'hiver dans l'obscurité. Mais le 262 ne peut continuer longtemps à desservir le centre de Toussus en faisant deux incursions successives en son centre : cela allonge les temps de transport de ceux qui ne sont pas concernés par Toussus, rend la ligne peu attractive pour ceux-ci et renchérit son coût pour la collectivité publique.

Si le statu quo peut être prolongé quelques temps, il doit l'être à la condition que la mairie de Toussus-le-Noble s'engage à ré-ouvrir l'ancienne rue Espault Pelterie à la circulation des bus dans un délai prévisible et raisonnable

Recommandations :

Intégrer dans les études de faisabilité à venir tous les points suggérés par les diverses observations portées aux registres et non cités dans le PLD.

Notamment les points suivants :

1. ajuster des projets définis au PLD avec les décisions du STIF et du Conseil Général 78.
2. prendre en compte des flux générés par les entreprises et les centres commerciaux (entre autres à Vélizy-Villacoublay), y compris dans les modes doux.
3. intégrer l'amélioration des Transports Collectifs (nombre, fréquence, amplitude horaire, accessibilité PMR, lignes supplémentaires....) ; ex : la desserte Bus Les Chesnay-Gare de Vaucresson n'a pas été prise en compte dans le PLD.
4. dessiner sur le plan concerné, le point dur de la Place de la loi à Versailles qui fait partie de l'axe Versailles Chantiers-Le Chesnay (sous-action 2-2).
5. prendre en compte de façon plus systématique les piétons. Ex : rue du Maréchal Foch aux abords de la gare Versailles-RD.
6. Ajouter au PLD la ligne 307 St Quentin – Buc.
7. Intégrer une réflexion sur les plaques aux passages piétons. En effet, pour les malvoyants, la matière plastifiée actuellement utilisée se détériore et se révèle très glissante en cas de pluie ou de neige.
8. Intégrer la création d'un demi-tour pour les voitures et les bus à la gare Versailles chantier à la Porte de Buc (sous le viaduc)
9. Réaliser une liaison Bailly-Vaucresson plutôt que Bailly-Marly (Action 1-3bis)
10. Revoir les estimations financières qui semblent sous-évaluées ou comprennent des aides qui ne s'appliquent pas forcément (cf Conseil Général des Yvelines).
11. Étudier la faisabilité d'un parking covoiturage à l'Epi d'Or (St Cyr l'École)

12. Corriger l'erreur matérielle suivante :Le réseau Vélizy-Villacoublay depuis 2008 est géré par Phébus et non plus Véolia, comme indiqué dans le dossier du PLD.
13. Prendre en compte les spécificités d'Inovel Parc Nord et des ses salariés dans le PLD.
14. Classification des lignes de desserte (action n°1) pages 18 et suivantes. La classification proposée ne prend pas en compte les spécificités des lignes de desserte des zones d'activités. Si on considère l'axe Pont de Sèvres - Inovel Parc Nord avec l'ensemble des lignes qui le desservent, on constate qu'il a une importance plus grande que celle qui apparaît dans le tableau de la page 19. Il faut donc, prendre en compte l'importance de cet axe pour rendre l'offre Transports Collectifs plus attractive grâce à des aménagements spécifiques (horaires, fréquences...).
15. Étudier l'amélioration des liaisons avec la Vallée de la Bièvre (sous-action n°1.12 page 53) : Actuellement les salariés habitant les secteurs de Jouy (centre ville) ne peuvent accéder directement à Inovel Parc Nord, une correspondance est nécessaire au niveau de l'avenue Wagner à Vélizy (la correspondance dépendant de la ligne à récupérer...). Ceux, habitants dans le secteur de Vauboyen / le Parc de Diane / le Val d'Albian ont dans la plupart des cas, deux correspondances. -> Envisager le prolongement de la ligne J qui dessert le collège Maryse Bastié pour offrir quelques courses directes.
16. Lors de la restructuration des réseaux de bus en liaison avec la mise en service du tramway T6 (sous-action n°1-15 page 59), s'il est logique que les lignes de bus qui font doublon sur un long parcours avec la future ligne T6 soient supprimées (exemples des lignes RATP 190 ou 295), il ne faut pas que le même principe s'applique en instaurant le terminus de certaines lignes (179, 291, 379,...) au niveau de la gare routière, supprimant de fait la desserte directe d'Inovel Parc Nord. Il faudrait intégrer au PLD le maintien des dessertes directes existant aujourd'hui.
17. Étudier l'amélioration des liaisons avec Versailles-Nord et Le Chesnay. Ne faudrait-il pas étudier l'opportunité de prolonger la ligne LCV au-delà de Versailles-Europe vers Le Chesnay en heure de pointe.
18. Étudier la possibilité d'une liaison express avec Antony {Croix de Berny Tvm et/ou Antony OrlyVal) permettant également les correspondances avec la ligne B du RER et donc Paris et l'aéroport CDG, via l'autoroute A 86 moyennant éventuellement quelques aménagements de voirie.
19. Circulations douces : la voirie ne met pas les nouveaux cyclistes dans une situation sécurisante. Quant à la sous-action n°2.4 page 139, la création de l'infrastructure du tramway T6 s'accompagnera de l'aménagement d'une piste mixte piétons - vélos sur la majorité des tronçons. Il faudrait s'assurer que cette piste sera reliée aux voies perpendiculaires pour bénéficier d'un effet réseau
20. Recenser les arrêts de bus à mettre aux normes d'accessibilité sur les 27 lignes identifiées au contrat STIF de type 2.
21. Faire référence aux PAVE (plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics), qui doivent être intégrés au PLD.
22. Les salariés domiciliés loin de Vélizy ne peuvent pas effectuer tout le trajet domicile - travail en vélo : afin de leur permettre de profiter des possibilités offertes par la complémentarité Transports Collectifs - vélo, la mise en place d'itinéraires adaptés entre Inovel Parc Nord et les grands pôles de correspondance est à prévoir.
23. Envisager la création d'un itinéraire parallèle à la RN12 entre le secteur du pont Colbert, au nord de Buc (le Cerf-Volant) et la zone de Satory pour offrir une liaison avec St Quentin en Yvelines par le plateau de Satory.

Enquête publique relative au PLD du SMBDRV

24. Créer un accès depuis Chaville par la RD 53

25. Prévoir la traversée de la forêt de Meudon à vélo

26. Pour Inovel Parc Nord :

- ▲ aménager les ronds-points rue Grange Dame Rosé (avec accès à la route forestière parallèle, route du Cordon de Vélizy), rendre cyclables les voies d'Inovel Parc Nord
- ▲ Créer des traversées de l'A86 grâce à des souterrains

Nous précisons, enfin, que nous avons rédigé ensemble ces conclusions et avis en toute indépendance.

Fait à Courbevoie le, 10 novembre 2011

Valérie BERNARD



Yves EGAL



Jean-Marie LAURET



3 ANNEXES

1. Arrêté n° 2011-05-01 du 10 mai 2011 du SMBDRV
 2. Ordonnance du Tribunal Administratif de Versailles n° E11 000 035/78 du 14 mars 2011
 3. Avis d'enquête
 4. Insertions presse de l'avis d'enquête
-

Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles

Arrêté
n°2011-05-01

Prescrivant l'enquête publique du projet de Plan Local de Déplacements du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles

Le Président du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles,

Vu la loi n°82.1153 du 30 décembre 1982 dite loi d'orientation des transports intérieurs et notamment son article 28.4 modifié ;

Vu la loi relative n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L123-1 et suivants relatifs à l'organisation de l'enquête publique ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L1214-30 et suivants ;

Vu les délibérations des communes membres approuvant la création du syndicat mixte pour l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements ;

Vu la délibération du SMBDRV n°2007.04.05 en date du 3 mai 2007 portant sur les demandes de subventions pour la réalisation d'un Plan Local de Déplacements ;

Vu la délibération du SMBDRV n°2007.10.01 en date du 4 octobre 2007 portant sur la notification du marché relatif à l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements ;

Vu la délibération du SMBDRV n°2011.01.01 en date du 12 janvier 2011 portant sur la validation et l'arrêt du Plan Local de Déplacements et actant le lancement de la phase de consultation des personnes publiques associées ;

Vu le plan de déplacements de la région d'Ile-de-France approuvé par arrêté préfectoral le 15 décembre 2000 ;

Vu l'arrêté préfectoral n°316/2006/DRCL2 en date du 21 novembre 2006 portant création du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV) et fixant le périmètre d'études du Plan Local de Déplacements ;

Vu la décision E11000035/78 en date du 14 mars 2011 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Versailles désignant la commission d'enquête publique ;

Considérant que le projet de Plan Local de Déplacements a été soumis aux personnes publiques associées le 9 février 2011 ;

Vu le dossier du Plan Local de Déplacements du SMBDRV et les avis des personnes publiques associées consultées ;

Le Président du Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles

Arrête

ARTICLE 1 :

En vue de son approbation, le projet de Plan Local de Déplacements du SMBDRV est soumis à enquête publique dans les 16 communes suivantes composant le SMBDRV : Bailly, Bièvres, Bois d'Arcy, Buc, Châteaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, Le Chesnay, Les Clayes-sous-Bois, Les Loges-en-Josas, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Vélizy-Villacoublay, Versailles et Viroflay.

ARTICLE 2 :

L'enquête publique aura lieu du samedi 28 mai à 9 heures au mardi 28 juin 2011 à 17 heures. Le siège de l'enquête est fixé dans les locaux du SMBDRV, 7 ter rue de la Porte de Buc à Versailles.

ARTICLE 3 :

Conformément à la décision du 14 mars 2011 du Président du Tribunal Administratif de Versailles, Mme Valérie BERNARD, Ingénieur Conseil, demeurant 21 rue Jules ferry à COURBEVOIE (92400), présidera la commission d'enquête, composée :

- des membres titulaires :

- Monsieur Yves EGAL, ingénieur-conseil en écologie urbaine,
- Monsieur Jean-Marie LAURET, directeur de société (E.R),

En cas d'empêchement de Madame Valérie BERNARD, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Yves EGAL

- des membres suppléants :

- Monsieur Christian CHAUVET, officier.

En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants.

ARTICLE 4 :

Les pièces du dossier ainsi que le registre d'enquête seront tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête fixée à l'article 2, dans les mairies des 16 communes et au siège du SMBDRV, 7 ter rue de la Porte de Buc à Versailles, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public. Le dossier sera également consultable sur le site Internet de Versailles Grand Parc (www.versaillesgrandparc.fr).

Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur les registres mis à disposition à cet effet.

Les observations pourront également être adressées par écrit à la présidente de la commission d'enquête au siège du SMBDRV. Elles seront annexées aux registres d'enquête.

ARTICLE 5 :

La commission d'enquête assurera des permanences dans les mairies et au siège du SMBDRV aux jours et aux heures ci-après pour recevoir les observations du public :

VERSAILLES
10.05.11

| Lieux | Date | Horaire | Adresse |
|---------------------|---------------------|------------|---|
| Fontenay-le-Fleury | Samedi 28 mai 2011 | 9h - 12h | Place du 8 mai 1945 Tél. : 01 30 14 33 00 |
| Vélizy-Villacoublay | Lundi 30 mai 2011 | 10h - 13h | 2 Place de l'Hôtel de ville Tél. : 01 34 58 50 15 |
| Jouy-en-Josas | Lundi 30 mai 2011 | 14h à 17h | Avenue Jean-Jaurès - BP33 Tél. : 01 39 20 11 11 |
| Le Chesnay | Jeudi 9 juin 2011 | 10h - 13h | 9 rue Pottier - BP 150 Tél. : 01 39 23 23 14 |
| Buc | Mardi 14 juin 2011 | 9 à 12h | 1 Rue des Frères Robin Tél. : 01 39 20 71 00 |
| Versailles | Samedi 18 juin 2011 | 9h à 11h30 | 4 avenue de Paris Tél. : 01 30 97 80 00 |
| SMBDRV | Lundi 20 juin 2011 | 14h à 17h | 7 ter rue de la Porte de Buc Tél. : 01 30 83 03 10 |

ARTICLE 6 :

Il sera procédé à l'insertion d'un avis au public d'ouverture de l'enquête dans deux journaux départementaux ou régionaux, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci.

Cet avis sera également publié par voie d'affichage quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, dans les mairies des communes du SMBDRV et par tous les moyens en usage.

Les formalités susvisées seront respectivement justifiées par un exemplaire des journaux et un certificat d'affichage par les mairies des communes et par le Président du SMBDRV.

ARTICLE 7 :

A l'expiration du délai d'enquête, les registres seront clos, signés par les maires des communes ou leurs représentants et par le président du SMBDRV pour le registre mis à disposition au siège du SMBDRV, puis transmis dans les 24 heures, avec le dossier d'enquête et les documents annexés, au président de la commission d'enquête.

La commission d'enquête entend toute personne qu'il lui paraît utile de consulter, établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies. La commission d'enquête consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération. La présidente de la commission d'enquête transmet au président du SMBDRV le dossier de l'enquête avec le rapport et les conclusions motivées au plus tard le 30 septembre 2011.

ARTICLE 8 :

Une copie du rapport et des conclusions motivées de la commission d'enquête seront tenues à la disposition du public pendant un an dans chacune des mairies des communes du SMBDRV et au siège du SMBDRV.

Par ailleurs, les personnes intéressées peuvent obtenir communication des rapports et des conclusions en s'adressant au SMBDRV dans les conditions prévues par la loi du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs.

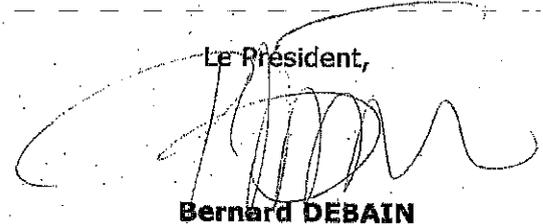
ARTICLE 9 : Une copie de cet arrêté sera adressé à :

- M. le Préfet du Département des Yvelines,
- M. le Préfet du Département de l'Essonne,
- M. le Président du Tribunal Administratif de Versailles,

- Mme la Présidente de la commission d'enquête,
- Mmes et Messieurs les Maires des 16 communes du SMBDRV,
- M. le Président du Conseil Régional d'Ile-de-France,
- M. le Président du Conseil Général des Yvelines,
- M. le Président du Conseil Général de l'Essonne,
- Mme la Présidente du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Fait à Versailles, le 10 mai 2011

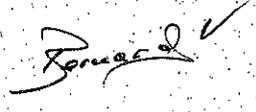
Le Président,



Bernard DEBAIN

Le Président,
- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de la publication de l'acte

VERSAILLES
MAY 2011



DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE VERSAILLES

14/03/2011

N° E11000035 /78

LE PRESIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commission

Vu enregistrée le 04/03/11, la lettre par laquelle le *SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DE DEPLACEMENTS DE LA REGION DE VERSAILLES*, demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête ayant pour objet :

le plan local de déplacements concernant les communes du SYNDICAT MIXTE DU BASSIN DE DEPLACEMENTS DE LA REGION DE VERSAILLES ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (LOTI) et notamment son article 28-4 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué pour le projet susvisé une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

Président :

Madame Valérie BERNARD, Ingénieur Conseil,

Membres titulaires :

Monsieur Yves EGAL, Ingénieur-Conseil en écologie urbaine,

Monsieur Jean-Marie LAURET, Directeur de Société (E.R.)

En cas d'empêchement de Madame Valérie BERNARD, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Yves EGAL, membre titulaire de la commission.

Membre suppléant :

Monsieur Christian CHAUVET, Officier (er)



Plan Local de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)

Bailly, Bièvres, Bois d'Arcy, Buc, Châteaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, le Chesnay, les Clayes-sous-Bois, les Loges-en-Josas, Rocquencourt, Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Viroflay

Par arrêté n°2011-05-01 du 10 mai 2011, le Président du SMBDRV a ordonné l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de plan local de déplacement.

L'enquête publique se déroulera du

SAMEDI 28 MAI (9H) AU MARDI 28 JUIN (17H)

dans les mairies des 16 communes et au siège du SMBDRV, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux au public.

Pendant l'enquête, les pièces du dossier seront tenues à la disposition du public dans les mairies des 16 communes et au siège du SMBDRV. Le dossier sera également consultable sur le site internet de Versailles Grand Parc (www.versaillesgrandparc.fr). Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur un registre d'enquête coté et paraphé par la présidente de la commission d'enquête.

Une commission d'enquête a été désignée par le président du Tribunal administratif de Versailles. Elle est composée de :

- Mme Valérie BERNARD, Ingénieur Conseil, Présidente,
- M. Yves EGAL, Ingénieur-Conseil en écologie urbaine, membre titulaire,
- M. Jean-Marie LAURET, Directeur de Société (E. R), membre titulaire,
- M. Christian CHAUVET, Officier, membre suppléant.

Les observations pourront également être adressées par écrit à la présidente de la commission d'enquête au siège du SMBDRV. Elles seront annexées aux registres d'enquête.

Une copie du rapport complet de la commission d'enquête sera tenue à la disposition du public pendant un an dans chacune des mairies des communes du SMBDRV et au siège du SMBDRV, 7 ter rue de la Porte de Buc - Versailles.

Les membres de la commission d'enquête assureront des permanences selon le calendrier suivant :

| | | | |
|-------------------|------------|--------------------------------------|--------------------------------|
| Samedi 28 mai | 9h - 12h | mairie de Fontenay-le- Fleury | Place du 8 mai 1945 |
| Lundi 30 mai | 10h - 13h | mairie de Vélizy- Villacoublay | 2 place de l'Hôtel de ville |
| Lundi 30 mai | 14h - 17h | mairie de Jouy-en- Josas | Avenue Jean-Jaurès |
| Jeudi 9 juin | 10h - 13h | mairie du Chesnay | 9 rue Pottler |
| Mardi 14 juin | 9h - 12h | mairie de Buc | 1 rue des Frères Robin |
| Samedi 18 juin | 9h - 11h30 | mairie de Versailles | 4 avenue de Paris |

Bouquet

Avis de marchés publics

Procédure adaptée article 28
Marchés inférieurs à 25 000 € HT

MAIRIES, COLLECTIVITÉS, ADMINISTRATIONS, ETABLISSEMENTS PUBLICS

Publiez vos petits marchés dans cette rubrique.
Un coût très avantageux pour une efficacité maximale
En permanence sur le site ouestmarches.com

Marchés Publics

Procédure adaptée
07 JUN 2011

Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île de France

Réaménagement de bureaux dans un bâtiment existant

Avis d'appel public à la concurrence

Procédure adaptée
Métier d'ouvrage : Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île de France
2, avenue Jeanne d'Arc - BP 111 - 78163 LE CHESNAY Cedex.
Objet du marché : Réaménagement de bureaux dans un bâtiment existant d'environ 180 m². Marché de travaux passé suivant la procédure adaptée.
Lieu d'exécution : 78490 GALLIUS.
Début prévisionnel des travaux : Septembre 2011.
Fin prévisionnelle des travaux : Janvier 2012.
Designation des lots :
- Lot n°1 : Gros œuvre.
- Lot n°2 : Charpente et menuiserie intérieure et extérieure.
- Lot n°3 : Couverture.
- Lot n°4 : Cloisons - Doublages - isolation - Plafonds.
- Lot n°5 : Plomberie sanitaire - Chauffage.
- Lot n°6 : Électricité VMC.
- Lot n°7 : Bois sculptés et peintures.
Modalités d'attribution des marchés : Corps d'état séparé ou groupement d'entreprises représenté par un mandataire.
Retrait du dossier de consultation : Après de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île de France, au CHESNAY (fraîche de dossier à la charge des soumissionnaires) ou téléchargeables sur le site www.ila-de-france.chambagri.fr rubrique "marchés publics".
Justificatifs et pièces à fournir :
- DC1, DC2, (DC4 en cas de sous-traitance), n°12 (ou attestation correspondant),
- Acte d'engagement.
- Kbis.
Lieu de réception des offres : Bureau d'accueil de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île de France, 2, avenue Jeanne d'Arc - BP 111 - 78163 LE CHESNAY Cedex de 9h à 12h30 et de 14h à 17h - Tél. 01 39 23 42 00 contre récépissé ou sous pli recommandé.
Durée de validité des offres : Les offres seront valables 120 jours.
Date de réception des offres : Au plus tard le 17 juin 2011 à 15h.
Renseignements techniques : B. de LAVALLETTE - Architecte - 11, rue de la Prévôté - 78560 HOUDAN - Tél. 01 30 88 10 58 - Fax : 01 30 88 10 02.

Adjudications immobilières

78 Vente aux Enchères Publiques au T.G.I. de Versailles, Palais de Justice - 5, place André Mignot le mercredi 6 juillet 2011 à 9 h - EN UN SEUL LOT

À ORGEVAL (78)

372, rue de la Clémenterie
UNE PETITE DÉPENDANCE ANCIENNE de 2 pièces principales (20,78 m²) et d'un HANGAR (30 m²). UN BÂTIMENT en cours de rénovation de 3 pièces principales (78,01 m²). UN BÂTIMENT en cours de rénovation de 6 pièces principales (79,93 m²). JARDIN. LIBRES.
Mise à Prix : 245.000 €
Pour tous renseignements, s'adresser :
Au Cabinet de M^e Emmanuel GUEILHERS, membre de la SCP d'Avocats GUEILHERS & Associés, rédacteur du cahier des conditions de vente et dépositaire d'une copie, 21, rue des Etats Généraux, 78000 VERSAILLES - T. 01 39 49 19 10.
Visites sur place : les 26 juin et 1er juillet 2011 de 14 h à 16 h.

78 Vente aux Enchères Publiques au T.G.I. de Versailles, Palais de Justice - 5, place André Mignot, le mercredi 6 juillet 2011 à 9 h - EN UN SEUL LOT

UN APPARTEMENT (60,34 m²) à GUYANCOURT (78)

1, rue de la Princesse de Clèves
Bâtiment A - rez-de-chaussée. De 3 pièces principales. Avec jardin privatif. Et UN GARAGE au sous-sol. OCCUPÉ.
Mise à Prix : 80.000 €
Pour tous renseignements, s'adresser :
Au Cabinet de M^e Emmanuel GUEILHERS, membre de la SCP d'Avocats GUEILHERS & Associés, rédacteur du cahier des conditions de vente et dépositaire d'une copie, 21, rue des Etats Généraux, 78000 VERSAILLES - T. 01 39 49 19 10.
Visites sur place : les 26 juin et 1er juillet 2011 de 10 h à 12 h.

Adjudications immobilières

VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES EN UN SEUL LOT

Au plus offrant et dernier enchérisseur
L'adjudication aura lieu le mercredi 6 juillet 2011 à 9 Heures au Palais de Justice de VERSAILLES - 5, place André Mignot
D'UN PAVILLON
De 5 pièces principales - surface habitable 114,80 m²
Garage accolé avec une mezzanine à usage de grenier.
Cadastré section ZL n° 82 pour une contenance de 7 a 57 ca
à ABLIS (78660)
29, rue du Petit Poltier

MISE A PRIX : 230.000 €

avec faculté de baisse jusqu'à provocation d'enchères
NOTA : On ne peut enchérir que par le ministère d'un avocat du Barreau de VERSAILLES.
S'adresser pour tous renseignements :
Au Cabinet de la SCP d'Avocats B. RAULT - M. de CHANAUD et R. VECCHIA, inscrit au Barreau de VERSAILLES, rédacteur du cahier des conditions de vente et dépositaire d'une copie, domicilié 56, rue Nationale 78200 MANTES-LA-JOLIE - Tél. 01.30.33.05.07.
Au Greffe du Juge de l'Exécution du Tribunal de Grande Instance de Versailles, 5, place André Mignot, où le cahier des conditions est déposé (porte n°4).
VISITES SUR PLACE LES :
22 JUN 2011 de 14 h à 16 h et 24 JUN 2011 de 10 h à 11 h.

78 Vente sur Réitération des Enchères aux Enchères Publiques au T.G.I. de Versailles, Palais de Justice, 5, place André Mignot, le mercredi 6 juillet 2011 à 9 h - EN UN SEUL LOT.

UN APPARTEMENT (77,20 m²) à TRAPPES (78)

11, square Jean Cocteau
4^e étage gauche. De 4 pièces principales. Une CAVE et un EMPLACEMENT DE GARAGE. OCCUPÉ.
Mise à Prix : 50.000 €.
Pour tous renseignements, s'adresser :
1^{er} Au Cabinet de M^e Emmanuel GUEILHERS, membre de la SCP d'Avocats GUEILHERS & Associés, rédacteur du cahier des conditions de vente et dépositaire d'une copie, 21, rue des Etats Généraux, 78000 VERSAILLES - T. 01 39 49 19 10.
2^e Au Cabinet de M^e Catherine CIZERON, Avocat tel enchâtré, 17, rue de l'Orangerie, 78000 VERSAILLES - T. 01 39 51 55 27.
3^e Au Cabinet de M^e BLANCHON FABRE, Avocat suenchâtré, 6, rue de Provence, 78000 VERSAILLES - T. 01 39 21 91 91.
Visites sur place : le 06 juin 2011 et le 4 juillet 2011 de 10 h à 12 h.

Vente aux enchères publiques sur surenchère le mercredi 6 juillet 2011 à 9 h au Palais de Justice de Versailles - 5, place André-Mignot - EN UN LOT

UNE MAISON sise à ROCHEFORT-EN-YVELINES (78)

1, rue de la Touraille
A usage d'habitation de 7 PIÈCES PRINCIPALES, comprenant : au rez-de-chaussée : entrée, wc, salle de séjour, salle à manger, cuisine, chambre, salle d'eau, cellier, GARAGE. À l'étage : 4 chambres, 2 salles de bains, wc. Combles perdus au-dessus.
JARDIN. Sur un terrain de 3 ares. OCCUPÉE.
MISE A PRIX : 166.100 Euros
(une consignation préalable est obligatoire de 16.610 euros)
S'adresser à Maître Catherine CIZERON, Avocat à Versailles (78), 17, rue de l'Orangerie, Tél. 01 39 21 14 90. Au Cabinet de la SCP BILLON-BUSBY-RENAULD & Associés, Avocats demeurant à Versailles (78), 33, avenue des Etats-Unis, Tél. 01 39 50 02 80. Au Greffe du Juge de l'Exécution du TGI de Versailles (porte 174) où le cahier des conditions de vente peut être consulté.
AUCUNE VISITE NE SERA ORGANISÉE.

Avis administratifs

Appel de Candidatures de la SAFER Ile-de-France

Articles L. 143-3 et R 142-3 du Code Rural
La SAFER Ile-de-France se propose de rétrocéder ou d'échanger ou de louer les biens fonciers ci-dessous désignés :
Département des Yvelines (78)
Commune de MONTRESSON - 29a 35ca
Parcelles cadastrées : La Champ de la Borde : ZD-229(68)-230(68) (sans bâtiment)
Ce bien figure en zone NC du Plan d'Occupation des Soils.
Communes de MEDAN - 12a 27ca
Parcelles cadastrées : De Broleuil : A-1807(1416) - Les Gaibres : A-1416-1416 (avec bâtiments).
Ce bien figure en zone ND du Plan d'Occupation des Soils.
Les personnes intéressées pourront obtenir toutes informations utiles auprès de la SAFER, elles sont priées de déposer leur candidature par écrit au plus tard le 17/06/2011. Passé cette date, les demandes ne seront plus prises en considération.
SAFER Ile-de-France, 19, rue d'Anjou, 75009 PARIS
Tél. 01 42 65 28 42 - Fax. 01 42 65 98 50
Cet avis ne saurait en aucun cas être considéré comme un engagement de la SAFER à l'égard des candidats.

Avis administratifs

Syndicat Mixte du Bassin de déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)

ENQUÊTE PUBLIQUE sur le projet de plan local de déplacements du SMBDRV

Par arrêté n°2011-05-01 du 10 mai 2011, le Président du SMBDRV a ordonné l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de plan local de déplacements du SMBDRV.
Il concerne les communes suivantes : Bailly, Bièvres, Bois-d'Arcy, Buc, Châteaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, Le Chesnay, Les Clayes-sous-Bois, Les Loges-en-Josas, Saint-Cyr-l'Église, Trousseauville, Versailles-Villacoublay, Versailles, Viroflay.
L'enquête publique aura lieu du samedi 28 mai à 9 heures au mardi 28 juin 2011 de 17 heures des communes des 16 communes et au siège du SMBDRV, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux du public.
Pendant l'enquête, les pièces du dossier seront à la disposition du public dans les mairies des 16 communes et au siège du SMBDRV. Le dossier sera également consultable sur le site Internet de Versailles Grand Parc (www.versailles-grandparc.fr). Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du dossier et consigner éventuellement ses observations sur un registre d'enquête coté et paraphé par le président de la commission d'enquête.
Une commission d'enquête a été désignée par le président du Tribunal administratif de Versailles. Elle est composée de Mme Valérie BERNARD, Ingénieur-Conseil, Présidente, Monsieur Yves EGAL, Ingénieur-Conseil en écologie urbaine, et Monsieur Jean-Marie LAURET, Directeur de Société d'Etudes. R. membres titulaires et Monsieur Christian CHAUVET, Officier, membres suppléants.
Cette commission assurera les permanences suivantes :
Samedi 28 mai, 9 h-12 h, mairie de Fontenay-le-Fleury, place du 8 mai 1945, Lundi 30 mai, 10 h-13 h, mairie de Vélizy-Villacoublay, 2, place de l'Hôtel de Ville,
Lundi 30 mai, 14 h-17 h, mairie de Jouy-en-Josas, avenue Jean Jaures,
Jeudi 9 juin, 10 h-13 h, mairie du Chesnay, 9, rue Pottier,
Mardi 14 juin, 9 h-12 h, mairie de Buc, 1, rue des Frères Robin,
Samedi 18 juin, 9 h-11 h 30, mairie de Versailles, 4, avenue de Paris,
Lundi 20 juin, 14 h-17 h, Versailles Grand Parc, 7, rue de la Porte de Buc - Versailles.
Les observations pourront également être adressées par écrit à la présidente de la commission d'enquête au siège du SMBDRV.
Elles seront annexes aux registres d'enquête.
Une copie du rapport complet de la commission d'enquête sera tenue à la disposition du public pendant une année dans chacune des mairies des communes du SMBDRV et au siège du SMBDRV, 7, rue de la Porte de Buc - Versailles.

ARRIVÉE

Préfet des Yvelines
Préfecture
Mission de Coordination Interministérielle
Secrétariat de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial
Commission Départementale d'Aménagement Commercial - des Yvelines

EXTRAIT DE DÉCISION

Commune d'Achères
Réunie le 20 mai 2011, la Commission départementale d'aménagement Commercial des Yvelines a accordé l'autorisation sollicitée par la Sarl des Programmes, dont le siège social est situé RN 5, Les Chesnes, 3500 Auxerre, représentée par son gérant Monsieur Michel Marclier, agissant en qualité de leur propriétaire et promoteur, afin de créer un ensemble commercial de 4 550 m² de surface de vente de section 2 comprenant : 1 magasin d'électronique de 1 660 m², 1 jardinerie de 2 900 m², 1 magasin de produits blancs de 600 m². Ce projet se situe sur des Communes, 78250 Achères.
Le texte de la décision est affiché pendant un mois à la mairie d'Achères.
Un recours peut être exercé contre cette décision auprès de la commission nationale d'aménagement commercial dans les conditions prévues par les articles R. 752-45 et suivants du code de commerce.

Ville de BUC

MODIFICATION SIMPLIFIÉE du Plan Local d'Urbanisme

A l'issue de la procédure de modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme lancée le 31 mars 2011, le Conseil municipal, réuni en séance le 23 mai 2011, a adopté la délibération n° 2011-05-2/3 approuvant la modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme classant cinq parcelles cadastrées AK 100 à AK 104 situées rue Collin Blomet et Chemin de la Genesle dans la zone UG du Plan Local d'Urbanisme.

NOTRE ADRESSE POUR NOUS ENVOYER VOS ANNONCES LEGALES

Médialax - BP 51578 - 35516 CESSON SEVIGNE Cédex

Vie des sociétés

SAINT-GOBAIN ABRASIFS

Société anonyme
au capital de 18 826 456 euros
Rue de l'Amalécour
78700 CONFLANS-SAINTE-HONORINE
889 801 243 RCS VERSAILLES

Les actionnaires de SAINT-GOBAIN ABRASIFS, réunis en assemblée générale ordinaire le 20 mai 2011, ont :
- renouvelé le mandat d'administrateur M. Olivier DUVAL pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale ordinaire appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2010 ;
- nommé en qualité d'administrateur, M. Thomas PETUAUD-LETAG, demeurant 11, rue de Metz à Nancy (54000), à compter du 20 mai 2011 et pour une durée de six exercices, soit jusqu'à l'issue de l'assemblée générale ordinaire appelée à statuer sur les comptes de l'exercice 2010.
Cette nomination porte le nombre des administrateurs à six.
Le dépôt légal sera effectué au Greffe du Tribunal de Commerce de Versailles.
Pour avis
Le représentant légal

RECTIFICATIF à l'annonce parue le 25 mai 2011, concernant la constitution de l'EURL LAUCOSTIA.
Il y a lieu de rectifier l'adresse du siège social et du gérant comme suit : 5, rue de Chaumont, 78125 Hermeray.

UB

LES ANNONCES JUDICIAIRES ET LEGALES 78

Le Parisien s'est officiellement mobilisé pour l'année 2011 pour la publication des annonces judiciaires et légales dans les départements 60, 77, 78, 91, 92, 93, 94 et 95 par arrêté de chaque préfet concerné.

LES MARCHÉS PUBLICS

MAPA + de 90 000

Recueil de
Département de publication
Nom et adresse
Formalisme adhésif
SIAMVH
Correspondant
RUE DE LA...
Téléphone
Site internet
Type
Précisions
Année
Date limite
Date de dépôt
Date de clôture

MAPA - de 90 000

Mairie de Porcheville
La commune de Porcheville a pour
maire M. Michel
Société
Date limite
Date de dépôt
Date de clôture

Constitution de société

Par acte sous SSP du 9 mai 2011 à 6h
constitue une société
Dénomination:

75 ARISTIDE BRIAND

Siège Social: 32 rue MIRA
78100 Les Mureaux
Capital: 1000 euros
Gérant: Raphaël ZEROUALI demeurant
32 rue Miral 78100 Les Mureaux
Objet: Acquisition, administration et
gestion d'immeubles
Durée: 99 ans à compter de son imma-
triculation au RCS de Versailles

Par acte SSP du 20/05/2011, il a été
constitué une EURL ayant ses caractéris-
tiques suivantes:
Dénomination:

EKPELEC

Siège social: 4 rue de la
Grenouillère - 78950 FLANCOURT
Objet social: Coopération de maîtrise
d'ouvrages, prestations techniques
Capital: 1000 euros
Durée: 99 ans
Sociétés à l'initiative de Franck
Lafont, 4 rue de la Grenouillère
78950 Flancourt

Divers société

RASPAIL CANAL

SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DE 220 221 euros
Siège social: 31 allée des Cyprès
78810 LE PERRAY EN YVELINES
RCS N°: 490194811 de VERSAILLES
Objet: Le 15 mai 2011, il a été constaté
par acte notarié que le 28 rue de la Pa-
pillerie, 78000 PARIS, composée de 2
membres le 15 mai 2011.
En conséquence, elle sera immatriculée
au RCS de PARIS.
Mention expresse faite au RCS de
VERSAILLES.

RAYAL MIDAYA

Par acte sous SSP du 25/01/2011
constitue une société
Siège social: 25 rue de la
Grenouillère - 78950 FLANCOURT
Capital: 1000 euros
Objet: Coopération de maîtrise
d'ouvrages, prestations techniques
Durée: 99 ans à compter de son imma-
triculation au RCS de Versailles
Siège social: 25 rue de la
Grenouillère - 78950 FLANCOURT
Capital: 1000 euros
Objet: Coopération de maîtrise
d'ouvrages, prestations techniques
Durée: 99 ans à compter de son imma-
triculation au RCS de Versailles

FLASH BATHING

Par acte sous SSP du 20/05/2011
constitue une société
Siège social: 25 rue de la
Grenouillère - 78950 FLANCOURT
Capital: 1000 euros
Objet: Coopération de maîtrise
d'ouvrages, prestations techniques
Durée: 99 ans à compter de son imma-
triculation au RCS de Versailles

SGCC

Société par Actions Simplifiée
au capital de 93 750 Euros
Siège social: 78190 LES MUREAUX
280 avenue du Marché de Poissy
78100 LES MUREAUX - VERSAILLES

Aux termes d'une décision de la
Société SOGEBAD - SAS au capital
de 2 240 000 Euros, dont l'objet est de
prendre en charge le 28 rue de la Pa-
pillerie (78017) de nos clients, im-
matriculée au RCS de PARIS N° 490 194 811
le 15 mai 2011.
En conséquence, elle sera immatriculée
au RCS de PARIS.
Mention expresse faite au RCS de
VERSAILLES.

insertions diverses

SCJE LAPOUGE
SARL au capital de 7500 euros
Siège social:
22, rue de la Vieille Poste
78300 JOUY EN JOSAS
RCS N°: 52182489 de VERSAILLES

L'AGE du 20/05/2011 a été constaté
par acte notarié que le 28 rue de la Pa-
pillerie, 78000 PARIS, composée de 2
membres le 15 mai 2011.
En conséquence, elle sera immatriculée
au RCS de VERSAILLES.
Mention expresse faite au RCS de
VERSAILLES.

Enquête publique

**SYNDICAT MIXTE DU BASSIN
DE DÉPLACEMENTS DE LA
RÉGION DE VERSAILLES
(SMBDRV)**

Enquête publique sur
le projet
de plan local
de déplacements du SMBDRV
Par arrêté n° 2011-03-07 du 10 mai
2011, le président du SMBDRV a pr-
cisé les modalités de l'enquête publique
concernant le projet de plan local de dé-
placements du SMBDRV.

Le projet de plan local de déplacements
du SMBDRV est accessible en ligne sur
le site internet du SMBDRV.
Toute personne intéressée pourra en-
voyer ses observations au SMBDRV, 20
rue de la Vieille Poste, 78300 Jouy en
Josas, ou par courrier électronique à
smbdrv@wanadoo.fr.

L'enquête publique aura lieu du samedi
28 mai à 9 heures au mardi 28 juin 2011
à 17 heures dans les mairies des 10
communes et au siège du SMBDRV, au
pours et heures habituelles d'ouverture des
bureaux de l'Etat.
Par ailleurs, les pièces du dossier
seront mises à la disposition du public
dans les mairies des 10 communes et au
siège du SMBDRV. La désignation des
personnes consultées sur le site internet de
l'Etat est en ligne sur le site
www.versaillesgrandparis.fr. Toute
personne intéressée pourra prendre
connaissance du dossier et soumettre
éventuellement ses observations sur un
registre d'enquête coté et paraphé par la
présidente de la commission d'enquête.

Une commission d'enquête a été consti-
tuée par le préfet de la Seine-et-Oise
président de la commission d'enquête
de Mme Valérie BERTHIAUD, Ingénieur
Conseil, Présidente; Monsieur Yves
LEBEL, Ingénieur Conseil en Ecologie Ur-
baine; et Monsieur Jean-Marie LAURET,
Directeur de Société (I.F.S.), membres titu-
laires et Monsieur Christian CHAMVET,
Officier, membre suppléant.

- Cette commission assure les ponts-
levis suivants:
- Samedi 28 mai, 9h-12h, mairie de
Fontainebleau, Place du 8 mai 1945
- Lundi 30 mai, 10h-13h, mairie de Ver-
ville-Villacoublay, 2, place de l'Hotel de
ville
- Lundi 30 mai, 14h-17h, mairie de
Jouy-en-Josas, Avenue Jean-Jaures
- Jeudi 6 juin, 10h-13h, mairie de Ches-
nay, 9 rue Pôlinier
- Mardi 14 juin, 9h-12h, mairie de Flui,
1, Rue des Frères Robert
- Samedi 18 juin, 9h00-11h30, mairie
de Versailles, 4 avenue de Paris
- Lundi 20 juin, 14h00-17h00, Versailles
Grand Parc, 7, rue de la Porte de Buc
- Versailles

Les observations pourront également être
adressées par écrit à la présidente de la
commission d'enquête, au siège du
SMBDRV. Elles seront annexées aux
procès-verbaux d'enquête.

Une copie du rapport complet de la com-
mission d'enquête sera tenue à la dispo-
sition du public pendant une année dans
chacune des mairies des communes du
SMBDRV et au siège du SMBDRV, 7 rue
de la Porte de Buc - Versailles.

Vente aux enchères

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES
le Jeudi 2 juin (ascension) à 10 h 30, vente à partir de 8 h
à la vente aux enchères de l'Etat de Châteaufort
12, rue de la Vieille Poste, 78300 JOUY EN JOSAS
40 CHEVAUX de sport et loisir,
dont 10 sont de très bonne qualité
Pachon, 12, rue de la Vieille Poste, 78300 JOUY EN JOSAS
Mairie de Versailles, 17, rue de la Vieille Poste, 78300 JOUY EN JOSAS

Pour faire paraître vos ANNONCES LEGALES dans **le Parisien**

Une seule adresse au
cœur de Paris:
**L'OFFICE
DES FORMALITES**

« Annonces judiciaires
et légales sur toute la France »
« Formalités légales
en création et
modification de sociétés
pour le milieu commercial »

30-32 boulevard de Sébastopol - 75004 PARIS
(RER Châtelet Les Halles - Sortie Pierre Lescot)
☎ 01.44.54.54.52 - Fax : 01.44.54.52.34
annonces.pna@wanadoo.fr
www.formalites.fr

Marchés publics

Le Parisien est à votre service

Efficacité - Rapidité Conseil - Proximité

☎ Renseignements commerciaux : 01 40 10 51 48;
e-mail : marchespublics@amaurymedias.fr
ou sur leparisien.fr, rubrique Annonces

Service des annonces légales à l'Agence de Versailles
19 bis, avenue de Stenax, Contact: Daniel Bouysson
01 30 97 72 60 - Horaire: 9h à 12h30 - 14h à 17h15

Les Annonces Légales

0 820 820 613* - Mercredi 31 mai 2011
La Commission des Annonces Légales de Versailles
101200 Versailles 6
49
ration
arb

16 MAI 2011

Avis de marchés publics

Procédure adaptée article 28
Marchés inférieurs à 25 000 euros HT

ARTISANS, CHEFS D'ENTREPRISES

Cette rubrique est faite pour vous.

Consultez les marchés publics à 25 000 € des collectivités, établissements publics et administrations de votre région.
Vous les retrouverez également sur le site ouestmarches.com

Marchés Publics

Procédure adaptée

Commune de Saint Forget

Déclaration sans suite du marché sur procédure adaptée (MAPA) travaux pour l'aménagement de la maison DETRE et de ses abords en une bibliothèque municipale

La Maire de la commune de SAINT-FORGET, Vu le Code général des collectivités territoriales, et notamment son article 2122-22.
Vu le Code des marchés publics, notamment ses articles 56 et 60-IV.
Vu la délibération du conseil municipal du 25 mars 2008 portant délégation au Maire.
Considérant que le commune de SAINT-FORGET a lancé une consultation relative l'aménagement de la maison DETRE et de ses abords en une bibliothèque municipale sur la commune de SAINT-FORGET
Considérant que le avis d'appel public à concurrence a fait l'objet d'une publication au BOAMP du 28 avril 2011.
Considérant qu'une anomalie a été relevée dans le dossier de consultation.
Considérant que l'acte anormal constitue une atteinte au principe d'égalité de traitement des candidats.

DECIDE
Article 1: de DECLARER sans suite pour motif d'intérêt général la consultation ayant pour objet l'aménagement de la maison DETRE et de ses abords en une bibliothèque municipale sur la commune de SAINT-FORGET.
Article 2: de DONNER lecture de la présente décision au cours de la prochaine réunion du conseil municipal.
Article 3: Ampliation de la présente décision sera adressée à :
- M. le Sous-Préfet de RAMBOUILLET.
- Mme la Trésorière Principale de CHEVREUSE.

Adjudications immobilières

78 Vente aux Enchères Publiques au T.G.J. de VERSAILLES - Palais de Justice, 5, pl. A. Mignot - le mercredi 22 juin 2011 à 0h, EN UN LOT
à THIVERVAL-GRIGNON (78)
6, rue du Pont de Poissy
Deux BÂTIMENTS à l'état de ruines
Mise à Prix : 10 000 €
Le cahier des conditions de vente peut être consulté au greffe du TGI de Versailles, 5, place André Mignot (porte 174) et au cabinet de Me REGNETTIER-GERMAIN, 1, rue Jouvencel à VERSAILLES (78) - T. : 01.39.02.37.31.
Visites sur place les vendredi 10 juin 2011 de 14h00 à 16h00 et vendredi 17 juin 2011 de 14h00 à 16h00.

Cabinet de la SCP NUZUM - RIBEYRE-NUZUM

Avocate 12, rue Béthet Nivern - 78000 VERSAILLES
Tél. 01.39.50.01.89.

VENTE SUR LICITATION
AUX ENCHERES PUBLIQUES EN UN LOT
LE MERCREDI 29 JUIN 2011 à 9 Heures
Au Palais de Justice de VERSAILLES 5, place André Mignot
A VERT (Yvelines) 25, rue des Groux
UNE MAISON D'HABITATION
De plain-pied de 415 pièces, d'une superficie d'environ 65,60 m2 avec jardin et remisé sur un terrain cadastré section ZA n° 61 pour une contenance de 6 à 51 ca. «OCCUPÉE»
MISE A PRIX : 130.000 €
Avec faculté de baisse d'un quart, de la moitié et des trois quarts en cas de désation d'enchère
POUR LES RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER :
* Au Greffe du Tribunal de Grande Instance de VERSAILLES où le cahier des conditions de vente est déposé (porte 174).
* A la SCP NUZUM - RIBEYRE-NUZUM - Tél. 01.39.50.01.89.
VISITES SUR PLACE LES :
20 - 23 ET 27 JUIN 2011 de 14 Heures à 16 Heures

78 Vente aux Enchères Publiques au T.G.J. de Versailles, Palais de Justice, 5, place André Mignot, le mercredi 22 juin 2011 à 9h.
UN APPARTEMENT à MANTES-LA-JOLIE (78)
4, rue Pierre de Ronsard
De 2 pièces principales, loggia, d'environ 61,34 m2 avec CAVÉ et GARAGE. Occupé.
Mise à Prix : 5 400 €
Le cahier des conditions de vente peut être consulté au greffe du TGI de Versailles et au Cabinet de la SELARL «BVK AVOCATS ASSOCIES», 20, avenue de l'Europe, 78000 VERSAILLES (tél. 01 30 97 05 40).
Visites sur place le lundi 6 juin 2011 de 10h à 12h et le mardi 14 juin 2011 de 15h à 17h.
Internet : www.lcitor.com

Avis administratifs

ENQUÊTE PUBLIQUE

sur le projet de modification du POS

Par arrêté n° 02-11 en date du 7 avril 2011, le maire d'Allainville-aux-Bois a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de modification du POS.
A cet effet, Mme Roselyne LECOQTE, domiciliée 2, square Monge Parc Montaigne Fontenay-le-Fleury (78330), cadre supérieur, a été désignée par le tribunal administratif comme commissaire enquêteur.
L'enquête se déroulera à la mairie d'Allainville-aux-Bois du 16 mai 2011 au 16 juin 2011, aux jours et heures habituels d'ouverture, où chacun pourra prendre connaissance sur le registre d'enquête, soit les adresser par écrit au commissaire enquêteur à la mairie d'Allainville-aux-Bois, 4, rue Michel Charlier 78660 Allainville-aux-Bois.
Le commissaire enquêteur recevra en mairie :
- le lundi 16 mai 2011 de 16 h à 17 h
- le samedi 21 mai 2011 de 10 h 30 à 12 h
- le jeudi 16 juin 2011 de 17 h 30 à 19 h 30.
Son rapport et ses conclusions transmis au maire dans un délai d'un mois à l'expiration de l'enquête seront tenus à la disposition du public à la mairie. Les personnes intéressées pourront en obtenir communication.

Syndicat Mixte du Bassin de déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV)

ENQUÊTE PUBLIQUE

sur le projet de plan local de déplacements du SMBDRV

Par arrêté n°2011-05-01 du 16 mai 2011, le Président du SMBDRV a ordonné l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de plan local de déplacements du SMBDRV.
Il concerne les communes suivantes : Bailly, Biviers, Bois d'Arcy, Buc, Châteaufort, Fontenay-le-Fleury, Jouy-en-Josas, La Chesnay, Les Clayes-sous-Bois, Les Loges-en-Josas, Nozancourt, Saint-Germain-L'Écluse, Tousseu-le-Noble, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Vitrofly.
L'enquête publique aura lieu du samedi 20 mai de 9 heures au mardi 25 juin 2011 à 17 heures dans les mairies des 16 communes et au siège du SMBDRV, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux du public.
Pendant l'enquête, les pièces du dossier sont à la disposition du public dans les mairies des 16 communes et au siège du SMBDRV. Le dossier est également consultable sur le site Internet de Versailles Grand Parc (www.versaillies-grandparc.fr). Toute personne intéressée pourra prendre connaissance du dossier et consignier ses observations sur un registre d'enquête coté et daté par le président de la commission d'enquête.
Une commission d'enquête a été désignée par le président du Tribunal administratif de Versailles. Elle est composée de Mme Valérie BERNARD, Ingénieur Conseil, Présidente, Monsieur Yves EGAL, Ingénieur-Conseil en écologie urbaine, et Monsieur Jean-Marie LAURET, Directeur de Société (E. P.), membres titulaires et Monsieur Christian CHAUVEY, Officier, membre suppléant.
Cette commission assurera les permanences suivantes :
- Samedi 29 mai, 9 h-12 h, mairie de Fontenay-le-Fleury, place du 8 mai 1945,
- Lundi 30 mai, 10 h-12 h, mairie de Vélizy-Villacoublay, 2, place de l'Hôtel de Ville.
- Lundi 30 mai, 14 h-17 h, mairie de Jouy-en-Josas, avenue Jean Jaurès,
- Jeudi 9 juin, 10 h-12 h, mairie du Chesnay, 9, rue Poillon,
- Mardi 14 juin, 9 h-12 h, mairie de Buc, 1, rue des Frères Robin,
- Samedi 16 juin, 9 h-11 h 30, mairie de Versailles, 4, avenue de Paris,
- Lundi 20 juin, 14 h-17 h, Versailles Grand Parc, 7 ter, rue de la Porte de Buc - Versailles.
Les observations pourront également être adressées par écrit à la présidence de la commission d'enquête au siège du SMBDRV.
Elles seront antécédentes aux registres d'enquête.
Une copie du rapport complet de la commission d'enquête sera tenue à la disposition du public pendant un an après chacune des mairies des communes du SMBDRV et au siège du SMBDRV, 7 ter, rue de la Porte de Buc - Versailles.

COMMUNE DE LE PERRY-EN-YVELINES
Révision du Plan Local d'Urbanisme et définition des modalités de concertation avec la population
Par délibération en date du 30/09/2010 le Conseil municipal de LE PERRY-EN-YVELINES a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme et défini les modalités de concertation suivantes avec la population : registre à disposition en mairie, articles dans le bulletin municipal, une réunion publique où aura lieu le vendredi 20 mai 2011 à 20h30 salle polyvalente.
Cette délibération peut être consultée à la mairie.

COMMUNE DE LE PERRY-EN-YVELINES
Révision du Plan Local d'Urbanisme et définition des modalités de concertation avec la population
Par délibération en date du 6 mai 2010 modifiée le 30/09/2010 le Conseil municipal de LE PERRY-EN-YVELINES a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme et défini les modalités de concertation suivantes avec la population : registre à disposition en mairie, articles dans le bulletin municipal, une réunion publique où aura lieu le vendredi 20 mai 2011 à 20h30 salle polyvalente.
Cette délibération peut être consultée à la mairie.

COMMUNE DE LE PERRY-EN-YVELINES
Enquête publique relative au projet de révision du Plan Local d'Urbanisme
Par arrêté municipal n° 43/2011 en date du 9 MAI 2011, M. le Maire de LE PERRY-EN-YVELINES a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme pour la construction d'un hangar en zone N.
A cet effet, M. Bernard LEGROS a été désigné par M. le Président du Tribunal Administratif en tant que commissaire enquêteur.
L'enquête publique se déroulera à la mairie de LE PERRY-EN-YVELINES du 6 juin 2011 au 7 juillet 2011, aux jours et heures habituels d'ouverture.
Pendant la durée de l'enquête, chacun pourra consigner ses observations sur le registre d'enquête ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur à la mairie de LE PERRY-EN-YVELINES.
Le commissaire enquêteur sera présent à la mairie le 6 juin 2011 de 8 h45 à 11h45
le 16 juin 2011 de 16h00 à 18h00
le 25 juin 2011 de 8h45 à 11h45
le 29 juin 2011 de 8h45 à 11h45
le 7 juillet 2011 de 14h00 à 17h00
Son rapport et ses conclusions seront transmis au maire dans le délai d'un mois à compter de l'expiration de l'enquête et tenus à la disposition du public.

COMMUNE DE LE PERRY-EN-YVELINES
Enquête publique relative au projet de révision du Plan Local d'Urbanisme
2e avis
Il est rappelé que par arrêté municipal n° 43/2011 en date du 9 MAI 2011, M. le Maire de LE PERRY-EN-YVELINES a ordonné l'ouverture d'une enquête publique sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme pour la construction d'un hangar en zone N.
A cet effet, M. Bernard LEGROS a été désigné par M. le Président du Tribunal Administratif en tant que commissaire enquêteur.
L'enquête publique se déroulera à la mairie de LE PERRY-EN-YVELINES du 6 juin 2011 au 7 juillet 2011, aux jours et heures habituels d'ouverture.
Pendant la durée de l'enquête, chacun pourra consigner ses observations sur le registre d'enquête ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur à la mairie de LE PERRY-EN-YVELINES.
Le commissaire enquêteur sera présent à la mairie le 6 juin 2011 de 8 h45 à 11h45
le 16 juin 2011 de 16h00 à 18h00
le 25 juin 2011 de 8h45 à 11h45
le 29 juin 2011 de 8h45 à 11h45
le 7 juillet 2011 de 14h00 à 17h00
Son rapport et ses conclusions seront transmis au maire dans le délai d'un mois à compter de l'expiration de l'enquête et tenus à la disposition du public.

Vie des sociétés

SARL RAYNI ART

Société à Responsabilité Limitée au capital de 24.000 € euros
Siège social : 16, rue Saint-Louis
78000 VERSAILLES
505 150 110 RCS VERSAILLES
Avis de publicité
Aux termes du procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 30/04/2011, il résulte que l'assemblée générale extraordinaire, valant conformément à l'article L.233-42 du Code de commerce, a décidé de ne pas dissoudre la société.
Mention sera faite au RCS : VERSAILLES.
Pour avis,

SCI LES ABEILLES

Société Civile Immobilière au capital de 8 000 euros
Siège social : 15, rue des Abeilles
78120 SONCHAMP
440 812 717 RCS VERSAILLES
L'assemblée générale extraordinaire en date du 30 mars 2011 a décidé :
- de transférer le siège social du 15, rue des Abeilles, 78120 SONCHAMP au Z.A.E. Oubert - 18, rue La Fontaine Chauze, 75600 ABLIS, avec effet au 1er avril 2011.
- de modifier l'article 4 des statuts en conséquence.

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte sous seing privé établi à BONNIÈRES-SUR-SEINE en date du 27 avril 2011, il a été constituée une société à responsabilité limitée présentant les caractéristiques suivantes :
Dénomination :
JCSRC PRESSING
Siège social : 4, avenue de la République, BONNIÈRES-SUR-SEINE (Yvelines).
Objet : Pressing sous toutes ses formes.
Durée : 99 ans à compter de son immatriculation au Registre du Commerce et des Sociétés.
Capital : 8 000 Euros.
Gérants : M. Jacques CHARLOT, demeurant 2, rue de l'Anjoine Briqueterie, 27620 GASNY.
Immatriculation : Au registre du commerce et des sociétés de VERSAILLES (78).
Pour avis et mention, La gérance

SOCIÉTÉ CIVILE CHEVALLIER

Société Civile au capital de 53 340 euros
Siège social : 3, chemin du Coeur Vieux 78430 LOUVECIENNES 428 457 328 RCS VERSAILLES
D'une AGE du 01/04/2011, il a été décidé de prononcer la dissolution anticipée de la société à compter du 31/03/2011, de nommer en qualité de liquidateur, Monsieur Pierre CHEVALLIER, demeurant à CHATEAUFORT (78117), Le Vieux Moulin, 3, chemin de la Genèse.
Le siège de la liquidation est fixé au siège social.
Dépôt légal au Greffe du Tribunal de Commerce de Versailles. Le Gérant

ANNONCES LEGALES ET JUDICIAIRES

MEDIALEX
Annonces Légales & Judiciaires
Transmettez-nous toutes vos annonces légales et judiciaires (Vie de Société, Fonds de commerce, Enquêtes Publiques, Marchés Publics, Avis d'attribution, Publications Judiciaires, Ventes Judiciaires, autres annonces légales) par 4 moyens au choix :
par Internet : www.medialex.fr
par e-mail : annonces.legales@medialex.fr
par fax : 0 820 309 009 0, 12€ TTC/ann)
par courrier : BP 51579
35515 Cesson Sévigné Cedex
Pour toute information complémentaire, contactez-nous au 02 99 32 50 43

ARRIVÉE

Par acte SSP du 24 avril 2011, enregistré le 21 avril 2011 au SIE VERSAILLES SUD, Bord. 2011/703 cases 13; Monsieur Salomon, Charles SAADA, 19, rue Paul Séraney 77500 FONTAINEBLEAU a cédé à la SARL JJ. LAVERIE le capital de 1 800 €, siège : 51, route du Pavé Blanc 92140 CLAMART, RCS Nanterre 531 968 005, la cession de commerce de l'activité automatique eu 7. Mail de la Carrière 75022 ELANDOURT au prix de 20 000 €. Prise de possession : 12 avril 2011. Opposition reçue dans les 10 jours suivant la dernière publication par le Cabinet LAVIGNY Société d'Avocats 71 boulevard Malesherbes 75008 PARIS et pour validité au fonds vendu.

« CLINIQUE D'YVELINE »

SAS au capital de 91 468,41 €
Siège social : 12, route de Rambouillet 78125 VIEILLE-ÉGLISE-EN-YVELINES 379 759 954 RCS VERSAILLES
Dans le cadre du changement de Président intervenu au sein de la société MEDIPSY, Président de la Clinique d'Yveline, M. Philippe ELCOFFRE, domicilié à PARIS (75116) 83, avenue Marceau assure désormais la représentation légale de MEDIPSY, en remplacement de M. Jean-François GROSPIELLEY, à compter du 25 février 2011. Le Président

MEADWESTVACO HOLDINGS

Société à responsabilité limitée au capital de 180 450,258 €
Siège social : 5, allée du Bourbonnais 78310 MAUREPAS 444 060 802 RCS VERSAILLES
Aux termes d'une délibération en date du 29 avril 2011, et conformément à l'article L.225-246 du Code de Commerce, l'Assemblée Générale Extraordinaire a décidé la poursuite de la société. Le Président

D3 Boutiquesrégion.com

SARL au capital de 7 600 €
Siège social : 17, rue du Bel Air 78620 JUZIEUX 482 122 587 RCS VERSAILLES
L'AGE du 04/05/2011 a décidé de :
- Modifier l'adresse du siège social qui devient : 02, route d'Hernerville, 78580 Maulis.
- Modifier l'objet de la société qui devient :
- Vente à distance sur catalogue général
- Espaces publicitaires sur Internet
- Activités des agences de publicité
Modification au RCS de VERSAILLES.

TRAINIGES

Avs est donné en date du 25 avril 2011 de la constitution d'une société :
Dénomination :
TRAINIGES
Forme : Société à Responsabilité Limitée.
Capital social : 1.000 €. **Siège social :** 5, rue Girardon, 78000 Versailles.
Objet social : la fourniture d'activités de conseil pour les affaires et autres conseils de gestion ainsi que toutes les activités de formation.
Durée : 99 ans.
Gérants : Mme PONT Elisabeth, 3, impasse le Clos Boisseau, 78220 Vitrofly. Immatriculation au RCS de Versailles.

CORSO MAGENTA

Société par Actions Simplifiée au capital de 104 038 €
19, Les Charbonnières 78170 LA CELLE-SAINT-CLOUD RCS VERSAILLES 499 425 651
Aux termes de l'Assemblée Générale Mixte en date du 15 décembre 2010, il a été décidé d'augmenter le capital social. Par décision du Président du 31 décembre 2010, il a été décidé de porter le capital social de 104 038 € à 111 211 €. Par décision du Président en date du 29 avril 2011, il a été décidé de porter le capital social de 111 211 € à 120 589 €. Modification des statuts en conséquence.

UB

LES ANNONCES JURIDIQUES, COMMERCIALES ET LEGALES

Le Parisien est officiellement habilité pour l'année 2011 pour la publication des annonces judiciaires et légales dans les départements 60, 75, 77, 78, 91, 92, 93, 94 et 95, par arrêté de chaque préfet concerné.

60 Avis divers

Préfecture de l'Oise
Commission d'Orientation
L'arrêté est consultable en Direction Départementale des Territoires et sur le site Internet de la Préfecture de l'Oise.

Divers société

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros
Siège social : 14, rue de Courmayeur 77390 VAIGRES SUR MARNE

Enquête publique

AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE
VILLE DE COMPIEGNE
Déclassement du domaine public

Avis divers

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Avis divers

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

Insertions diverses

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

Marchés divers

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

Avis divers

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

déclaration de la garantie financière LEGA10249 conformément aux articles 44, 45, 46, 47, 48 du décret N°72-878 du 20 juillet 1972 fixant les conditions d'applications de la loi N°70-9 du 2 janvier 1970 accordée à la société NAC-VERSAILLIS FINANCE, 28, rue Balzac, 75008 PARIS, immatriculée au RCS de PARIS sous le numéro 463 207 808.

Population : 3827
Nombre d'habitants recensés : 1088
Nombre non recensés : 226

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros

Assemblée Générale Mixte du 18 Mars 2011 a décidé de transférer le siège social au 45, rue Alphonse Marceau - 77390 VAIGRES SUR MARNE à compter du 1er Mai 2011.

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

1 Valeur technique de l'offre
2 Prix des prestations (proposition financière des candidats)
3 Qualité de service rendu aux usagers
4 Développement durable (protection de l'environnement, hygiène et sécurité)

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros

Assemblée Générale Mixte du 18 Mars 2011 a décidé de transférer le siège social au 45, rue Alphonse Marceau - 77390 VAIGRES SUR MARNE à compter du 1er Mai 2011.

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

1 Valeur technique de l'offre
2 Prix des prestations (proposition financière des candidats)
3 Qualité de service rendu aux usagers
4 Développement durable (protection de l'environnement, hygiène et sécurité)

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros

Assemblée Générale Mixte du 18 Mars 2011 a décidé de transférer le siège social au 45, rue Alphonse Marceau - 77390 VAIGRES SUR MARNE à compter du 1er Mai 2011.

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

PMNO
Sigle :
Forme : SCI
Capital : 1000,00 euros
Siège Social : 16 RUE DE L'EGLISE, 78300 POISSY

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros

Assemblée Générale Mixte du 18 Mars 2011 a décidé de transférer le siège social au 45, rue Alphonse Marceau - 77390 VAIGRES SUR MARNE à compter du 1er Mai 2011.

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

communes et au siège du SMDBRV, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux du public.
Pendant l'enquête, les pièces du dossier seront tenues à la disposition du public dans les mairies des 16 communes et au siège du SMDBRV.

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros

Assemblée Générale Mixte du 18 Mars 2011 a décidé de transférer le siège social au 45, rue Alphonse Marceau - 77390 VAIGRES SUR MARNE à compter du 1er Mai 2011.

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

VENDREDI 20 MAI 2011

COFOBAT
Société à responsabilité limitée au capital de 200 000 euros

Assemblée Générale Mixte du 18 Mars 2011 a décidé de transférer le siège social au 45, rue Alphonse Marceau - 77390 VAIGRES SUR MARNE à compter du 1er Mai 2011.

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

IDENTIFICATION DE LA COLLECTIVITE DELEGANTE
Commune de Juziers

COMMUNE DE CHEVRY-COSSIGNY
MENTION D'UNE DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

COMMUNE DE LA TRETOTRE
Suite à l'enquête publique qui s'est déroulée en mairie de LA TRETOTRE

SEGAP Coverholder Lloyd's, en vertu du pouvoir de souscription accordé par certains Souscripteurs du LLOYD'S 4, rue des Petits Pères, 75002 PARIS

VILLE DE JUZIERS
AVIS D'APPEL PUBLIC A GANDATURAS

