

Quels besoins et quels aménagements autour de la gare Versailles Rive-Droite et rue Maréchal Foch ?

La révision du PLU de Versailles engagée en 2010 proposait de modifier l'utilisation de l'espace arrière de la gare (terrains propriété de RFF). L'association AvecRichardMique soutenue par SAVE avait alors fait un certain nombre de remarques dans le dossier d'enquête publique.

Remarques de l'association en juin 2011 sur les propositions de PLU

Le projet de PLU dans les orientations d'aménagements vise à proposer une réhabilitation de deux bâtiments en abandon depuis plus de trente ans.

L'idée d'héberger des activités dans l'ancienne forge au Sud est envisageable. Cependant deux conditions sont à prendre en compte :

L'accès depuis le pont qui enjambe les voies doit être uniquement piétons et vélos en raison des circulations déjà importantes sur la rue du parc de Clagny mais aussi de l'étroitesse du pont.

L'accès depuis le niveau des voies est problématique et ne paraît pas avoir fait l'objet d'analyse préalable. Plusieurs équipements SNCF et RFF indispensables au fonctionnement de la gare en terminus sont implantés. Aucune étude préalable à leur relocalisation ne semble avoir été lancée or c'est un préalable. L'accès depuis l'impasse de Clagny ne peut en l'état être ouvert au public sans élargissement. Aucun espace réservé n'est prévu au PLU à cet effet. Les distances minimum de sécurité entre les passages de trains et les bâtiments doivent par ailleurs être prises en compte. Il n'en est pas question dans le dossier.

Le projet ne paraît pas mur et manque d'une étude de faisabilité.

L'idée d'utiliser le bâtiment nord pour une galerie de passage entre la rue de Parc de Clagny et le passage Pilatre de Rozier est surprenante. Les piétons arrivant ou sortant de la gare n'ont pas ce besoin car les rues très proches permettent les passages (impasse de Clagny et passage Pilatre de Rozier). Par contre ce bâtiment pourrait être accédé par des véhicules au niveau des voies depuis le passage Pilatre de Rozier sans interférence avec SNCF. Il pourrait en effet accueillir une ou des activités. Des logements ne peuvent y être implantés en raison de la proximité des voies, par contre des artisans ou des bureaux pourraient y être envisagés. Une galerie aurait peu d'attractivité commerciale.

La surprise sur ce secteur concerne l'oubli de la prise en compte de la structuration de la place de la gare en façade et des dispositions d'aménagements des espaces existants ou à libérer pour permettre une meilleure organisation des flux de piétons, de vélos, de voitures, de bus.

Cette gare, seconde à Versailles par sa fréquentation, nécessite des compléments. Le PLD proposé en début 2011 y consacre plusieurs pages mais ses propositions sont limitées par les modalités d'interventions dans un PLD qui ne peut changer les règles des PLU. Les études des préparatifs des deux documents PLU et PLD n'ont manifestement pas été synchronisées.

La restructuration doit concerner les parkings de vélos très insuffisants à ce jour, les parkings de motos, les garages de têtes de lignes des transports en communs, les haltes de taxis, les points de déposes mais surtout de reprise de passagers, les PMR (personnes à mobilités réduites), les extensions de points de service aux personnes ou de commerces suivant les nouveaux projets de la SNCF. Certains de ces sujets ne relèvent pas du PLU mais d'autres sont contraints par la configuration spatiale des constructions et des voiries. Dans ce cas l'aide du PLU aurait pu être sollicitée pour favoriser la mise en place des projets. Il est regrettable que le dossier n'ait pas été travaillé avec les services spécialisés de la SNCF et de RFF.

C'est toute la proximité de la gare qui devrait faire l'objet d'une étude et de propositions. Ainsi l'ouverture ultérieure dans Richaud d'une crèche ajoutera un point de service utile mais il conviendrait de faire le tour de tous les besoins pour tous les publics concernés par le pôle multimodal qui voit passer plus de 20000 piétons tous les jours ouvrables.

Point en 2012 après adoption des modifications du PLU

Le document adopté n'a finalement pas tenu compte de nos remarques. Il n'aborde pas les aménagements qui seraient pourtant nécessaires.

Les accès depuis l'impasse de Clagny ne sont pas traités (réservation d'espace) pas plus que la relocalisation des locaux RFF indispensables aux besoins ferroviaires de maintenance régulière des voies.

La cour centrale d'accès et la rue du maréchal Foch sont pourtant des lieux qui appellent réflexion et propositions en liaison avec des aménagements complémentaires nécessaires de la rue Maréchal Foch.

L'accidentologie de la rue maréchal Foch est importante, une des plus forte de la ville dans les 10 dernières années.

Les relevés de la police nationale donnent des indications sur la fréquence et la gravité de ces accidents. Les deux cartes jointes ici permettent de situer les poids relatifs des accidents survenus dans différents quartiers de la ville. La rue Maréchal Foch est malheureusement « bien » placée. Ce constat devrait inciter à des études précises des moyens à mobiliser pour réduire les risques. Voir ci-dessous les données publiées sur la période 2006-2010 d'une part et les repérages 2001 à 2005 d'autre part.

Les traversées de piétons de et vers la gare, les flux de vélos et motos, les stationnements sauvages faute de place induisent un désordre générateur de dangers à proximité de la gare. Les besoins d'accueil pour le stationnement des transports en commun routiers restent à organiser. La gestion des PMR n'est pas traitée. L'organisation des déposes et des reprises se fait au petit bonheur.

Ces constats justifient qu'une analyse fine de la situation et des aménagements possibles soit engagée tant sur la place de la gare que sur les voies d'accès à commencer par la rue Maréchal Foch.

Le nouveau parking de la Reine qui vient d'ouvrir, les deux crèches prochaines (Richaud et maison d'Espagne) vont amener de nouveaux flux. Il faut sécuriser.



3. Sécurité routière Identification des lieux dangereux

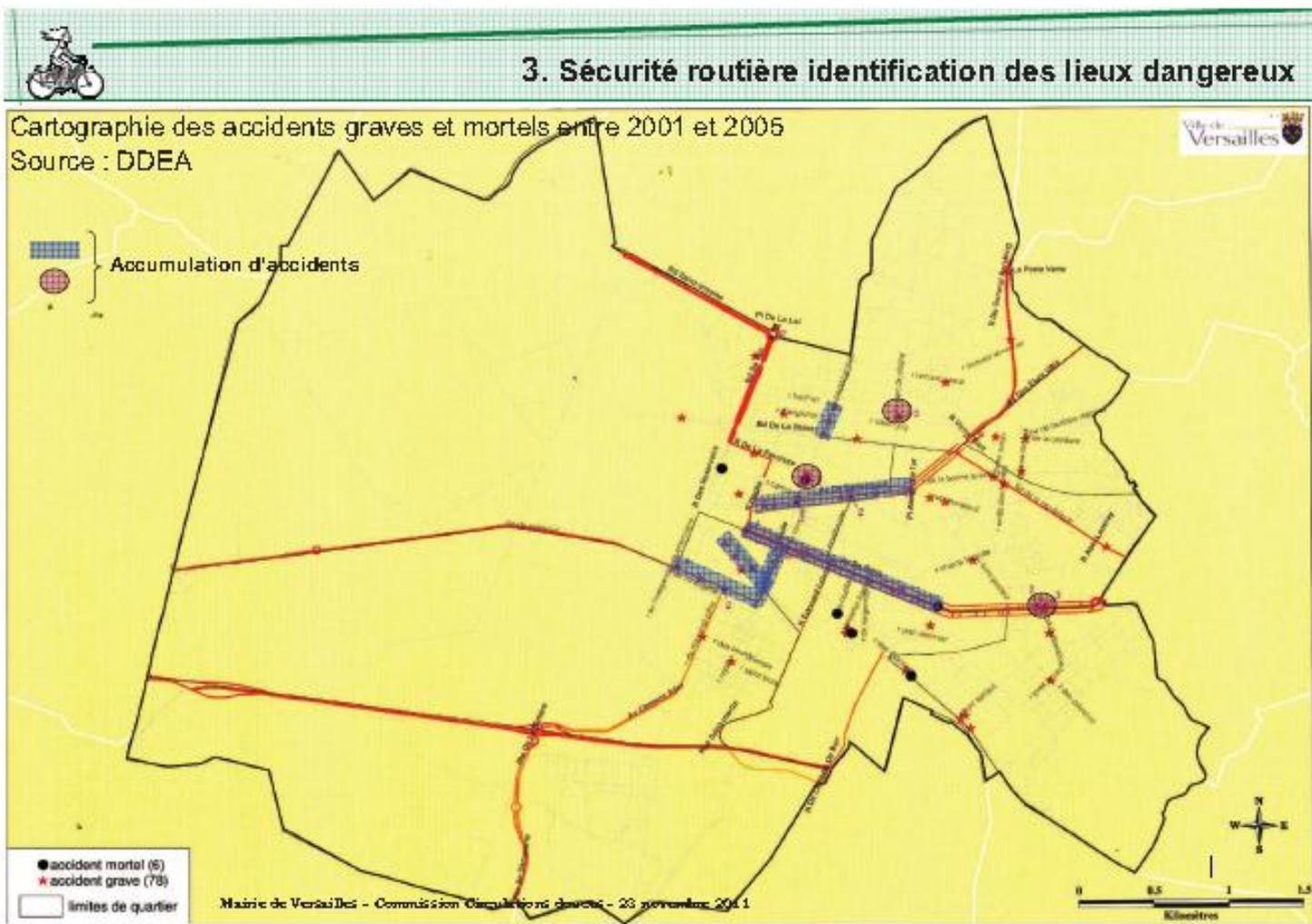
❖ Identification des axes de circulation les plus accidentogènes

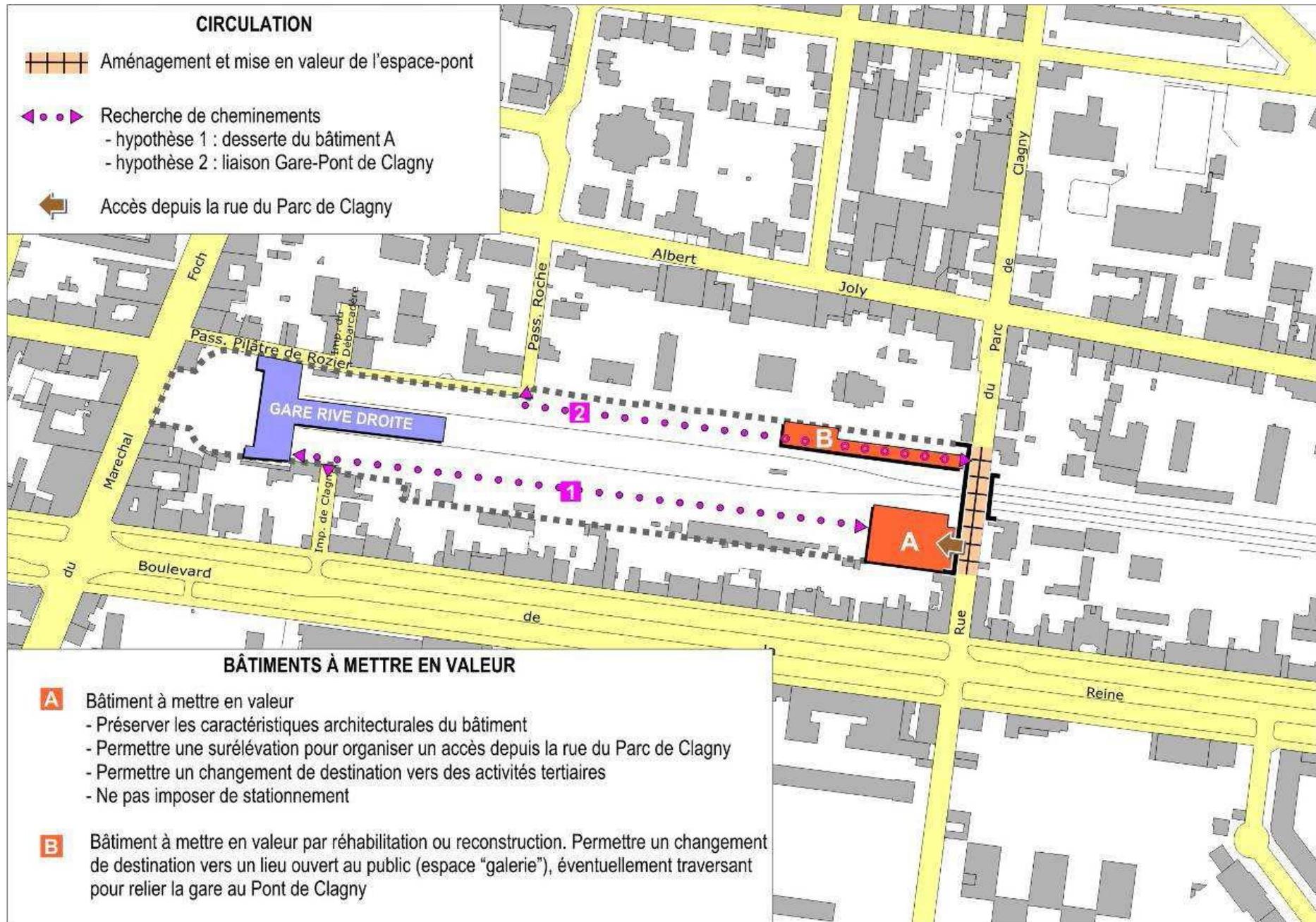
→ Sur la période 2006- 2010, quelques axes concentrent des accidents corporels :

- o Rue des Etats-Généraux et rue des Chantiers (54 accidents corporels faisant 11 victimes graves)
- o Avenue de Paris (52 accidents corporels faisant 8 victimes graves)
- o Rue du Maréchal Foch (38 accidents corporels faisant 12 victimes graves)
- o Rue de l'Orangerie et rue du Général Leclerc (18 accidents corporels faisant 6 victimes graves)
- o Boulevard de la Reine (17 accidents corporels faisant 4 victimes graves)
- o Rue du Maréchal Joffre et avenue Clément Ader (16 accidents corporels faisant 5 victimes graves)
- o Rue du Maréchal de Lattre de Tassigny (16 accidents corporels faisant 4 victimes graves)
- o Avenue de Saint-Cloud (15 accidents corporels faisant 6 victimes graves)
- o Rue Royale (14 accidents corporels faisant 3 victimes graves)

15







Les gares de Versailles dans le PLD de 2009 (chiffres de 2008)

les jours ouvrables

	SNCF					origine des montants SNCF par jour ouvrable					Lignes de bus publiques	Passages de bus / jour	
	Passagers Montants SNCF / jour	Places dans parc relais voitures	Trains / jour A et D	dont RER A et D									
					à pied	bus	train	Voiture	2 roues				
Chantiers	37515	370	600	190	12005	10879	11630	2626	375	23	1511		
Rive Droite	9480	?	150	150	4930	3508	0	853	190	12	1027		
Rive Gauche	8680	58	132	132	5642	1823	0	1128	87	25	1498	dont? Lyautey	
Montreuil	3670	?	150	150	2899	330	0	404	37	4	503		
Porchefontaine	1270	?	132	132	1156	25	0	76	13	4	567		
Lyautey (routier seul) proximité RG										16	347	départs	

↑↑
Absence de mesure de congestion des parkings de véhicules.

pour les BUS il faut ajouter les lignes privées des entreprises
 SAVAC, Hourtoule, Sylvestre, Militaires, KEOLIS,SQYBUS,STAVO,VEOLIA
 Entreprises et écoles :PSA, Renault, Thales, Bull, Air Liquide, INRIA, Lycée international...
 ↑↑

Informations issues du document CODRA de 2009 réalisé à la demande du syndicat des communes de la région de Versailles en charge des études de circulation.

↑ p81 ↑ p84 ↑ p117 ↑ p120 ↑ p123 ↑ p143

Notre contribution au PLD (plan local de déplacement)

A l'occasion de l'enquête publique sur le PLD en juin 2011 notre association avait apporté ses commentaires sur le cas de la gare Versailles rive droite. Le PLD mis en analyse dans sa version de janvier 2011 comportait trois pages (85,86 et 87) consacrées à la gare Rive droite. Aucune étude commune entre les deux dossiers (PLU et PLD) n'avait été faite par les responsables municipaux avec les projets du PLU en analyse au même moment à Versailles.

Nous avons relevé que parmi les 26 recommandations du collège des 3 commissaires enquêteurs, publié le 10 novembre 2011, la cinquième recommandation (voir page 70 du rapport) reprend intégralement notre observation concernant la gare Rive droite pour la prise en compte systématique des piétons en donnant l'exemple de la gare Versailles RD. Il reste que les trois pages du PLD initial sont très insuffisantes.

Que faire maintenant en juin 2012 ?

Les études de la situation et les projections d'avenir sur les évolutions probables dans les 10 prochaines années devraient être menées avec tous les partenaires ayant des responsabilités sur les lieux afin de définir les orientations des aménagements à réaliser pour tenter d'améliorer la situation :

La ville de Versailles

La SNCF et RFF

Phébus et les autres transporteurs dont VEOLIA mais aussi la RATP (ligne 471).

Les commerçants et les chauffeurs de taxis

Les associations d'habitants du quartier

Les conseils de quartier concernés

Le gestionnaire du parking de la Reine

A l'avenir les véhicules électriques, les vélos plus nombreux, les crèches de proximité vont ajouter des exigences nouvelles, il faut anticiper.

L'association AvecRICHARDMIQUE a préparé une trame d'analyse de la situation de la gare et de son environnement (voir document de méthode).