



ASSOCIATION AGREEE, DECLAREE LOI DE 1901

Siège social : 20 rue Mansart 78000 Versailles

Tél., Fax : 01 39 54 29 13

SAVE

SAUVEGARDE & ANIMATION DE VERSAILLES & ENVIRONS

UNION D'ASSOCIATIONS DE VERSAILLES ET DE SES ENVIRONS

Bulletin de liaison

N° 45

Décembre 2003

Editorial

L'ENQUETE PUBLIQUE SUR

LE PLAN LOCAL D'URBANISME-ZAC DES CHANTIERS

Portant sur le PLU arrêté par le conseil municipal au printemps dernier, cette enquête permet au public de donner son avis aux commissaires enquêteurs nommés par le tribunal administratif. Prévue initialement du 22 octobre au 3 décembre 2003, elle a été prolongée jusqu'au 17 décembre en raison de l'intérêt qu'elle a suscité tant à Versailles que dans les communes avoisinantes. Les enquêteurs rendront leurs conclusions au maire au début de l'année 2004.

Le public et les associations ont eu à leur disposition cinq documents pour juger du PLU : le rapport de présentation, le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), les règles les annexes graphiques, l'étude d'impact de la ZAC enfin "les avis des personnes publiques" (Préfecture...).

Avant cette enquête, au cours de la phase dite de concertation prévue par la loi SRU, SAVE et ses associations avaient consigné un certain nombre de remarques sur les registres mis à la disposition du public au Service de l'Urbanisme. SAVE écrivait alors :

"Une évolution de Versailles, une amélioration de son habitat, une augmentation de l'offre de logements sociaux, une dynamisation de son activité et son rajeunissement ne peuvent que recueillir l'assentiment de ses habitants, à condition que cette évolution réponde à leurs besoins et à leurs aspirations et soit acceptable dans le moyen et le long terme. Sinon, le développement durable proclamé par la loi SRU ne restera qu'un slogan.....

A l'heure actuelle, si l'on en juge par les doléances recueillies dans les conseils de quartiers, les difficultés de circulation et de stationnement sont une des préoccupations quotidiennes des versaillais. Ces difficultés sont liées à l'accroissement du nombre de véhicules en circulation utilisés tant par les Versaillais que par les non Versaillais transitant par la ville.

Cette situation ne répond pas seulement à l'utilisation de la voiture en tant que phénomène de société. Elle est due, en partie, à l'urbanisation mal maîtrisée de l'Ile-de-France au cours des trente dernières années qui n'a pas su, malgré le schéma directeur, assurer l'adéquation entre le développement urbain et celui des voies qui auraient été nécessaires pour écouler les flux de populations et d'activités. Cette inadéquation résulte, entre autres, du décalage dans le temps entre la réalisation des complexes immobiliers (quelques années) et celles des infrastructures routières et ferroviaires qui peuvent être retardées de dizaines d'années après s'être heurtées à de multiples oppositions et difficultés de financement.

Pour les voyageurs, le développement des transports en commun a certes été un progrès dont les lignes de Phébus sont un bon exemple. Il n'en reste pas moins vrai qu'il ne peut répondre aux besoins de tous et que le développement des réseaux finit par engendrer leur propre dysfonctionnement, qualifié de "galère" par les usagers.

La volonté exprimée par la municipalité d'adapter la loi SRU aux spécificités de Versailles pour que le PLU conduise à un développement harmonieux de la ville ne peut que trouver un avis favorable. Mais ce développement nécessitera que le PDU puisse apporter une réelle amélioration aux problèmes de circulation. Or, les prévisions d'une diminution de la circulation automobile semblent irréalistes, sauf contraintes de la

population. Quant à l'utilisation du vélo, bridée par la géographie des rues, elle ne peut être mise en pratique que par une petite partie de la population et ne pourra avoir qu'un effet marginal.

SAVE s'inquiète donc des effets d'une densification de la ville, d'une augmentation du trafic de la gare des Chantiers, de la mise en service de près de 60 000 m² de bureau, tous éléments qui risquent d'augmenter les besoins de circulation. De même l'application de la loi SRU dans les villes voisines risque d'augmenter la circulation de transit dans Versailles".

Quelle est actuellement la position de SAVE devant le dossier actuel du PLU et de la ZAC ?

1 - Urbanisme des quartiers

A l'exception des projets de Satory et des Chantiers, et ainsi qu'il a été rapporté dans le dernier bulletin, SAVE se réjouit du maintien des objectifs du POS de 1978 qui avait fait l'objet d'un consensus et adhère aux grandes lignes du volet proposé pour l'habitat et l'environnement.

Par contre, SAVE est critique à l'égard des projets immobiliers à visée économique, de la ZAC des Chantiers et enfin des orientations concernant les déplacements et le stationnement.

2 - Projets immobiliers à visée économique

La ville souffrant par rapport à d'autres agglomérations d'un déficit en taxe professionnelle, un plan ambitieux de construction est proposé : *"A moyen terme (2002-2006), près de 140 000 m² de locaux (en ville et à Satory), à destination des entreprises, vont être réalisés. Ces programmes de construction vont considérablement changer le profil économique de la commune, en effet en l'espace de quatre ans, va être produite une surface qu'il aurait fallu plus de 20 ans pour édifier au rythme actuel de la construction et de la transformation de locaux d'activités et de bureaux"*. L'ampleur de ces projets est-elle judicieuse, alors que les circulations ne sont envisagées qu'en terme d'un développement des transports en commun et que les infrastructures périurbaines routières ou ferroviaires qui devraient les précéder ne sont même pas envisagées ?

Pour la ZAC, le projet immobilier qui prévoit 20 000 m² d'activités à visée commerciale et de culture conduit à la notion assez floue de centre ville élargi. *"Le cœur de ville Nord, le cœur de ville sud et le quartier des Chantiers, centre ville élargi, comprend une solide armature commerciale. Si cette armature commerciale était mieux mise en valeur, elle pourrait faire du centre ville un pôle commercial régional au même titre que Parly 2 et Vélizy 2"*. SAVE redoute que ce concept flou de centre élargi ne provoque à terme une déstabilisation des quartiers historiques et la disparition d'un certain nombre de leurs activités (cf les inquiétudes si souvent exprimées ces mois derniers sur la fermeture éventuelle de commerces ou des cinémas dans les quartiers Notre-Dame, Charost et Saint Louis).

3 - Projet des Chantiers

Pour la gare, les associations de SAVE se félicitent des dispositifs prévus pour faciliter l'écoulement du flux des voyageurs, augmenter leur confort et permettre un accès par la porte de Buc.

Pôle multimodal et circulation dans le périmètre de la gare

L'ouverture du pôle d'échange multimodal sur la seule avenue de Sceaux par les étangs Gobert ne peut être considérée comme un véritable désenclavement des Chantiers tel que le faisait espérer le Cahier Spécial du Mensuel d'Informations de mai 2000 qui prévoyait : *la nécessaire ouverture du site... raccordé à la circulation régionale par une voie de sortie, par le pont Saint Martin.... relié directement à Satory par un embranchement de la même voie"*. Or, cette ouverture est reportée sine die.

Dans ces conditions, SAVE craint qu'il n'y ait pas d'amélioration significative de la circulation. En soulageant la rue des Etats généraux d'une grande partie des lignes de Phébus et des lignes régulières qui l'empruntent et en les faisant arriver par l'avenue du Général de Gaule et l'avenue de Sceaux, on libérera d'autant la place Raymond Poincaré, mais en reportant les embouteillages et la dangerosité sur ces voies et sur le carrefour de la rue Edouard Charton et de la place des Francines. Par ailleurs, il n'est pas précisé le trajet des 13 lignes d'autobus d'entreprises privées dont on mentionne seulement : *"les lignes actuelles sont supprimées et remplacées à terme par des bus de lignes régulières"*. Les rues des Chantiers, de Vergennes et de la Porte de Buc, les carrefours de la

rue de l'Abbé Rousseaux et de la Place du 8 mai, sont condamnés quant à eux à subir un trafic inchangé que ce soit bus, circulation versaillaise ou de transit.

Projet immobilier

On en connaît la destination générale : une place centrale et quatre bâtiments représentant 50 000m² de SHON dont 24 000 m² pour un pôle de commerces et d'équipements à thématique culture, loisirs, sportifs et équipements socioculturels, 20 000 m² d'équipements hôteliers, 4 000 m² de logements aidés. Mais, personne n'est capable au vu du dossier d'apprécier le projet bâti dans l'environnement (manque de coupes, hauteurs NGF inexploitable, absence d'emprise et de COS, PLU extrêmement permissif dans cette zone).

Stationnement dans la ZAC

Il est prévu un parking de 900 places dont 385 pour le parking régional.

Ce nombre est basé sur l'hypothèse d'une utilisation préférentielle des transports en commun pour atteindre la gare et les zones d'activités de la ZAC et d'un décalage horaire dit "foisonnement" dans l'occupation des places en fonction des utilisateurs (ce principe du foisonnement ayant conduit à une réduction de 30% des places par rapport aux normes). N'est-ce pas obérer l'avenir que de restreindre les capacités de stationnement déjà insuffisantes de ce quartier ?

Etangs Gobert et place des Francines

Qu'en est-il exactement des possibilités d'utilisation ? Ils ne sont pas régis par le PLU, mais par le PSMV (plan de sauvegarde et de mise en valeur), car ils font partie du Secteur Sauvegardé. En tout cas, la remise en eau des étangs pose certainement des problèmes techniques et administratifs.

Equipements sportifs

Les équipements actuels seront remplacés par un terrain de plus petite taille, alors que les besoins du quartier des Chantiers sont insatisfaits.

4 - Circulation dans Versailles et stationnement

Le rapport de présentation fournit un état détaillé des déplacements urbains (transports en commun routiers et ferroviaires ou en voiture) en rapport avec la situation de capitale administrative, judiciaire et scolaire et la situation géographique de la ville. Il dénombre les mouvements des Versaillais et non Versaillais, décrit et recense la densité du trafic automobile dans la ville dont 25% dépend d'une circulation de transit.

Pour pallier les difficultés liées à ce trafic, la ville s'appuyant sur le PDUIF (plan de déplacements urbains en Ile de France) ne mise que sur une moindre utilisation de la voiture particulière au profit des transports en commun et des circulations douces. Elle évoque une ligne de transport en site propre (TCSP) qui n'est qu'à l'état de projet et dont l'effet sur la circulation des véhicules ne peut être que faible. Les tableaux fournis indiquent d'ailleurs qu'au cours des dernières années le développement des lignes d'autobus n'a pas empêché une augmentation du taux de motorisation des particuliers. Les projets pour la circulation des vélos, quant à eux, ne peuvent avoir que peu d'effets. Enfin, la ville ne recense que 3198 places de stationnement dans les parcs publics de stationnement (dont 630 places pour le parking du Château), sans un programme précis d'amélioration à court terme.

Ces problèmes concernant la circulation des voitures, des autobus et du stationnement ont fortement mobilisé les habitants des communes voisines et notamment de BUC qui souhaitent une étude de circulation englobant les communes de voisinage, dans le cadre de l'intercommunalité.

En conclusion

SAVE se félicite des aspects positifs du PLU, notamment la volonté de préserver les quartiers et l'environnement, d'améliorer l'habitat, de favoriser l'économie et de créer des équipements publics.

Par contre, SAVE a un regard négatif :

- sur le projet de ZAC des Chantiers où trop de points d'ombre font craindre que ce projet déçoive l'espoir qu'il pouvait faire naître tant en ce qui concerne son intégration dans le quartier des Chantiers que dans ses conséquences sur le reste de la ville,
- sur le projet de Satory pour les mêmes raisons,
- sur l'absence d'un plan de circulation et de stationnement.

SAVE demande donc que ce dossier soit repris afin que toutes les données et conséquences de la ZAC et de Satory soient clairement exposées et qu'il soit couplé à un plan de circulation et de stationnement précis . Un tel plan se devrait d'explorer, pour les mettre en œuvre, toutes les pistes qui faciliteraient la circulation en ville et inciteraient les automobilistes à une moindre utilisation de leur véhicule :

- parkings relais qui offriraient aux automobilistes de véritables facilités d'accès aux transports en commun en périphérie de ville ;
- abandon de mesures malthusiennes de restriction du stationnement, en facilitant en ville la construction de parkings publics avec mise en place de mesures incitatives pour leur utilisation ;
- liaison avec Satory ;
- rocade qui détourneraient les circulations de transit;
- mesures pour amener les utilisateurs de la voie publique à un meilleur comportement, quelque soit le mode déplacement.

SAVE n'ignore pas les difficultés de tous ordres et surtout budgétaires que nécessiteraient de telles mesures, mais il faut les rapporter à leurs conséquences pour l'avenir, garantes d'un véritable aménagement durable.

Le président Léon. OLIVIER

L'Association des Habitants et des Amis du Chesnay communique :

Sauvegarde de la grande ferme du Chesnay

La ville du Chesnay est propriétaire à l'angle des rues Louis-Hirsch et Louis Foucauld d'un ensemble immobilier de 4.429 mètres carrés composé d'un terrain sur lequel sont édifiés divers bâtiments anciens, aujourd'hui affectés à la police nationale et aux services techniques de la ville.

M. le Maire veut vendre cet ensemble à un promoteur qui démolirait les bâtiments les plus anciens pour y édifier à la place des logements haut de gamme. Or, la réalisation de ce projet porterait atteinte à un site ancien auquel s'attachent des souvenirs historiques et culturels d'importance. Cet ensemble se situe effectivement au coeur du quartier du Grand-Chesnay qui est le site historique de la ville. Il servit jusque vers 1966 de bâtiments d'exploitation de la Grande Ferme du Chesnay, à laquelle se rattachait un domaine de près de cent hectares de terre sur lequel Parly 2 fut édifié.

Intérêt des bâtiments et pourquoi faut-il conserver cette ferme

Bien que situé dans l'orbite historique de Versailles, ville royale, Le Chesnay manque de bâtiments anciens : le château du Grand-Chesnay remonte à 1776-1810, la maison du peintre Jean-Louis Forrain a été bâtie en 1790, le château bas Bel-Air a pour origine une maison de garde du 17ème siècle très transformée au 19ème siècle. Dans ces conditions, la Grande Ferme ne peut que retenir l'attention, certains de ces bâtiments remontant au moins à 1752.

De plus, c'est le seul témoignage de bâtiments à usage agricole au Chesnay.

A cela s'ajoutent des arguments de nature historique ou culturel. C'est là que s'est achevé le dernier combat de l'épopée napoléonienne (combat de Rocquencourt le 1er juillet 1815). Et il y a l'immense souvenir de Géricault, même s'il s'avère que les dessins dont le sujet a été identifié correspondent à ces bâtiments démolis en 1906. Mais d'autres sujets de dessins et de peintures ont pu être tirés de cette ferme. Il est émouvant de penser que l'immortel peintre du *Radeau de la Méduse*, passionné de chevaux, est sûrement venu dans l'écurie qui existe toujours le long de la rue Louis Hirsch.

Il serait donc infiniment souhaitable qu'une réflexion approfondie soit menée avant de prendre la décision de démolir les bâtiments les plus anciens de cette ferme.