



**SAUVEGARDE ET ANIMATION DE VERSAILLES ET ENVIRONS
UNION D'ASSOCIATIONS DE VERSAILLES ET DE SES ENVIRONS**

Bulletin de liaison
N° 44
Septembre 2003

ASSOCIATION AGRÉÉE, DÉCLARÉE LOI DU 1-07-1901
17 Villa de l'Ermitage 78000 VERSAILLES
Tél.: 01 39 54 29 13

Editorial

DIX-HUIT MOIS DE PROJETS D'URBANISME A VERSAILLES :

PADD, PLU, PROJET DES CHANTIERS, CIRCULATION, STATIONNEMENT

Au cours des 18 derniers mois, la Ville a élaboré le Plan Local d'Urbanisme de Versailles (PLU). Arrêté par le conseil municipal du 24 avril 2003, le dossier du PLU, après avoir été soumis à l'avis des personnes publiques associées à son élaboration, fera l'objet à l'automne d'une enquête publique au cours de laquelle il sera possible à la population et aux associations de faire connaître leurs observations, avant que le plan ne revienne devant le conseil municipal pour adoption définitive au cours de l'année 2004.

Ce PLU, destiné à se substituer au POS qui régissait jusqu'à maintenant l'urbanisme versaillais, constitue un préalable pour que la Ville puisse réaliser son projet de la ZAC des Chantiers.

Au cours de son élaboration, il a fait l'objet d'une ample information dans le bulletin municipal et d'une large concertation au cours de laquelle les associations de SAVE ont pu exprimer leur point de vue et faire prendre en compte leurs observations, notamment quant au découpage des parcelles, à la préservation des espaces verts publics ou privés, à la hauteur des constructions, à la création de places de stationnement visiteurs lors de l'édification d'immeubles

Les grandes lignes du PLU

Le dossier du PLU, consultable au Service de l'Urbanisme à l'Hôtel de Ville, est un document d'un millier de pages et graphiques qui traite de tous les aspects de l'urbanisme. Toutefois, il n'aborde la ZAC des Chantiers que d'une manière générale, celle-ci relevant d'une procédure propre.

Le dossier est subdivisé en

- 1 rapport de présentation dans lequel est analysé l'état de la ville dans ses différents aspects (sociologie, démographie, activités économiques, habitat, circulation, environnement, équipements publics) ;
- 2 PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) qui donne les grandes orientations de la Ville pour les années à venir dans chacun de ces grands domaines ;
- 3 règlement concernant l'urbanisme ;
- 4 prescriptions architecturales.

Parmi les nombreux aspects traités dans ce dossier, SAVE retient que la Ville entend maintenir les objectifs du POS de 1998 qui avait fait à l'époque l'objet d'un consensus :

- conservation et préservation de l'identité des quartiers avec mise en valeur des quartiers anciens. Le quartier des Prés et de l'Ermitage, le quartier Charost, une partie du quartier des Chantiers seront concernés par l'extension du Secteur Sauvegardé où s'applique un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, en remplacement des autres documents d'urbanisme ;
- conservation des quartiers pavillonnaires, en limitant l'implantation des activités économiques et en préservant les cœurs d'îlots végétaux, via une bande d'inconstructibilité qui devrait éviter la découpe anarchique des parcelles ;
- respect de la hauteur du toit à l'égout ;
- sauvegarde des espaces verts intérieurs et publics.

Un certain nombre de modifications apparaissent par rapport au POS de 1998 :

1/4

- modifications dans le découpage des zones du territoire communal avec création d'une zone pour les grands sites d'équipements publics (zone USP), d'une zone pour le projet urbain des Chantiers (zone UZ, voir ci-après), d'une zone d'urbanisation future de Satory (zone AU), enfin redécoupage des espaces à caractère naturel et paysagé, faisant partie du territoire de Versailles (zone NF pour les espaces forestiers, NL pour le camping de Porchefontaine, NP pour les 833 hectares du Domaine National de Versailles, zone NS pour les domaines de la Solitude et de Madame Elisabeth (classés);
- suppression du COS dans certaines zones des quartiers centraux, remplacé par "des règles de morphologie" prenant en compte l'emprise, la hauteur et l'implantation des bâtiments afin de garder l'harmonie des quartiers. Dans d'autres secteurs le COS est maintenu, mais avec une autorisation de reconstruction conduisant à une densité au plus égale à celle du bâti existant;
- mention pour les constructions à usage d'habitat d'une place supplémentaire de parking par tranche de 500 m² pour le stationnement des visiteurs.

Si l'on ne tient pas compte du projet des Chantiers et, à plus long terme de celui de Satory, le volet habitat du PLU tel qu'il a été arrêté ne devrait pas entraîner les bouleversements que la loi SRU avaient pu faire craindre et l'on ne peut qu'y adhérer.

LE PROJET DES CHANTIERS

Il résulte d'un protocole d'accord pour l'aménagement de la zone des Chantiers, signé entre la Ville de Versailles, la SNCF, le Réseau Ferré de France et un aménageur (NEXITY, du pôle immobilier de VIVENDI). Il prévoit un pôle d'échanges multimodal en rapport avec la gare et l'aménagement de la Zone d'Aménagement Concerté des Chantiers (ZAC).

1° - Le Pôle d'échange multimodal

Il prévoit de relier les différentes formes d'accès à la gare pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes et les utilisateurs des transports en commun :

- extension de la gare ferroviaire (construite en 1932 et inscrite à l'inventaire des monuments historiques) avec une deuxième passerelle au-dessus des voies et un accès par la rue de la Porte de Buc ;
- remaniement des parkings automobiles et à vélos (sans augmentation du nombre de places) ;
- gare routière pour les autobus et la dépose minute avec accès par l'avenue de Sceaux ;
- réservation de la rue de l'Abbé Rousseau à la circulation des autobus.

Ce pôle d'échanges a pour objectif :

- une meilleure desserte de la gare des Chantiers en réorganisant la circulation des flux de voyageurs (prévus en augmentation par la mise en service dans le futur de la ligne Cergy Pontoise) ;
- un rééquilibrage des différents modes d'accès à la gare au profit des transports en commun et des circulations douces, pour désengorger la rue des États Généraux.

2° - La ZAC des Chantiers

Située entre la gare et les étangs Gobert, elle s'étend sur 4 hectares. Sur cette surface sont prévus :

- un pôle immobilier de bureaux, un pôle hôtelier, un pôle loisir-culture avec des cinémas, un centre social, un gymnase, et 50 logements aidés, l'ensemble représentant environ 80 000 m² ;
- un parking dont les dimensions sont basées sur une utilisation par "foisonnement", c'est-à-dire une utilisation à des heures différentes selon l'usage professionnel ou de loisir, et sur un contingentement des places offertes aux utilisateurs de bureaux, afin de les dissuader d'utiliser leur voiture (une place de parking pour 4 bureaux) ;
- des espaces publics et de promenades dont une place centrale;
- la voirie assurant la liaison entre l'avenue de Sceaux et la gare routière, via les étangs Gobert.

Le projet concernant la ZAC, d'ordre essentiellement économique, constitue le plus important projet d'urbanisme que la ville ait connu depuis des décennies et devrait modifier en profondeur l'environnement versaillais. D'ordre économique, il vise :

- l'apport d'un important pôle tertiaire d'emplois ;
- le recentrage et l'extension des activités commerciales et culturelles des quartiers Notre Dame et Saint-Louis vers le quartier des Chantiers ;
- un certain nombre d'équipements améliorant le cadre de vie des Chantiers.

Pour ce projet, la Ville, après le protocole d'accord cité ci-dessus avec l'aménageur, a fourni de nombreuses informations en précisant, cependant, qu'en raison de la complexité du dossier (nombre de partenaire, aspects juridiques, financiers) il n'était "amendable qu'à la marge". Ceci explique l'insatisfaction ressentie par nombre de versaillais à la fin de la période de "concertation" et les nombreuses interrogations qui subsistent et qui réapparaîtront probablement lors de l'enquête publique prévue à l'automne :

- conséquences réelles sur la circulation (rue de la Porte de Buc, sous le pont des Chantiers, rue de l'Abbé Rousseau, Places des Francines, rue Edouard Charton, avenue de Sceaux) en l'absence des dispositifs qui auraient permis une diminution de la circulation de transit venant de Satory et de St Quentin (rocade, aire de retournement des autobus rue de la Porte de Buc);
- dangerosité des quais bus rue de la Porte de Buc
- avenir du GR11;
- nuisances sonores;
- devenir du parking de l'avenue de Sceaux et capacités insuffisantes des parkings de la gare et de la ZAC, compte tenu de l'augmentation du trafic voyageurs et de l'implantation de bureaux, de commerces et de salles de cinémas;
- utilité de 12 salles de cinéma, avec risques d'insécurité;
- viabilité du pôle tertiaire;
- équipements sportifs insuffisants;
- architecture des futurs bâtiments;
- nuisances et phasage des travaux.

CIRCULATION ET STATIONNEMENT

Les conseils de quartiers se font l'écho depuis des années des difficultés de circulation éprouvées quelque soit le mode de déplacement utilisé : voitures pour les encombrements et les difficultés de stationnement, cyclistes pour la difficulté de s'insérer dans la circulation, piétons pour les obstacles voire les dangers rencontrés, comme par exemple la circulation des vélos sur les trottoirs.

Les causes de ces difficultés sont anciennes et multiples :

- circulation de transit représentant jusqu'à 25% du trafic, consécutive à l'inadéquation et au retard entre le développement des villes voisines et celui des voies de dégagement qui auraient été nécessaires;
- augmentation des déplacements nécessités par les activités administratives, économiques, touristiques, scolaires et universitaires (200 000 scolaires et étudiants pour 85 000 habitants);
- accroissement permanent du parc automobile et de la motorisation des familles;
- sous-emploi des parkings privés ou publics avec encombrement de la voirie et voitures ventouses;
- non utilisation des transports en commun en raison de l'inconfort, des retards, des "mouvements sociaux", de la durée des trajets quand plusieurs changements sont nécessaires;
- individualisme croissant avec, pour certains, utilisation de la voiture sur de très courts trajets, non respect du code de la route et des règles de stationnement, discourtoisie et désinvolture envers les autres utilisateurs de la voie publique.

Pour pallier cet état de fait, des orientations ont été prises au niveau de la Région sous forme d'un Plan des Déplacements Urbains en Ile de France (PDUIF). Elles visent à obtenir un rééquilibrage des modes de déplacements par une utilisation amoindrie de la voiture au profit des transports en commun et des circulations douces :

1 - diminuer les trajets en densifiant les zones d'habitat, d'emploi et d'enseignement pour faciliter l'utilisation des lignes de transports en commun (un des objectifs de la loi SRU);

2.- augmenter la fréquentation des transports en commun en améliorant leur offre. Au cours des dernières années cette mesure a effectivement permis une meilleure utilisation de ce mode de transport ainsi qu'en témoigne le succès des lignes de PHEBUS. Encore faut-il remarquer qu'elle ne s'est pas accompagnée d'une diminution d'utilisation de la voiture individuelle et qu'une plus grande

circulation du nombre d'autobus est susceptible, elle aussi, de provoquer des problèmes d'encombrement, notamment au niveau des gares;

3 - " utiliser la politique de stationnement comme levier sur la répartition modale ", c'est-à-dire:

- développer les zones réglementées;
- favoriser le stationnement résidentiel;
- dissuader l'usage de la voiture pour aller au travail;
- favoriser la rotation à proximité des commerces du centre ville;

Des éclaircissements doivent être donnés sur les différents volets de cette politique de stationnement. S'agit-il de diminuer les durées de stationnement le long des voies publiques en favorisant l'édification et l'utilisation de parkings privés et publics pour obtenir une meilleure discipline des automobilistes ou au contraire, comme on est en droit de le craindre, s'agit-il de réduire insidieusement l'offre globale de stationnement privée et publique dans l'idée que la gêne occasionnée finira par aboutir à l'abandon de la voiture ?. Cette position serait alors purement idéologique, risquerait d'obérer un "développement durable" et ferait fi des conditions de vie du siècle où nous vivons.

Pour le stationnement résidentiel, il serait utile pour une bonne compréhension du sujet de définir ce qu'est un résident, ses droits, ses obligations, l'utilisation des redevances, la situation des autres versaillais et des non versaillais.

4 - favoriser "les circulations douces", essentiellement en aménageant la voirie au profit des vélos.

Un Plan Régional des Circulations Douces en Ile-de-France prévoit la création d'itinéraires cyclables avec un maillage urbain et interurbain. Mais comment mettre en place de tels itinéraires ? En supprimant dans les rues des côtés entiers de stationnement, en empiétant sur la voirie ou en réduisant les trottoirs jusqu'à maintenant domaine des piétons ? Enfin, au profit de quels types d'utilisateurs (enfants, adultes sportifs ou non) et de quels types de trajets (travail, loisirs, courtes ou longues distances) ce maillage est-il envisagé ?

Jusqu'à maintenant la population n'a qu'une connaissance parcellaire de ces questions et n'a pu les appréhender dans leur globalité. Si le développement des transports en commun ne prête pas à discussion, il est à craindre que les décisions concernant le stationnement et les circulations douces n'aillent pas à l'encontre des buts recherchés :

- par les contraintes qu'elles imposeront à toutes les catégories d'usagers;
- par la faible utilité de certaines d'entre elles (voir par exemple la bande cyclable de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny);
- par leur coût;
- par le risque de non adhésion et d'exacerbation des réactions d'individualisme avec, au bout du compte, une moindre attractivité de la ville.

De ce point de vue, il est à déplorer que les rocade qui éviteraient les circulations de transit et régleraient toute une partie des problèmes ne soient pas à l'ordre du jour, de même que la mise en place des mesures de police susceptibles de modifier les comportements individuels pour accroître la sécurité et permettre un emploi plus équilibré de l'espace public au profit de tous.

Par ailleurs, sur le plan architectural et patrimonial pourquoi multiplier certains panneaux de signalisation qui finissent par défigurer les rues sans faire la preuve de leur utilité.? De même pour certains dispositifs comme l'empiètement sur la voirie des quais bus installés récemment rue de la Paroisse qui modifient la perspective de la voie ?

PLU, ZAC des Chantiers, Plans de Circulations et de Stationnement conditionneront la vie versaillaise dans les années à venir. Les associations de SAVE et tous nos membres se doivent d'être attentifs à ces sujets et faire connaître leurs opinions aux responsables de la Ville tant au niveau des conseils de quartier que des enquêtes publiques.

Les enquêtes publiques pour le PLU et la ZAC des Chantiers sont prévues pour l'automne, probablement en novembre.