

## Un aménagement d'envergure : Le pôle multimodal de Versailles-Chantiers

### Document 1 : vue aérienne du quartier de la gare des Chantiers actuellement



### Document 2 : La deuxième gare d'Île-de-France

La gare de Versailles-Chantiers est l'un des pôles majeurs du réseau de transport en commun d'Île-de-France. Elle accueille plus de 75 000 voyageurs par jour. En termes de fréquentation, et hors Paris, c'est la 2e gare d'Île-de-France après celle de La Défense. La multiplicité des dessertes et la mixité du trafic font de Versailles-Chantiers un nœud ferroviaire important et complexe répondant à des exigences autant locales que nationales. 500 trains y circulent par jour : 80 % pour le réseau Île-de-France, 10 % pour le réseau Grandes Lignes et TER et 10 % pour le Fret. Ce réseau ferroviaire permet différents accès à Paris (gares La Défense, Austerlitz et Montparnasse) et place Versailles à 15 minutes de Paris. La gare de Versailles-Chantiers est donc le maillon stratégique au sein de ce réseau.

### Document 3 : Des dessertes ferroviaires et routières

#### **Des dessertes multiples :**

- Transilien : RER C, Ligne N, Ligne U
- TER : TER Centre
- Corail IC : Paris - Granville
- TGV : Le Havre – Rouen – Lyon - Marseille



#### **L'offre :**

- 15 lignes de bus urbains, dont 9 terminus
- 9 lignes de bus interurbains
- 12 lignes de cars entreprises
- 1 300 mouvements/ jour
- 18 000 voyageurs/ jour

**Document 4 : le diagnostic de la SNCF, en juin 2007**

→ pour la gare

- Multiplicité des dessertes et mixité des flux > Difficultés de fonctionnement
- Augmentation des flux aggravant les dysfonctionnements 54 000 voy/j en 2000 > 75 000 voy/j en 2005
- Sous-dimensionnement des espaces de circulation > non séparation des flux, conflits entre flux, mauvaise accessibilité aux trains
- Fortes surcharges aux heures de pointes.

Source : document de travail de la SNCF aménagement\_de\_la\_gare\_versailles\_chantiers.pdf

→ pour l'environnement urbain



- Un bâtiment dégradé : toitures, façades, abris de quais, escaliers mécaniques,...
- Un niveau de confort peu satisfaisant : attente, ambiance intérieure,...
- Information dynamique et multimodale insuffisante

**Document 5 : le réaménagement de la gare et du quartier de Chantiers**

Les réaménagements du bâtiment voyageurs, de la gare routière, du parc de stationnement, ainsi que des aménagements de voirie, sont programmés pour remédier à l'engorgement aux abords et dans les espaces de la gare, afin d'améliorer significativement les échanges multimodaux (train, bus, RER).

Le projet initial présentait de nombreuses interfaces fonctionnelles et constructives avec un projet urbain adjacent porté par la Ville de Versailles. Le projet urbain s'inscrivant désormais dans un horizon plus lointain, celui du réaménagement de la gare a fait l'objet de modifications, pour être réalisé indépendamment.

**Les bénéficiaires voyageurs**

- **Confort** : une gare modernisée et désaturée.
- **Intermodalité** : de nouveaux accès créés pour faciliter les correspondances entre modes de transport.
- **Lisibilité** : une meilleure organisation des flux de voyageurs.
- **Rénovation** : une gare routière réorganisée pour plus de fonctionnalité et de lisibilité.
- **Accessibilité** : une gare accessible pour tous.
- **Urbanisme** : un environnement urbain et paysager préservé.

Source des documents 5 et 8 : Fiche du Pôle multimodal de Versailles Chantiers

## Document 6 : le point de vue d'un ancien élu, Hervé Pichon, sur la lenteur du projet urbain, en mars 2009

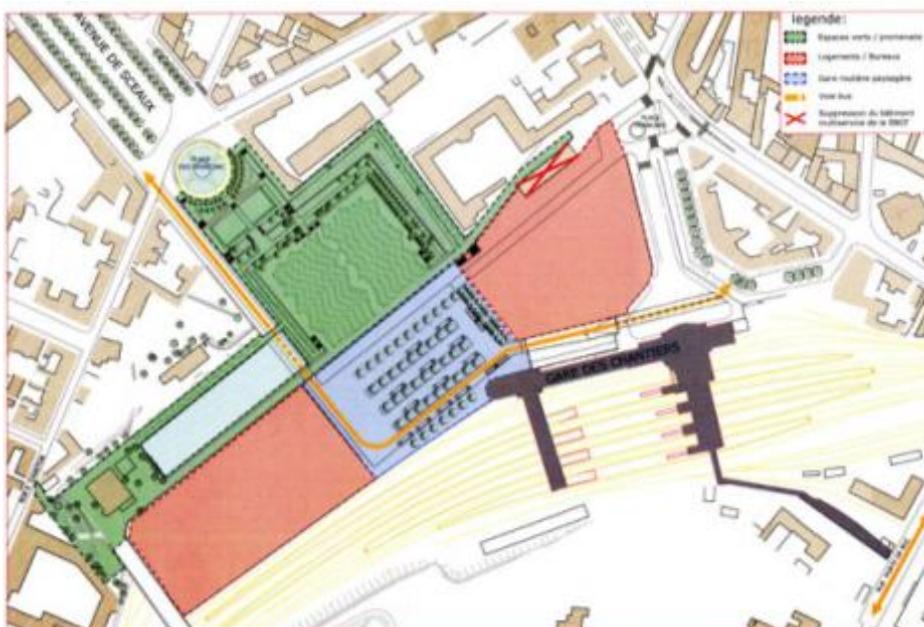
**Le dossier est aujourd'hui en panne.** Plus d'un an après son élection, le nouveau maire bloque toujours le projet des Chantiers, dont il a pourtant approuvé toutes les délibérations, en particulier celle du 3 juillet 2007. **Au début, on stigmatisait le « multiplexe géant ».** Manière habile - et électoralement *successful* - de profiter de la vieille hantise des « populations indésirables ». Comme si les exploitants ne prenaient pas les mesures propres à en assurer la sécurité. Comme si on avait oublié que, pour faire vivre, le soir et le week-end, des commerces, des bistrotts et des lieux de convivialité, le cinéma, c'est ce qu'on a inventé de mieux parce que c'est ce qui apporte du passage, et donc de la vie. **« Le projet coûte trop cher ».** Voici quels sont les ordres de grandeur. Coût *global* du projet adopté en juillet 2007 : un peu moins de 300 millions d'€. Coût net pour la Ville, toutes subventions prises en compte et hors équipements municipaux rajoutés en cours de route : de l'ordre de 30 millions d'€ (désenclavement du quartier, aménagement et voies des étangs Gobert, pôle d'échanges multimodal, acquisitions foncières). Bien sûr que c'est lourd ! Mais ce n'est *guère plus de 10 % du total* ! Et, surtout, c'est un *investissement structurant*, c'est-à-dire porteur d'une vie meilleure pour des milliers de Versaillais, porteur d'une nouvelle polarité de développement économique pour Versailles et prometteur d'un système de transports multimodal digne du XXI<sup>e</sup> siècle.

**Dans ce débat, on a oublié quelqu'un : la population du quartier des Chantiers.** Ces habitants de la « rive gauche de Versailles », qui subissent depuis tant d'années les nuisances d'une circulation totalement asphyxiée à certaines heures, on s'en soucie manifestement comme d'une guigne. Hélas pour eux, il est à craindre qu'ils attendent encore longtemps que leur quartier soit enfin désenclavé et que soit amélioré leur cadre de vie.

Source : <http://www.versailles-au-coeur.com/article-29317371.html>, consulté en juillet 2011

## Document 7 : les grandes lignes du nouveau projet urbain par la municipalité de Versailles en mai 2011

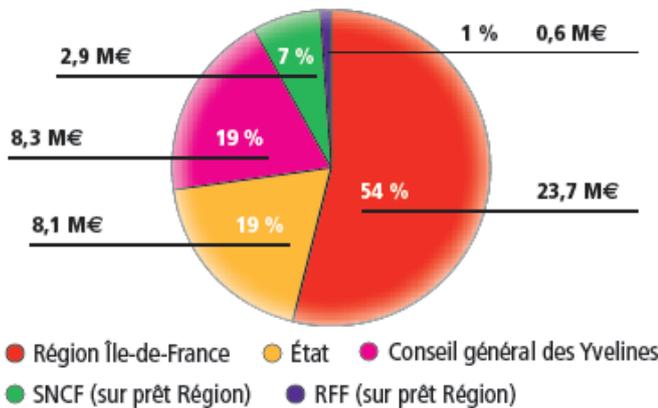
- transformer la gare et ses abords en un véritable pôle d'échanges multimodal, composé de la gare ferroviaire, d'une gare de bus (ou gare routière), d'un parking de rabattement et d'un local vélos.
- permettre l'accessibilité au pôle pour les transports en commun et les circulations douces (création d'une nouvelle voie cyclable et piétonne)
- ouvrir le pôle vers les quartiers environnants, le quartier Saint-Louis notamment
- renforcer la qualité de service aux voyageurs (informations fixes et dynamiques, achat des titres de transport, commerces de proximité...),
- renforcer le sentiment de sûreté du site.



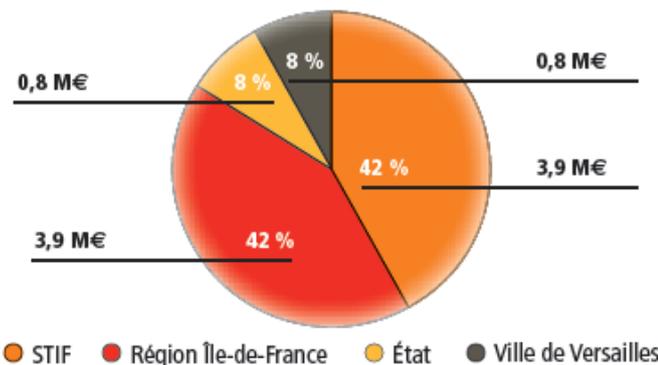
Source : site de la ville de Versailles, consulté en juillet 2011  
<http://www.versailles.fr/urbanisme-et-grands-projets/grands-projets/versailles-chantiers/>

## Le financement

**Contrat de Projets État – Région Île-de-France : 43,6 M€** (rénovation et réaménagement de la gare, création d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais, nouveau hall de gare).



**Crédits PDU et de droit commun : 9,4 M€**  
(création d'une gare routière et d'un Parc Relais, accessibilité, aménagements de voirie).



**Autres contributions : 16,2 M€**  
dont **12,2 M€** de la Ville de Versailles.

## Le calendrier de travail

Les principales étapes :



## Document 8 : les acteurs et les financeurs du projet

Définition

**PDU (Plan de déplacement urbain) :** document de planification qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser les déplacements. Il peut exister à plusieurs échelles. En Ile-de-France, il existe un PDU unique, géré par le STIF.

## La maîtrise d'ouvrage

- Le **STIF** assure le pilotage général de l'opération et le suivi du programme, des coûts et des délais.
- La **SNCF** est maître d'ouvrage de la création d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais, du nouveau hall de gare, du réaménagement du bâtiment voyageurs, de la création de circulations verticales permettant de faciliter les cheminements de correspondances entre les différents modes de transport, du relogement d'activités ferroviaires (**42,9 M€**). Elle assure également le rôle de maître d'ouvrage coordinateur.
- **Réseau Ferré de France** est maître d'ouvrage du nouvel accès créé côté Cour de Buc, du relogement d'activités ferroviaires (**14,1 M€**).
- La **Ville de Versailles** est maître d'ouvrage de l'aménagement de la gare routière et du Parc Relais, du réaménagement du parvis de la gare, des aménagements routiers (**23,1 M€**).

## Les commentaires

En 2008, la municipalité a souhaité mener de nouvelles réflexions quant à l'aménagement et à la programmation du projet urbain.

Cette démarche a engendré une évolution du projet de réaménagement du pôle d'échanges prévu initialement et une reprise complète des études d'avant-projet.

**Questions sur l'étude de cas :**

*En vous aidant des documents proposés, répondez avec précision aux questions suivantes :*

1. Pourquoi et pour qui l'aménagement de la nouvelle gare représente-t-elle un enjeu important ?  
(documents, 1, 2, 3)
2. Quels sont les principaux problèmes soulevés par le diagnostic de la SNCF ? (document 4)
3. Quelles sont les améliorations promises par le document de présentation et quel(s) espace(s) concernent-elles ? (document 5)
4. D'après le document 5, le projet d'aménagement de la gare et celui du quartier sont-ils toujours couplés ? Pourquoi ?
5. Comment cet ancien élu versaillais explique-t-il le retard pris par le projet urbain (voir aussi le calendrier de travail du document 8) ? (document 6)
6. Qui pâtit le plus de ce retard selon lui ? Qui semble-t-il oublier ? (document 6)
7. Quelles préoccupations le nouveau projet urbain de la municipalité intègre-t-il selon le document 7 ?
8. La municipalité va-t-elle accomplir elle-même tous les travaux ? A qui peut-elle faire appel ?  
(document 7)
9. Comment se finance le projet et quel acteur en est le principal contributeur ? (document 8)
10. Quels acteurs importants ne sont pas mentionnés par le document 8 ? Quels moyens utilisent-ils pour exprimer leurs intérêts ?

