

LA GARE DE VERSAILLES-CHANTIERS CHANGE DE DIMENSION



2016

A series of icons representing different transport modes: a train, a car, a bus, a bicycle, and a pedestrian. The year '2016' is also displayed in a circle.

PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

////// SOMMAIRE //////////////////////////////////////

Communiqué de presse	3
Les travaux	6
Versailles-Chantiers, état des lieux avant travaux	10
Le phasage	11
Les financements	12
Les partenaires	13
En lien avec les usagers	14



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

La gare Versailles-Chantiers, l'un des pôles majeurs du réseau ferré en région Île-de-France, est en pleine mutation, et ça se voit. Mais que cachent les palissades qui, depuis fin 2013, ont investi la gare Versailles-Chantiers ?

Ici se prépare la réalisation d'un **pôle multimodal de tout premier ordre**. L'objectif est de faire de Versailles-Chantiers une gare plus fluide, plus accessible, plus spacieuse, plus sûre, plus accueillante, plus pratique et plus confortable. **Une véritable gare au service des voyageurs**, en phase avec son temps et anticipant la constante progression du trafic (64 000 voyageurs aujourd'hui) et les perspectives d'évolutions du réseau de transport d'Île-de-France.

Ainsi, l'État, la Région Île-de-France, le Conseil Général des Yvelines, la Ville de Versailles, le STIF, RFF, et SNCF via son activité Gares & Connexions, lancent le réaménagement et l'extension de la gare des Chantiers.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Au-delà des quais et des bâtiments dédiés aux voyageurs, ce vaste projet s'inscrit dans une démarche de **requalification complète du quartier**, initiée par la mairie de Versailles, en privilégiant les relations fonctionnelles entre la gare et la ville. Parmi les projets déjà engagés : la reconversion de la friche ferroviaire en pôle multimodal et en opération immobilière (création d'environ 40 000 m² de logements, de bureaux et reconversion d'une ancienne halle ferroviaire en salle de spectacle) ; la création d'un nouveau passage paysager et urbain entre le quartier Saint-Louis et les Chantiers ainsi que la revalorisation patrimoniale des anciens réservoirs d'eau du château en jardin public, imaginé par le paysagiste Michel Desvignes et l'architecte plasticienne Inessa Hansch.

Les principaux éléments de ce chantier sont :

- la rénovation du bâtiment des voyageurs existant (Hall 1),

- la création d'une extension Ouest de 3 000 m² composée d'un nouveau hall, d'une nouvelle passerelle et d'une coursière de liaison,
- l'amélioration du parvis de la gare ferroviaire, des abords et cheminements entre les différents éléments du pôle multimodal,
- la relocalisation de la gare routière sur le terrain naturel au Nord-Ouest du Hall 2, avec la création de ses accès Nord (franchissement des étangs Gobert) et Est (depuis la rue de l'Abbé Rousseau) offrant à terme 14 postes à quais.

Pour une parfaite intégration des infrastructures dans leur environnement, ce programme de rénovation et de construction s'inscrit dans l'esprit architectural des années 1930, date de création du bâtiment original inscrit à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques. Ces travaux s'achèveront en 2016.

Leur coût est évalué à 63,6 millions d'euros répartis (conditions économiques : 2005) entre l'État, la Région Île-de-France, le Conseil Général des Yvelines, la Ville de Versailles, le STIF, SNCF et RFF.





PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

Ma gare plus accessible et plus fluide...

... grâce à la création de nouveaux cheminements piétons, d'une nouvelle passerelle et d'un nouveau hall de gare, de nouveaux portillons automatiques ainsi que la mise en place d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite, les voyageurs avec des poussettes ou des bagages, afin de fluidifier les déplacements à l'intérieur comme à l'extérieur de la gare.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

LES OBJECTIFS

► Accessible et fluide

Il s'agit de :

- participer à l'attractivité du réseau de transport en commun par l'aménagement de la gare ferroviaire et de la gare routière ;
- renforcer l'accessibilité de la gare pour les personnes en situation de handicap ;
- redynamiser les déplacements non motorisés, par l'aménagement de voies d'accès piétons et cyclables à la gare ;
- organiser un meilleur partage de l'espace public, par la création de voies réservées aux transports en commun pour l'entrée et la sortie de la gare routière.

De nouveaux aménagements et équipements faciliteront l'accès et les circulations dans la gare et son quartier pour les usagers des trains Transilien (lignes C, N, U), TER et TGV, pour les piétons, les personnes à mobilité réduite, les bus, les cyclistes et les automobilistes.

► Confortable et pratique

Il s'agit de :

- rendre la gare apte à traiter les volumes de fréquentation en lui redonnant de l'espace et en améliorant les circulations internes afin de limiter la cohue et les effets de foule ;
- rendre la gare agréable et paisible par le travail des architectes sur la lumière notamment, mais aussi sur la signalétique, la sonorisation qui favorisent l'orientation des voyageurs, ou encore par l'entretien, propice au respect des lieux et des équipements ;
- renforcer la qualité des services aux voyageurs (information fixe et dynamique, achat des titres de transport, commerces de proximité, accueil, espaces d'attente).

Des halls rénovés spacieux, des commerces de proximité, une nouvelle sonorisation de qualité par des colonnes numériques, des espaces de stationnement automobiles et cyclistes, des abris de quais rénovés, la gare prend une nouvelle dimension, dédiée aux voyageurs et riverains, tout en conservant son cachet historique.

► Multimodale et connectée

Il s'agit de :

- favoriser l'approche intermodale, par la création d'une nouvelle gare routière et la refonte des dessertes existantes ;
- agir sur l'offre en matière de stationnement, par la création d'un parc de stationnement public (PSR) ;
- ouvrir le pôle sur les quartiers environnants ;
- assurer la pérennité du bâtiment de la gare (Monument Historique) dans son contexte architectural.

Ma gare plus confortable et pratique...

... grâce à la rénovation et au réaménagement de l'intérieur de la gare et des abris de quais pour mieux accueillir les voyageurs, tout en offrant plus de services et de commerces en gare.



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

Une gare plus et mieux connectée à la ville et aux autres modes de transport...

... grâce à de nouveaux espaces et accès réaménagés autour de la gare, grâce à des liaisons plus faciles entre les piétons, les bus, les vélos et les automobiles pour faciliter les trajets, gagner du temps et rapprocher la gare de la ville.



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Parce que, par définition, les gares sont les points de jonction dans la continuité des trajets des voyageurs, qu'elles doivent favoriser le transport porte-à-porte dans les meilleures conditions de temps et de confort, la multimodalité est au cœur de toutes les réflexions. Parkings automobiles et deux roues, cheminements, espaces d'accueil, services, information, sécurité, confort : tout ce qui compose la gare et son environnement procède de cette dynamique, de cette nécessaire cohérence entre les différents modes de transport. Du parvis aux quais de la gare routière, en passant par les nouvelles passerelles piétonnes, Versailles-Chantiers redonne toute sa place aux voyageurs et à leurs déplacements en optimisant la connexion entre les différents modes de transport. Aux abords de la gare, l'espace tout entier est repensé pour s'ouvrir plus encore sur la ville, faisant la part belle aux espaces paysagers et au contexte architectural des bâtiments de la gare et environnants.





PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

LA GARE AUJOURD'HUI

Le bâtiment dédié aux voyageurs, dont l'accès principal se situe au niveau d'un parvis accessible par la place Poincaré, est composé d'un vaste hall, prolongé d'un vestibule, puis d'une passerelle enjambant les voies ferrées. C'est ainsi qu'elle a été conçue en 1932, dans un esprit très novateur pour l'époque.

Cette disposition en surplomb des voies permet aujourd'hui l'accès à chaque quai par :

- un escalier fixe (montée / descente),
- un escalier mécanique (montée),
- un ascenseur accessible aux PMR (personnes à mobilité réduite).

La gare est traversée par 12 voies dont 8 à quais :

- voies H et J affectées principalement au TGV et aux trains Île-de-France vers Massy-Palaiseau,
- voie K dédiée principalement au trafic fret,
- voies B à G affectées aux autres types de trafic (TER, Intercités, Île-de-France),
- trois voies de service.

////// LES TRAVAUX //////////////////////////////////////

Avant l'ouverture en 2011 de l'accès Sud Porte de Buc, le public ne pouvait accéder qu'au niveau parvis du Bâtiment Voyageurs, à la passerelle et aux quais.

Dans les zones publiques du Bâtiment Voyageurs s'organisent une bulle d'accueil et d'information, des guichets et des automates de vente des billets (10 automates dédiés au réseau Île-de-France et Grandes Lignes), des commerces, les tableaux généraux d'affichage des départs, et des écrans d'affichage des départs sectorisés par zone de destination.

Une ligne de barrières automatiques de contrôle des titres de transport (Contrôle Automatique

Banlieue – CAB), permet d'accéder à la passerelle.

Cette passerelle couverte dessert les 4 quais via des circulations verticales. Elle sert également d'espace d'attente aux voyageurs ; un commerce y est implanté. La passerelle est par ailleurs équipée de deux tableaux généraux d'affichage des départs et d'écrans d'affichages des départs sectorisés par zone de destination.

Les services SNCF présents en gare de Versailles-Chantiers se répartissent quant à eux à l'étage du Bâtiment Voyageurs, dans des locaux situés au niveau des voies ferrées, et dans l'ancienne cour de fret et la cour de Buc.

Trois axes majeurs ont été fixés pour le projet d'aménagement du pôle multimodal de Versailles-Chantiers :

- **création** de nouveaux accès piétons à la gare ferroviaire et travaux de modernisation ;
- **restructuration** des accès au pôle multimodal pour tous les modes de transport, réorganisation des stationnements des différents modes de déplacement (notamment par la création d'une gare routière) ;
- **reconquête** d'une friche urbaine et développement du quartier dans une seconde phase.





PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS



FLASH BACK

Les prémices de ce projet d'aménagement du pôle multimodal de Versailles-Chantiers datent de 1998. Les premiers plans ont été élaborés entre 1998 et 2003 selon un plan concerté entre l'État, la Région Île-de-France, le département des Yvelines, La Ville de Versailles, le STIF, SNCF et RFF. Parallèlement à ce projet, une opération d'aménagement urbain s'est organisée autour de la Ville de Versailles, RFF et SNCF sur les 3,5 hectares de terrains contigus à la gare et propriété de RFF et SNCF. Déclinés sur un volet urbain et un autre volet transport, les deux projets restent indépendants l'un de l'autre mais sont conduits en synergie, pour une requalification complète du quartier de la gare.

Premier acte de cette pièce maîtresse dans le projet de requalification de Versailles-Chantiers et de son quartier, l'ouverture de la gare vers le Sud Est de la ville s'est engagée avec le réaménagement de la rue Porte de Buc et la création d'un nouvel accès Cour de Buc, respectivement mis en service en septembre 2010 et février 2011.

La Ville a par ailleurs procédé à l'aménagement d'un cheminement entre la Place Poincaré et la rue Edouard Charton (le passage des étangs Gobert), ouvert au public à l'automne 2010.

Ces préalables étant posés, les travaux d'aménagement du pôle multimodal comprenant la rénovation et l'extension de la gare SNCF ainsi que la création d'une gare routière ont débuté.

LES PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE CE CHANTIER SONT :

- La rénovation du Bâtiment Voyageurs (Hall 1)
- La création d'une extension Ouest composée d'un nouveau hall, d'une nouvelle passerelle et d'une coursive de liaison
- Le traitement du parvis de la gare ferroviaire, des abords et cheminements entre les différents éléments du pôle multimodal,
- La relocalisation de la gare routière sur le terrain naturel au Nord-Ouest du Hall 2, avec création de ses accès Nord (franchissement des étangs Gobert) et Est (depuis la rue de l'Abbé

Rousseaux), avec la création de 14 postes à quais pour les bus.

LA RÉNOVATION ET LE RÉAMÉNAGEMENT DU BÂTIMENT VOYAGEURS EXISTANT

Améliorer l'accessibilité et les circulations, redonner au hall d'accès (hall 1) son volume et son éclat d'origine, remettre aux normes et goût du jour les équipements, tout en conservant le cachet du bâtiment historique des années 1930 : c'est tout l'enjeu de cet important volet de travaux. Des travaux qui portent sur les structures béton, le clos et le couvert, le traitement de la lumière, les volumes de circulations intérieures, les équipements en faveur de l'accès aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap.

- La rénovation des bétons (parvis, façades, abris de quais) et des pierres (façade Nord) ;
- la réfection des étanchéités de la rampe, du parvis, des toitures du bâtiment, et des abris de quais ;
- le ravalement des façades du bâtiment et le

remplacement de menuiseries extérieures ;

- la réfection des murs, sols, et plafonds des espaces publics intérieurs (hall 1, vestibule & passerelle 1) ;
- la reconstruction des façades et de la toiture de la coursive Ouest desservant les ascenseurs et les escaliers mécaniques ;
- le ravalement des abris de quais ;
- la mise en œuvre d'un cheminement adapté entre le parvis et les principaux services du hall 1, le Bâtiment Voyageurs existant étant considéré comme l'accès privilégié à la gare ferroviaire pour les personnes en situation de handicap ;
- le remplacement des escaliers mécaniques desservant les quatre quais (les ascenseurs ayant été remplacés en 2008) ;
- la mise aux normes des escaliers fixes (mains courantes doubles, bandes de vigilance,...) ;
- l'installation d'une signalétique adaptée ;
- le remplacement du système de sonorisation (janvier 2014) ;
- la mise en place d'une correction acoustique du vestibule et de la passerelle 1.



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

CONSTRUCTION DE L'EXTENSION OUEST

Il s'agit ici de créer un nouvel accès à la gare ferroviaire depuis la gare centrale des bus qui sera construite au Nord-Ouest du site. Cette extension, traitée en cohérence avec le bâtiment historique (son volume, son ordonnancement, ses matières) fera la part belle à la lumière naturelle et aux matériaux nobles. Elle accueillera diverses activités à destination des clients et des locaux de service SNCF/RFF (exploitation/maintenance).



////// LES TRAVAUX //////////////////////////////////////

Cette phase consiste en la création :

De la Passerelle 2

65 mètres de long et 10 mètres de large à 7,50 mètres au dessus des quais : telles sont les dimensions de la nouvelle passerelle qui enjambera bientôt le plateau de voie et doublera ainsi les accès aux trains pour les voyageurs. Positionnée à l'Ouest du Bâtiment Voyageurs principal et reliée à l'extension nouvelle, elle est comme une jumelle contemporaine de la passerelle existante, aujourd'hui contrainte par les flux grandissants de voyageurs. Une passerelle couverte, pour toujours plus de confort et équipée de mobiliers et systèmes d'information statique et dynamique. Là encore, c'est la recherche de lumière qui a guidé la conception architecturale. Composée d'une couverture cintrée en zinc avec éclairage zénithal et de façades légères composées de volumes vitrés, elle est réalisée en ossature métallique, reposant sur des poteaux métalliques en béton, fondés sur chacun des quais. Sa pose, par une méga grue, se fera hors trafic.

Du Hall 2

Le Hall 2, situé à l'extrémité de l'extension Ouest, reliera la gare routière principale à la passerelle 2 d'une part, et à la gare existante via la coursive de liaison, d'autre part. Un dispositif de circulations verticales composé de deux escaliers fixes, de trois escaliers mécaniques et d'un ascenseur PMR, assurera l'accessibilité des clients entre le niveau haut « passerelle » et le niveau bas « gare routière ». Une ligne de CAB (Contrôle Automatique Banlieue) sera installée à l'interface hall 2 / passerelle 2. Le hall sera équipé d'automates de ventes de titres de transport et de mobiliers divers ainsi que de systèmes d'information statiques et dynamiques. Services et commerces sont également programmés dans ce périmètre.

D'une coursive de liaison

Elle reliera le Bâtiment Voyageurs existant aux nouvelles infrastructures de la Passerelle 2 et du Hall 2. Construite sur trois niveaux dans le prolongement de l'actuelle aile Ouest, elle s'étirera sur 80 mètres de long. Outre son aspect fonctionnel pour le déplacement des voyageurs

entre la gare ferroviaire et la gare routière, elle accueillera des services de vente et d'exploitation de SNCF.

L'aménagement du Parvis

Un dépôt minute, une zone de stationnement de courte durée (environ 10 places), un parking vélo et une voie de prise en charge taxi (12 places) sont prévus sur le parvis existant du Bâtiment Voyageurs Hall 1.

Une voie à double sens de circulation dédiée aux bus sera créée sous le parvis actuel de la gare pour rejoindre la rue de l'abbé Rousseau à partir de la nouvelle gare routière. De quoi désengorger sensiblement le parvis et libérer de l'espace visuel et de circulation pour les voyageurs et riverains. Ces aménagements complètent l'accès Porte de Buc mis en service en février 2011 qui a ouvert la gare vers le Sud et par lequel plus de 4000 voyageurs/jour rallient les quais sans contourner le site via la place du 8 mai 1945.



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

////// LES TRAVAUX //////////////////////////////////////

La gare routière principale et ses accès

À l'Ouest du Bâtiment Voyageurs historique, la friche ferroviaire fera bientôt place à la nouvelle gare routière. Composée de 14 postes à quais, elle anticipe déjà les flux de voyageurs prévus sur Versailles-Chantiers ces prochaines années. Des voyageurs qui emprunteront des cheminements clairement identifiés, sécurisés et spacieux pour passer d'un mode de transport à un autre, accéder au parvis devant le nouveau hall 2, comme aux autres niveaux du pôle multimodal grâce à des circulations verticales.

La gare routière sera accessible depuis l'avenue de Sceaux grâce à un nouvel accès bus en site propre, également pour les piétons et vélos, depuis la place des Francine, entre l'étang long et l'étang carré transformé en jardin public – le jardin des étangs Gobert en septembre 2013.

Par ailleurs, le programme des travaux comporte également le réaménagement des voiries aux abords des nouveaux équipements créés (gare SNCF, gare routière) : réaménagement de la place des Francine, de la place Poincaré et de la rue de l'Abbé Rousseaux, cette dernière continuant à accueillir certains bus.



Question d'ambiance

AREP, filiale de Gares & Connexions en charge de la rénovation des bâtiments existants et de la réalisation des extensions, avec la contribution des services de l'ingénierie SNCF, s'approprie l'esprit et l'élégance des années 1930 pour offrir un espace confortable et fonctionnel, qui conforte l'identité d'un lieu majeur de la vie quotidienne versaillaise : pierre, béton, serrurerie, teintes claires et lumière naturelle, autant de codes réinterprétés pour la réalisation de cette nouvelle version de Versailles-Chantiers, adaptée aux besoins de notre temps.



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

////// VERSAILLES-CHANTIERS, ÉTAT DES LIEUX AVANT TRAVAUX ////

La première gare Versailles-Chantiers fut édifée en 1849. Mais l'actuel bâtiment, résolument Art Déco, œuvre de l'architecte André Ventre, relève quant à lui d'une construction de 1932. À son inauguration, la presse déborde d'enthousiasme : « c'est la plus moderne et la plus audacieuse de toutes les grandes gares de France par sa conception », écrivent les journalistes. Il faut dire que les matériaux sont innovants, autant que le « bâtiment-pont » qui enjambe les voies ferrées. Mais le site tire son nom d'une épopée beaucoup plus ancienne : la construction de son illustre voisin au XVII^e siècle, le Château de Versailles naturellement. C'est ici que furent taillées les pierres du royal édifice. Un chantier titanesque donc, qui par-delà les siècles, adresse un drôle de clin d'œil à celui qui se profile ici pour la création d'un pôle multimodal de tout premier ordre, dont les travaux de grande envergure débutent tout juste.

Située sur la ligne qui relie Paris-Montparnasse à Brest et la grande ceinture de Paris, la gare Versailles-Chantiers accueille environ 64 000 voyageurs et plus de 500 trains par jour. À 12 minutes de Paris-Montparnasse (temps minimum de parcours), desservie par les trains des lignes N et U du Transilien et la ligne C du RER et des réseaux TGV, TER Centre, TER Basse-Normandie et Haute-Normandie, elle constitue un nœud stratégique des transports de la région Île-de-France .

À cet important trafic ferroviaire s'ajoutent bien évidemment :

- les bus avec 18 lignes régulières ventilées sur 13 points d'arrêts dans le quartier et une soixantaine de bus privés qui stationnent aux abords de la gare (soit plus de 1300 mouvements par jour),
- les automobiles des particuliers disposant de 305 places de parking (Place Poincaré et cour de fret), ainsi que du stationnement aménagé au niveau du parvis (12 places dont 2 places handicapées),
- les taxis avec 19 places sur le parvis et à proximité,
- les vélos,
- et les milliers de piétons qui transitent par la gare et son périmètre.

C'est donc dans cette intensité de flux, avec la complexité de gestion des questions de stationnement et au respect du maintien des bonnes conditions de circulations de chacun, que doivent s'inscrire ces travaux colossaux. Un véritable challenge pour tous les partenaires.

On sait aussi que ce flux, se densifie chaque année davantage, en écho aux tendances de fréquentation qui s'impriment sur le réseau d'Île-de-France et dont on évalue la progression de 1,5% à 2% par an, et en prévision des grandes évolutions du réseau de transport en Île-de-France (Ligne 18 du Grand Paris Express, et Tram-train Massy-Evry prolongé jusqu'à Versailles-Chantiers).

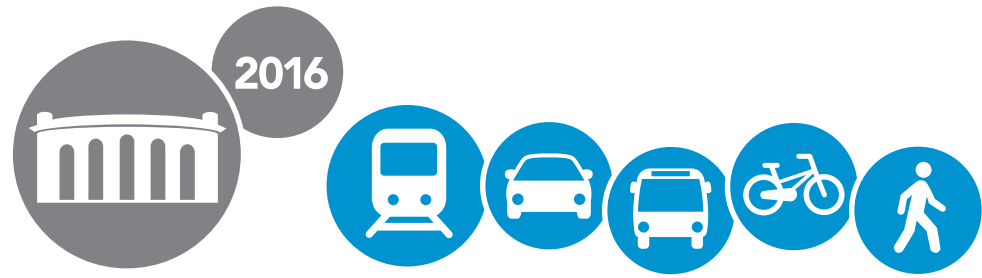
D'où la nécessité de gérer dès à présent cette montée en charge pour

décongestionner le site, fluidifier et sécuriser le trafic, faciliter les conditions de stationnement. Au final, faire de la gare un lieu accessible par tous, facilitateur du quotidien, et agréable pour tous.

Le programme de travaux qui s'engage aujourd'hui avec la réalisation d'un pôle multimodal doit faire face aux évolutions du trafic et des comportements des voyageurs afin de faciliter leur quotidien. Accessibilité, service, confort, ouverture sur la ville et aux autres modes de transport : autant de leviers pour articuler ce vaste projet qui mobilisent tous les partenaires.

L'esprit années 1930

En 1998, l'ensemble de la gare pensée et réalisée en 1932 par l'architecte André Ventre est inscrit à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques. Une gare Art Déco dont l'architecture originelle et le charme seront préservés et remis en valeur par les travaux en cours. Ce même esprit 1930 a guidé les architectes dans leurs projets créatifs...



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

////// LE PHASAGE //////////////////////////////////////

Des premiers aménagements de la gare et ses accès à la mise en service du nouveau pôle multimodal, trois années de travaux qui vont changer radicalement l'esthétique et les fonctionnalités du quartier Versailles-Chantiers.

2014



- rénovation du hall et de la passerelle dans le respect de son architecture originelle (Monument historique),
- début des travaux d'agrandissement de la gare,
- rénovation des abris sur les quais,
- dévoiement des réseaux et réalisation des ouvrages de génie civil dans les quais (travaux réalisés en continu sur des week-end de 55 heures),
- début des travaux de création d'un nouveau hall d'accès à la gare et d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais (juin),
- mise en service d'une nouvelle sonorisation numérique intérieure dans la gare (janvier),
- extension du vestibule et installation de 5 portillons automatiques supplémentaires pour sortir de la gare (mai),
- création d'une voie d'accès à la gare par l'avenue de Sceaux réservée au bus, piétons et vélos (juillet),
- adaptation des espaces de stationnement en fonction des phases de travaux.



2015



- suite des travaux de rénovation de la gare et des abris de quais,
- suite des travaux d'agrandissement de la gare avec l'aménagement du nouveau hall,
- mise en place de la seconde passerelle et de ses liaisons verticales vers les quais,
- début des travaux d'aménagement du parvis de la gare ferroviaire, de la nouvelle gare routière et de ses accès.



2016



- mise en service du parvis réaménagé de la gare ferroviaire,
- mise en service de la nouvelle gare routière (avec 14 postes à quais pour les bus) et de ses accès,
- mise en service du second hall de la gare (commerces, espaces d'attente...) et de la seconde passerelle d'accès aux quais (ascenseurs, escaliers mécaniques...),
- réaménagement de la rue de l'Abbé Rousseaux, de la place Raymond Poincaré et du carrefour des Francine,
- ouverture de la voie d'accès à la gare par l'avenue de Sceaux réservée aux bus, piétons et vélos,
- ouverture de la voie d'accès Est de la gare routière depuis la rue de l'Abbé Rousseaux.

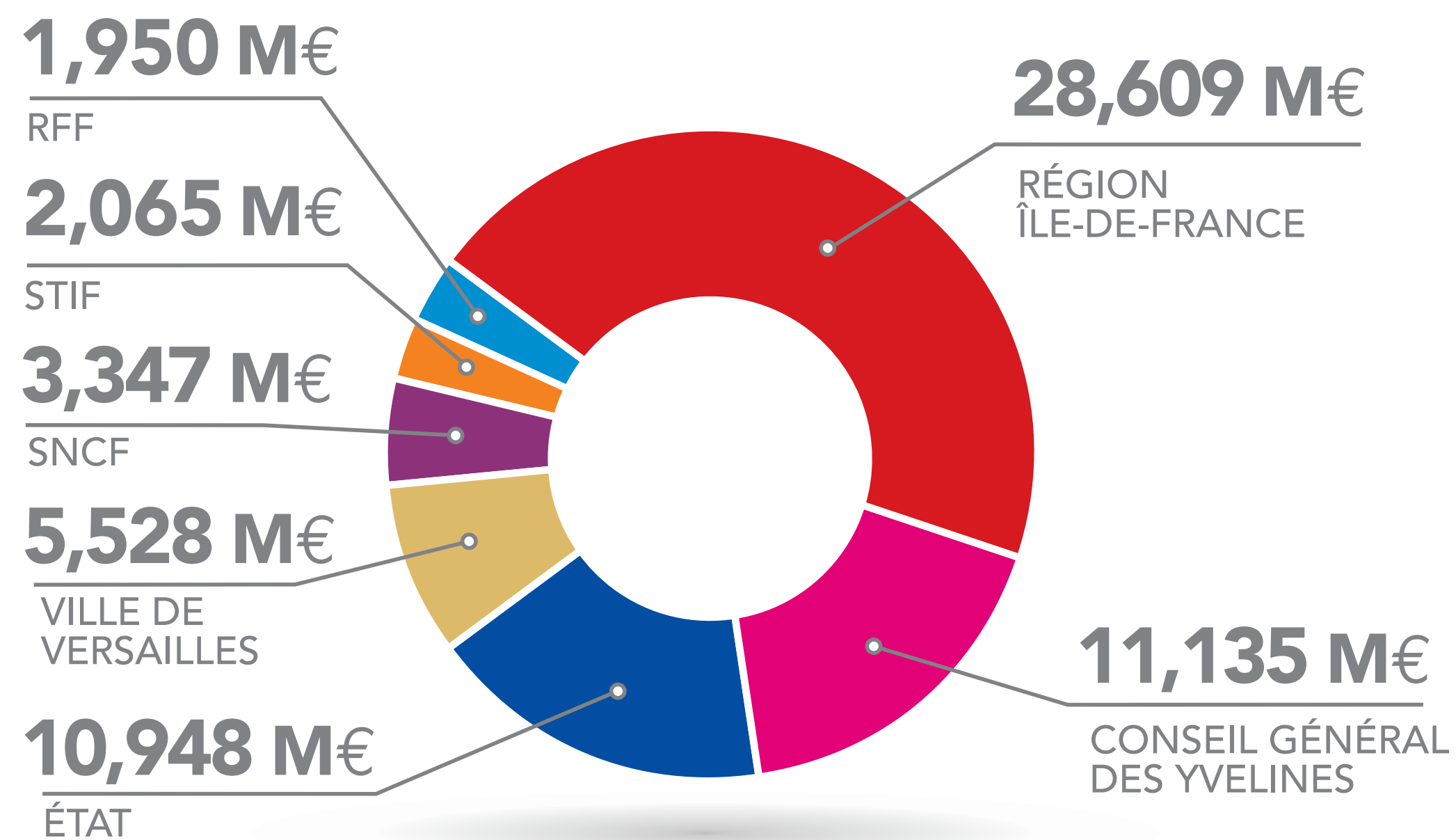




PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

////// LES FINANCEMENTS //////////////////////////////////////

Le coût total du projet est estimé à 63,583 millions d'euros* répartis comme suit (répartition par financeur) :



* Montant indicatif sur la base des conditions économiques de janvier 2005





PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS



L'État : co-financeur de ce projet exemplaire, s'engage à développer les transports collectifs en Île-de-France, afin de mieux répondre aux besoins quotidiens de mobilité de tous les Franciliens pour améliorer leur condition de vie.



La Région Île-de-France : principal financeur du développement des transports en Île-de-France, elle a pour priorité de développer les liaisons banlieue à banlieue au service des Franciliens. C'est pourquoi, elle est partenaire du réaménagement du Pôle de Versailles-Chantiers, dont elle est le principal financeur.

////// LES PARTENAIRES //////////////////////////////////////



Le Conseil Général des Yvelines : deuxième financeur du projet, il est très investi dans ce projet qui figure un pôle d'attractivité important du territoire et améliore sensiblement les conditions de transport des Yvelinois.



La Ville de Versailles : pilote les volets urbains et routiers de ce projet qui valorise le patrimoine architectural et naturel de la Ville, et améliore le cadre de vie des Versaillais.



Le STIF : en temps que pilote de l'ensemble du projet, le STIF - l'Autorité Organisatrice des Transports en Île-de-France - veille au respect du programme, du calendrier et des coûts. Le STIF finance également une part importante de la gare

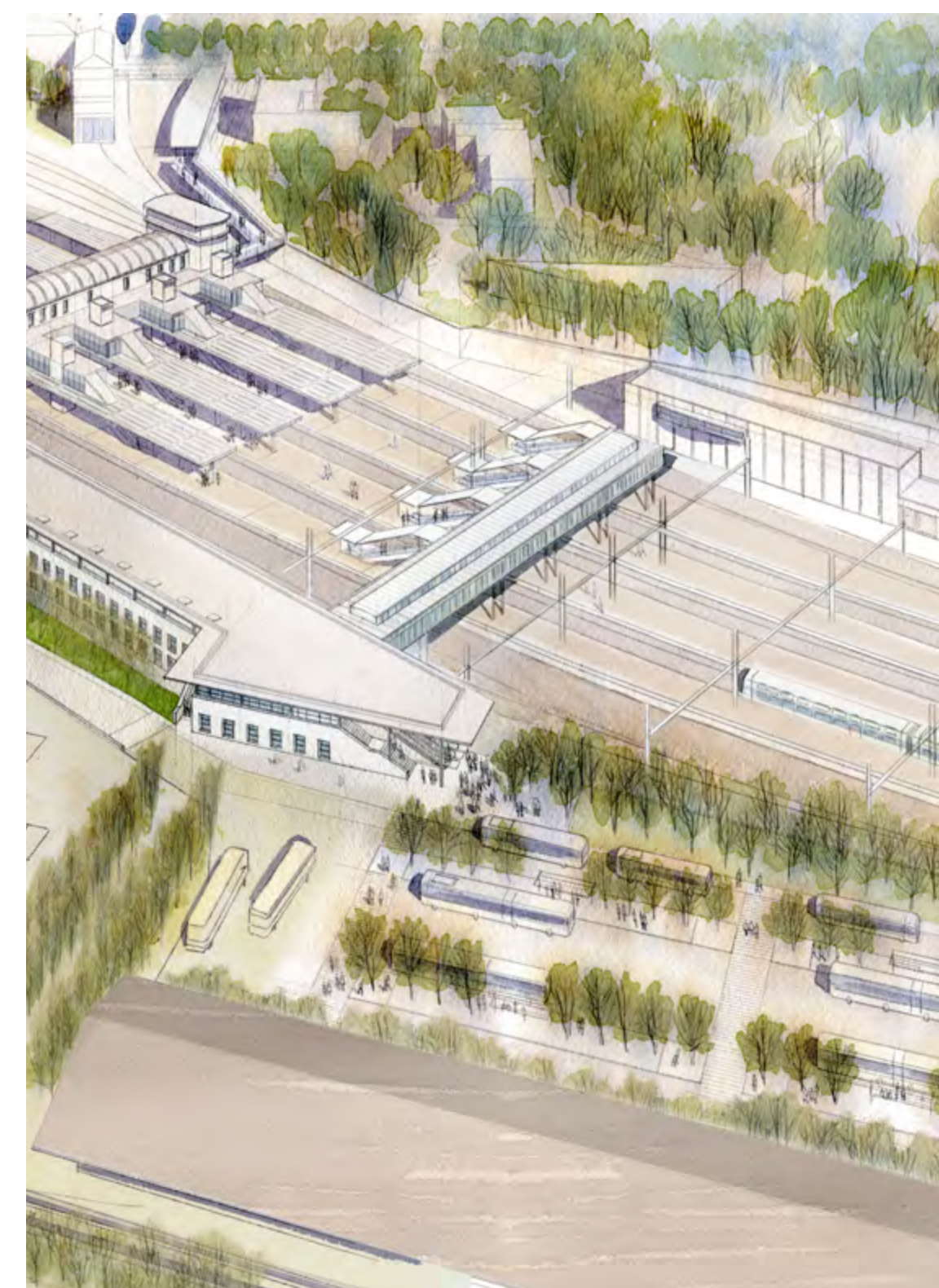
routière. Le STIF a confié la maîtrise d'ouvrage du projet à SNCF, à RFF et à la Ville de Versailles pour l'aménagement de la gare routière, du parc Relais, du parvis et des aménagements de voirie.



RFF : propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire, il co-finance le projet et libère du foncier pour déployer le projet sur l'ensemble du périmètre gare.



SNCF : par son activité Gares & Connexions en charge de l'exploitation et du développement des gares françaises, SNCF assure l'extension et la rénovation de la gare, la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre et contribue à son financement.





PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS

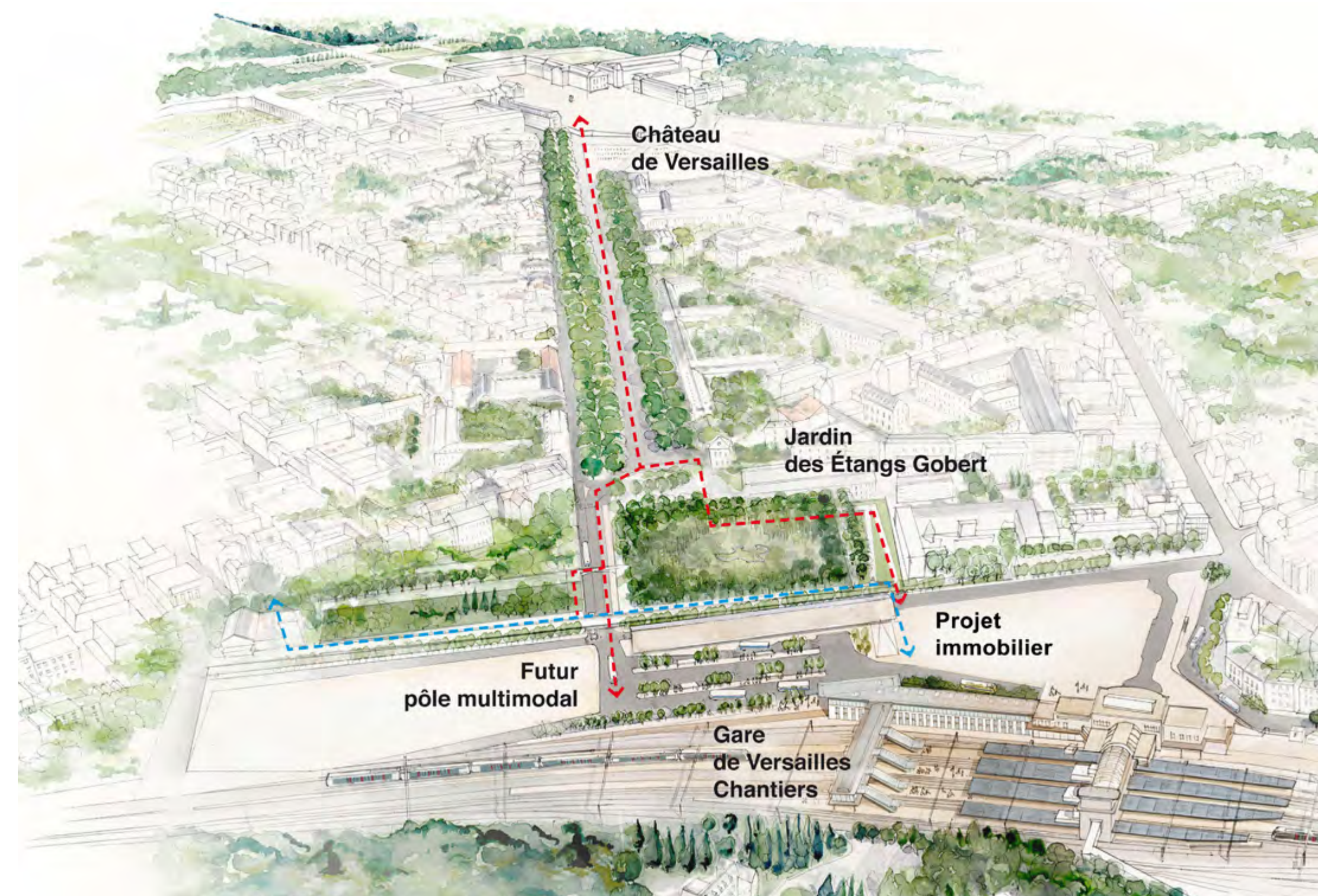
//// EN LIEN AVEC LES USAGERS //////////////////////////////////////



Parce que la vie de la gare continue pendant les travaux, et afin de donner aux usagers le maximum d'informations en temps réel, les partenaires de la création du pôle multimodal de Versailles-Chantiers se mobilisent aussi pour communiquer.

www.pole-versailleschantiers.fr

le site dédié aux travaux, pour connaître et comprendre ce qui se passe au-delà des palissades.



LA GARE DE VERSAILLES-CHANTIERS CHANGE DE DIMENSION



PÔLE MULTIMODAL DE VERSAILLES-CHANTIERS



Isabelle Bara
t. 01 82 52 40 58
isabelle.bara@paris-idf.gouv.fr



Yvelines
Conseil général
Alexia Borrás
t. 01 39 07 70 77 / m. 06 65 72 86 35
aborras@yvelines.fr



Sébastien Mabilie
t. 01 47 53 28 42
sebastien.mabilie@stif.info



Anne Clergeot
t. 01 80 50 92 19
anne.clergeot@sncf.fr



Olivier Guillemain
t. 01 53 85 78 65 / m. 07 60 20 05 39
olivier.guillemain@iledefrance.fr



VERSAILLES
Frédérique Meyer
t. 06 21 09 82 74
frederique.meyer@versailles.fr



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
Guillaume Pennequin
t. 01 53 94 35 47
guillaume.pennequin@rff.fr