



# Bulletin n° 2019-1

versailles environnement et initiative

26, rue St Médéric - 78000 VERSAILLES – 06 60 62 93 83 - [contact@versaillesenvironnementinitiative.fr](mailto:contact@versaillesenvironnementinitiative.fr)

## 1 Editorial

Les années se suivent et ne se ressemblent pas.

Sans abandonner ses activités régulières, et en dehors du thème sur le bruit entamé en décembre, l'année 2018 a été l'occasion pour VEI de consacrer un temps plus important à des réunions techniques sur de gros projets locaux déjà en cours, plutôt qu'à des nouveautés apportées par l'actualité.

Ces projets ne sont pas clos en 2019, mais à titre associatif on peut utilement tirer un bilan provisoire sur deux d'entre eux : « Chantiers » et « les tours aéro-réfrigérantes du Château ». L'assemblée générale du 27 mars permettra un débat ouvert sur ces bilans, ainsi que sur un troisième thème : « la mobilité souhaitée à Versailles ».

Vous retrouverez dans ce bulletin un traitement de ces trois points. Il nous a semblé, avec du recul, que ces trois thèmes étaient en rapport avec **la qualité de l'air**, l'un des problèmes de la vie quotidienne à Versailles.

Comment une association locale doit-elle agir dans ce cadre, avec quel plus, et à quelle échelle ? Que souhaitent les adhérents ? Dans la perspective des élections de 2020, nous voudrions notamment établir avec vous un ensemble de questions environnementales à soumettre à chaque candidat.

Une chose est certaine : l'action associative dépend à la fois de la conviction de ses membres qui restent fidèles, nous sollicitent, ou parfois ne se manifestent que sous forme d'une cotisation, indispensable pour exister, mais aussi de l'activité de son conseil d'administration qui apprécie de dialoguer avec vous.

### La prochaine date de rendez-vous pour tous les adhérents et sympathisants :

**Mercredi soir 27 mars 2019 à 20h15 précises : Assemblée générale de VEI**

**Salle Montgolfier**, sous-sol de la Mairie de Versailles

20h15 : Approbation des comptes, renouvellement du conseil d'administration, puis débat d'orientation.

Sommaire :

1 Editorial	1
2 Quelques nouvelles locales	2
3 PEM Chantiers 2002-2019 : Calendrier, bilan et vigilance	3
4 Tours aéro-réfrigérantes du château dans le quartier Notre Dame	5
5 Mobilités	9
5.1 Les nouvelles mobilités s'arrêtent-elles à la frontière de Versailles ?	9
5.2 Quelle place réserver à la voiture et aux camions à Versailles ?	9
5.3 Projet de la loi LOM sur l'orientation des mobilités, à voter fin mars 2019	11
6 Le bruit dans notre ville : appel à participation	12
7 Qualité de l'air à Versailles	12

## Un mot sur notre fonctionnement et un appel à votre soutien :

VEI défend l'environnement partout où c'est possible. VEI fonctionne grâce aux efforts réguliers de ses bénévoles, qui lui consacrent leur temps et leurs efforts : commissions d'usagers, groupes de travail, conseils de quartier, contributions écrites aux enquêtes publiques, tenue du site, activités et visites gratuites, bulletin annuel.

**Si vous appréciez ce qui est fait, même si vous ne pouvez donner votre temps, adhérez ou renouvelez vos cotisations. Elles sont un réel soutien et un encouragement pour nous, outre l'assise juridique qu'elle nous assure.**



**Message de notre trésorière : N'attendez pas l'AG !**

**Vous nous faciliterez le travail en envoyant votre cotisation 2019 de 15€ à l'ordre de VEI,**

**par la poste ou encore par virement en demandant par mail le n° IBAN de l'association.**

**Merci de votre soutien.**

## 2 Quelques nouvelles locales

**Esprit de jardin** : samedi 4 et dimanche 5 mai 2019 Place st louis et au Potager du Roi

**Première Biennale d'architecture et de paysage d'Île-de-France** associant l'Ecole nationale du paysage, l'Ecole Nationale d'architecture, la Ville et la Région: elle aura lieu à Versailles avec pour thème de « l'Homme, la nature et la ville », du 3 mai au 13 juillet 2019.

### **Le lycée Jules Ferry** : report à 2028 du déménagement vers Satory

Suite à l'action des enseignants et des parents d'élèves, le lycée voit son déménagement prévu en 2023 reporté de 5 ans par la Région. Le projet d'hôtel de luxe du propriétaire du Trianon Palace qui voulait acheter le bâtiment (46 M€) est donc annulé. Il est vrai que la création du quartier de Satory n'est prévue qu'en 2030 ou 2035.

La Région souhaite créer un véritable campus technologique de 3 000 élèves avec internat et gymnase. En attendant, elle consacrera 20 M€ en 2019 pour réhabiliter l'établissement en matière de restauration et de mise aux normes de sécurité. De leur côté, les enseignants appellent à la reconstruction du lycée sur son site actuel, solution qui n'est « pas envisageable » par la Région.

### **ZAC Satory-Ouest** : les étapes 2018 et 2019

Rappel (source avis Autorité Environnementale) : Le projet porté par l'établissement public Paris-Saclay (EPAPS), consiste à créer, sur un ancien plateau militaire de 236 ha de la commune de Versailles desservi par une gare de la future ligne 18 du Grand Paris Express, 550 000 m<sup>2</sup> de logements, d'équipements publics et d'activités.

Les trois principaux enjeux environnementaux sont : des sols pollués, l'eau, des zones humides et autres milieux naturels. Sur la plus grande partie des surfaces à aménager, il faut donc préciser le traitement de pollutions historiques (anciennes munitions, pollutions chimiques), la remise à niveau de la gestion des eaux pluviales, ainsi que caractériser les zones humides et les autres milieux naturels affectés par les aménagements.

L'accès aux transports de modes divers est évidemment aussi une clef de la réussite du projet

Consultation publique préalable en septembre 2018 sur l'étude d'impact : VEI a consulté l'épais dossier de 527 pages mais n'a pas trouvé toutes les réponses aux questions ci-dessus, hors une étude biodiversité abondante.

En 2019 deux enquêtes publiques auront lieu à ce sujet permettront peut-être d'y voir plus clair sur ces points

→ Une inquiétude immédiate : l'aménagement du rond-point RD 91, jonction avec la N12 en haut de la rue du Marechal Joffre-Clément Ader, est à nouveau en question sans que nous en ayons les projets de plan : avec cinq autres associations, VEI avait il y a plus de 10 ans proposé un aménagement portant moins atteinte à la mince lanière forestière, et permettant de préserver la vue du Château. Les associations devront intervenir à nouveau.



*Plateau de Versailles-Satory, lanières forestières et Rond-point Rd 91 à aménager*

### 3 PEM Chantiers 2002-2019 : Calendrier, bilan et vigilance

**La gare routière** (1700 bus mouvements de bus-jours) ouvrirait le 9 juillet 2019, en même temps que la reconstruction de quelques lignes, avec deux voies d'entrées- sorties en site propre : une sur la place des Francine et l'autre sur rue de l'Abbé Rousseau.

→ **Nous craignons** des perturbations importantes à l'ouverture et à terme : nous ne pensons pas que la périphérie nouvellement aménagée pourra absorber la nouvelle circulation des bus, et qu'il y aura a de nombreux endroits de conflit de flux croisés, comme on en observe déjà au nouveau carrefour Sceaux-Royale.



Gare routière



Halle Nature et Découvertes

**Automobiles** : il est prévu 350 places en parking public souterrain sous la gare routière, 290 places privées sous l'îlot Est et 220 places privées sous l'îlot Ouest.

**Voie interne** : tous les véhicules hors bus et secours utiliseront la voie nouvelle Est-Ouest dite « Passage des jardins » qui va de la place Poincaré à l'îlot Ouest.

→ **Nous demandons** un plan de circulation interne avec horaires, gabarit et vitesses pour éviter la pagaie entre véhicules particuliers, livraisons, éboueurs et véhicules de services.

**La gare SNCF** va connaître quelques modifications mineures mais concrètes : la passerelle dite No 2 très fréquentée, va recevoir des sièges ; la gare un 2<sup>e</sup> WC et une meilleure maintenance escalator !

→ **On y regrette** la suppression des guichets grandes lignes et le nombre insuffisant de bornes qui sont de plus régulièrement hors service.



Boite à vélos



Passage incliné

**Vélos** : ils disposeront, outre les accès normaux, de deux accès spécifiques : voie de franchissement nouvelle Tocqueville allant de Francine à la gare routière et voie haute Sevesc.

→ **Mais trois points sont négatifs** :

- La goulotte d'accès vélo au parking sera d'accès très difficile, donc 200 places sécurisées seront inaccessibles notamment aux vélos électriques.
- La « boîte à vélos » achetée par la Ville autrefois positionnée place Poincaré ne trouve plus sa place, la SNCF tardant à répondre : toutes les associations insistent auprès de la Ville pour ce maintien de 80 places sécurisées, au besoin à la place du bâtiment SNCF racheté qui doit être détruit pour faire un triangle arboré.
- Les passages spécifiques Sevesc et Gobert ne permettront un accès vélo vers la passerelle 2 que si le plan incliné actuel est maintenu, ce que nous demandons.



Place des Francine : 1er mars 2019

**Les piétons** bénéficieront des mêmes voies spécifiques que les vélos, et d'une place Poincaré arborée séparée des bus mais traversée par des voitures plus nombreuses (800 places de stationnement au lieu de 390).

**Le carrefour Francine** leur posera des problèmes de conflit avec les 100 bus/H en pointe : le large trottoir de Francine qui protégera les scolaires résistera-t-il ?

➔ Enfin l'accès du passage Gobert à la passerelle 2 est un escalier minuscule sans plan incliné : **nous réclamons** pour eux aussi le maintien du passage incliné ancien encore en place.



Ilot Est



Ilot Ouest

**Les trois projets immobiliers** (2000 personnes), tous desservis par la voirie « Passage des jardins »

- L'ilot Est (bureaux et commerces) longeant la place Poincaré est déjà occupé par la Caisse des Allocations familiales depuis décembre et devrait ouvrir en Mars. Il accueillera d'autres entreprises (L. Grosse) un restaurant d'entreprise et quelques boutiques
- L'ilot dit Ouest (logements et services) côté passerelle forestière, devrait être fini début 2020. Rappel : la voie de franchissement dite Tocqueville est exclusivement réservée aux bus, vélos et piétons.
- La halle rhabillée de bois, de panneaux solaires et de grandes vitres de la société Nature et Découvertes, ouvrirait en juin 2019, ainsi que sa parcelle de permaculture située sur le placement de l'ancien Etang Long ;

➔ **Le collectif d'associations** dont VEI s'est impliqué pour essayer d'améliorer le projet. L'objectif du PEM est d'abord un ensemble de liaisons intermodales facilitées. De nombreux flux croisés ou périphériques n'ont pas été suffisamment pris en compte. Les réunions publiques récentes de janvier et février 2019 côté Chantiers, comme côté St Louis ont montré l'inquiétude des riverains sur les circulations nouvelles avec des craintes de nuisances nouvelles importantes, et des temps de transport pas forcément améliorés.

➔ Il est probable que des modifications seront réalisées après ouverture, mais parviendront-elles à résoudre les problèmes ? VEI et les autres associations resteront vigilantes.

## 4 Tours aéro-réfrigérantes du château dans le quartier Notre Dame

Une petite enquête révèle une grande méconnaissance des versaillais, riverains ou non, du projet de tours aéro-réfrigérantes de l'établissement public du Château de Versailles (EPV), en construction rue Robert de Cotte, rue du Peintre Lebrun et rue Eudore Soulié, près de la rue des Réservoirs. Quasiment personne n'a eu vent de l'enquête publique de l'été 2017 et personne ne sait ce qu'il y a « sous la bâche blanche ».

VEI s'étant impliqué, a décidé de mieux faire connaître le projet de cet aménagement ayant un rapport avec l'environnement, mais aussi d'analyser la démarche des opposants au projet. (encart de 4 pages détachable)

### LE PROJET : HISTORIQUE ET DESCRIPTIF

**La genèse du projet** (Sources : installations classées - mai 2017 et site Internet du château de Versailles – janvier 2019)

Le « Château d'eau » a été construit en 1680 par Mansart. Il se trouve du côté de l'aile du Nord du château, à l'angle de la rue du Peintre Lebrun et de la rue Robert de Cotte. Il comportait initialement un réservoir pour l'alimentation en eau des fontaines et des jardins du Château. Remanié au XVIII<sup>e</sup> siècle, il a rempli ses fonctions de château d'eau jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Il abrite aujourd'hui le service des fontaines du Château.

Dans le cadre du schéma directeur de rénovation et mise en sécurité du Château de Versailles, un pôle énergétique a été créé dans le Grand Commun rue de l'Indépendance Américaine pour centraliser et diffuser l'ensemble des ressources énergétiques, dont la production de froid pour le rafraîchissement de locaux. Cela nécessite l'installation d'un système de réfrigération et le choix fait est celui de tours aéro-réfrigérantes.

Le choix du lieu a été fait de manière interne par l'EPV sans concertation préalable ni de la ville ni des riverains. La localisation près des Serres dans le parc est écartée. Le recours à la Pièce d'eau des Suisses a été jugé trop coûteux (montant inconnu). Sans aucune publicité, le lieu du « château d'eau » est retenu car il est assez proche du Grand Commun où est installé le pôle énergétique ... sans souci de sa situation en pleine ville et de sa proximité immédiate des copropriétés (photos).



Le bâtiment avant



Le chantier actuel

Cette opération a nécessité d'abord de nettoyer et renforcer ce château d'eau, y compris en supprimant l'amiante et le plomb (phase 1) et de rehausser la toiture d'environ 5 mètres (cette donnée n'est pas précisée dans l'information publique) pour lui faire ainsi retrouver sa hauteur originelle (garantie par ce que dit l'Architecte). Ensuite seront installées deux ou trois tours aéro-réfrigérantes pour obtenir une puissance de 3750 kW ou 5625 KW, Le bâtiment est ainsi modifié et rénové

#### →Ce qui choque :

- L'implantation de cette installation en pleine ville au lieu de creuser les autres solutions,
- La décision unilatérale et quasi dissimulée de l'EPV,
- Le choix de modifier un bâtiment pourtant classé par l'Unesco et protégé par le PSMV (Plan de sauvegarde et de Mise en Valeur), sans même en débattre à l'extérieur, décision assurée par l'architecte en chef du château F. Didier dont l'agence in fine assure la maîtrise d'œuvre des travaux,
- La modification d'un bâtiment classé alors que la convention de Venise dont la France est signataire précise que les travaux sur un bâtiment classé ne doivent être faits que pour assurer sa conservation et sa restauration, et ne peuvent être une reconstruction ce qui est le cas pour la nouvelle toiture.

#### Descriptif technique des tours prévues

La technologie prévue est un système **de tours de refroidissement hybride avec un refroidisseur sec devenant humide** dès que la température monte trop.

Les tours aéro-réfrigérantes seront utilisées pour refroidir un réseau secondaire d'eau glycolée, lui-même utilisé pour refroidir un circuit primaire d'eau chaude en provenance du pôle énergétique. Pour des températures extérieures inférieures à 18°C, la chaleur est évacuée uniquement par convection (refroidissement sec). Pour des températures plus élevées, la chaleur est évacuée en partie par convection et en partie par évaporation de l'eau dans l'air environnant (plus de 7000 m<sup>3</sup> par an).

La consommation annuelle d'eau de ville est estimée au départ à 10 686 m<sup>3</sup>, pour un rejet annuel de 3 465 m<sup>3</sup> dans les égouts et de 7 221 m<sup>3</sup> dans l'air.

→ **Ces chiffres varient** selon les documents successifs. L'eau utilisée sera celle du réseau d'adduction en eau potable, préalablement traitée puis rejetée dans les égouts (risques importants détaillés plus bas).

## **LES NUISANCES ET RISQUES LIES AU PROJET CHOISI**

**Les nuisances** : elles sont de toute façon importantes.

**La première de ces nuisances est certaine : le bruit du aux ventilateurs**

Il y a quatre ventilateurs par refroidisseur-tour (trois tours prévues donc 12 énormes ventilateurs) avec des variations de vitesse de rotation possible selon les besoins de refroidissement, le bruit étant alors plus ou moins fort. Des mesures ont été faites avant dans des conditions chaotiques. L'émergence de bruit créé est encadrée réglementairement en théorie (jour-nuit /semaine-dimanche), mais il n'est prévu de mesures sur le site qu'avant mise en route des tours et non après leur installation.

**La deuxième est l'augmentation de la chaleur** qui va impacter l'environnement et les bâtiments voisins.

**La troisième nuisance est la diminution de l'ensoleillement** des propriétés voisines, que le château reconnaît dans le dossier technique.

**Les risques** : Il existe aussi des risques sanitaires et environnementaux importants

**La pollution sanitaire éventuelle par la légionellose** (Source : inspection générale de l'environnement)

Les systèmes aéro-réfrigérants secs, systèmes évoqués au départ avec les riverains, sont de simples échangeurs de chaleur de type radiateur dans l'air comme pour un réfrigérateur. Ils utilisent un circuit étanche de fluide suivant un cycle de Carnot, et ne rejettent aucun aérosol aqueux.

Mais dans les aéro-réfrigérants humides retenus dans le cas présent pour augmenter leur efficacité, de l'eau enrichie de produits bactéricides non anodins, est injectée au niveau des ventilateurs comme un brumisateur. L'évaporation de l'eau dans l'air améliore le refroidissement, mais le système rejette alors des aérosols par entraînement de gouttelettes dans l'air éjecté de la tour par les ventilateurs. Selon les conditions météorologiques, la grosse chaleur et l'absence de vent peuvent aggraver le risque.

→ Ce phénomène est aléatoire et invisible. Le contrôle de présence de **légionelles** n'est fait qu'épisodiquement dans l'installation.

**La légionellose** : Cette maladie fut caractérisée en juillet 1976 par une association d'anciens combattants des États-Unis, l'American Legion (34 morts). Il s'agissait d'une bactérie, à laquelle fut attribué le nom de genre : Legionella. La contamination provenait du réseau d'eau chaude de l'hôtel.

Les légionelles touchent surtout les personnes âgées ou déjà fragiles. La légionellose est soignée par antibiotiques et peut être mortelle. L'homme est contaminé essentiellement en respirant de l'eau en gouttelettes et non par contagion d'homme à homme.

Les légionelles sont présentes dans les milieux humides. Elles peuvent se transmettre au loin par le vent. Entre autres les systèmes aéro-réfrigérants utilisant la technologie « humide » forment un milieu idéal pour les légionelles : la réglementation a donc été durcie en 2013, restreignant de facto le recours à cette technologie.

→ **Il existe donc un décalage par rapport au choix fait en 2005.** Le château méconnaît les évolutions réglementaires en construisant ses projets : Est-il légitime à poursuivre un projet décidé en 2005 ?

→ Les récentes épidémies de légionellose ont rappelé à quel point l'opinion publique était sensibilisée et ont montré que l'entretien de ces installations de refroidissement est nécessaire en tout temps. Quant aux personnes situées à proximité des TAR, seule l'application des bonnes pratiques de surveillance, d'entretien et de contrôle de ces installations pourra être garante de leur sécurité (voir plus bas nos inquiétudes).

## **Les produits de traitement stockés, dissous dans l'eau puis rejetés dans l'air et dans l'eau**

Des traitements sont utilisés en continu dans le circuit d'eau (6 processus). **Le plus nocif est le biocide** utilisé pour lutter contre les légionelles. L'autre produit inquiétant est le bisulfite.

→ Il peut aussi y avoir dissémination par voie aérienne de **substances, dangereuses ou irritantes** : il n'y a eu sur ce sujet **aucune indication dans la consultation publique**, donc aucune information à la connaissance du public

→ L'eau non évaporée est évacuée dans les égouts, avec des dispositifs spécifiques de surveillance de leur concentration. Il faut une convention spécifique de déversement de polluant avec le syndicat des eaux, et une taxe de pollution. Pour le moment les débits indiqués par l'EPV diffèrent d'un document à l'autre et augmentent. Il y a des risques importants de **atteinte à l'environnement par déversement de toxiques**.

## **LES DEMARCHES des opposants**

**La Direction régionale du Ministère de la Culture** avait une opposition à cet usage du bâtiment, mais n'a pas émis de veto.

### **La Ville de Versailles**

Il semble que la mairie actuelle n'ait pas été mise au courant des choix de localisation des extractions, et n'ait découvert les tenants et aboutissants du projet qu'en janvier 2015, lors de la réunion enfin organisée par l'EPV.

La délibération du conseil municipal du 6 juillet 2017 émet un avis très réservé sur le projet, et demande l'application stricte de la réglementation nationale (3 décibels d'émission maximum la nuit), des vérifications sur la nature, le volume, et les modalités de rejets des effluents, et enfin la mise en place d'un contrat de maintenance présentant des garanties importantes de préservation de l'environnement.

### **Les démarches associatives et riveraines**

Conseil de quartier du 20 juin 2017: L'association riveraine qui suit l'affaire, est présente en conseil de quartier Notre dame mais, on ne sait pour quelle raison, n'intervient pas pour signaler les risques sanitaires. Les riverains plus lointains ne s'inquiètent guère de ce coin malmené : le quartier Notre Dame est grand. Il est indiqué dans le compte rendu « Le Maire a obtenu une diminution du nombre de tours : jusqu'en 2021, ne seront installées que deux tours ; il a également obtenu qu'une éventuelle troisième tour ne puisse être placée qu'après évaluation contradictoire de l'installation en place et vérification que le Château a bien respecté ses engagements, notamment en matière d'entretien, de maintenance de ces deux tours et aussi en matière de bruit et vibration ».

Consultation publique obligatoire de l'été 2017 : elle a lieu entre le 4 juillet et le 1er août (période habituellement exclue !), après publicité par 5 affiches, toutes posées hors du quartier Notre Dame concerné (c'est une anomalie). Y participent deux associations VE, riveraine immédiate du projet et donc très concernée, VEI presque par hasard et des riverains du quartier.

- Contenu : Le dossier est épais, technique mais avec de nombreux « trous » et quelques erreurs. Pour un non-technicien seul le dossier d'analyse des risques (fait par l'APAVE) nous donne quelques indications sur les risques, ainsi que la fiche sur le produit anti -légionnelle, très toxique. Nous consultons quelques spécialistes : il y a très peu de TAR hybride en milieu urbain.
- Protestations formulées et déposées au registre de la consultation publique :
  - sur le relèvement de 5m du pavillon pourtant ainsi classé à l'Unesco, et en dépit du PSMV, sur ce qui porte atteinte à la qualité des propriétés voisines,
  - sur la crainte du bruit créé par l'installation,
  - sur le risque de légionellose sur la population environnante (il n'y avait aucun détail sur la maladie dans le dossier),
  - sur le risque d'émissions chimiques,
  - sur le contrôle et la gestion de la future installation,
  - sur l'information des riverains sur les contrôles et analyses.
- L'arrêté d'autorisation de la préfecture sort en octobre 2017: il est assorti de prescriptions particulières qui théoriquement encadrent l'exploitation des tours. Elles tiennent compte de certaines de nos remarques et de celles de la Ville et sont rédigées par les services techniques de l'inspection des installations classées.
- Recours contre l'arrêté : les deux associations ont alors déposé un recours gracieux posant un certain nombre de questions non résolues, et demandé un comité de suivi. Leurs demandes ont été rejetées au motif principal que tout était conforme aux textes. Un recours contentieux nécessitait ensuite l'intervention d'un avocat et une somme immédiate de 6000€ qui n'a pu être rassemblée du fait de l'insuffisante mobilisation des riverains : les assurances individuelles et des copropriétés auraient cependant pu le permettre.



*Copropriétés voisines*

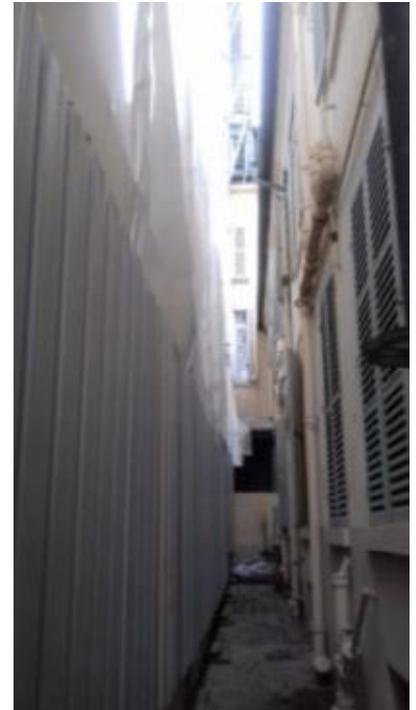
## Les riverains immédiats et les copropriétés

Ils ont fait preuve d'une grande énergie et d'imagination : une des copropriétés a la présence d'esprit de rédiger et d'exiger du château une convention d'occupation pour l'échafaudage et les travaux avec indemnités et remises en état postérieurs au chantier. Des propriétaires organisent : rendez-vous avec secrétaire général de la préfecture, saisine de la défenseuse de droits, sollicitation de l'Unesco, questionnaire aux riverains, avec envoi des résultats au maire et au Château, articles de presse, constat d'huissier pour affichage insuffisant sur le terrain, saisine d'avocat par une partie des copropriétés. Malheureusement in fine, du fait du déficit de mobilisation des riverains concernés, rien n'a pu arrêter le processus.

Les riverains ont-ils eu peur de s'attaquer « au château » et au maître d'œuvre F. Didier, en poste depuis 1990, qui a eu de grandes exigences et imposé des contraintes vis à vis de ces mêmes copropriétés lors de leurs rénovations d'immeuble ?

### D'AUTRES CONSTATS INQUIETANTS s'ajoutent chaque jour :

- Le chantier collé aux copropriétés est encore plus nuisant que prévu : poussières, fuite d'eau, canalisations bouchées, preuve d'une surveillance insuffisante du chantier et d'un mépris des riverains (voir photo ci-dessous cour de la copropriété rue E. Soulié).
- Il y a des retards dans les travaux (déjà 18 mois de plus), dues en partie à des erreurs de l'EPV et de l'architecte au sujet de l'état des bâtiments et, des travaux à réaliser, et des oublis juridiques preuve de manque de rigueur et de vigilance qui inquiète pour la suite.
- Quel pilotage va exercer l'EPV, dont le métier est celui de musée et qui sous-traite tout le « technique » ?
- Le château de Versailles accueille toujours plus de visiteurs supplémentaires : en 2018, 8,1 millions de visiteurs, +6%, dont 79 % d'étrangers, soit 26 000 personnes par jour en moyenne. Il n'envisage toujours pas de réguler les entrées comme cela se pratique dans la plupart des grands musées au niveau international. Or les nuisances sont proportionnelles à la puissance de réfrigération, et cette dernière proportionnelle à l'affluence : ou va-t-on s'arrêter ?



*Les énormes files d'attente du Château. Un accueil qui n'est pas à la hauteur des enjeux.*

➔ Compte tenu de toutes ces observations, nous n'avons aucune confiance dans ce qui peut se passer et pensons qu'il y a matière à s'inquiéter pour les riverains et les visiteurs, en matière de nuisances sanitaires et environnementales.

➔ Depuis des années au niveau national, le constat est fait que les maladies respiratoires sont en forte progression, c'est un problème dans toutes les tranches de population et en particulier chez les enfants, et les personnes atteintes de maladies chroniques.

## 5 Mobilités

### 5.1 Les nouvelles mobilités s'arrêtent-elles à la frontière de Versailles ?

A Versailles, les choses évoluent et l'on peut se sentir proche du progrès en matière de mobilités modernes ... mais sont-elles pratiquées dans la ville ?

**Automobile** : A Versailles Satory vient d'être inauguré en février 2019 mobiLAB, premier ensemble de laboratoires et d'espaces de recherche qui accueille trois acteurs majeurs du Cluster :

- VEDECOM qui a pour vocation de développer les véhicules individuels innovants intelligents et durables,
- TRANSDEV leader dans l'opération de services de mobilité autonome partagée,
- et l'IFFSTTAR, premier institut européen de la recherche sur les transports, le génie civil et la ville durable.



**Le système de desserte des autobus** va être modifié dans VGP (Versailles Grand Parc) et donc dans Versailles à partir du juillet 2019, date de l'ouverture de la gare routière de Chantiers. La mise en service de deux bus à hydrogène sur le réseau SAVAC est prévue : la participation de VGP est acquise à cette expérimentation.

**Vélo** : Si la France, avec ses 2 à 3 % de part modale vélo, fait pâle figure comparée à nos voisins (en Allemagne, 10 %), à Versailles ce n'est pas si mal. Les services municipaux font une enquête sur les trajets vélo les plus empruntés deux fois par an, ce qui ne fait pas connaître la part modale. Cependant à l'observation il semble que les cyclistes soient de plus en plus nombreux notamment dans les familles jeunes. Une association spécifique VéloVGP est très active sur tous ces sujets et travaille aux améliorations comme à la pédagogie scolaire, avec la Ville.

Un progrès est à venir : la mise en place par « Ile-de-France Mobilités » d'un service public de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAELD) sur le territoire Versailles Grand Parc.

**Les trottinettes, et tous engins électriques** se multiplient ici comme ailleurs, et vont bientôt avoir un statut (véhicule terrestre à moteur), ce qui devrait les empêcher de rouler sur les trottoirs. Souhaitons que les loueurs conseillent bien leurs clients (location gare rive gauche).

**Quelles nouveautés pour les piétons ?** A part les chaussures, pas grand-chose, hélas.

Et pourtant il n'est pas facile de se déplacer à pied en tout lieu à Versailles, le charme de la ville ancienne et ses trottoirs pavés et sa structure historique ont pour résultat de la rendre souvent inconfortable.

→VEI réclame un plan piéton par quartier afin que tous puissent se déplacer s'ils le désirent avec sécurité et confort, en reliant par un chemin bleu les zones utiles (pharmacie, école, boulangerie) ou les aménités (square), sans pour autant réclamer que la totalité des rues soient traitées. Marcher à pied c'est bon pour la santé. Quand on est très jeune ou très vieux; c'est la seule solution. Quand c'est aménagé, c'est possible et même agréable.

→A titre associatif, en matière de multi-modalité, **VEI souhaite** :

- une meilleure priorité à la mobilité douce (piéton et vélo) pour se déplacer facilement au sein de chaque quartier, et entre les quartiers (comme Boulevard de la république),
- un maillage d'appui de bus inter quartier (il faudra faire le point après mise en service du système bus en juillet 2019),
- et un point sur la mise en place du covoiturage pour les entreprises et administrations versaillaises, en concertation avec les pôles périphériques (les deux centres d'emploi que sont Vélizy et st Quentin).

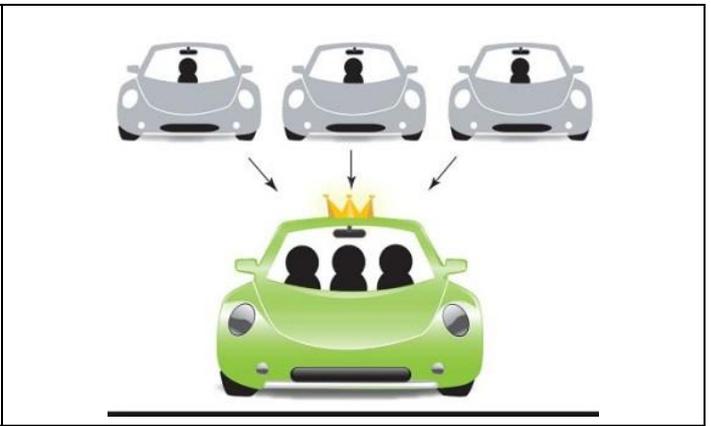
### 5.2 Quelle place réserver à la voiture et aux camions à Versailles ?

La voiture, c'est un thème à Versailles, qui ressort sans arrêt sous des formes diverses, mais jamais sous forme de la question globale « quelle est la place à réserver à la voiture dans notre ville » ?

il faudrait pourtant la poser, par rapport notamment à des alternatives d'aménagements, à des couloirs de bus, à des arbres, à des trottoirs plus larges, à des zones de rencontre plus nombreuses.

L'automobile roule et elle doit être stationnée : deux versants de l'usage à considérer ensemble. VEI rappelle ses demandes, réalistes, espérant être entendue au-delà de ses adhérents.

**En matière de circulation**, ne pourrait-on restreindre la circulation de transit « pure », c'est-à-dire pour ceux qui traversent Versailles sans s'y arrêter ? Pénétrer moins vite sur les grands axes pénétrants comme par exemple l'entrée côté Orangerie ? La municipalité affirme « À Versailles, les statistiques de la circulation convergent vers le même constat : il faut maîtriser la circulation de transit qui est aujourd'hui importante » : Alors comment ?



→ Le passage des camions reste un problème totalement non traité et coûteux en termes de dégâts de chaussée, de bruits, comme de créations d'embouteillage : A quand une vraie politique d'interdiction de transit et d'organisation des livraisons ?



### En matière de stationnement

La politique de stationnement municipale est assez peu compréhensible par rapport au souhait affiché sur le site de la ville de favoriser une ville harmonieuse et privilégiant les circulations douces : le stationnement souterrain y propose un tarif d'abonnement d'environ 1200€ soit 5 fois plus cher que celui de surface : 250 €, soit 20 € par mois pour les habitants. Le stationnement payant prévu a été annulé à Montreuil, privant la ville de ressources. Ainsi à Versailles, une partie des garages est transformé en stockage, les trottoirs en garage, les squares en parking et les parkings souterrains sont en partie vides.

Lors des réunions publiques régulièrement, des habitants réclament pourtant avec hargne des emplacements plus grands, refusent des aménagements publics d'intérêt général : pour ne pas perdre des places de stationnement ... et ne pas marcher ?

→ Si l'automobile est une nécessité absolue dans certains cas, notamment pour transporter ce qui est lourd ou encombrant, elle ne l'est pas pour de petits déplacements, ou pour conduire des enfants à l'école : une partie des Versaillais ne seraient-ils pas finalement en retard de modernité, tout en ayant de quoi se déplacer autrement ?



*L'automobiliste versaillais aime-t-il les arbres ?*



*Parkings souterrains vides*

## 5.3 Projet de la loi LOM sur l'orientation des mobilités, à voter fin mars 2019

Après la loi « LAURE » sur l'air de 1996, la loi sur les mobilités sera examinée au printemps 2019.

### Pourquoi une loi sur les mobilités ?

Le système actuel de transports n'est plus adapté à la réalité des attentes et des besoins. Les axes routiers des grandes agglomérations sont engorgés, les nœuds ferroviaires sont saturés, les territoires ruraux sont isolés, et le niveau de pollution lié au transport est de moins en moins toléré. L'objectif affiché est de désenclaver les territoires, de faire émerger des solutions de transports autres que la voiture individuelle, et de repenser les infrastructures et les solutions de transports du quotidien à l'aune des dernières innovations technologiques.

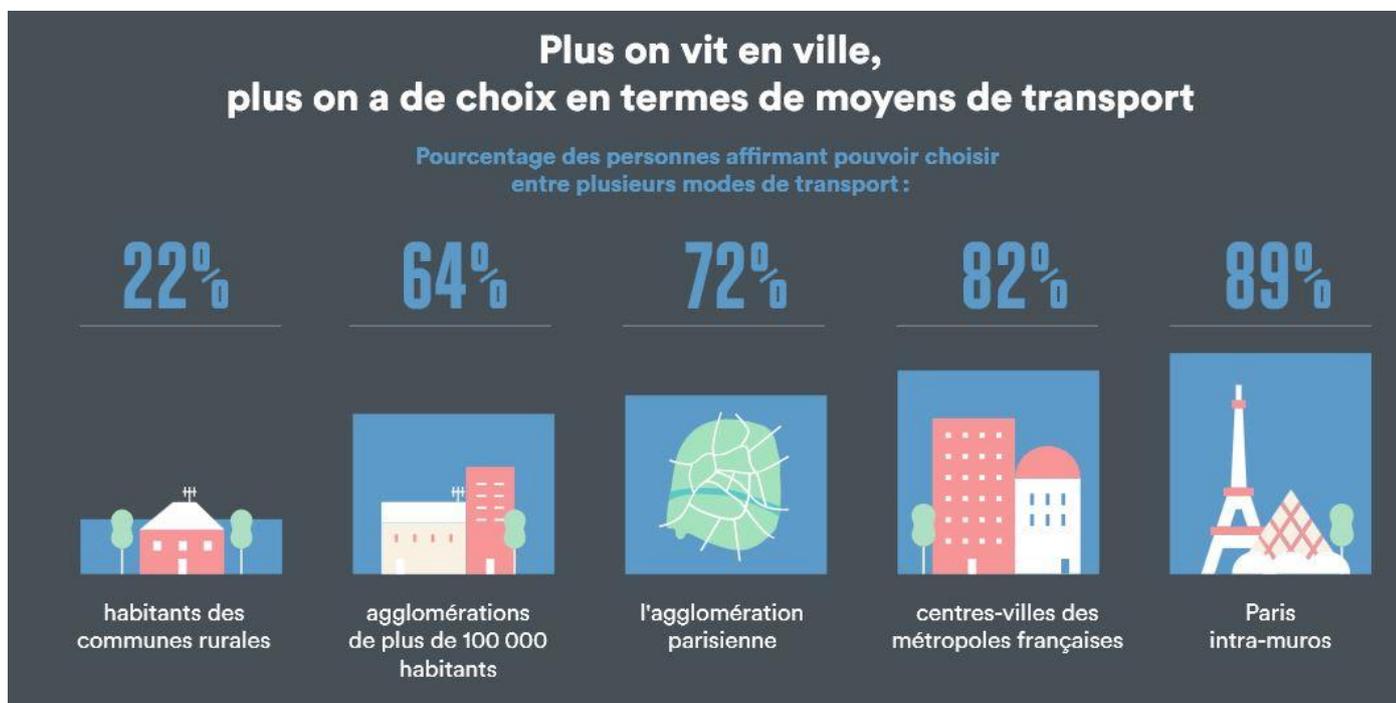
Le contenu de la loi est encore modifiable : il sera théoriquement voté à partir de fin mars.

→ **En résumé, pour ce qui nous intéresse localement** : plutôt qu'un cadre obligatoire, la loi rassemble, une **palette d'outils** dans laquelle les entreprises et les collectivités pourront piocher pour améliorer les déplacements. Autrement dit ce sera à ces entités (et à nous) de jouer le jeu.

Parmi les quinze mesures-clés, quelles sont celles pouvant influencer directement notre vie quotidienne locale ?

- La mise en place d'un «forfait mobilité durable », d'un montant maximum de 400 euros par an pour les salariés qui utilisent une bicyclette ou pratiquent le covoiturage.
- La possibilité de développer des voies réservées au covoiturage ou aux véhicules les moins polluants sur les grands axes, autoroutes et périphériques (rêvons : pourquoi pas la N12 ?)
- La mise en place d'applications donnant toutes les informations sur son trajet permettant de trouver le meilleur itinéraire. Toutes les données sur les offres disponibles devront être rendues publiques d'ici à 2021 par les agglomérations. ( ce système existe déjà partiellement en ile de France)
- L'intégration du «plan vélo» dans la loi avec un fond de 350 millions d'euros pour aménager des itinéraires cyclables et des mesures contre les vols de bicyclettes. Les investissements vélo sont parmi les moins onéreux à réaliser.
- Une législation pour les nouvelles mobilités (trottinettes et voitures autonomes) permettant aux maires d'adapter aux enjeux locaux les règles de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes. Les navettes collectives devant être autorisées en 2020 et les véhicules particuliers deux ans plus tard.
- L'obligation d'équiper les parkings de bornes de recharge électrique.
- L'instauration possible de «zones à faible émission» (ZFE). La métropole du Grand Paris a voté cette disposition pour son territoire intérieur de l'A86 à partir du 1er juillet 2019 : elle concerne 1% des véhicules particuliers. Les voies de Versailles et Vélizy ne sont donc pas concernées.

NB : La possibilité de péage urbain a été supprimée.



## 6 Le bruit dans notre ville : appel à participation

Samedi 1er décembre 2018, la **conférence-débat organisée par VEI** sur le bruit a permis de traiter notamment des bruits des transports terrestres (routiers et ferrés) dans notre ville, car il n'était pas possible de traiter toutes les sources...

Les questions et témoignages de l'assistance ont été nombreux, preuve du problème. Deux riverains sont intervenus et ont fait part de leurs relevés et observations sur l'A86 pour le quartier St Louis, et sur le pont des Chantiers.

L'institut INRIA a présenté une méthode de collecte du bruit par smartphone qui a reçu le Décibel d'argent du Conseil national du bruit, et expliqué la possibilité en utilisant ce logiciel AMBICITI de mener une expérience participative avec les associations de Versailles.

Versailles Grand Parc a fait le point sur les cartes stratégiques de bruit (CSB), actuellement élaborées par modélisation par BruitParif, et sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), avec des résultats imparfaits.

De plus, VGP accepterait de prendre en compte les cartes élaborées avec la méthode proposée AMBICITI.

**Finalement, le phénomène du bruit** apparaît trop complexe pour y remédier avec simplicité (acteurs, couts, topographie, qualité de revêtements, masse des véhicules).

➔ **VEI a proposé** d'organiser cette expérience avec des volontaires : il s'agit d'étalonner son smartphone ensuite de mesurer le bruit ou vous le souhaitez. Les données anonymes sont ensuite collectées et reportés sur une « carte du bruit », qui sera d'autant plus intéressantes que les volontaires seront nombreux. Venez nous rejoindre !



## 7 Qualité de l'air à Versailles

