



26, rue St Médéric - 78000 VERSAILLES

Tél : 01 39 53 19 48 - Courriel : contact@versaillesenvironnementinitiative.fr

Bulletin n° 2020-1

Editorial

Notre association VEI a bientôt 20 ans. En 2001, aucune association à caractère environnemental n'existait à Versailles, à l'exception de « Amis des forêts de Versailles ». Aujourd'hui tout le monde parle d'environnement, et même les tracts électoraux l'incorporent sans exception dans leur discours, avec plus ou moins de pertinence.

Les élections municipales et communautaires d'agglomération – conjointes – approchent. Les futurs élus sauront-ils exercer leurs responsabilités dans le bon sens ?

Ce bulletin synthétise les analyses et les demandes que VEI leur adresse à cette occasion.

Attention, désormais la compétence « environnement » est en partie exercée par la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc (eau, transports bus, collecte des déchets), la commune gardant tout de même la propreté des voies, l'éclairage, la voirie, l'urbanisme, les espaces verts, le bruit et la sécurité routière.

Bien sûr, le citoyen est aussi impliqué dans l'amélioration de la situation environnementale par son comportement, et VEI s'efforce de parler à tous au travers de ses visites, conférences et publications.

Mais ce bulletin, spécifique du fait du contexte des élections, développe principalement les aspects correspondants aux compétences des collectivités.

Sommaire

1 Les arbres de Versailles à protéger de quoi ? De qui ? Comment ?	2
2 Elections municipales/communautaires et eau : « Se mouiller ! »	2
3 Pollution de l'air	3
4 Tours aéroréfrigérantes du Château : Nuisances et combats	3
5 Le bruit dans Versailles et VGP : Véritable fléau pour la santé	4
6 Déchets, leur collecte et leur valorisation, économie circulaire	5
7 Ville lumière ou pollution lumineuse ?	5
8 Le tourisme de masse autour du Château de Versailles	6
9 Projets d'aménagement à Versailles : Chantiers, Pion, Satory	6
10 Un vrai plan piéton à Versailles pour chaque quartier ?	7
11 La circulation aux heures de pointe : pollutions, retards, bruit	7
12 Le stationnement a toujours un coût, il n'est jamais gratuit	8
13 La concertation	8
14 Un focus environnemental par quartier	8

Rédacteurs : J. Boskovic, A. Boissoux-Jay, B. Floch, C. Frenod, R. Pollet, H. Schutzenberger.

**Assemblée générale ordinaire, samedi 21 mars 2020 à 14H15,
Hôtel de ville de Versailles, suivie d'un exposé sur la collecte des déchets et leur
valorisation dans notre territoire.**

VEI ne demande aucune subvention, ne vit que du bénévolat et de vos cotisations.

Pour 2020, pensez à les payer (15€ à l'ordre de VEI), si ce n'est pas déjà fait !

Vous pouvez aussi nous demander par mail l'IBAN de l'association pour payer par virement.

1 Les arbres de Versailles à protéger de quoi ? De qui ? Comment ?

Versailles est une ville aux alignements arborés royaux, et aux nombreux jardins publics. Elle est aussi enserrée dans une forêt domaniale d'Etat, dont une partie déjà protégée au Nord (Fausses Reposes), et une partie fort morcelée au Sud (Gonards), qui fait l'objet d'une demande de protection officielle déposée en 2019 par les associations auprès de l'Etat.

Les arbres en ville comme autour de la Ville doivent être gérés, suivis régulièrement, remplacés quand il le faut, et ce sont de nouveaux modes de gestion qui s'imposent (voir conférence VEI de novembre 2019).

Mais ce n'est pas si simple vis à vis du « public » : tout abattage provoque une levée de boucliers, comme si l'on oubliait qu'un arbre est un être vivant qui évolue au cours du temps, que pour se développer il a besoin de terre, d'eau et de lumière, qu'il souffre d'agressions humaines journalières qui le blessent, et qu'il est sujet à des maladies redoutablement contagieuses au sein d'une même espèce, qui atteignent racines, tronc et branches (champignons surtout).

Face à ce thème technique souvent méconnu, la réaction est d'abord irrationnelle et pleine d'émotion, et par ignorance, mène à des positions finalement dommageables aux arbres eux-mêmes.



Que demander à des élus locaux, qui tous, disent aimer les arbres ?

- Dans la ville, qu'ils donnent la préférence aux arbres plutôt qu'au stationnement sauvage sur les trottoirs contre les arbres, ce qui les blesse et compacte le sol. Cette pratique qui devrait être sanctionnée, est la principale cause de la destruction du patrimoine arboré.
- Qu'ils organisent régulièrement l'information et la concertation de manière particulièrement soignée, surtout quand ils doivent abattre et remplacer les arbres dangereux ou malades, nécessité pour assurer la sécurité publique et la survie des autres arbres.
- En forêt, que les élus soutiennent officiellement dans le principe la demande de classement en forêt de protection de la forêt domaniale Sud, faite par les associations, pour que démarre ce processus très long, qui recueillera ensuite leurs avis détaillés et réserves. Sont concernées : les communes de Versailles, St Cyr, Buc, Jouy, Les Loges, Vélizy.

2 Elections municipales/communautaires et eau : « Se mouiller ! »

L'eau du robinet ainsi que le traitement des eaux usées

relèvent désormais de la responsabilité de l'agglomération Versailles Grand Parc (VGP) qui réunit 18 communes et dont le conseil est composé d'élus des différentes municipalités.

Ces responsabilités sont vitales pour les habitants. C'est l'eau que nous buvons et le nettoyage de celle que nous rejetons, qui rejoint finalement le milieu naturel et recommence son cycle.

Les opérations demandées pour aboutir à un bon résultat demandent des modes d'exploitation précis qui sont, à Versailles, pour l'eau potable dans le cadre d'une Délégation de Service Public, et pour l'assainissement en régie.

A Versailles les factures d'eau sont émises par la SEOP (Société des Eaux de l'Ouest Parisien) et concernent plusieurs centaines de milliers d'habitants. Elles incluent :

- la distribution de l'eau potable,
- le transport des eaux usées jusqu'à une station d'épuration,
- les frais liés à la collecte et au traitement,
- les cotisations à des organismes publics,
- la TVA (voir bulletin VEI numéro 2017 -1).

Il devient alors évident que ces masses financières colossales doivent être maîtrisées.

Il existe des Commissions Consultatives des Services Publics Locaux (CCSPL) dédiées à ces questions dans lesquelles VEI siège et assure pleinement son rôle de représentation des usagers. Sur ces sujets techniques et austères, les élus ne vont pas au cœur des situations et ne pèsent guère sur les choix des opérateurs.



Les futurs élus doivent s'interroger sur les situations existantes, s'impliquer plus dans le suivi des dossiers, les approvisionnements, la gestion, les prix, les investissements. C'est une exigence financière et éthique.

L'eau des nappes phréatiques, rus, ruisseaux, rivières et fleuves

VEI a contribué en 2016 à la production d'une carte de l'eau à Versailles (voir site VEI, rubrique eau). C'est un sujet sensible. En janvier 2020, la compétence GEMAPI a été renouvelée à l'agglomération de Versailles Grand Parc, c'est à dire la responsabilité de la « Gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations ».



L'exercice de cette compétence devra être réellement assuré par les élus, qui devront prendre des mesures de protection des espaces concernés.

3 Pollution de l'air

Depuis sa création en 2002, VEI s'est toujours intéressé à la pollution de l'air, en s'engageant dans les commissions extra-municipales, en y consacrant de nombreux articles et deux exposés-débats. Le dernier date de mars 2017 (Airparif). Ce sujet nous concerne tous.

Ces 50 dernières années, on a pu constater une amélioration de la qualité de l'air grâce à une baisse de 30% des concentrations de plomb et des polluants industriels (SO₂).

Cependant certains polluants sont toujours problématiques : particules fines, dioxyde d'azote (NO₂) et ozone (O₃). D'autres viennent s'ajouter à la longue liste des polluants : les nanoparticules et les pesticides.

Aussi en 2018 près d'un million de franciliens se sont retrouvés surexposés au dioxyde d'azote à des niveaux de pollution qui ne respectent pas la réglementation de 2008 sur la qualité de l'air, ces niveaux pouvant être jusqu'à deux fois supérieurs aux valeurs limites. Ces dernières années, les niveaux de particules (Pm 10) enregistrent une légère baisse mais la situation reste également insatisfaisante. Un jour sur cinq, la réglementation est toujours dépassée. Quant à l'ozone, le seuil de protection est dépassé tous les ans dans toute la région.

En conséquence 85% des franciliens (4 millions), dont les versaillais, sont concernés par des valeurs au-delà des recommandations de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

C'est pourquoi aujourd'hui, la pollution atmosphérique est le premier sujet de préoccupation environnementale des français et cela s'explique très bien lorsqu'on en connaît les conséquences sur la santé publique. D'autant que c'est l'exposition quotidienne à cette pollution atmosphérique, et non les pics de pollution, qui a le plus d'impact sur la santé par l'augmentation des maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Elle entraîne une hausse de la mortalité due notamment à l'exposition aux particules (PM10, PM2,5), effet comparable au tabagisme passif : aggravation des symptômes de l'asthme, accroissement du risque de sensibilisation à des allergènes, trouble de la fertilité et du développement de l'enfant, etc... D'après le rapport 2016 « Impacts de l'exposition chronique aux particules fines sur la mortalité en France continentale », la seule pollution aux particules fines, générée par les activités humaines, causerait en France 48 000 décès par an.

L'amélioration de la qualité de l'air est un vrai enjeu pour l'avenir de Versailles (situé dans une cuvette) et des Versaillais, que la municipalité doit inscrire dans les priorités de son nouveau mandat. En 2020, est-il possible de respirer un air moins pollué et de respecter les directives européennes sur les nouveaux plans de réduction des émissions de polluants atmosphériques ?

Vous pouvez retrouver sur notre site de nombreuses informations sur ce thème qui concerne notre santé..



Pour cela, VEI souhaite que la municipalité :

- fasse respecter l'interdiction du transit des camions notamment en heures de pointe,
- mette en circulation des autobus moins polluants, électriques ou à gaz (GNV),
- interdise l'entrée des cars de touristes polluants ou les fasse stationner en dehors de la ville,
- installe des capteurs d'air dans la ville avec panneaux d'affichages pour nous informer sur la qualité de l'air que nous respirons,
- développe les stationnements pour les vélos sur les lieux publics et aussi privés par un assouplissement des règles de l'urbanisme et des incitations.

4 Tours aéroréfrigérantes du Château : Nuisances et combats

Un Château d'eau, construit à Versailles en 1680 par Mansart, à l'angle de la rue du Peintre Lebrun et de la rue Robert de Cotte a fonctionné jusqu'au début du XXe siècle. Son usage a alors été modifié pour servir de hangar au service des fontaines du Château. Il jouxte immédiatement deux copropriétés privées classées, à environ 150 m de l'entrée des visiteurs du château.

Dans le cadre du schéma directeur de rénovation et mise en sécurité du Château de Versailles, (démarré en 2005) un pôle énergétique a été créé pour rafraîchir les locaux du château et éviter que les œuvres qu'il recèle ne se dégradent à cause d'une chaleur excessive générée par le nombre très important de ses visiteurs.

Le système de production de froid choisi nécessitait en complément la pose de tours aéro-réfrigérantes, sèches ou humides.

Le château de Versailles a décidé sans concertation ni avec la ville ni avec les riverains, d'installer au sommet du château d'eau, en le rehaussant de plusieurs mètres deux ou trois tours ouvertes à refroidissement hybride avec un refroidisseur sec devenant humide dès que la température s'élève trop.

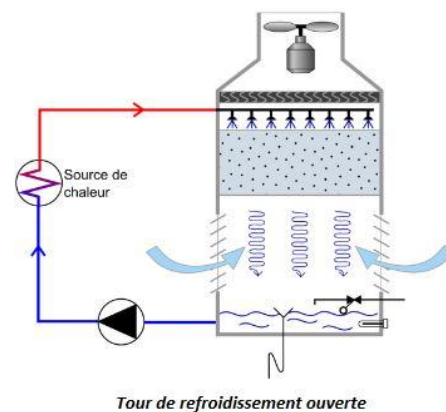


Les systèmes humides sont plus dangereux : l'eau, enrichie de produits bactéricides non anodins, est injectée au niveau des ventilateurs comme un brumisateur. L'évaporation de l'eau dans l'air améliore le refroidissement, mais le système rejette alors ces aérosols. Ce phénomène, aléatoire et invisible, dépend des conditions météorologiques.

L'un des risques bien connu, ce sont des légionnelles présentes dans le bâtiment et qui peuvent être dispersées par le vent dans la ville.

Ce sont par ailleurs des dispositifs bruyants.

On n'installe plus à notre connaissance, de tours aéro-réfrigérantes ouvertes de ce type en ville.



Les réactions :

Le 6 juillet 2017, le conseil municipal émet un avis très réservé sur le projet, et demande l'application plus stricte de la réglementation, la mise en place d'un contrat de maintenance et le contrôle des effluents rejetés. La consultation publique, qui n'a fait pratiquement l'objet d'aucune publicité, est ouverte du 4 juillet au 1er août. Seuls deux associations VE et VEI et quelques riverains y répondent, protestant et posant des questions, malgré sa complexité.

L'arrêté d'autorisation de la préfecture le 20 octobre 2017, comprend des prescriptions particulières supplémentaires qui théoriquement encadrent l'exploitation des tours.

Les nuisances et les retards :

Des habitants des copropriétés mitoyennes ont cherché à combattre ce projet avec force et imagination et pour diverses raisons, ils ont échoué. Pire, le chantier devenu interminable est collé à leurs copropriétés. Il est encore plus nuisible que prévu : poussières, fuites d'eau, canalisations bouchées, horaires non respectés.



Les deux ans de retard et le montant passé de 10 à 18 M€ s'expliquent en partie par des erreurs de l'Etablissement public de Versailles ou de l'architecte, sur l'état du bâtiment (qui existe depuis 350 ans) ou à des non prises en compte des réglementations existantes. Ce qui fait douter du sérieux apporté par l'EPV pour la suite.



Deux nécessités :

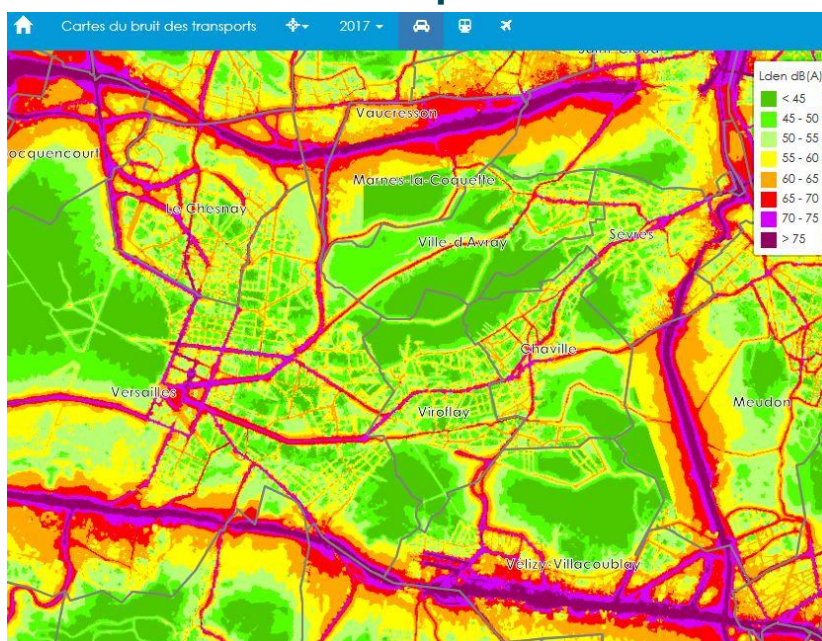
- Obtenir, une maintenance rigoureuse et un suivi transparent du fonctionnement futur. Il existe manifestement un flou dans l'encadrement de ce dossier, une volonté forte de l'Etablissement Public de persévérer, accompagné d'un mépris choquant à l'égard des riverains malgré tous les problèmes rencontrés et les risques importants de la dégradation de la santé des habitants dus aux pollutions de l'air et de l'eau.
- La mise en place d'une maintenance des installations et d'un contrôle régulier des effluents, rappelée par le conseil municipal du 6 juillet 2017, restent plus que jamais d'actualité, ainsi qu'un comité de suivi ou siégerait la Ville et les représentants des riverains.

5 Le bruit dans Versailles et VGP : Véritable fléau pour la santé

Depuis 10 ans des adhérents réclament des actions sur le bruit des transports, estimant que c'est un problème grandissant à Versailles et dans les environs. En 2014, nous réclamions les cartes de bruit qui sont obligatoires, puis VEI s'est lancé dans des relevés de bruit avec l'application sur smartphone AMBICITI, démarche inter associative assez longue qui est toujours en cours.

Mais rattrapé par le contentieux, l'Île de France a fini par faire élaborer par BRUITPARIF, et publier en 2019, les cartes stratégiques de bruit des 26 communautés franciliennes, obligatoires tous les 5 ans.

L'approche du bruit des transports se mesure par rapport à la population impactée, et utilise des références françaises ou OMS, indicateur moyen annuel (Lden) ou indicateur de nuit (Ln). On



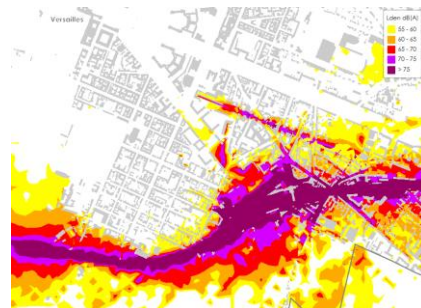
y distingue bruit routier (carte précédente), ferré (carte suivante) ou aérien.

Plus besoin d'autres preuves, sauf à les affiner : VGP et Versailles n'y brillent pas par leur calme.

Citons des extraits de ce bilan officiel: pour le bruit routier en ile de France : « **Hors Métropole du Grand Paris, c'est la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc qui présente la proportion la plus élevée (12%) de personnes en situation de dépassement de la valeur limite en Lden (moyenne).** »

Certes cette nuisance BRUIT est difficile à contrer, notamment parce que les acteurs sont multiples : Direction des routes, département, SNCF, direction aviation civile.

« **Pour le bruit ferré, hors Métropole du Grand Paris, c'est la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise qui présente les proportions les plus élevées de personnes en situation de dépassement des valeurs limites en Lden (1,1%) et en Ln (1,8%), suivie ensuite par la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc (1,1% et 1,6%)** » . Et le rapport montre que c'est surtout la nuit que le territoire souffre plus qu'ailleurs, à cause de la traversée du fret.



Pour le bruit aérien, le rapport montre que les bruits sont à VGP concentrés le long d'un trajet.



Mais la commune a tout de même certaines possibilités et peut les programmer :

- Diminuer la vitesse est toujours efficace, et supprimer les limitations changeant tous les 100m (fluidité) : Il est possible à une municipalité de demander la réduction de vitesse longeant sa commune (90 km/h sur l'A86 en bordure citadine), et à la SNCF de ralentir les trains de fret de nuit.
- Implanter des écrans acoustiques : A86, pont des chantiers, bordure de voies ferrées.
- Préférer les galettes aux feux tricolores qui obligent à s'arrêter et à redémarrer.
- Modifier les revêtements routiers.
- Créer des zones 30 supplémentaires et les faire respecter.

6 Déchets, leur collecte et leur valorisation, économie circulaire

Ce sujet sera traité en 2^e partie de notre AG VEI du samedi 21 mars 2020 après midi.

Nous présenterons les difficultés, les innovations, le renouvellement du marché en 2020 et l'économie circulaire. Ce sujet, fortement lié à une logistique transports, est complexe.



7 Ville lumière ou pollution lumineuse ?

La lumière en ville peut être une excellente chose, comme une mauvaise : cela engendre un **gaspillage d'énergie**, et donc d'argent public (30% à 50% de la lumière des lampadaires est envoyée vers le ciel et l'éclairage urbain représente 50% de la consommation électrique d'une commune), des **troubles du rythme du sommeil**, et une **diminution de la biodiversité** (mortalité des insectes, perturbation des pollinisateurs, oiseaux désorientés).

Que dit la réglementation ?

Elle prescrit des périodes d'extinction, figurant à Versailles dans le Règlement Local de Publicité de 2017. Globalement, extinction au plus tard à 1h du matin, ou 1h après la fin de l'activité : Enseigne, éclairage intérieur des locaux professionnels, parcs et jardins publics, certains parcs de stationnement non couverts.

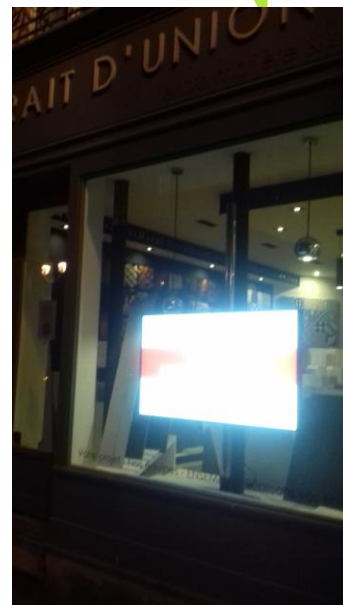
Qu'avons-nous fait, nous ou d'autres ?

Quelques courageux couche-tard ont montré que l'obligation d'extinction n'était pas respectée. En avril 2019, le conseil de quartier de Porchefontaine sur demande de la représentante de VEI a demandé à la municipalité d'informer les commerçants de leurs obligations. Ce qui a été fait pour ce quartier et a largement porté ses fruits.

Il reste à le faire dans les autres quartiers.

VEI dans « Toutes les nouvelles de Versailles », 13 novembre 2019
Article complet en ligne sur le site de VEI.

Contact : helene.schutzenberger@gmail.com - 06 84 10 32 29.



Commerces, bureaux, parcs :
« **C'est allumé, c'est ouvert,
c'est éteint, c'est fermé** »



Que peut-on faire encore ?

- Persévérer, discuter avec les commerçants. Oui, cela vaut le coup d'expliquer qu'il existe une réglementation à ce sujet. Faire passer l'idée que non seulement « C'est inutile » mais que c'est « interdit ».
- Demander l'appui des élus pour appliquer la réglementation.
- Et même aller plus loin ? Quid d'une modulation de l'éclairage public ?

8 Le tourisme de masse autour du Château de Versailles

Chaque année, le Château de Versailles attire des millions de visiteurs, et ce nombre augmente comme en témoigne le rapport d'activité du château en 2018. La fréquentation du site est passée de 6,7 millions de visites en 2016 à 8,1 millions en 2018.

Cette affluence témoigne du succès économique et culturel du patrimoine versaillais. Mais elle entraîne l'augmentation du trafic et des transports dans la zone, ce qui s'accompagne de pollutions importantes à la fois sonores et de l'air.

Afin de préserver l'environnement de la ville et de contribuer au développement durable du tourisme au Château, nous demandons que les bus soient dans l'obligation de couper leur moteur durant toute la durée de leur stationnement sur le parking du Château de Versailles.



La multiplication des locations Airbnb

Selon un article du Parisien de Laurent Mauron le 17 décembre 2017 citant Alain Nourissier, adjoint aux Finances : « En 2015, il y avait une centaine d'appartements sur les plateformes de location, et sans doute 200 en réalité. En 2017, on est passé à 550, voire 700 si on estime ceux qui le font sans se déclarer. »

Cette multiplication du nombre de logements destinés à la location Airbnb entraîne plusieurs phénomènes :

- Maintien des touristes dans la ville, au lieu du simple aller et retour Paris tant décrié, ce qui soutient le commerce local, anime la ville, apporte un complément de revenu aux habitants et enrichit globalement la ville.
- Mais peut réduire le nombre de logements pour les habitants lorsque les logements sont uniquement utilisés au Airbnb, et aussi concurrencer les professionnels de l'hôtellerie dans les périodes de moindre demande.

Pour préserver une certaine mixité sociale entre touristes désirés et habitants à préserver, il convient d'organiser cette activité qui répond à un réel besoin, en privilégiant les locations occasionnelles pendant les périodes où l'hôtellerie a du mal à répondre à la demande.

La régulation thermique du château

Elle est devenue insuffisante pour les œuvres picturales du château, ce qui l'a amené à construire des tours frigo ouvertes en pleine ville qui créeront risques et nuisances (cf autre article de ce bulletin).

9 Projets d'aménagement à Versailles : Chantiers, Pion, Satory

PEM Chantiers: En 2014, nous notions « trop d'incertitudes et de risques ».

Le Pôle d'Echange Multimodal a été inauguré le 4 octobre 2019, mais n'est pas tout à fait terminé :

- L'immeuble Ouest côté Augustines est encore en travaux quoique partiellement occupé.
- L'arrêt minute de la gare principale n'est pas ouvert, ce qui entraîne de multiples infractions.
- Le parking souterrain est encore peu connu et peu rempli.
- Il manque surtout à l'appel un aménagement important : le parking vélo sécurisé de surface inscrit à l'enquête publique et promis par la Ville, qui aujourd'hui se dérobe et se défait sur la SNCF. La ville a revendu la structure en bois précédente tout à fait satisfaisante à une autre commune !

L'emplacement sécurisé pour vélos dans le parking souterrain, prévu dans le projet bien que cette solution soit inadaptée et chronophage, a finalement une entrée aberrante, impraticable et totalement dissuasive (cf photo) malgré les recommandations du commissaire enquêteur suite aux remarques associatives.

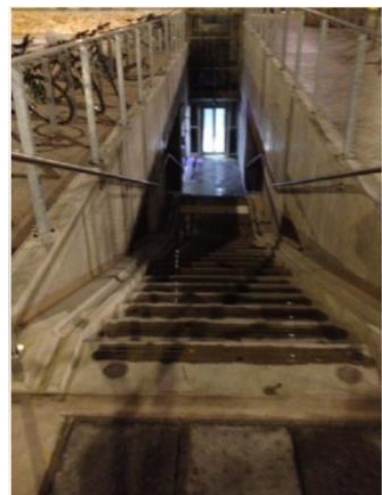
Autre problème qui n'est plus une « incertitude ». Si le quartier Chantiers est soulagé d'une bonne partie des bus, le quartier St Louis est maintenant saturé et bloqué aux heures de pointe, du fait de carrefours trop contraints. Au total beaucoup d'usagers sont heureux d'utiliser le nouveau système mais un quartier en paye durement l'impact.

Pion : C'est un futur éco-quartier encore relativement évanescent. Espérons qu'il verra le jour avant les JO de 2024 puisqu'il doit accueillir des chevaux.

Il est situé plus près de St Cyr que du centre de Versailles et pose surtout le problème de la logistique urbaine car il est accessible via la N10-D10 qui est déjà saturée aux heures de pointe.

Satory : L'EPAPS (établissement public Paris Saclay) pilote ce projet qui va s'étaler sur au moins quinze ans. Plusieurs sujets environnementaux sont à traiter :

- Le transport jusqu'à ce quartier excentré, situé en hauteur et isolé derrière l'A86/N12 : gare nouvelle, accès cyclable depuis Versailles, accès routier, le bus étant déjà assuré.
- Le traitement du sous-sol abritant plusieurs nappes d'eau et terriblement pollué (obus et autres).
- Le bruit important de la N12 nécessite de songer à un écran antibruit : ce quartier sera-t-il vraiment vivable ?
- Les espaces arborés sont à préserver au maximum : l'EPAPS a un discours peu clair sur ce sujet, notamment sur le défrichement des lisières.



10 Un vrai plan piéton à Versailles pour chaque quartier ?

Nous évoquions déjà ce problème dans le bulletin de mars 2014. Des rues ont bien sûr été réaménagées. Mais la municipalité a élaboré en 2013 un « plan piéton 2012-2020 pour Versailles » qui semble avoir été interrompu.

L'Application « Versailles » et sa rubrique « signaler » est une aide ponctuelle. Mais la logique globale n'existe pas encore.

Il reste trop de zones quasi interdites à la pratique piétonne et il n'y a pas de « plan piéton porté politiquement avec une gouvernance » (sic).

Ce qui y manque aussi, c'est une approche piétonne incorporant AUSSI des circuits internes aux quartiers et pas seulement des cheminements inter-quartiers. La meilleure façon de terminer ce « Plan piéton » à Versailles, serait, nous le redisons, de partir des usages :

- **La marche par obligation** des personnes âgées, parents avec poussettes, enfants, PMR, ce qui implique trottoirs en état, absence de discontinuités ou d'obstacles, réglage des feux, éclairage sous les ponts, revêtements anti bruit. Exemple : le Pont des Chantiers est non seulement bruyant « autour », mais aussi en dessous, et il est sombre, mal aménagé et dangereux pour les piétons et familles. Il ne faut pas attendre pour faire des améliorations, c'est un véritable obstacle.
- **La marche d'agrément** ce qui implique de rendre l'espace de la voirie plus plaisant (onglets historiques, bancs le long du jardin de l'hôtel de ville et de l'Allée Lenotre-Mortemets, toilettes, fontaines, jardinières, jeux). Et pourquoi ne pas aménager notre monumentale avenue de Paris avec des jeux et des espaces partagés ?



Que demander ?

- La résorption des « points noirs » à identifier en conseil de quartier.
- L'examen des carrefours inconfortables pour les piétons.
- Un vrai plan piéton pour Versailles et pour chaque commune.
- Disposer de bancs, fontaines et toilettes.

11 La circulation aux heures de pointe : pollutions, retards, bruit

Les habitants, les commerçants, les gens qui viennent à Versailles pour y travailler, tous se plaignent de la mauvaise circulation. Le problème : la saturation aux heures de pointe du matin et du soir, les « embarras de circulation pendulaires » qui engendrent quotidiennement pollution, bruits et retards accumulés.

Versailles, ville ancienne, mais « artificielle » dans sa structure, ne dispose pas de l'atout d'un boulevard circulaire comme la plupart des villes anciennes. Sa création a pour origine un marais de chasse encaissé et un roi. Tout mène au Château.

Enfermée désormais dans des axes routiers nationaux régulièrement saturés, elle sert aussi de transit (évalué par certains à 30%), car elle possède 7 entrées-sorties de ville, axes départementaux dits « structurants ». Il y en a un par quartier, ou se concentrent les problèmes : boulevard du Roi - St Antoine, Pershing, avenue de Paris, rue des Chantiers, mais trois sur le seul quartier Saint-Louis relié à la N12 et à la N10 (Clément Ader, Rampe St Martin, Orangerie) : le quartier est saucissonné en îlots 2 fois par jour. Les relevés indiquent des passages motorisés allant de 10 000 à 35 000 véhicules/jour dans les 2 sens. Hélas les applications de type Waze, plombent aussi nos petites rues de quartier.

Qui circule et comment ?

Les 25 000 touristes journaliers regroupés autour de la place d'Armes arrivent en majorité en bus et en train. Dans la ville intra-muros, les 17 000 scolaires 37 semaines par an, 11 000 étudiants, les seniors, les 13 000 actifs versaillais ayant la chance de travailler dans la commune se passent probablement de voiture.

Hors de la ville, qui entre et sort ?

Les 34 000 actifs non versaillais qui viennent travailler, croisent les 25 000 versaillais allant travailler ailleurs (dont 38% utilisant les transports en commun). Spécificité locale : sur les 47 000 emplois, la moitié sont publics (INSEE 2016).

Des camions de livraisons grands et petits s'y ajoutent en nombre grandissant (nombre inconnu) créant une certaine pagaille (un seul camion livrant à 18h rue royale bloque la rue entière, bus compris et provoque de réels dangers par emprise sur le cyclable).

En attendant de vrais changements de types de véhicules, les régulations de trafic routier à cibler semblent à la fois concerner les poids lourds (transit interdit, livraisons, véhicules de travaux, certains bus) et les véhicules légers des actifs de proximité (qui irait travailler à Paris ou à la Défense en voiture ?). La liaison Saint-Quentin Versailles est un point faible.



Que dès lors demander à de futurs élus, qui ont un vrai pouvoir dans ce domaine ?

- Une enquête VGP domicile- travail pour cibler les points faibles.
- Une enquête livraison en vue d'aménagements ad hoc et de régulation.
- Des Plans Déplacements Entreprises y compris pour les administrations.
- Pour le vélo le stationnement résidentiel, sur la voie publique et près des 5 gares.

12 Le stationnement a toujours un coût, il n'est jamais gratuit

Dans une zone « gratuite » sans problème de place, la collectivité comme ailleurs entretient la voirie : coût invisible mais réel (Versailles 18 M€ soit 11% du budget 2019).

Dans une zone « payante », le stationnement est bien organisé et surveillé : l'usager participe directement aux frais de voirie y compris par les amendes (loi 2018).

Dans une zone « gratuite » sous pression, le stationnement devient anarchique, gênant les piétons, abimant les trottoirs, blessant les arbres, provoquant des accidents : c'est outre un coût social certain, un coût encore plus important pour la collectivité.



Un début de solution consiste à :

- Etudier les besoins dans les zones à problème et y créer des parkings, ou déplacer le besoin ailleurs.
- Sanctionner le stationnement « sauvage ».

13 La concertation

Association ayant inscrit « initiative » dans son statut, VEI se bat pour promouvoir la concertation. En contact d'une part avec le public, adhérent ou non, et d'autre part avec les « décideurs » (la ville ou VGP), elle en vit les difficultés : frilosité des élus, peur du conflit, difficultés à partager des sujets techniques, manque de temps des services, méconnaissance des techniques de concertation, incapacité à formaliser des décisions consensuelles ou majoritaires, .

1/Actuellement, la concertation de VEI avec les institutions s'exerce surtout sous forme de réunions. Mais ce n'est pas sans difficulté. Et le public n'est pas présent, nous représentons les usagers parfois en face du monde économique puissant (voir article sur l'eau).

VEI participe déjà à des « commissions consultatives des services » directement (eau potable, assainissement, gestion patrimoniale de la forêt), ou indirectement (délégation de service public parkings, culture.). Au sein de VGP deux commissions intéressant l'environnement restent à créer et nous les réclamons : celle relative au **marché des déchets** (obligatoire), et celle relative aux **transports de bus** (facultative).



D'autres réunions sont des « groupes de travail » plus informels, avec les services municipaux, où il est plus facile de dialoguer (infrastructures et transports, PEM) : ces groupes sont le fruit de demandes associatives et non d'initiative des élus.

2/ Les conseils des quartiers obligatoires où VEI est représenté ont un fonctionnement très inégal et restent insatisfaisants : considérés comme non représentatifs, du fait du faible nombre de votes, ils ont parfois des résultats mais on n'en fait pas une vraie publicité. Et que faire avec 2 heures de réunion trimestrielle, ou l'ordre du jour consiste trop souvent en informations descendantes (le bulletin municipal, la presse et le site de la ville y suffisant largement) ?



Que réclame VEI ?

- **Pour les commissions consultatives**, une meilleure qualité des documents préparatoires, et la publicité de leurs résultats (presse ou conseil municipal) car les associations assurent seules la communication sur leur contribution.
- **Pour les conseils de quartier**, des séances périodiquement ouvertes au public, une périodicité meilleure, une écoute des desiderata des habitants, en conformité avec l'esprit de la loi « *Les conseils de quartier peuvent être consultés par le maire et peuvent lui faire des propositions sur toute question concernant le quartier ou la ville* ». Enfin un bilan annuel présenté en séance du conseil municipal.
- **Des séances publiques** sur les sujets importants, par quartier, en dehors même des conseils. Un projet public déjà « bouclé » irrite. Nous sommes au 21^{ème} siècle !
- **Un budget participatif à titre expérimental.**
- **Une formation des élus et des services aux techniques de concertation.**

14 Un focus environnemental par quartier

- Saint-Louis : Une circulation piétonne facile, sans tomber et sans respirer de gaz d'échappement.
- Chantiers : Un réaménagement humanisé des déplacements doux de tout l'axe Chantiers - Etats Généraux y compris sous le pont et jusqu'à l'entrée de ville requalifiée.
- Notre Dame : Faciliter la marche des familles et des personnes âgées en remettant d'aplomb les portions de trottoirs affaissées.
- Porchefontaine : Une insonorisation le long des voies ferrées.
- Montreuil : Un boulevard de la République apaisé.
- Satory : Confort de déplacement, calme et forêt préservée pour les habitants actuels et futurs.