



versailles environnement et initiative

# Bulletin n° 2016-1

26, rue St Médéric - 78000 VERSAILLES - 01 39 53 19 48 - [contact@versaillesenvironnementinitiative.fr](mailto:contact@versaillesenvironnementinitiative.fr)

## 1 Editorial

En ce premier trimestre 2016, le premier cap pour VEI est de rester campé sur son objet « Protéger et comprendre l'environnement ». Il est pourtant difficile de se battre à Versailles et dans ses alentours immédiats sur ce thème, car la ville est réputée en bon état environnemental. Ce qui est vrai pour certains points, comme les espaces verts publics, ou les pistes cyclables, mais faux pour d'autres, comme la pollution, le bruit et l'hygiène publique.

L'autre cap est de laisser s'exprimer les adhérents et de favoriser les échanges. Aussi ce bulletin associatif contient-il des « points de vue » d'adhérents. Ils ne reflètent pas forcément « la » position associative car le débat existe également au sein de l'association. Et leurs auteurs attendent vos réactions.

Des questions nouvelles se posent aussi au point de vue fonctionnement associatif, questions liées aux nouvelles technologies et aux réseaux sociaux. VEI doit-il faire un bulletin papier comme celui-ci ? Le site VEI est régulièrement mis à jour. Est-il utilisé par les adhérents ? Faut-il créer un forum ? VEI qui participe aux enquêtes publiques de plus en plus nombreuses et se déplace pour consulter les documents, doit-il désormais organiser autrement ses contributions ? En effet, les documents de plus en plus souvent en ligne », rendent possible une participation de ceux qui travaillent, puis des échanges éventuels ? Ces questions seront posées à notre AG du 16 mars prochain.

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

#### Mercredi soir 16 Mars 2016 à 20h précises : Assemblée générale de VEI

**Salle de la Rotonde Caserne de Croy**, 5 rue Royale à Versailles

Approbation des comptes et renouvellement du conseil d'administration

Suivie à 20H45 d'une séance ouverte à tous sur

#### « Pesticides à Versailles dans l'espace privé et public »

avec les conseils de C. Biass Morin et M. Alloiteau

*Commentaire pour ceux qui s'étonnent de la durée courte de cette AG : les statuts obligent seulement à une assemblée générale tous les deux ans. Nous en faisons malgré tout chaque année, en alternant leur nature. Celle de 2016 est accompagnée d'un exposé sur un sujet environnemental, celle de 2017, pour les 15 ans de l'association, sera plus longue et consacrée à un débat d'orientations plus long.*

## Sommaire :

1 Editorial	1
2 Des adhérents s'expriment	2
2.1 L'eau de Versailles : la transparence ne coule pas de source	2
2.2 Autolib' à Versailles : un mauvais choix à 595 800 euros	3
2.3 Boulevard de la République : le prix à payer	5
2.4 Conseils de quartiers, un an de fonctionnement : un bilan toujours hétérogène et peu de résultats tangibles en 2015, une question de volonté ?	6
3 Autres événements	7
3.1 Zone des Chantiers 2002-2016	7
3.2 Révision du Règlement Local de Publicité (RLP) de la ville de Versailles	9
3.3 Activité de VEI de mars à décembre 2015	11
3.4 Sujets 2016	11

## 2 Des adhérents s'expriment

### 2.1 L'eau de Versailles : la transparence ne coule pas de source

#### H2 O chère H2 O

Décembre 2014, moi BGF, récente adhérente de VEI et habitant le quartier Saint Louis, je découvre dans la presse locale un texte me disant que tout va être magnifique dans le monde de l'eau du robinet à Versailles, que l'on modernise la station d'épuration de Carré de Réunion à Saint Cyr et qu'en plus l'eau va coûter moins cher et qu'elle sera décarbonatée un jour.

Et j'entre dans le monde de l'eau, comme Jules Verne : ne pas hésiter à plonger –sans jeu de mots- dans sa facture. On y découvre que le prix de l'eau fait intervenir une mosaïque d'opérateurs : il y a celui qui facture - depuis janvier 2015 la SEOP Société des Eaux de l'Ouest Parisien- mais qui facture pour le compte d'autres. Et il facture la livraison de l'eau potable, mais aussi la collecte et le traitement des eaux usées ainsi que de la parafiscalité pour des organismes publics. D'où une certaine opacité mais aussi une prise de conscience : *dès que j'ouvre mon robinet, c'est de l'eau potable qui coule et qui est facturée, et même si elle n'a été utilisée que pour laver la salade elle ressort sale, donc file vers les égouts de la ville et vers la station d'épuration.*

Membre aussi d'un Conseil Syndical, je décide plus tard de creuser le sujet du prix de l'eau dans Versailles, demande copie recto-verso des factures (il n'y en a que deux par an) à mon syndic et je commence à analyser.

Forte de ma qualité de membre de VEI, donc de membre d'un réseau, je demande deux ou trois factures à d'autres adhérents (merci à eux).

Et c'est ainsi que j'ai la preuve que le prix de l'eau n'est pas le même partout dans Versailles. Un adhérent en copropriété du quartier Porchefontaine paie aujourd'hui (dernière facture de novembre 2015) son eau 3.66 euros/m<sup>3</sup>, même chose pour un autre adhérent du quartier Montreuil, et le quartier Saint Louis 5.24 euros/m<sup>3</sup>, soit 43 % plus cher.

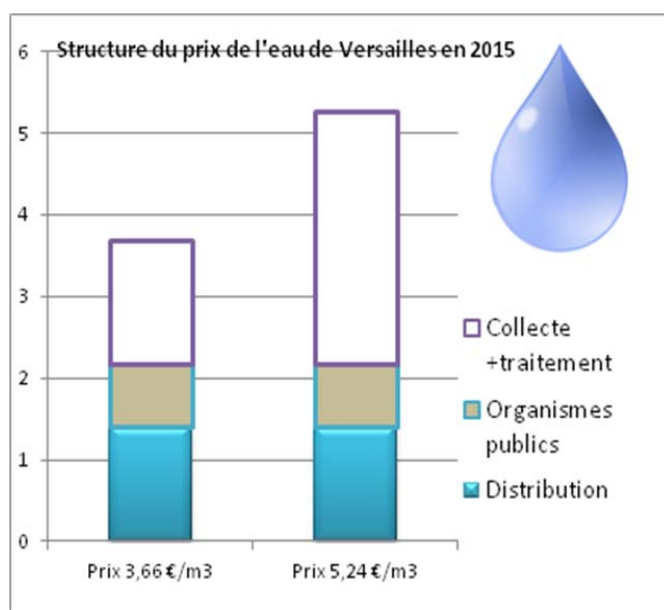
Pourquoi cette différence ? Très schématiquement la géographie et la géologie : l'eau a des écoulements naturels, que la modernisation progressive des réseaux d'assainissement a suivis. Par exemple, les quartiers Porchefontaine et Montreuil voient leurs eaux usées partir d'un côté de la ville de Versailles, les quartiers Saint Louis et Notre-Dame vers un autre côté et Satory encore ailleurs.

Oui, mais pourquoi l'eau n'est-elle pas au même prix partout, alors que le process devrait être le même partout ? Ne pas compter sur la presse locale pour m'aider à comprendre : en janvier 2016 elle ne montre qu'une facture très incomplète, illisible, évidemment floutée pour ne pas diffuser de données personnelles et datant de mai 2015.

Donc je vous livre la réponse et le mode d'emploi puisque j'ai eu la chance de pouvoir comparer : le recto de la facture comporte des informations plutôt globales (pour mettre en évidence la consommation en m<sup>3</sup> et le net à prélever). Ce qui est intéressant c'est le verso : on y voit la multiplicité des opérateurs publics et privés, des mystérieuses « part syndicale » sans plus d'explications et des contributions à des organismes publics (Voies Navigables de France, Agence de l'eau Seine Normandie) elles-mêmes soumises à TVA. En comparant les factures des adhérents, *c'est bien évidemment la facture de l'assainissement qui fait la différence.* Le prix de la distribution de l'eau potable a effectivement baissé depuis 2014, il est le même pour tous sur toutes les factures que j'ai pu analyser, mais celui de la collecte et du traitement a augmenté partout.

Trois questions subsidiaires :

- Pourquoi est-ce beaucoup plus cher dans certains quartiers ? Les eaux usées suivent les pentes –bassin de Gally- et s'écoulent vers la station d'épuration de Carré de Réunion à Saint Cyr. C'est la mise aux normes européennes de cette station qui alourdit la facture. Elle est en cours d'achèvement et se substitue progressivement à l'ancienne station d'épuration. Elle sera pleinement opérationnelle en 2017.
- Et la décarbonatation dans tout ça ? C'est en langage courant l'élimination d'une partie des calcaires qui sont dans l'eau ; les adoucisseurs deviendraient inutiles. Cette décarbonatation collective se fera sur le site de Louveciennes qui alimente déjà Versailles en eau potable. L'inauguration de l'unité de décarbonatation est prévue début 2017.
- On annonce dans la presse une baisse de l'abonnement ? Pour ce que j'ai pu relever des factures de copropriété, le prix de l'abonnement a fortement augmenté en 2015 (31 %), je n'ose pas imaginer que c'est pour mieux annoncer une baisse à venir.





Et pour finir quelques propositions d'actions à mettre en œuvre et quelques informations :

- Chacun a la possibilité de consulter sa facture d'eau, même en copropriété.
- La meilleure façon d'alléger sa facture d'eau est d'être vigilant sur sa propre consommation.
- L'installation de compteurs d'eau chaude ou froide dans les copropriétés mérite une étude économique préalable pour s'assurer de sa pertinence.
- Un groupe de travail « eau » de VEI et des Colibris de Versailles alimente des travaux d'inventaire des sites de Versailles, une cartographie et travaille à l'édition d'une carte en 2016.
- Le Conseil Municipal de la Ville de Versailles de décembre 2015, a débattu d'une fusion de certains syndicats communaux des eaux. VEI est en veille sur ces modifications du paysage de la distribution et de l'assainissement de l'eau. Suite à la réorganisation territoriale, ce marché va être profondément modifié par le regroupement de syndicats communaux des eaux, clients des grands opérateurs de l'eau.
- VEI est présent à la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL), établit des analyses relayées par la presse locale, et suit attentivement toutes ces questions.

**Rédacteur : Béatrice Floch – [beatrice.floch2@orange.fr](mailto:beatrice.floch2@orange.fr)**

## 2.2 Autolib' à Versailles : un mauvais choix à 595 800 euros

Le conseil municipal a voté en juin 2015 pour l'implantation d'Autolib' à Versailles ; 9 stations de 6 places seront installées. Budget : 595 800 euros. **Quel intérêt pour les Versaillais ?**



### Le concept

Autolib' est le service payant d'autopartage « en trace directe » (1) d'une entreprise privée qui a vu juste en se positionnant sur ce secteur en plein essor en France. Il s'agit concrètement d'une location de voiture, pour un temps limité d'au moins une demi-heure. Un abonnement doit être souscrit au préalable ; le prix est ensuite fonction de la durée de location. Les véhicules sont disponibles dans une des stations situées sur la voie publique. Ils doivent être ramenés à une station du réseau. Les abonnés apprécient particulièrement les places de stationnement qui leur sont réservées.

### Les concurrents directs

De nombreux concurrents ont vu le jour ces dernières années, dont certains opèrent déjà à Versailles, et se développent bien plus vite qu'Autolib', sans être subventionnés par les municipalités. Ils pratiquent des prix plus avantageux pour leurs clients. Citons par exemple Citiz, ZipCar ou Communauto / Mobizen pour le système « en boucle » (2), Drivy, OuiCar ou Koolicar parmi les nombreux acteurs du système « entre particuliers » (3) (Voir les définitions plus bas).

Contrairement à Autolib', ces concurrents utilisent des technologies qui ne sont pas figées par l'installation de stations ni d'un modèle précis de véhicule : la Bolloré BlueCar ; ils peuvent donc s'adapter rapidement en tirant parti des évolutions technologiques qui sont nombreuses et imprévisibles, notamment sur les traceurs GPS, les applications mobiles, les batteries rechargeables, les voitures sans chauffeur, et autres nouveautés que l'avenir nous réserve.

Ce gel technologique d'Autolib' est un sérieux désavantage car la rentabilité d'Autolib' à Versailles est attendue dans 15 ans. Sera-t-elle un jour au rendez-vous face à une concurrence dynamique et conquérante ?

## Déplacement durable ?

L'intérêt de l'autopartage est de rendre l'automobile encore plus facile d'accès, notamment pour ceux qui n'en ont pas (la moitié des nouveaux abonnés d'Autolib'). Le trajet moyen en Autolib' est de 9 km en 40 minutes. En contrepartie, Autolib' conduit à une moindre utilisation quotidienne de la marche, du vélo et des transports en commun, contrairement à l'autopartage « en boucle » (\*).

- S'il s'agit de diminuer la **consommation d'énergie**, Autolib', dont la flotte de véhicules est exclusivement électrique, a un autre point faible : la consommation de sa batterie, qui selon le journaliste d'"Auto moto" Jean-Luc Moreau "nécessite une température comprise entre 60°C et 80°C. Ce qui implique une consommation d'énergie en continu pour la réchauffer. En clair, la voiture consomme de l'électricité même lorsqu'elle n'est pas utilisée... Au final, le Cayenne S e-Hybrid [Porsche] se révèle 40% plus économe en énergie que la BlueCar... dans une exploitation de type Autolib'".

Mais sans entrer dans ces détails, **se déplacer avec un véhicule d'une tonne (4) consomme beaucoup d'énergie et n'est donc pas durable**. L'alternative à l'automobile n'est pas ... l'automobile. L'arrivée des vélos électriques dans nos villes ouvre en revanche une alternative intéressante, puisque la distance moyenne parcourue par ces nouveaux cyclistes est la même qu'Autolib' : 9 km, contre 6,2 km en voiture particulière en Île-de-France.

- S'il s'agit d'améliorer la **qualité de l'air** à Versailles, ce ne sont pas ces 9 stations de 6 véhicules électriques qui vont changer grand-chose sur approximativement 50 000 véhicules à Versailles et de nombreux autres traversant quotidiennement la ville. VEI a déjà pointé du doigt les points noirs et les mesures à prendre (5), qui concernent surtout les camions et les chauffages au fioul. De plus, les immatriculations de voitures électriques ne cessent de progresser au fur et à mesure que le prix des batteries diminue (le cap du 1% de part de marché a été franchi en 2015). Le parc de voitures particulières s'électrifie doucement, dans des proportions bien supérieures à la seule flotte d'Autolib'.
- S'il s'agit de diminuer le nombre de **voitures stationnées** sur la voie publique, les promoteurs de l'autopartage avancent que son usage diminue le nombre de voitures particulières, et donc du nombre de voitures garées dans nos rues ; une Autolib' libérerait 2 places. Mais ce chiffre est surtout valable à Paris. Plus on s'éloigne de cette zone densément peuplée et au cœur du maillage des stations de recharge, et moins ce phénomène se vérifie, car le succès de l'autopartage en trace directe est lié à la densité des stations, elle-même liée à la densité de population, 6 fois supérieure à Paris qu'à Versailles. De plus, Versailles étant à la périphérie de la métropole, en bout du réseau Autolib', les trajets depuis Versailles seront limités. Enfin, sociologiquement, Autolib' n'est pas adapté pour les familles, pourtant nombreuses à Versailles. Par contre, des études (\*) ont montré que **l'autopartage « en boucle » donne de bien meilleurs résultats** puisqu'une voiture libère alors 8 places, soit 4 fois plus qu'Autolib', et ce, dans différentes villes de province de taille proche de Versailles.

## En conclusion

En faisant le choix d'Autolib', la ville de Versailles tourne clairement le dos - sur ce point - à la ville verte et durable, qui est pourtant l'un de ses objectifs. Autolib' est la promesse électorale d'un candidat à la mairie de Paris lors de la campagne de 2008, qui a été élu et a appliqué sa promesse. Or nous ne sommes ni à Paris avec ses caractéristiques si favorables à l'autopartage, ni en 2008 avec une offre balbutiante. Espérons qu'il soit encore temps que notre conseil municipal revienne sur cette mauvaise décision, coûteuse, déjà obsolète, et sans intérêt environnemental, alors qu'il y a encore tant à faire pour la ville réellement durable.

**Rédacteur : Eric Bourgeot - [eric.bourgeot@gmail.com](mailto:eric.bourgeot@gmail.com)**

**PS :** Ce choix est d'autant plus étonnant que la municipalité a déjà réalisé de belles avancées comme le zéro phyto, bandes, pistes et double-sens cyclables, zones 30, couloirs de bus, récupération des eaux de pluie, recyclage des déchets, diminution de l'éclairage public, ... autant de réalisations qu'il convient de saluer.

## Notes

- (1) Système « en trace directe » : le véhicule peut-être ramené à une autre station que la station de départ.
  - (2) Système « en boucle » (service générique VULOG) : le véhicule est ramené à son point de départ.
  - (3) Système « entre particuliers » : système « en boucle » de véhicules particuliers.
  - (4) La masse de la Bolloré BlueCar est de 1120 kg à vide.
  - (5) Voir le Bulletin n° 15 de Versailles Environnement et Initiative de mars 2014.
- (\*) Enquêtes sur l'autopartage du bureau d'études 6-t.

## Autres commentaires

- De fait, l'usage d'Autolib' s'avère être plus souvent des « boucles fermées » que des « traces directes ».
- Autolib' laisse espérer le renoncement à la deuxième voiture du ménage, cas fréquent à Versailles.



## 2.3 Boulevard de la République : le prix à payer

### Introduction

Lors de la dernière réunion de la Commission « Circulation » du conseil de Quartier de Versailles Montreuil, le projet de réaménagement du boulevard de la République est passé de l'intention politique à la programmation du chantier d'ici la fin de la mandature. Il reste encore de nombreuses étapes à franchir, de nombreuses consultations à mener, mais aussi de nombreuses embuches qui peuvent bloquer le projet.

Sans rentrer dans les détails du projet, nous pouvons déjà annoncer qu'il y a un prix à payer pour ce réaménagement. Il y a aussi un prix à payer si le projet n'est pas mené à bien.

Cependant quels sont ces prix à payer ?

### Rappel de quelques projets et travaux sur le quartier de Versailles -Montreuil

Lors du dernier mandat d'Etienne Pinte, (2002 - 2008) le conseil de quartier de Versailles Montreuil avait émis un avis négatif sur l'opportunité de réaménager le boulevard de la République. Le conseil municipal, suivant l'avis du conseil de quartier, avait reporté à une date ultérieure les travaux.

Lors du premier mandat de François de Mazières (2008 - 2014), les réflexions et les travaux sur le quartier Montreuil se sont poursuivies : une pépinière d'entreprises et des jardins familiaux ont été créés à Moser, le jardin des musiciens italiens a été restauré, une zone 30 a été installée sur la colline de Montbauron ...

Cependant, mis à part une consultation organisée auprès des riverains du boulevard de la République et la réfection du carrefour Thiers, les conseillers de quartier ont respecté le vote de leurs prédécesseurs et n'ont pas travaillé sur ce sujet.

C'est François de Mazières, qui, à l'occasion de sa réélection en 2014, décide d'ouvrir de nouveau ce dossier. Les services de la ville et un groupe de conseillers du quartier de Montreuil se remettent au travail et créent un projet de réaménagement techniquement tout à fait correct.

### Le prix n'est pas principalement un problème d'argent

Il existe dans les impôts locaux de tous les habitants de Versailles, une part consacrée aux travaux routiers. Un des rôles du conseil municipal est d'utiliser cet argent là où cela est nécessaire. Pour de grosses opérations, comme le boulevard de la République, les montants à investir peuvent être échelonnés dans le temps. Lissé sur plusieurs années, le réaménagement du boulevard de la République peut être financé sans augmenter la pression fiscale des Versaillais.

### En cas de réaménagement du boulevard de la République, le prix à payer est un stationnement plus rare et plus cher

Juste deux chiffres pour situer le problème de stationnement : Aux 90 places mises à disposition gratuitement par la ville s'ajoutent 90 stationnements illégaux, mais jamais verbalisés. Cette tolérance s'est transformée en « acquis social ». Revenir sur cette habitude revient donc à remettre en cause un « acquis social » et donc partir en lutte contre des riverains du boulevard de la République qui peuvent trouver injuste cette remise en cause.

Le réaménagement du boulevard de la République rend aussi nécessaire l'installation d'un stationnement payant sur cette artère et sur les rues avoisinantes. Cette nécessité peut aussi être vue comme une double peine.

Nombre de citoyens conducteurs de notre quartier peuvent accepter de payer leurs impôts locaux sans trop rechigner mais risquent de devenir très mécontents si le stationnement aux abords de chez eux devient plus rare et plus cher.

Une des facettes du projet est donc de proposer aux habitants de ce secteur géographique des solutions qui atténuent ces nouvelles difficultés de stationnement.

### En cas de non réaménagement du boulevard de la République, le prix à payer est un dépérissement des arbres, une circulation anarchique et un boulevard esthétiquement peu harmonieux

Il suffit donc de ne rien faire. Peut-être, mais il y a là aussi un prix à payer dont voici, sans vouloir être limitatif, trois aspects.

D'abord des arbres : le stationnement anarchique rend la vie des arbres plus difficile : les voitures stationnées trop près des arbres tassent la terre et les privent d'une irrigation correcte. La mairie a déjà réalisé des études sur la santé des arbres du boulevard de la République et sait qu'à moyen terme qu'il faudra tous les couper et qu'il sera très difficile d'en replanter.

Ensuite les cohabitations difficiles entre voitures et cyclistes, et entre cyclistes et piétons : la place laissée aux véhicules à moteur, aux piétons et aux cyclistes est réduite par tout ce stationnement. Il y a donc de nombreuses sources d'accrochages de tous types (voiture x voiture, voiture x vélo, vélo x piéton,...). Un des principaux objectifs du réaménagement est de rendre plus sereins les déplacements des voitures, des cyclistes et des piétons.



Enfin un aspect d'ensemble peu harmonieux : les nombreuses interventions ponctuelles réalisées sur le boulevard de la République, la plupart du temps dictées par la nécessité ont enlaidi cette artère par petites touches. Une opération d'ensemble offre une occasion unique de lui redonner un aspect harmonieux.

**Rédacteur : René Pollet – [rpellet@yahoo.fr](mailto:rpellet@yahoo.fr)**

## Autres commentaires

« Si on veut faire quelque chose, inévitablement il y aura des mécontents, mais si attend pour faire, c'est encore pire. Autant les préparer et de toute façon on doit le faire. Tous les quartiers de Versailles sont en train de passer au stationnement payant et à la verbalisation énergique et rapide, pas dans la joie et la bonne humeur. Et finalement autour du quartier Chantiers, il y a des coins qui sont devenus plus fluides et plus praticables pour les non motorisés. »

« A Chantiers, les riverains disent trouver plus facilement des places depuis le passage au payant. »

## 2.4 Conseils de quartiers, un an de fonctionnement : un bilan toujours hétérogène et peu de résultats tangibles en 2015, une question de volonté ?

VEI représenté dans 7 conseils de quartier (hors Satory) réunit ses représentants au moins une fois par an, ce qui a été fait le 31 août en 2015 après un an de fonctionnement des nouveaux conseils.

Rien de bien nouveau sur le fond par rapport aux anciens conseils.

Certains fonctionnent mieux, d'autres moins bien, avec une ambiance différente. Tous disposent systématiquement de deux commissions : circulation et animation. L'analyse reste la même : les qualités d'animation et de méthode de la présidence sont un facteur déterminant, au moins autant que la vitalité et la qualité des membres. Et si les renseignements abondamment fournis par la municipalité sont intéressants, rien n'est fait pour vraiment faciliter l'expression des demandes riveraines ou un examen sérieux de projets plus substantiels qui pourraient provenir des habitants du quartier.

VEI s'est joint à l'automne à une enquête inter-associative de SAVE qui a confirmé les hétérogénéités de fonctionnement d'un quartier à l'autre, mais aussi de perception individuelle au sein d'un même conseil. Ainsi sachez que selon les quartiers, on convoque ou pas titulaires et suppléants - ce qui permet pourtant un tuilage intelligent -, l'affichage des ordres du jour en extérieur est réalisé seulement à Notre Dame, les votes sont pratiqués (Chantiers, Clagny) ou pas, les propositions jugées écoutées dans 4 quartiers sur 7, les compte-rendus sont fidèles et rapides ou le contraire. Le suivi des sujets est réalisé dans 2 quartiers (ND et Chantiers). Tout existe. Le conseil de quartier Bernard de Jussieu semble vraiment fonctionner avec difficulté, tandis que pour Clagny les avis sont divisés.

Trois progrès enregistrés : la présence plus fréquente des services techniques pour fournir des explications, des permanences plus régulières en extérieur, et des visites de terrain systématisées parfois bien organisées comme à Chantiers ou Montreuil. Une étude sociologique a été présentée au départ, mais hélas seulement dans 3 quartiers sur 7.

Des régressions ou renoncements : Il n'y a pas de trombinoscope systématique et les coordonnées des membres qui devaient être disponibles en maison de quartier ne le sont pas. Pourtant les candidats l'ont accepté au moment de leurs élections. Rien n'est fait pour qu'on puisse les connaître comme relais. C'est bien dommage de se priver de 30 relais par quartier alors que les élus sont souvent surchargés et parfois peu nombreux dans certains quartiers.

En matière de projet, des aménagements de voirie de type « zone 30 » sont en débat au sein des conseils de Clagny et de Porchefontaine ; Des projets émanant de la municipalité sont débattus en conseil local : aménagement de la rue de la Porte de Buc en conseil Chantiers, et du Bd de la République en conseil Montreuil (voir mot d'adhérent). Mais aucun projet particulier émanant des habitants n'a encore vu le jour... A St Louis à partir d'un « rêve » des habitants qui voulaient réhabiliter un vrai centre géographique traditionnel, chaleureux, on attend toujours un vrai aménagement des 4 Carrés St Louis, en état douteux. Seul a été refait, après vente de la SECPA par la municipalité, le Carré qui jouxte désormais le projet immobilier privé OGIC « Cœur St Louis ». Par ailleurs, la Cour des Senteurs, fort esthétique mais située en périphérie, peine hélas à apporter au quartier la revitalisation promise.

Les résultats des demandes des habitants exprimées en conseils sont maigres, encore anecdotiques, et elles sont peu débattues (exemple le transit des camions dans la ville, les problèmes liés aux bus, la commercialité). « Le conseil n'est tout de même pas qu'un comité de fêtes » nous a dit un membre.

L'information descendante générale prime trop sur la participation. Cette pratique trop chronophage n'apporte rien au niveau d'un quartier quand il s'agit de données globales qui pourraient être présentées en une seule fois en réunion inter-quartier, et de plus duplique parfois le bulletin municipal.

C'est le vrai débat d'usager local qui est intéressant, il permet souvent de meilleures solutions et les propositions émanant du terrain sont parfois pleines de créativité si on ne les étouffe pas dans l'œuf. Mais il est évident qu'il existe une peur du débat, une crainte de ne pas le maîtriser et de voir naître une contestation bruyante ou même un peu organisée. Surtout pas de vagues ?



Remercions donc les membres qui siègent dans ces instances. Ils aiment leur quartier, mais ce n'est pas toujours gratifiant.

**Rédacteur : Anne Boisroux-Jay et le conseil d'administration – [anne.boisroux-jay@orange.fr](mailto:anne.boisroux-jay@orange.fr)**

## 3 Autres événements

### 3.1 Zone des Chantiers 2002-2016

Elle est en question depuis 2002, bientôt 15 ans. Ce fut le premier dossier d'enquête publique de l'association.

Enquête publique peu ordinaire, tellement elle recueillit à l'époque de dépositions (9 registres et une prolongation), provoqua de tensions (avis unanime défavorable des 3 commissaires enquêteurs, passage en force de la mairie de l'époque, 7 recours en tribunal administratif, pétition de 15000 signatures contre le cinéma), engendra un basculement puis une nouvelle décision municipale qui modifia le projet, racheta une partie de l'emprise pour « tout maîtriser » (sic) et mit en 2011 fin à la Zone d'Aménagement Concerté.

Mais elle fit naître aussi des rêves : les riverains voulaient un marché, une place conviviale, des petits cafés, on parlait de salle de spectacles. Aujourd'hui ces rêves riverains sont éteints, et si le jardin prévu depuis le début a bien vu le jour, sous une forme un peu différente, on espère surtout ne pas voir augmenter les nuisances en périphérie.

#### Aujourd'hui il y a deux projets, le Pole d'Echange Multimodal et le projet immobilier.

Le PEM est un projet public de 63,5 millions d'euros, dont 28M pour la Région, 10M pour l'Etat, 10M pour le département, 7M pour le STIF et SNCF, et 5M pour la ville, qui s'occupe de la gare routière et des franchissements. Le projet immobilier (38 M d'euros) est piloté par la Ville, qui en a chargé deux investisseurs et un couple d'architectes connus.



#### Le projet immobilier modifié va voir le jour :

Il comprend deux bâtiments modernes d'aspect extérieur massif, respectivement de 4 étages (ilot dit Est côté gare) et 6 étages (ilot dit Ouest côté passerelle forestière), intégrant un peu de verdure en leur centre, et encadrant la gare routière, dans une zone parcourue de nombreuses circulations internes de tous modes. Ce pôle accueillera au total 2 000 personnes.

- **L'ilot Est** est plus étalé que prévu, son extension a mené à la suppression d'une partie de la « halle ». Il pourra contenir 1 200 personnes. Il comportera :

- des bureaux,
- 3 ou 4 petits commerces,
- un restaurant d'entreprise,
- un parking privé en sous-sol,
- et un ilot intérieur en verdure.



- **L'ilot Ouest** (coté Augustines) d'apparence brique, plus grand, contiendra sur 23 600 m<sup>2</sup> 390 logements pour un maximum de 800 habitants :

- 176 logements en accession (coté Gobert),
- une résidence pour 100 seniors (coté gare routière),
- 33 logements sociaux familiaux (coté voie ferrée),
- 68 logement étudiants (coté voie ferrée),
- une crèche (coté Gobert)
- un ilot intérieur de verdure
- et de nombreuses terrasses végétalisées.







*Ilot Ouest*

## Le square des Francine

Heureusement **la verdure subsiste** de manière plus dense dans les jardins publics, dans le square des Francine comme aux abords du terrain de sport où se sont succédé plusieurs générations d'enfants. Le square des Francine va enfin être rénové après 4 ans de fermeture, avec labyrinthe végétal et miroir d'eau : à éviter tout de même aux heures de pointe sauf avec masque.

## La halle

Déjà raccourcie, elle fait encore rêver certains riverains, mais sans doute pas pour longtemps. La municipalité parlait en 2011 de « l'implantation d'une brasserie de qualité, dont la place est assez attendue en ce lieu ».



## La gare et son annexe

Elles se construisent (65 000 voyageurs et 500 trains par jour). La 2e passerelle est déjà posée. Problème : il est difficile d'avoir communication des plans et aménagements intérieurs. Il semble que ne soit prévu qu'un seul bloc toilettes pour 65 000 voyageurs / jours ! Combien de bancs de salle d'attente ? Quel confort ? La SNCF reste muette face aux questions sur le site dédié comme auprès du responsable de projet. Seules deux visites de conseils de quartier ont permis quelques échanges.

## La gare routière comprend 14 quais (6 arrivées, 4 départs, 4 transit)

S'y ajouteraient en complément des arrêts rue de l'abbé Rousseaux (combien ?) et porte de Buc (4 à 6). Là encore, l'offre globale ne figure dans aucun document accessible. Le nombre total de mouvements de bus par jour est estimé à 1 700.

## Stationnement automobile

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.

## Vélo

Il subsiste beaucoup d'inquiétude sur le stationnement des vélos. Le nombre de vélos continue à augmenter, compte tenu des difficultés d'accès à la gare et du fait des encombrements. Lors de l'enquête publique, les associations avaient déjà souligné l'insuffisance du Point Vélo (seulement 90 places et ouvert seulement en semaine et une partie de la journée). Elles avaient calibré le besoin à 300 places. Les brochures provisoires (100 près du parvis + 40 près de Poincaré) sont déjà totalement saturées chaque jour ouvrable.



Un nouvel abri définitif de 80 places va ouvrir en avril. Il fonctionnera avec un badge pour un abonnement annuel de 30€. Le projet de parking souterrain public annonce 100 places de vélos. Le total sera donc inférieur aux 220 vélos qui stationnaient déjà aux abords de la gare avant les travaux !



### Piétons

La grande amélioration reste le passage dit Sevesc, ouvert depuis longtemps, qui permet en évitant un trajet pollué et dangereux, de relier le quartier St Louis à la gare notamment pour de nombreux lycéens. Il reste un peu de « cafouillage » actuellement car les fermetures sont mal régulées. La multi-modalité n'est pas vraiment opérationnelle. L'autre passage le long du jardin Gobert est bien ouvert 24h/24. Il permet de rejoindre les bus stationnés provisoirement avenue de Seaux pendant les travaux.

### Les grandes craintes qui subsistent

Elles concernent les croisements futurs ou existants, et la circulation en périphérie. Le futur carrefour « Francine » dont aucune ébauche n'a jamais été présentée, est déjà fortement encombré, pollué et dangereux, de même que les carrefours existants Poincaré et Abbé Rousseau.

Les circulations périphériques nouvelles auront des impacts prévisibles négatifs en matière de danger, d'embouteillages, de bruit, de pollution sur l'avenue de Seaux, la gare routière rive gauche, la rue Edouard Charton, la rue d'Anjou, en fait tout le quartier St Louis. Malgré ce report, il est peu vraisemblable que la rue des chantiers en soit soulagée. Ces questions cruciales sont en suspens, sans réponse aux habitants, ni concertation pour inventer des solutions.

Et l'éventuelle future gare de la ligne 18 n'a pas été prise en compte. Elle remettrait beaucoup de points en cause.

## 3.2 Révision du Règlement Local de Publicité (RLP) de la ville de Versailles

*La publicité est définie comme étant toute inscription, forme, ou image destinées à informer le public ou à attirer son attention (toutes enseignes, pré-enseignes et affichages en tout genre : administratif, associatif informatif, commercial...). Elle est régie par le Code de l'environnement.*



### La position de VEI en 2016 est issue d'un groupe de travail bien dynamique

Parce que VEI s'intéresse à l'espace public, parce qu'il y a une concertation officiellement ouverte et parce que des adhérents et des sympathisants étaient prêts à s'impliquer dans un travail, du fait d'une inégalité actuelle entre les quartiers en matière de visuel publicitaire (notamment Porchefontaine, Chantiers et Bernard de Jussieu), une position associative a été élaborée en amont de l'enquête publique qui aura lieu en Septembre 2016. Un petit groupe courageux est même allé réaliser un relevé géolocalisé avec des smartphones et en deux heures a couvert deux quartiers mal « dotés » et élaboré une carte.

### Le RLP encore en vigueur à Versailles

C'est celui d'un ancien règlement de 1995 qui traite des enseignes et pré-enseignes de magasins de manière assez homogène dans toute la ville. Il comprend 4 zones à contraintes différenciées pour la publicité et dispose d'une carte d'emplacements autorisés pour le mobilier urbain dont les abribus.

Le principal marché est celui obtenu en 2005 par JC Decaux, signé pour 15 ans. Il concerne environ 300 emplacements de mobilier urbain.

Les autres publicités concerneraient 80 dispositifs publicitaires de 12 et 8 m<sup>2</sup>, scellés au sol ou muraux, surtout situés hors secteur sauvegardé, selon relevé du bureau d'études choisi par la Ville.

### La proposition municipale de janvier 2016 est trop réduite et inéquitable

La délibération municipale affiche des objectifs pour le nouveau règlement :

- Assurer la préservation des secteurs protégés.
- Identifier des zones de publicité restreinte.
- Mettre en valeur les entrées de ville mais également les abords des gares.
- Réduire la pollution visuelle générée par des dispositifs non conformes.

Après étude, la proposition de janvier 2016 choisie par la Ville en ligne sur son site, est :

- de créer deux zones (centre sauvegardé élargi et périphérie), au lieu de quatre,
- de toujours limiter au centre les panneaux à 2 m<sup>2</sup>, et en périphérie de réduire les panneaux de 12 m<sup>2</sup> à 8 m<sup>2</sup>, (nombre total de panneaux entre 35 et 50), de supprimer 25 emprises au sol avec report mural possible sur des murs aveugles,

- d'interdire la publicité numérique mais de conserver toute la publicité lumineuse.

Ni indication de densité linéaire, ni carte de localisation, ni orientations motivées permettant un cadrage des futurs marchés, ni prise en compte des nombreux mobiliers urbains publicitaires ne sont pas intégrées dans le projet, à la différence de l'ancien dispositif qui fixait ces points. La Ville semble avoir prévu de s'arrêter là.

## La position de l'association VEi (février 2016) : on peut mieux faire

Nous attendions une réflexion complémentaire par la Ville du travail intéressant mais partiel effectué par le Bureau d'Etudes. La consistance de l'ancien RLP et la délibération initiale laissaient espérer une plus grande ambition. Nous espérons donc que la concertation continue.

## L'avis à ce stade

La situation est trop différente selon les quartiers, laide ou trop visible à certains endroits, assez préservée dans le secteur sauvegardé, où nous la trouvons cependant parfois désordonnée, voire disharmonieuse.

Certains types de publicités informatives locales (de petits formats 2 m2) sont nécessaires, ils peuvent même égayer le paysage urbain, et participer à l'animation dans la ville, Mais là aussi nous avons observé certains loupés, ou des micro-zones « mal pensées ».

Par ailleurs, si la Ville nous souligne le faible impact budgétaire des revenus municipaux de ce secteur, les intérêts économiques ne sont pas absents. Le marché JC Decaux met à disposition par exemple 300 emplacements qui représentent plusieurs millions d'euros de Chiffre d'Affaires. La Ville dispose ainsi de nombreux supports d'affichage culturel et informatif, qui ont une valeur que nous ignorons.

Les commerçants versaillais souffrent-ils de la concurrence des grands centres extérieurs ? Sans doute oui, l'affichage d'un certain type a donc un impact sur les commerces versaillais, ainsi que les obligations relatives à leurs enseignes. Mais nous ne pouvons traiter cet aspect, espérons que les commerçants le feront.

## Notre demande globale

La ville propose une révision a minima. Pour nous, il faut utiliser cette opportunité pour élargir le diagnostic, et aller plus loin dans les propositions pour rester cohérent dans le champ possible.

VEI demande :

- Un diagnostic plus complet de la situation. Celui présenté ne touche que certains quartiers et ne signale pas précisément les implantations actuelles. Il est donc insuffisant pour se faire une idée réelle des visuels présents. La carte géolocalisée réalisée par le petit groupe prouve que cela est faisable à peu de frais.
- L'intégration du mobilier urbain dans l'analyse. Comment traiter d'esthétique ou de pollution visuelle sans traiter tous les panneaux publicitaires visibles dans une zone ?
- Des orientations en matière de densité et d'implantation dans le nouveau RLP, afin de préserver l'avenir du paysage urbain, notamment pour les marchés à venir.
- Une harmonisation plus grande que celle proposée par la Ville. Donc une seule zone, et non deux car cela laisse subsister des distorsions trop importantes entre quartiers versaillais, ainsi que la réduction de tous les panneaux à 2 m2, bien suffisants. Même les 8 m2 sont de trop grande taille. Ils n'apportent rien aux versaillais, ni aux commerces versaillais. Et il n'existe pas de taille intermédiaire.
- L'amélioration visuelle de toutes les entrées de la ville de Versailles et pas seulement de quelques-unes, y compris toutes les gares et de leurs zones de périphériques, qui constituent aussi des entrées de ville. C'est ainsi l'image de marque de la ville elle-même qui sera traitée de manière complète et homogène.
- La remise en place de quelques panneaux associatifs et administratifs disparus, bien utiles pour connaître la vie de la ville, et pour éviter aussi l'affichage sauvage (leur nombre minimal dépend de la loi sur la liberté d'expression).
- Des contraintes environnementales supplémentaires, dans l'esprit de la loi nouvelle : sauf pour les aubus accueillant des bus de nuit, l'extinction nocturne des dispositifs lumineux entre 1h et 6h, et le recours au papier recyclé et à des matériaux durables et non polluants pour les réalisations locales ou les marchés.



La position de VEI a été exposée à d'autres associations et parfois reprise.

## Une idée

Une approche pluridisciplinaire par des étudiants versaillais, (Ecoles des Beaux Arts, du Paysage et d'Architecture, dans le cadre de leurs études), tuteurée par la Ville serait intéressante. La situation assez « désordonnée » pourrait être ainsi améliorée et des points noirs supprimés.



## Conclusion

Pour nous, Versailles est une ville de caractère. Ce caractère doit être préservé et amélioré dès qu'il existe une opportunité.

Versailles est une ville de quartiers. Il doit y avoir équité et harmonie entre les quartiers, harmonie tirée vers le haut.

C'est l'ensemble du dispositif « publicitaire » qui concerne le RLP.

Donc tout cela mène à demander des orientations plus complètes et plus précises que ce qui est proposé. En résumé, pourquoi ne pas en profiter pour harmoniser son image à toutes ses entrées et sur tout son territoire, lui donner une identité visuelle plus forte, tout en améliorant l'efficacité signalétique générale et locale encore désordonnée, et ce pour tous les modes de déplacement, avec une remise à niveau en matière de sécurité routière et du piéton.

## 3.3 Activité de VEI de mars à décembre 2015

Vous pouvez retrouver le détail des activités sur les bulletins électroniques envoyés ou sur le site de l'association.

### Energie

L'année 2015 pour VEI a été marquée par le thème « énergie » avec deux exposés en mars et novembre : nouvelle réglementation sur les bâtiments et Cop 21.

### Trois belles balades ont été organisées

En juin, la balade Versailles Paris à vélo,  
En octobre, une découverte à vélo des points d'eau,  
En octobre, une longue balade à pied commentée, également en Forêt de fausses poses.

### Activités régulières

Commissions eau  
Commission transport  
Animation d'un stand au forum des associations.



## 3.4 Sujets 2016

### Résidence immobilière à St Louis en lieu de l'ancienne SEGPA

**Les travaux en cours** du promoteur immobilier se prolongent avec un taux de nuisances importants pour les voisins immédiats. La municipalité a fait rénover et aménager ce seul Carré en y diminuant le parking. Le contraste se creuse avec les autres Carrés en mauvais état. L'association réclame un vrai projet de rénovation pour les 3 autres Carrés, concertés avec les habitants.

### Desserte piétonne de la nouvelle annexe de la maison de quartier Saint Louis

La sécurisation du carrefour Leclerc-Royale qui la dessert, très mal organisé, est demandée depuis longtemps par notre association.

### Zone Gare des Chantiers et périphérie

Gare SNCF, gare routière, voie de franchissement, jardins Gobert, square Francine.

### Investissements en matière d'eau au niveau intercommunal

*Rappel : VEI siège dans les commissions d'usagers eau potable SMGSEVESC et assainissement SMAROV.*

- o **La nouvelle délégation de service public pour la potabilisation**, confiée à nouveau à la société Lyonnaise des Eaux pour 12 ans, a provoqué un changement de nom. La société SEVESC est devenue la SEOP. La décarbonatation de l'eau est prévue en 2017.
- o **Les travaux** de la station d'épuration se termineront cette année 2016 au Carré de la Réunion, non loin du Grand Canal ... et donc pour cette « part » les prix ont augmenté :

### Zéro phyto à Versailles

Il pourrait s'étendre dans les jardins privés ou de résidence, d'autant que la réglementation sur les ventes change en 2017. C'est l'objet de notre séance du 16 mars 2016 à la suite de l'AG : venez poser vos questions.

### Environnement urbain : les publicités et les autres panneaux non publicitaires

Le règlement local de publicité de Versailles (RLP) est mis en révision jusqu'au 25 mars 2016. VEI participe à la concertation.

## Balades 2016

- Dimanche 12 juin la balade en vélo sur la découverte des points d'eau sera renouvelée avec Vélo Versailles et les Colibris.
- Dimanche 29 mai 2016 : Balade à pied en forêt domaniale sud avec un départ à 14H15 au carrefour de la rue de la porte de Buc avec la bretelle d'accès à l'A86. Thème : Fragilité de la forêt en milieu péri-urbain.
- Dimanche 9 octobre : Longue balade à pied le long du rû de Marivel.



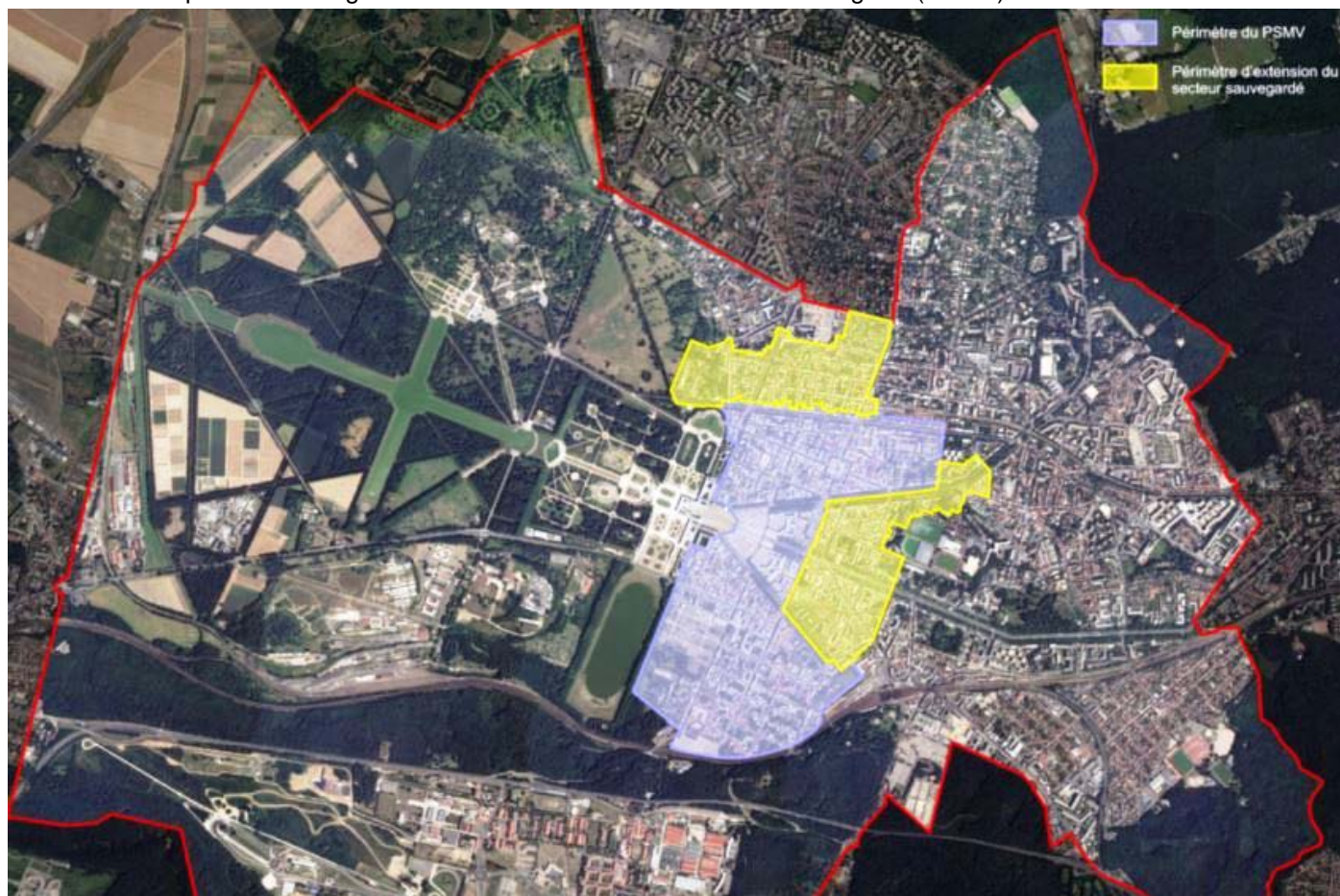
## Conseils de quartiers 2014-2020 et VEI

Réunion et échanges entre les adhérents qui sont conseillers dans les différents quartiers.

## Enquêtes Publiques (EP) à venir et concertation

Sont annoncées ou démarrent les enquêtes publiques suivantes :

- Vallée de la Bièvre (local de VGP, en cours)
- Etude sur l'ilot immobilier Ouest de la zone chantiers (en mairie de versailles, en cours)
- Règlement d'occupation des sols
- Implantation de la ligne 18 (du 21 mars au 26 avril)
- Révision du règlement local de publicité (septembre)
- Révision du plan de sauvegarde et de mise en valeur du secteur sauvegardé(PSMV)



Etat actuel du PSMV : bleu + jaune



**Message de notre trésorière : N'attendez pas l'AG !**  
**Vous nous faciliterez le travail en envoyant votre cotisation 2016 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.**