

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT
DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS

VERSAILLES

PLAN DE SAUVEGARDE
ET DE MISE EN VALEUR

Yves BOIRET
Architecte en Chef des Monuments Historiques

Jean-Pierre DUTHOIT
Architecte Assistant

RAPPORT
DE PRESENTATION

COMMISSION NATIONALE		PUBLICATION	APPROBATION
1 12 juin 1985	2 14 mars 1991	24 mai 1988	
MODIFICATIONS : Mai 1987 – Février 1991 – Mars 1992 – Mai 1993			

VILLE DE VERSAILLES

SECTEUR SAUVEGARDE

RAPPORT DE PRESENTATION

Ce document rappelle les principales données géographiques et historiques de la ville

Il expose ensuite le résultat synthétique des analyses et des enquêtes effectuées avant et pendant la mise au point du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

Cette analyse prend également en compte les constatations et les recherches provoquées par l'instruction des dossiers de demandes de travaux soumises depuis la création du Secteur Sauvegardé en 1973.

Il dégage enfin, à ce jour, l'essentiel des propositions faites dans le plan d'aménagement et dans le règlement qui lui est annexé, et qui sont soumises à l'appréciation des instances chargées d'en délibérer et de les approuver.

Ce document, au fil de l'élaboration du plan de sauvegarde, a été mis à jour pour tenir compte de l'évolution du secteur sauvegardé au cours de ces vingt années de gestion.

PARIS, le 31 janvier 1983

PARIS, le 22 mars 1992

NOTE : Le rapport de présentation a emprunté des éléments d'analyse extraits du document intitulé "Directives Temporaires" élaboré par M. J.P. Paquet † précédemment chargé de l'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur ainsi que du rapport du P.O.S.

Les éléments fournis pour déterminer les "objectifs" sont en partie extraits du Bulletin Municipal officiel de la Ville de Versailles.

SOMMAIRE

A) CONSIDERATIONS GENERALES ET ANALYTIQUES

- Arrêté de création du Secteur Sauvegardé de VERSAILLES
- Préambule
- Situation géographique : VERSAILLES en Région Parisienne
- Aperçu historique – La création de la ville
- Les constats
- Transports – Communications :
 - . Circulation – liaisons :
 - liaisons est-ouest
 - liaisons nord-sud
 - . Le stationnement
 - . Les piétons
 - . Les transports publics :
 - infrastructures ferrées
 - lignes d'autobus interurbains
 - transports urbains et interurbains de proximité
- Les données socio-économiques :
 - . la population
 - . le logement
 - . l'emploi
- Les sports
- Les espaces verts
- Les locaux d'enseignement
- Le Quartier Saint-Louis
- Le Quartier Notre-Dame
- Le bâti

B) LES MESURES DE PROTECTION

I - Les objectifs

- circulation - stationnement
- population - emploi
- commerce
- le logement
- l'environnement
- relation avec le P.O.S.
- les contraintes supra-communales

II - Les moyens

- intentions
- les zones règlementaires
- les surfaces des zones
- les surfaces du secteur sauvegardé

ARRETE

Le Ministre des Affaires Culturelles,
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme,

VU la loi n° 62-903 du 4 août 1962 complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration immobilière, notamment ses articles 1 et 2 ;

VU le décret n° 63-691 du 13 juillet 1963 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi n° 62-903 du 4 août 1962, notamment ses titres I et II ;

VU la délibération du Conseil Municipal de VERSAILLES en date du 29 septembre 1972 donnant son accord à la mesure proposée ;

VU l'avis favorable émis par la Commission Nationale des Secteurs Sauvegardés, dans sa séance du 9 février 1973 ;

ARRETENT :

Article 1^{er} – Il est créé sur le territoire de la ville de Versailles un secteur sauvegardé, en vue de la protection de son caractère historique et esthétique et de sa restauration immobilière dans les conditions fixées par la loi du 4 août 1962. Ce secteur est délimité conformément au plan annexé au présent arrêté.

Article 2 – Le Directeur de l'Architecture au Ministère des Affaires Culturelles et le Directeur de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme au Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal Officiel de la République Française.

Le Ministre des Affaires Culturelles

Fait à Paris, le 6 mars 1973
Le Ministre de l'Aménagement du Territoire,
de l'Équipement, du Logement et du Tourisme

Jacques DUHAMEL

Olivier GUICHARD

PREAMBULE

La création à VERSAILLES d'un Secteur Sauvegardé correspond bien aux objectifs visés par la loi du 4 août 1962 :

Protéger et favoriser la réhabilitation de groupements de constructions formant des ensembles qui possèdent en eux-mêmes, soit un attrait particulier, soit un intérêt historique incontestable et qui constituent enfin un accompagnement des monuments de haute qualité dont le château constitue le pôle le plus important, et d'un intérêt exceptionnel.

Le plan qui résulte de cette intention tend donc essentiellement à une revalorisation urbaine et sociale du capital exceptionnel que représente son domaine immobilier.

Ce secteur englobe en son périmètre près de cent cinquante hectares – des quartiers anciens de la ville qui rassemblent la plus grande part de l'activité centrale de Versailles.

La presque totalité des grands équipements et des commerces y sont implantés ; le rôle de centre-ville de ce secteur est évident ; son développement et sa réutilisation intéressent donc l'agglomération toute entière.

La qualité architecturale subtile des maisons versaillaises, varie selon les zones considérées, donnant à chacune d'entre elles une physionomie et un caractère particulier.

Il existe néanmoins un tout parfaitement homogène, correspondant au tracé de son plan composé avec rigueur et ampleur, en fonction du Domaine Royal dont la contiguïté constitue à la fois la raison d'être, une valeur complémentaire exceptionnelle, et l'obligation d'une vigilance accrue de son développement.

SITUATION GEOGRAPHIQUE : VERSAILLES EN REGION PARISIENNE (1)

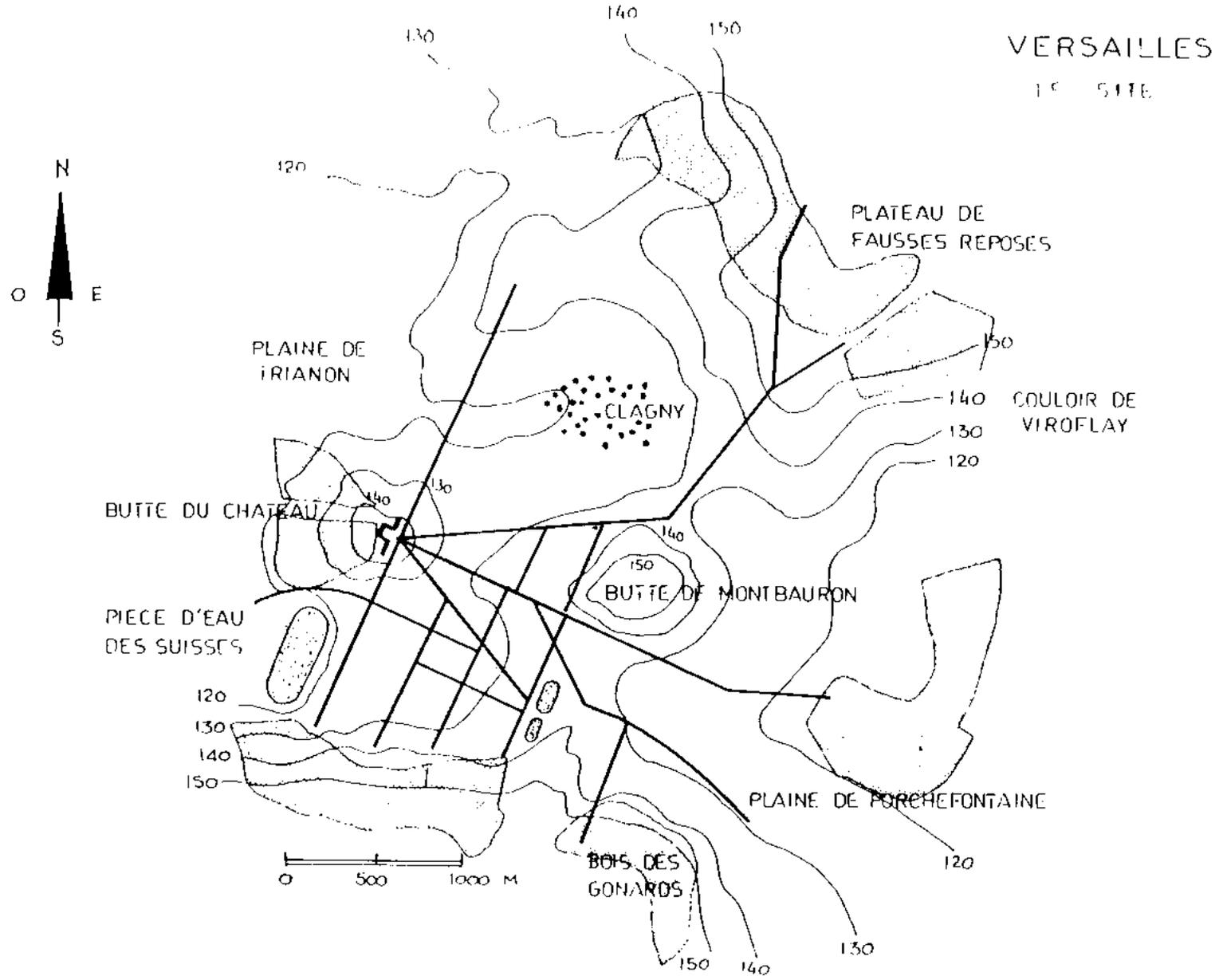
LE SITE :

C'est une large cuvette. Au Nord et au Sud, des plateaux boisés.
Au Sud-est, l'étroit couloir de VIROFLAY, et, à son débouché, la plaine de MONTREUIL
et la plaine de PORCHEFONTAINE.

La ville de VERSAILLES est assise sur un seuil, point de partage des eaux.
C'est à la fois un plateau et une cuvette :

- Au centre, 2 buttes : Butte de MONTBAURON (Alt. 150 m)
Butte du CHATEAU (Alt. 146 m)
- Au pied de ces hauteurs : trois dépressions où s'amassaient jadis les eaux de ruissellement
L'Etang de CLAGNY, aujourd'hui Quartier des Prés
L'Etang Puant, aujourd'hui pièce d'eau des Suisses, Potager du Roi
et partie Ouest du Quartier Saint- Louis
Les Etangs de PORCHEFONTAINE.
- Au Nord et au Sud, des coteaux boisés ; ils constituent une ceinture de forêts domaniales
qui limitent l'urbanisation :
Bois de FAUSSES REPOSES
Bois de MEUDON
Bois des GONARDS
Bois du CERF VOLANT
Bois de SATORY
- A l'Ouest, le Domaine National qui cautionne la croissance urbaine vers l'Est.

(1) Synthèse effectuée à partir du rapport de présentation du P.O.S et de "Lecture d'une Ville : Versailles"
-Castex, Celeste, Panerai -.



Dans ce site, géographiquement contraignant, un tracé de ville artificielle lui-même très écrit à partir d'un élément structurant : Le Trident.

Le centre de la ville est en effet occupé à l'Est du château par trois avenues. Autour de ce trident, une ville en ordre continu, disposée curieusement non pas autour d'un centre, puisque ce triangle central ne contient au plan urbain qu'un espace historique vide, mais deux ensembles qui fonctionnent de façon quasi autonome :

- Le Quartier NOTRE-DAME au Nord.
- Le Quartier SAINT-LOUIS au Sud.

Chacun de ces deux ensembles s'ouvre sur une avenue, mais se referme sur les autres côtés.

- Le Quartier SAINT-LOUIS est bloqué à l'Est par le relief, au Sud par le Chemin de fer, à l'Est par le Domaine National.

La conservation de son parcellaire d'origine est parfaitement visible au Nord et elle se traduit par le rejet à la périphérie de toutes les parcelles un peu étendues et des grandes propriétés.

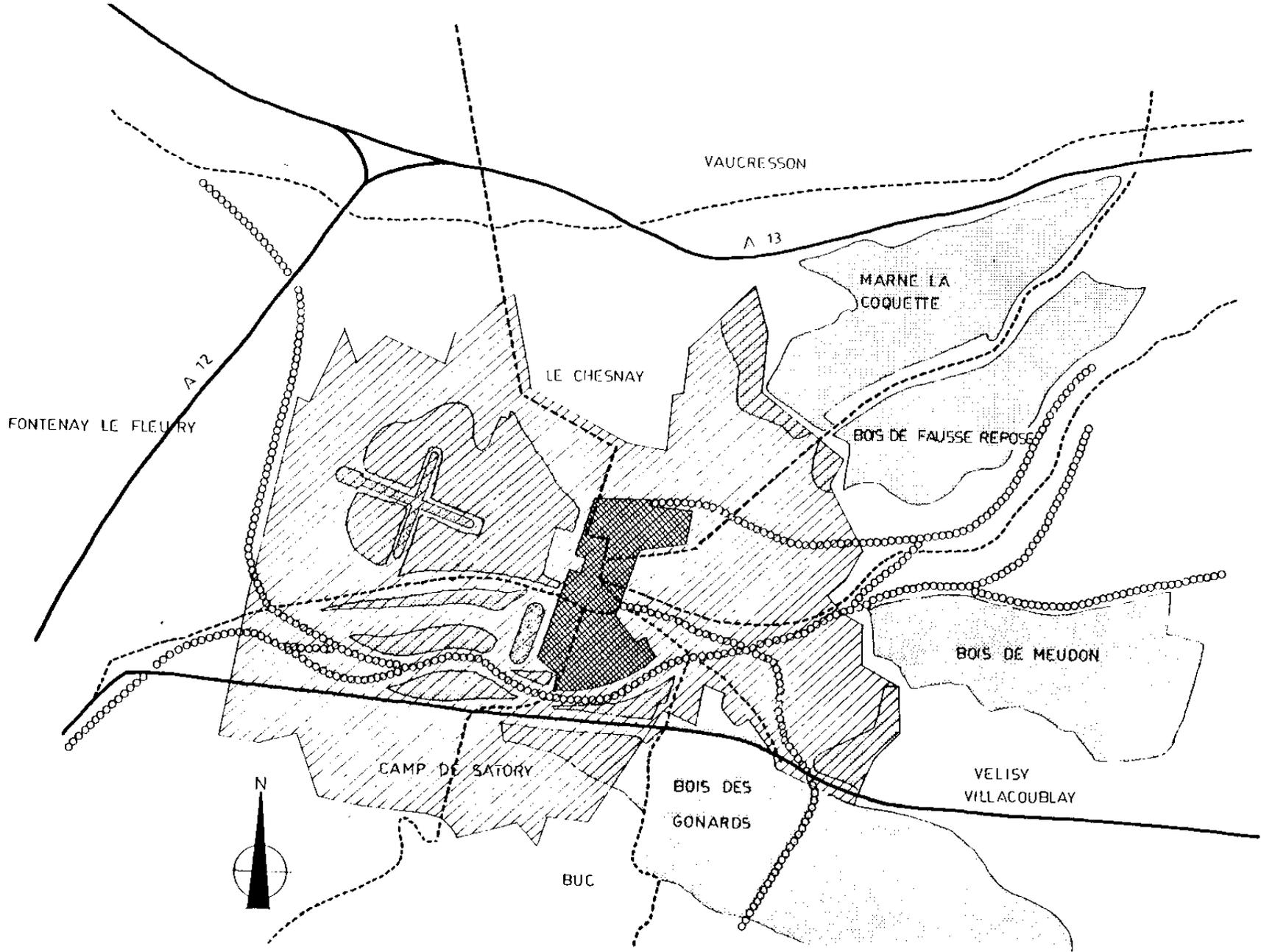
- Le Quartier NOTRE- DAME est moins franchement clôturé :

La coupure de l'avenue de la Reine au Nord

De part et d'autre de cette avenue, des ensembles morphologiques différents qui correspondent à deux étapes successives d'urbanisation.

Au Sud de l'avenue de la Reine, des îlots de 250 m x 150 m

Au Nord, des îlots beaucoup plus petits extérieurs au Secteur Sauvegardé.



Conséquences de ces contraintes du site :

- 1) L'impossibilité de développement en surface provoque une saturation par croissance interne des îlots.
- 2) Coexistence de deux villes dès l'origine :

La VILLE-NEUVE, au Nord
Le PARC AU CERF, au Sud

qui se renvoient étrangement, par dessus le triangle central, une image qui n'est pas absolument identique, mais obéit schématiquement au même aménagement – églises opposées et inversées abandonnant la règle de l'orientation, places et axes symétriques –. Image inversée où chaque moitié apparaît comme une partie disjointe d'un tout qui ne parvient pas à exister.

- 3) Juxtaposition de fragments d'époques et de caractères variés, constituant, dans la composition générale, un ensemble, mais représentant par eux-mêmes une unité urbaine formée d'un groupement d'îlots où comptent plus les relations internes que la relation d'insertion dans la ville.

Ces dispositions résultent en grande partie du site ; mais ce site a été lui-même façonné par l'histoire ; l'histoire de Versailles est trop connue pour nécessiter dans le présent rapport plus qu'un rappel chronologique. Dans cet esprit, les quelques notes et dates qui suivent feront particulièrement référence à la constitution morphologique du tissu urbain, l'histoire des circonstances de sa formation, de son évolution.

APERCU HISTORIQUE :

10

Rappel chronologique : principales dates déterminantes

PLAN DE 1661

- 1624 Construction du « Petit Château »
- 1632 Achat par Louis XIII de la seigneurie de Versailles
Tracé des deux avenues de Paris et de Saint-Cloud
- 1651 Le futur Louis XIV vient à Versailles et s'attache au château
- 1665 Les trois avenues du "Trident" sont tracées, ainsi qu'une transversale qui ne sera jamais réalisée.

PLAN DE 1665

Ce tracé marque la physionomie et l'histoire de la ville pendant quatre époques successives :

- Règne de Louis XIV
- Régence, règnes de Louis XV et de Louis XVI
- Révolution et IV^e République
- IV^e et V^e Républiques

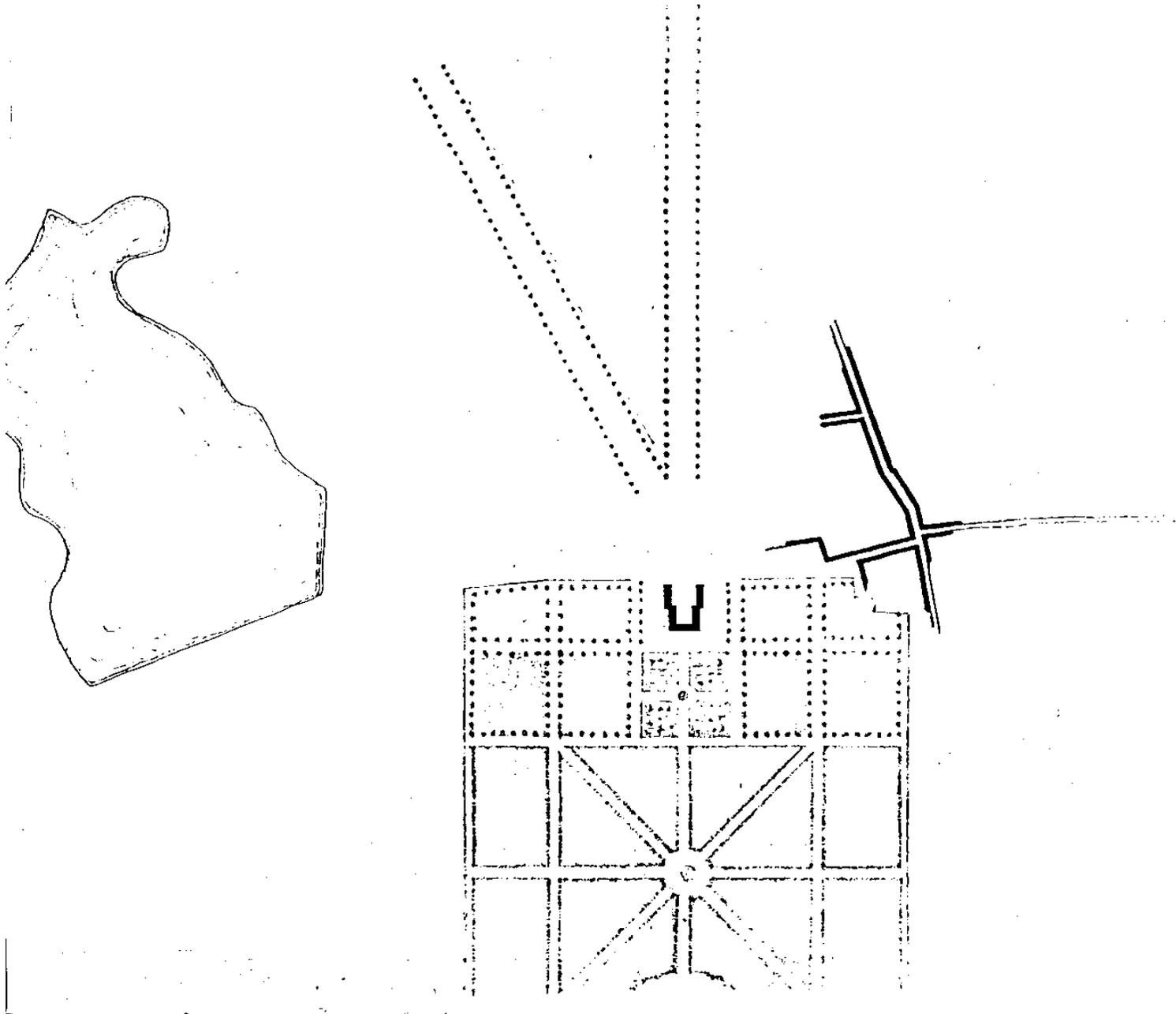
Ces époques influencent trois zones urbaines :

- Zone du centre
- Zone Nord (au Nord de l'avenue de Saint-Cloud : Ville Neuve)
- Zone Sud (au Sud de l'avenue de Sceaux ou Parc aux Cerfs)

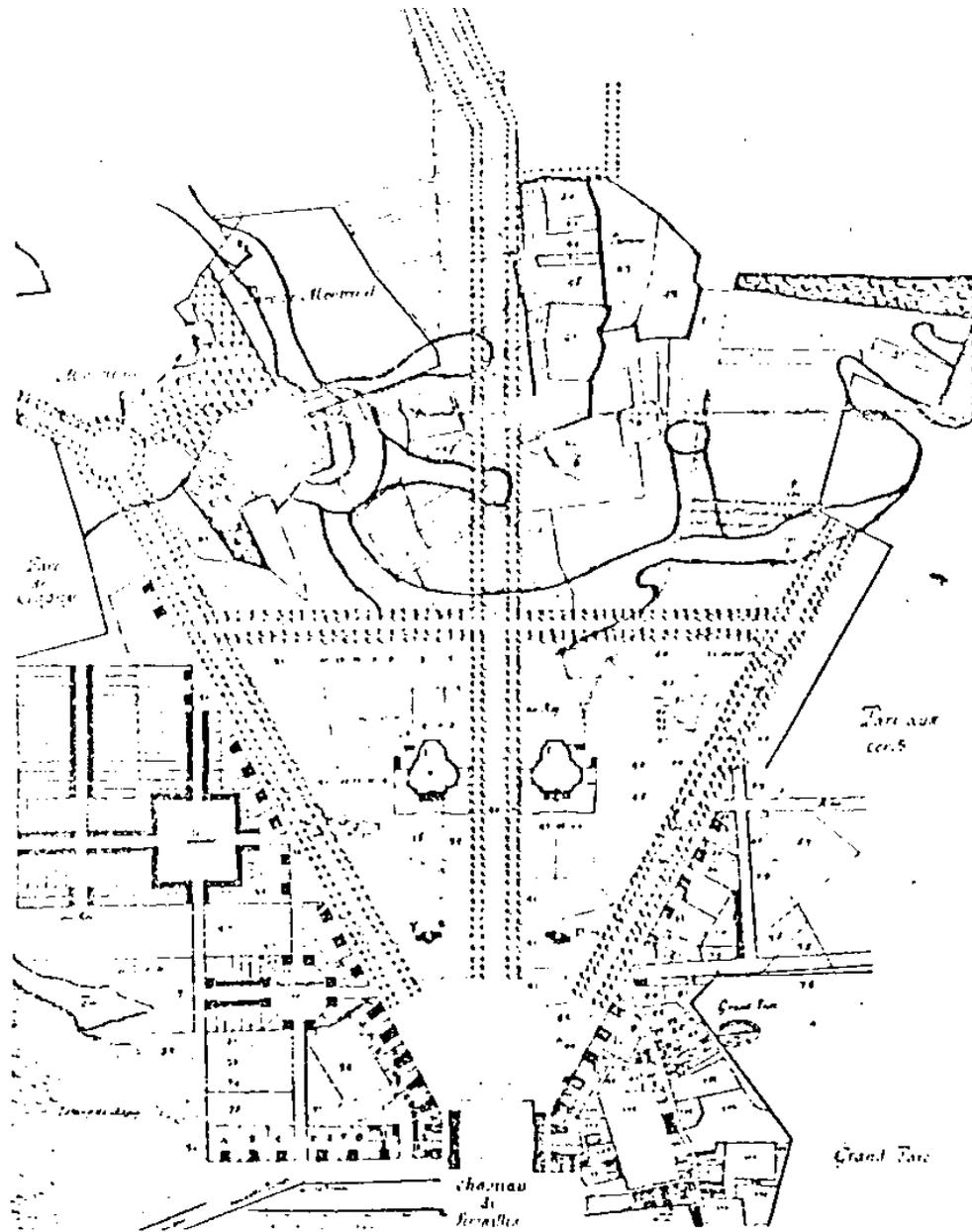
Pendant tout le règne de Louis XIV, le développement du château précède celui de la ville.

PLAN DE 1676

On lotit les terrains de la Ville Neuve au Nord de l'avenue de Saint-Cloud.
Construction des Hôtels de GUITRY et de LAUZUN qui seront rapidement démolis.
On démolit le vieux village et on trace de plan du Parc aux Cerfs.

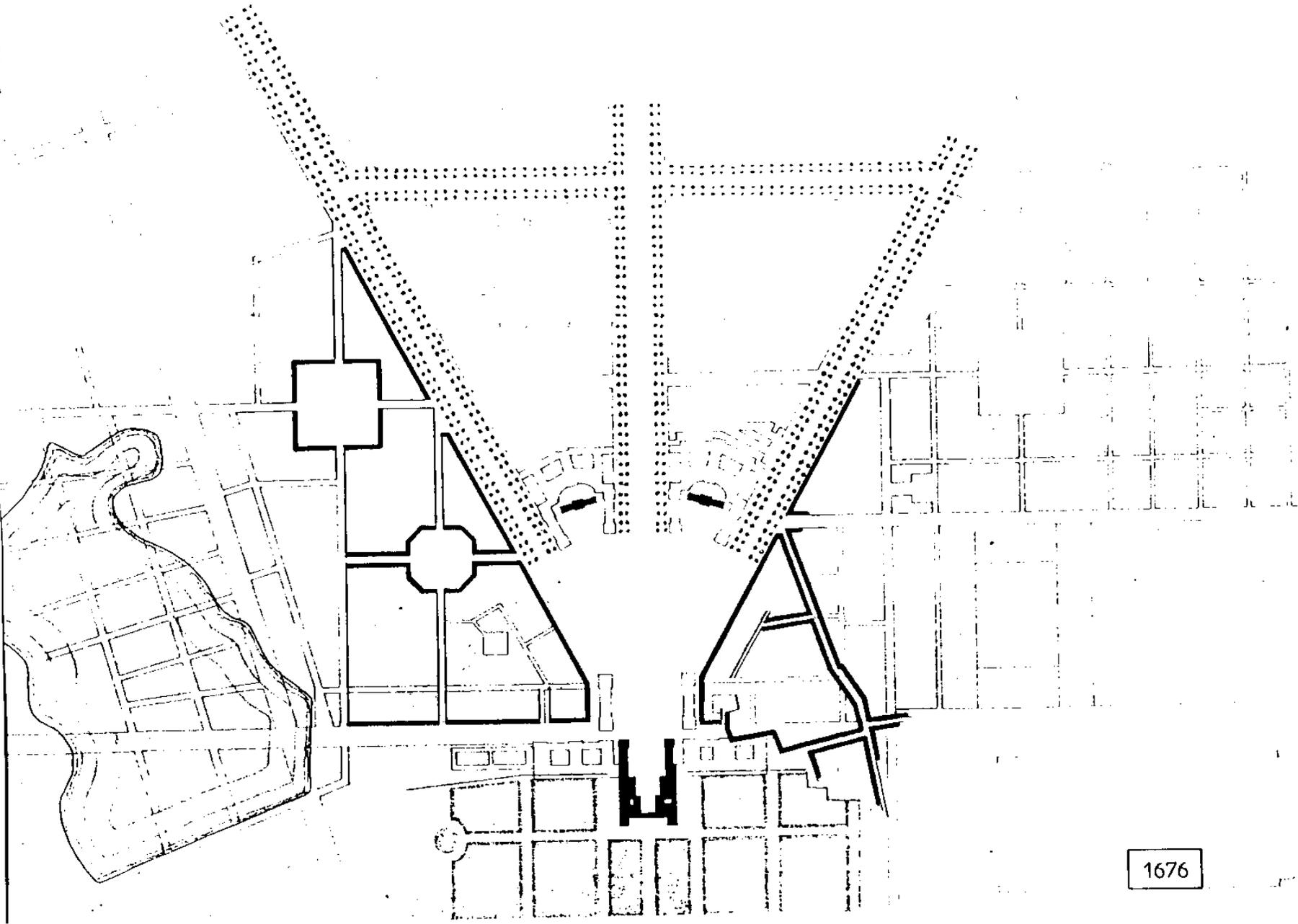


1661



1665

-9 bis-



1676

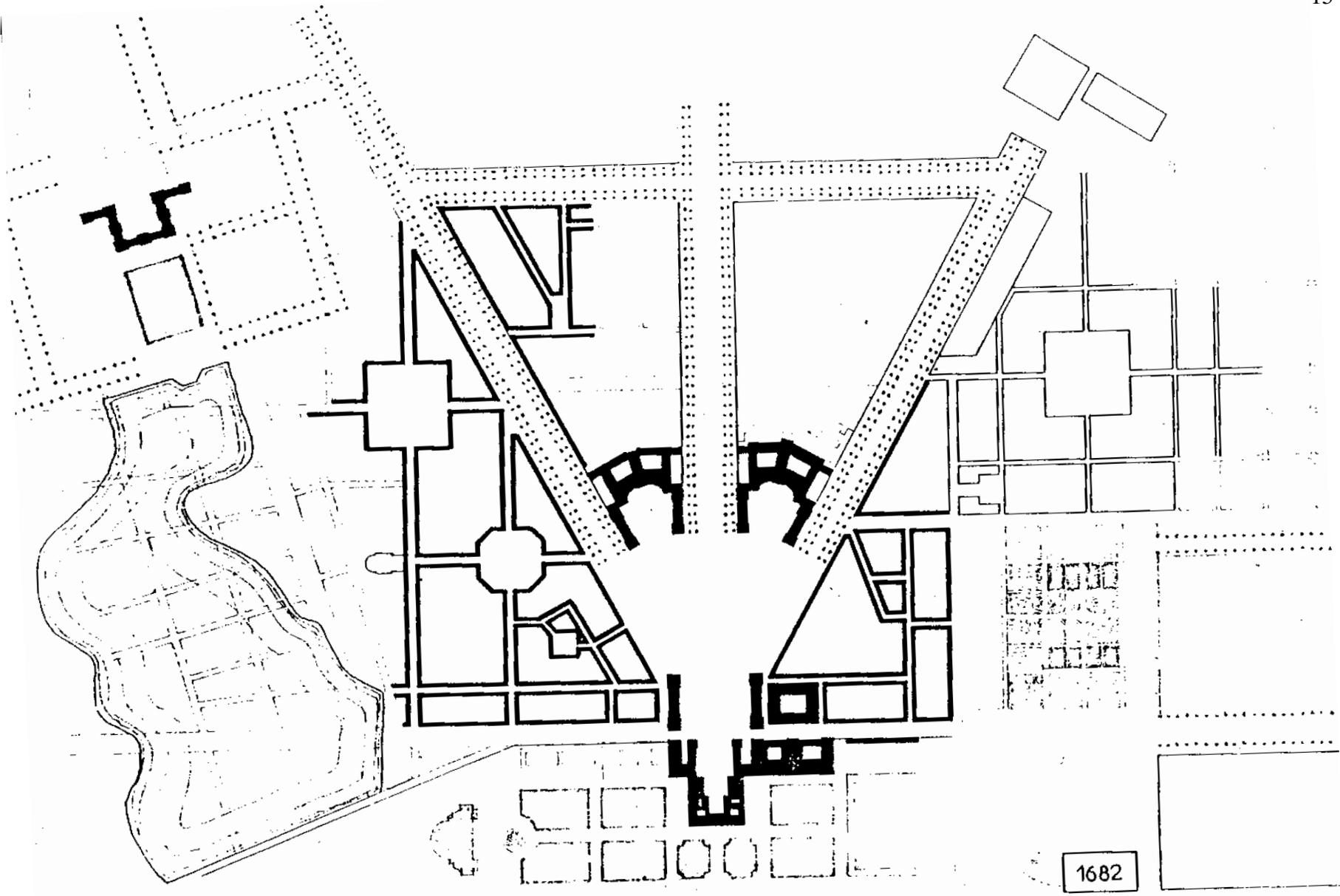
PLAN DE 1682

Agrandissement du château – Construction du Grand Commun (Hôpital militaire) et des Ecuries.
Construction de l'Eglise Notre-Dame à la place du Couvent des Récollets qui n'avait que quatre ans d'âge,
Construction de la Salle du Jeu Paume et du Château de CLAGNY.
On trace les places Hoche et du Marché-Notre-Dame.
Des bâtiments publics, des hôtels particuliers s'élèvent au long des voies nouvelles.

En 1715, à la mort de Louis XIV, la ville n'est encore que peu étendue, mais son tracé est marqué, son caractère affirmé et irréversible.
Seule n'a pas été réalisée la très large avenue Nord - Sud qui fait gravement défaut à la ville.

Pendant la Régence, les règnes de Louis XV et de Louis XVI

La ville traverse un moment difficile pendant la Régence.
Mise en état, néanmoins, du Marché Notre-Dame, et pavage des rues.
Louis XV décide en 1722 de résider à Versailles.
Le développement de la ville se poursuit jusqu'en 1774 :
Comblement de la pièce d'eau de CLAGNY par mesure d'assainissement, qui provoque le développement de cette zone.



1682

PLAN DE 1740

L'année de la mort du roi Louis XV, ouverture du Brd de la Reine et du Roi
 L'édifice important du règne est l'actuel Lycée HOCHÉ (Couvent de la reine Marie LECZINSKA)
 Voirie du Parc aux Cerfs tracée dès 1625
 Lotissement du Parc aux Cerfs et construction de la Cathédrale Saint-Louis de 1742 à 1754.
 En 1735, construction de 416 baraques sur les Carrés Saint-Louis
 En 1769, démolition du Château de CLAGNY et poursuite du lotissement.

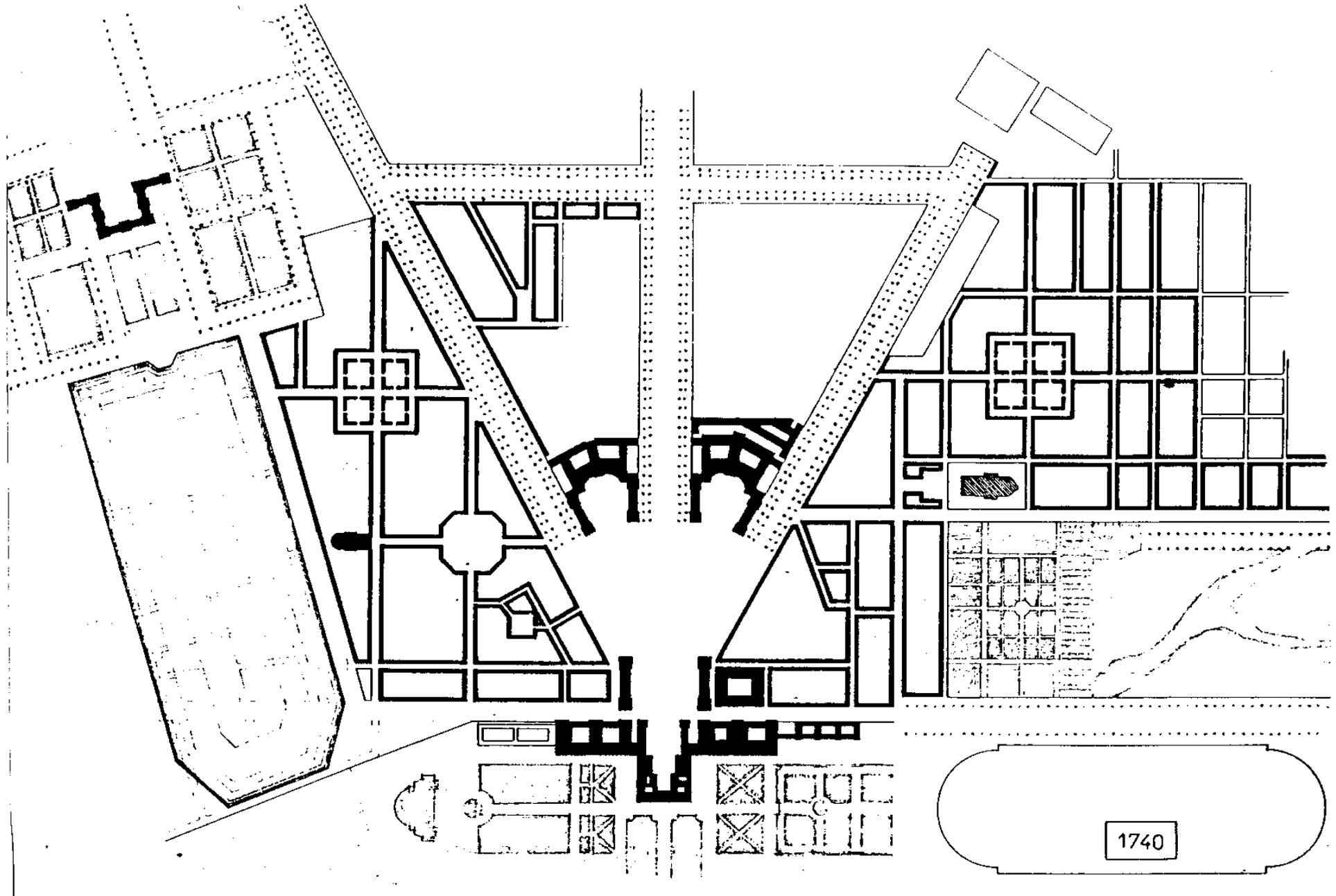
PLAN DE 1783

Sous le règne de Louis XVI

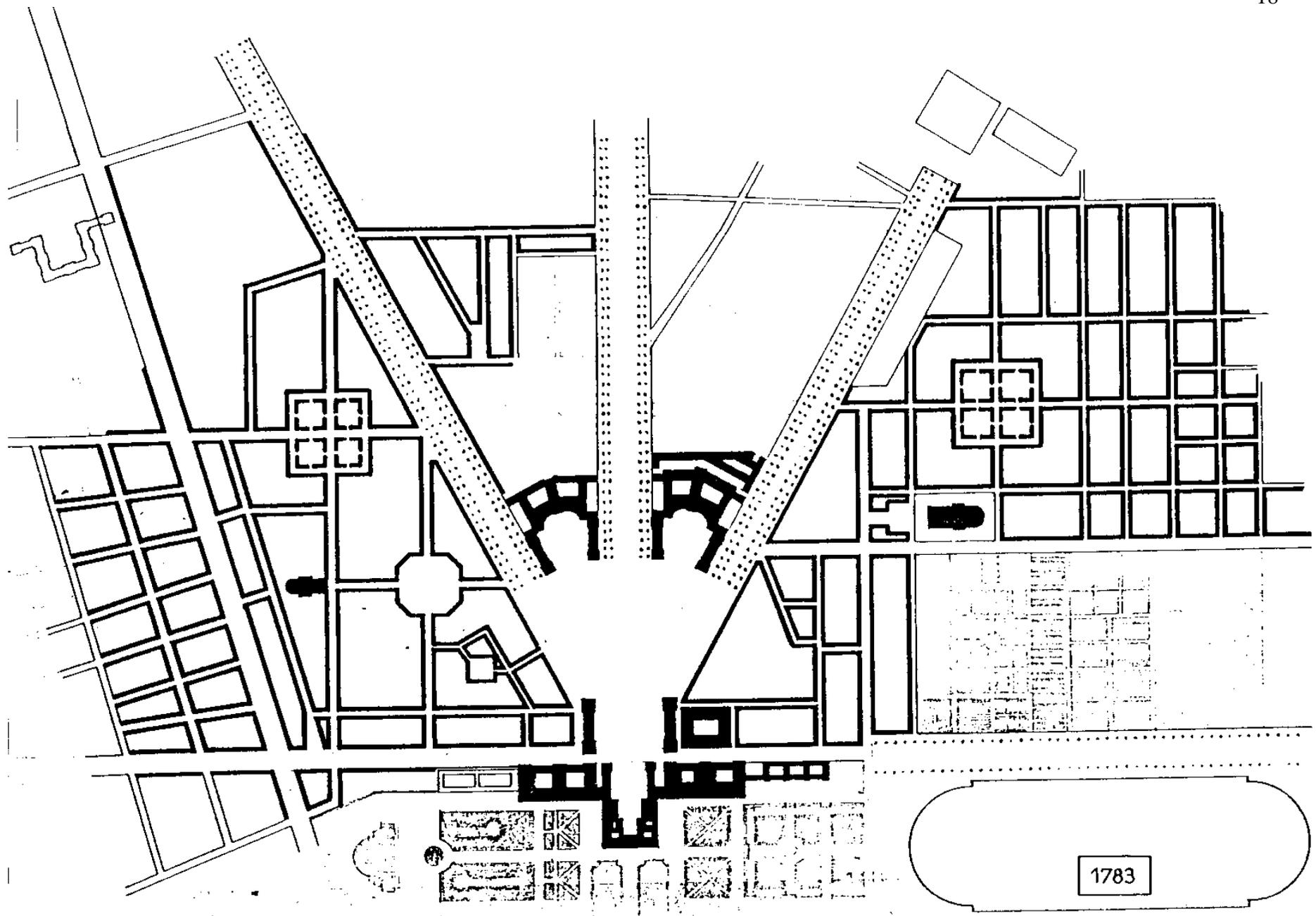
Peu de changements urbains et monumentaux, sinon l'apparition des "immeubles de rapport" :
 On démolit pour reconstruire plus haut. Dans le Parc aux Cerfs, bénéficiaire d'un certain retard, les immeubles seront immédiatement réalisés sur une plus grande hauteur, tandis que la Ville Neuve sera intégralement transformée.

Révolution et Empire

Délaissement de Versailles. NAPOLEON s'intéresse à TRIANON, et non à la ville.
 Les trois monarchies qui se succèdent, le Second Empire, la IIIe République, ignorent Versailles.
 La chance de Versailles renaît en 1840 : c'est le chemin de fer qui, très tôt, met cette ville à une demi-heure de Paris.
 Le développement qui en résulte fait qu'une grande partie de Versailles est du XIXe siècle, mais les traditions s'étant conservées, le caractère des rues n'en a pas été altéré puisque les rythmes, les proportions des percements, les pentes et les formes des toitures, les ornements, ont été maintenus.
 La construction de nombreuses casernes accentue le caractère austère de cette ville de garnison.



1740



PLAN DE 1899

Deux faits importants marquent ensuite la ville :

- La rentabilité de la construction
- Le contrôle de son développement par la loi de 1943.

CONCLUSION :

Cet aperçu historique sommaire a pour seul but de montrer comment la ville (et notamment la zone couverte par le Secteur Sauvegardé), tire son caractère de l'histoire.

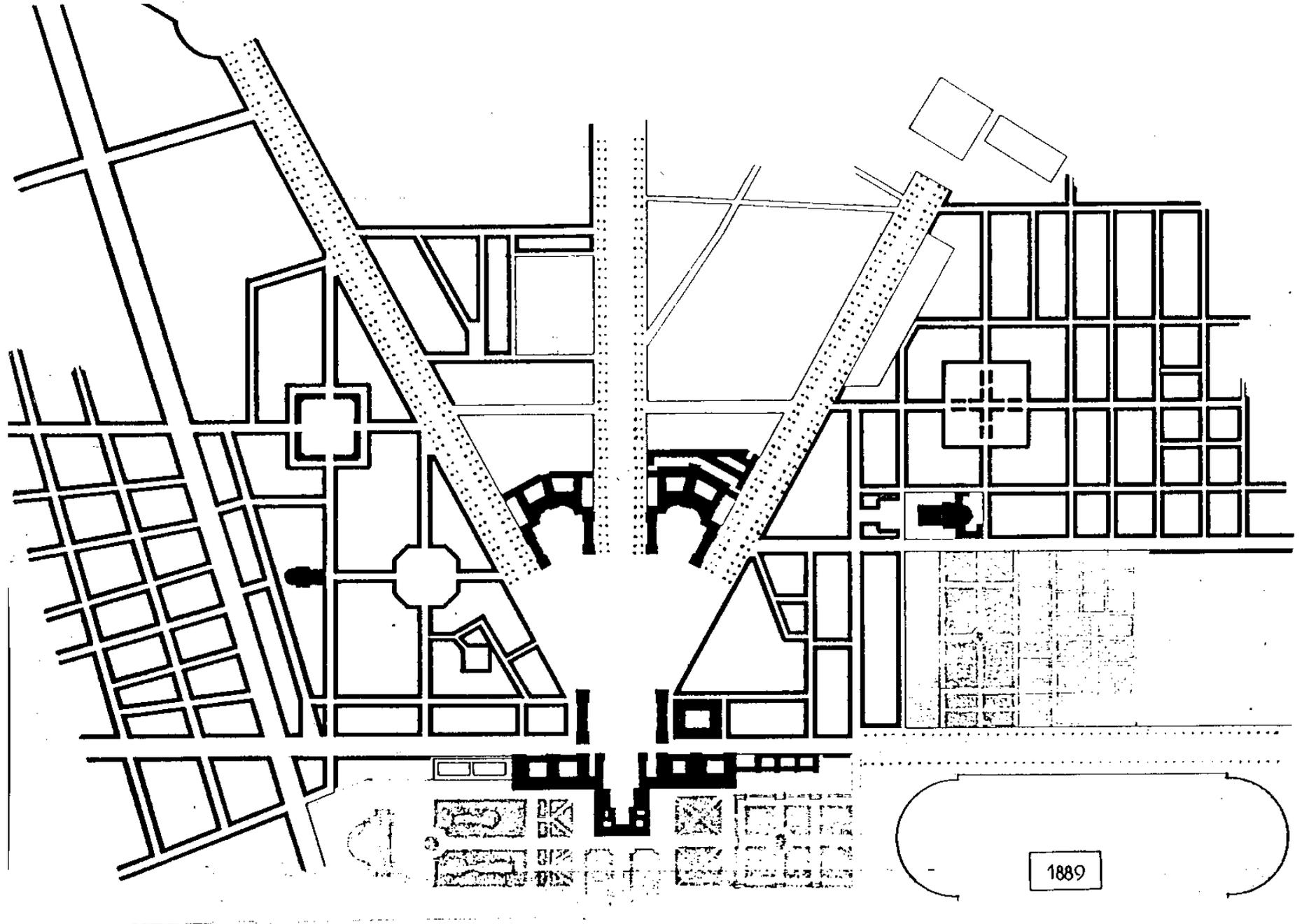
On a pu dire que "Versailles, capitale de la France jusqu'en 1789, flottait depuis l'aube de la Révolution dans sa grandeur, comme dans un costume trop large"...
Et en effet, aujourd'hui, le château aveugle la ville.

Que reste-t-il du grand dessein de Louis XIV ?

En dehors d'un dessin urbain très caractéristique, d'une composition très volontaire, c'est aujourd'hui dans son secteur sauvegardé, une ville du XVIIIe et du XIXe siècle, excellent exemple de "ville bourgeoise", tel qu'il est courant d'en trouver en France avant les transformations haussmanniennes.

On y trouve :

- Un château prestigieux, propriété de l'Etat, qui vit un peu à l'écart de la ville. S'il draine vers lui un flot de touristes et de cars, c'est pour renforcer encore le rempart qui sépare ce haut lieu d'architecture de la citée conçue pour en être l'écrin.



- Des quartiers qui vivent chacun leur existence propre dans une relative indifférence les uns pour les autres. Ils appartiennent à un ensemble dépourvu de tout héritage antérieur au XVIIème siècle : nés à partir de 1670, leur histoire urbaine est courte et fournit quelques données caractéristiques :
- . La ville de LOUIS XIV a disparu sous LOUIS XV
- . Le nouveau bâti se superpose toutefois au tracé des rues et au parcellaire dessiné et créé sous LOUIS XIV
- . Une seconde transformation s'est opérée dans la 2ème moitié du XIXème siècle, qui voit se détacher du noyau urbain dense, des périphéries suburbaines qui se déploient jusqu'aux limites du site entouré de forêts.
- Un triangle central enfin occupé au nord par les grandes écuries à l'arrière desquelles se trouvent des bâtiments administratifs et une vaste aire de stationnement. Au sud se dressent les petites écuries. En arrière se trouvaient les manèges auxquels ont été substitués, dans une composition nouvelle diverses activités : hôtel, résidence et bureaux. Subsiste également, en bordure de l'avenue de Sceaux, l'anachronique gare routière.

Cette ville a fonctionné normalement jusqu'à la crise urbaine de l'après-guerre. Il n'en est plus de même aujourd'hui, pour des raisons diverses, analysées dans les pages qui suivent.

Elles ont justifié la création d'un Secteur Sauvegardé.

LES CONSTATS :

Avec la création d'un Secteur Sauvegardé dont le périmètre épouse approximativement les anciennes limites de la Ville Neuve et du Parc aux Cerfs, le problème de la conservation, de la mise en valeur et de l'adaptation de son patrimoine architectural immobilier aux exigences et aux conditions de vie modernes se pose en terme sans précédents à VERSAILLES.

Satellite de la capitale, VERSAILLES a d'abord vécu à l'heure du château et de son royal occupant. Aujourd'hui elle côtoie ce domaine célèbre, converti en parc public et en musée ; ses visiteurs, fort nombreux, en parcourent les allées ou les salles à longueur d'année, sans chercher à connaître le VERSAILLES quotidien, complément pourtant essentiel de cette composition unique.

Petite ville de province vieillotte, VERSAILLES était, après la Libération, peu différente de ce qu'elle était au XIXème siècle : le tout à l'égout n'était pas généralisé ; les rues étaient encore éclairées au gaz ; les équipements collectifs étaient inexistantes. Elle restait encore très fidèle au tableau brossé par PIERRE de NOLHAC au XIXème siècle, d'une cité peuplée de gens paisibles, d'officiers à la retraite, de fonctionnaires déchargés de leur fardeau.

L'urbanisation de la région Ouest de PARIS a, depuis la dernière guerre, profondément modifié ces conditions de vie et de développement.

Pour la plus grande part de son territoire, la ville conserve ce caractère résidentiel dont on pourrait aujourd'hui redouter qu'il ne la transforme en ville-dortoir.

Certains aspect communs à ce type d'agglomération sont décelables, et doivent être corrigés pour maintenir à VERSAILLES, dans le nouveau contexte, son rôle de capitale de l'Ouest parisien.

Une analyse de ses différents composants physiques et socio-économiques justifie les objectifs et les moyens dont se sont inspirés les auteurs du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur.

TRANSPORTS – COMMUNICATIONS CIRCULATION – LIAISONS

La circulation à VERSAILLES, et notamment dans le Secteur Sauvegardé, pose des problèmes qui ne peuvent être résolus que globalement. Pour tenter de trouver une solution, le Conseil Municipal a fait appel, dès 1982, à un bureau spécialisé chargé d'établir un diagnostic ; des mesures ont alors été adoptées pour améliorer la situation.

Le parti même du tracé de la ville concentre inexorablement vers la place d'Armes un trafic d'autant plus important qu'il est drainé par trois voies d'une ampleur exceptionnelle. Or, ce qui semble schématiquement aisé à résoudre, se heurte dans la pratique à ces obstacles juridiques, administratifs et doctrinaux, particulièrement malaisés à surmonter.

Le site historique restreint les possibilités en interdisant d'avance certaines solutions acceptables ailleurs. Il faut trouver des moyens satisfaisant des intérêts rigoureusement contradictoires. Les schémas ci-joints démontrent la convergence des voies autoroutières vers le Secteur Sauvegardé, aussi bien dans le sens Nord-Sud qu'Est-Ouest.

Il en résulte un certain nombre de zones conflictuelles, de "points noirs" à l'intérieur du Secteur Sauvegardé, tels la place du Marché Notre Dame, les abords de la gare rive droite, le carrefour avenue de Paris-avenue de l'Europe, rue Georges Clémenceau, le carrefour rue du Général Leclerc-rue de l'Orangerie-rue de Satory.

. LIAISONS EST-OUEST

La D 10 traverse VERSAILLES d'Est en Ouest et relie PARIS (la porte de Saint-Cloud) à la ville nouvelle de Saint-Quentin.

La D 185 relie VERSAILLES à Ville d'Avray et à Saint-Cloud.

A 13 relie VERSAILLES au périphérique et à PARIS (deux sorties : VERSAILLES nord avec échange vers le CD 182 et VERSAILLES Ouest avec échangeur sur la RN 184).

A 86 permet l'échange avec F 18 et une liaison avec la banlieue sud.

G 12 assure l'échange entre A 86 et la RN 10.

. LIAISON NORD-SUD

L'ancienne RN 311 est l'axe de liaison principal entre VERSAILLES et la boucle de MONTESSON.

D 186, important axe nord-sud. Elle permet plusieurs échanges majeurs avec A 13 et la RN 307. Elle relie VERSAILLES à SAINT-GERMAIN.

D 938 assure la desserte des agglomérations de BUC et des LOGES.

RN 446 échange avec la voie G 12 à la hauteur du Pont Colbert.

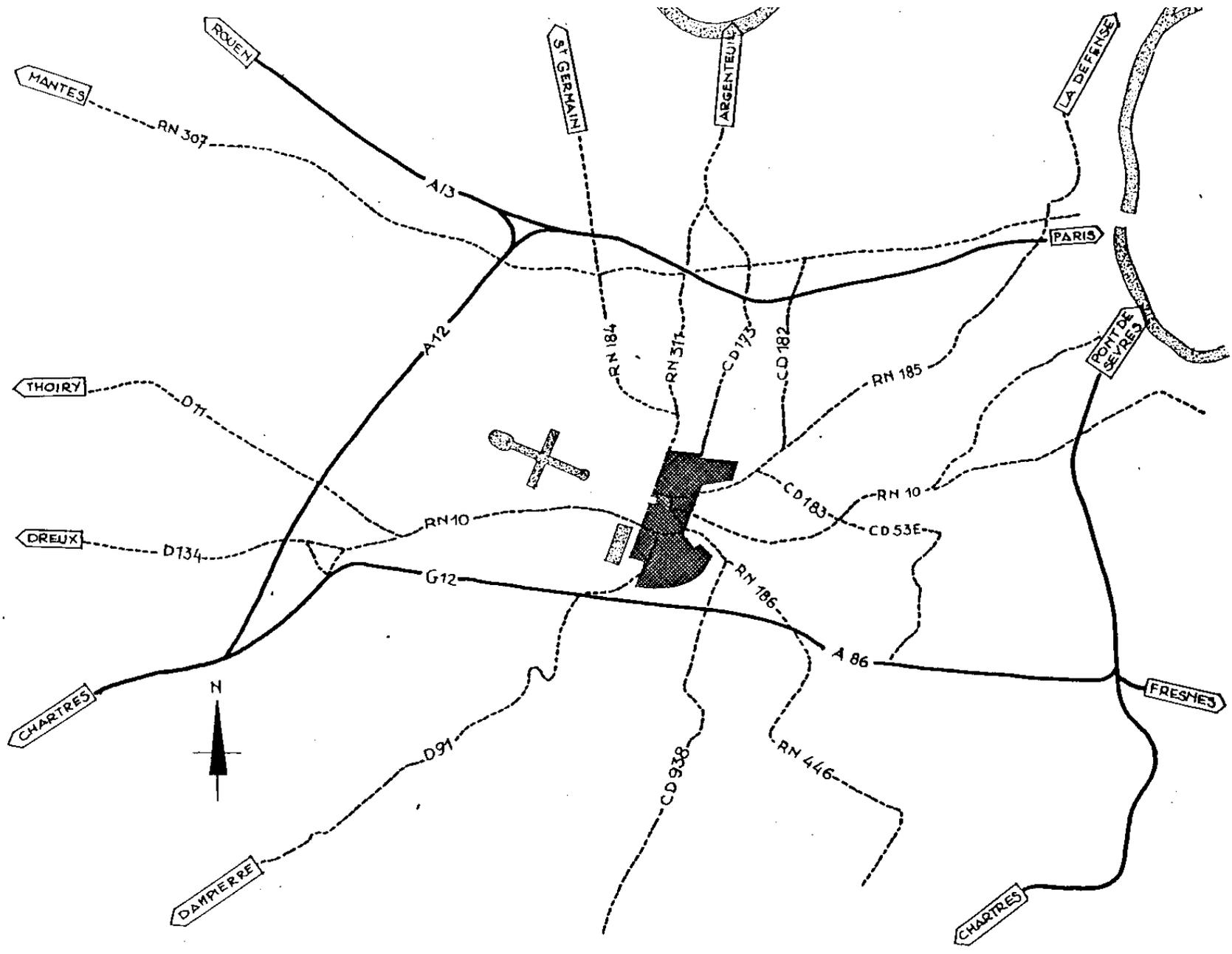
D 91 assure la liaison entre VERSAILLES et la ville nouvelle de SAINT QUENTIN-EN-YVELINES.

LE STATIONNEMENT

Directement lié à la fluidité de la circulation, le problème du stationnement a été pris en main, depuis la création du secteur sauvegardé, par la Municipalité.

Après l'installation systématique de zones payantes, la ville a réalisé plusieurs parcs de stationnement en centre ville. La plupart sont réalisés en secteur sauvegardé.

. Saint-Cloud	450 places
. SNCF Chantiers	240 places
. Sceaux	480 places
. avenue de l'Europe	250 places
. Notre-Dame	350 places
. Mairie	48 places
. Place d'Armes	530 places – voitures
	158 places – bus
Soit, au total	2 348 places



LES PIETONS

Si la civilisation de l'automobile a métamorphosé la ville et transformé la mentalité, sinon la morphologie humaine, on en découvre la signification quand on contemple les anciennes gravures les photos des années écoulées, les films du passé.

Les voies libérées des automobiles qui créent aujourd'hui deux barrières continues au pied des immeubles, la foule qui circule librement, donnent à la fois une impression de vide et de liberté.

D'où la recherche poussée depuis déjà plusieurs décennies dans la plupart des villes de France de rétablir au seul usage du piéton des cheminements urbains ou la voiture serait proscrite.

Une telle recherche est délicate à VERSAILLES : le tracé orthogonal des voies sur de longues distances n'offre pas au piéton la joie de la surprise et de la découverte que permettent par contre les tracés variés de nos villes médiévales.

En outre, le sol pavé des trottoirs se prête mal au confort des pieds et l'on concevrait mal de substituer aux pavés du Roi le bitume ou les carreaux multicolores et ondulants dont on a que trop "orné" beaucoup de nos voies piétonnes.

Le Plan de Sauvegarde propose la réalisation de divers passages piétons. Certains d'entre eux existent déjà, tel le passage de la Geôle, pour le plus grand bien de la vie urbaine.

LES TRANSPORTS PUBLICS

VERSAILLES se trouve desservie par trois lignes de chemin de fer, un réseau d'autobus urbain et un réseau d'autobus interurbain.

. INFRASTRUCTURES FERREES

La S.N.C.F. exploite les lignes suivantes :

- VERSAILLES Rive droite à PARIS SAINT-LAZARE : 23 km, durée du trajet 23 minutes avec six arrêts dont un à Montreuil rive droite. Fréquences : en heures creuses un train toutes les quinze minutes, aux heures de pointe un train toutes les dix minutes.
- VERSAILLES Rive gauche à JUVISY via PARIS Invalides et PARIS Austerlitz (ligne C du RER).
- VERSAILLES Chantiers à PARIS-MONTPARNASSE.
- VERSAILLES Chantiers à SAINT-CYR, PLAISIR-GRIGNON, RAMBOUILLET, LE MANS, LA BRETAGNE et la VENDEE.
- VERSAILLES Chantiers à JUVISY : 30 km

Les statistiques permettent de constater que le volume des voyageurs qui transitent par les cinq gares existantes sur le territoire communal de VERSAILLES est considérable puisqu'il atteint pour une année 23 millions environ (arrivée et départ uniquement banlieue) se répartissant ainsi en 1990 :

VERSAILLES Rive droite	5,6 millions
MONTREUIL	2,7 millions
VERSAILLES Rive gauche	3,4 millions
PORCHEFONTAINE	1,4 millions
VERSAILLES Chantiers	+ 10 millions

Soit une moyenne journalière de 90 000 voyageurs. Une importante augmentation du volume des voyageurs peut être observée en ce qui concerne la fréquentation de la gare des chantiers (+ 50 %) au cours des dix dernières années (1978 – 1990).

Dans le même temps, l'utilisation de la gare Rive gauche accuse une sensible diminution.

De Versailles Chantiers à	Train	Durée du trajet	Nombre de trains par 60'	
			Heures creuses	Heures de pointe
PARIS/Montparnasse (17 km)	Direct Semi direct	12' 13 ' ou 18'	10	21
RAMBOUILLET (31 km)	Direct omnibus	19' 36'	4	8
CHARTRES (71 km)	Direct Semi direct	36' 48'	1	4
PLAISIR Grignon (16 km)	Omnibus	19'	2	4
SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES (8 km)	Omnibus	7'	6	12

. LIGNES D'AUTOBUS INTERURBAIN

La desserte interurbaine est assurée par :

- l'APTR
- la société SAVAC-JOUQUIN
- les cars C. G. E. A.
- les cars S.T.A.V.O.
- les cars Hourtoule
- la R.A.T.P.

Les 19 lignes assurent deux fonctions : d'une part, les transports domicile-travail-école avec Versailles et d'autre part le rabattement sur l'ensemble des gares S.N.C.F. Le trafic s'établit comme indiqué sur le tableau ci-après.

Chaque jour, l'ensemble de ces lignes entraîne 966 mouvements d'autobus qui arrivent et repartent essentiellement de la gare routière laquelle dispose de 22 quais d'embarquement. Elles permettent le transport de plus de 6 000 voyageurs par jour, dont 4 200 sont porteurs de la carte orange au niveau de la gare routière. Le total annuel des voyageurs sur l'ensemble des lignes est supérieur à six millions.

Le trafic dominant s'établit évidemment avec PARIS, mais aussi avec La Défense, la banlieue ouest, la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines et, dans une moindre mesure, les secteurs de Massy-Palaiseau, Juvisy et la ville nouvelle d'Evry.

. TRANSPORTS URBAINS ET INTERUBAINS DE PROXIMITE

La Société Versaillaise de Transports Urbains (S.V.T.U.) assure la desserte de la ville de VERSAILLES. En 1991, elle couvre un territoire de 56 km² et intéresse une population de 165 000 habitants. Ses 85 véhicules parcourent en un an 2 700 000 km pour assurer 13 700 000 voyages.

Il faut noter l'importance du trafic aux heures de pointe ainsi qu'une assez bonne fréquence de passage tant aux heures creuses qu'aux heures de pointe, malgré une circulation de plus en plus difficile dans VERSAILLES.

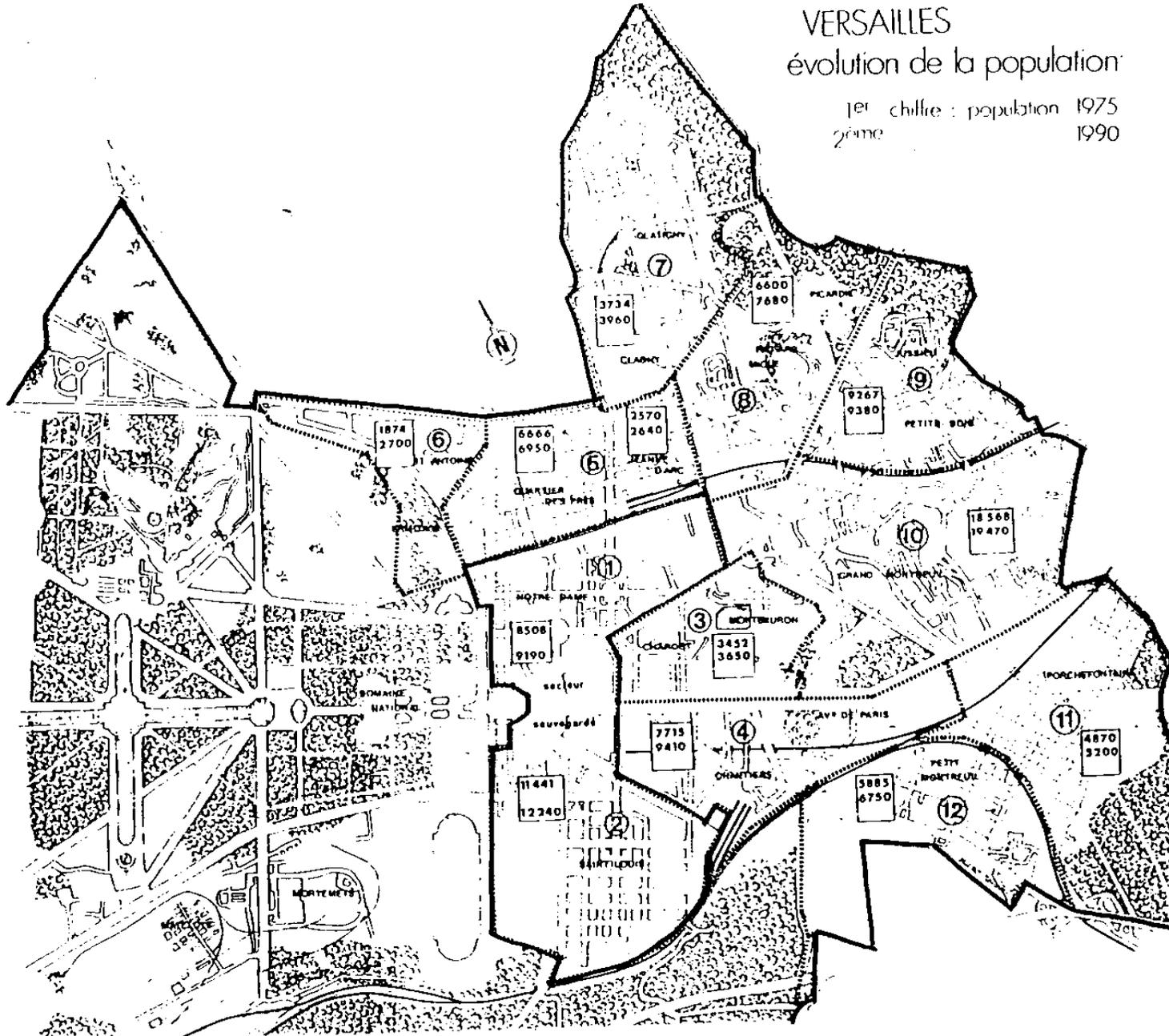
Ligne	Départ	Arrivée	Nbre Départs/Jour
Ligne A	Satory	Le Chesnay	95/95
Ligne B	Porchefontaine	Rocquencourt	98/86
Ligne C	Europe	Jussieu	87/87
Ligne D	Europe	Prés-aux-Bois	61/59
Ligne E	Rive Droite	Trianons	D&F 17/15
Ligne F	Chantiers	Trianons	D&F 24
Ligne G	Chantiers	Pershing	65/61
Ligne H	Rive Gauche	Celle St-Cloud	84/77
Ligne I	Europe	Gare - Garches	14/14
Ligne P	Chantiers	INRA – St-Cyr	32/32
Ligne S	Rive Droite	Le Chesnay	18/17

Nota : D&F = Dimanches et fêtes.

VERSAILLES

évolution de la population

1er chiffre : population 1975
2ème : 1990



LES DONNEES SOCIO-ECONOMIQUES

LA POPULATION

La population versaillaise, forte de 91 008 habitants en 1982 et 87 796 habitants en 1990, se distingue de la moyenne nationale par deux points : la population jeune (15 à 25 ans) y est plus représentée. Le nombre de personnes de plus de 65 ans y est inférieur.

Le secteur sauvegardé, constitué au titre de l'I.N.S.E.E. d'une partie du secteur Saint-Antoine – Prés – Notre-Dame au nord et de la totalité du secteur Saint-Louis au sud, a des caractéristiques atypiques liées à la constitution historique de son tissu.

La population a d'abord diminué de façon sensible entre les années : 1968 (Notre-Dame : 10 186 habitants + Saint-Louis 14 350 habitants) et 1975 (Notre-Dame : 850 habitants + Saint-Louis 11 441 habitants) alors que la population versaillaise croissait. Comme le montre le tableau ci-dessous, le mouvement s'est inversé : la population municipale décroît alors que celle du secteur sauvegardé reste stable dans l'ensemble.

A l'inverse de Versailles, les populations jeunes y sont déficitaires, alors que la tranche d'âge active 20-64 ans y sont fortement représentés.

Dans le secteur sauvegardé également, à l'inverse de Versailles, la proportion de cadres est forte (32%) celle d'employés est faible (27%).

Quartiers	Population Municipale		Population Comptée à part		Population totale		Nbre Résidences Principales		Logements vacants		Population Résid. Princiels		Nbre habits par logt	
	1982	1990	1982	1990	1982	1990	1982	1990	1982	1990	1982	1990	1982	1990
Notre-Dame	8 361	8 983	259	283	8 620	9 266	3 618	3 996	266	151	8 436	9 076	2,3	2,27
Saint-Louis	14558	14053	1 150	990	15708	15043	6 460	6 254	672	501	14984	14591	2,3	2,33

La population du secteur sauvegardé représente environs 1/5^e de la population versaillaise. Sa composition est donc importante dans la silhouette socio-économique de la ville. Elle présente deux caractéristiques qui montrent bien l'évolution du centre historique de Versailles. Le nombre d'étrangers encore très fort 8 % (Versailles 5, 6 %) tend à diminuer (12 % en 1975). Les professions libérales et les cadres sont de plus en plus représentés.

L'abandon du centre-ville n'est absolument plus une crainte, alors qu'elle le fût voici vingt ans ; par contre, aujourd'hui, tout doit être fait pour maintenir le brassage socio-professionnel existant encore.

LE LOGEMENT

Le parc de logement du Secteur Sauvegardé présente encore les stigmates des centres anciens qui, longtemps, ont attendu de bénéficier d'actions concertées de réhabilitation : le taux de logements vacants est très élevé : 6,5 % dans le quartier Notre-Dame et 9,5 % dans le Quartier Saint-Louis. Les logements sans "confort moderne" représentent 10 % du parc contre 6 % dans Versailles. Enfin, les logements sont plutôt petits : 60 % du parc est constitué par des 1, 2 et 3 pièces.

L'EMPLOI

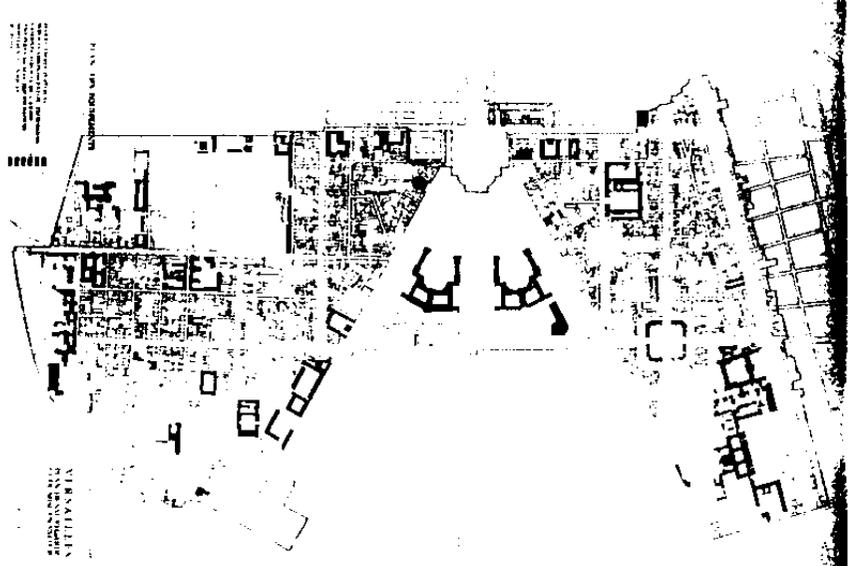
Le secteur sauvegardé au centre de l'agglomération versaillaise est le lieu de la plus forte concentration d'emplois avec 35 % au moins des emplois essentiels.

- Le Quartier Notre-Dame représente, en 1990, 25 % des emplois résidentiels avec plus de 1 000 emplois.
- Le Quartier Saint-Louis, quant à lui, atteint – ou dépasse maintenant – les 5 000 emplois résidentiels.

Si, dans l'ensemble, le taux d'emplois a baissé sur Versailles, ce n'est pas le cas du secteur sauvegardé dont l'activité commerciale, en particulier, s'est plutôt développée. Certaines opérations récentes telles les Manèges, derrières les petites écuries, ont engendré un nombre notable d'emplois.

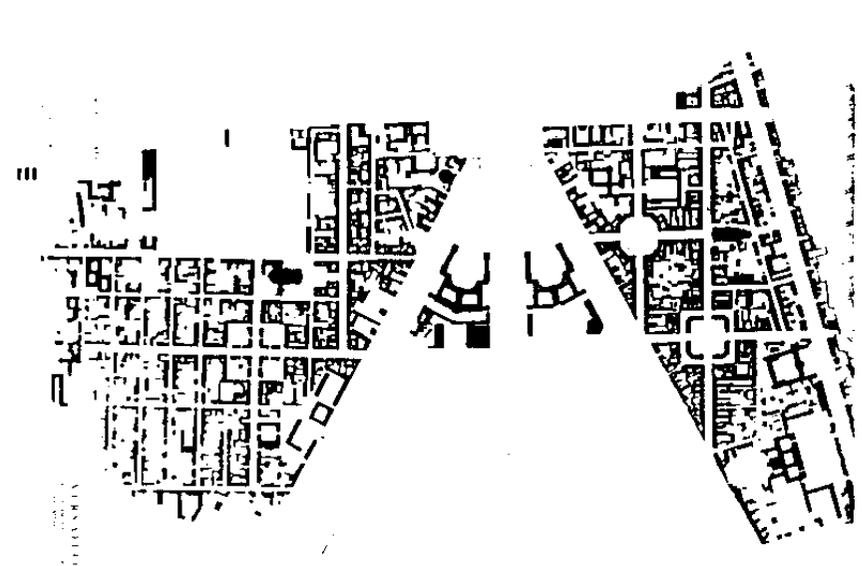
PLAN DES EQUIPEMENTS

1



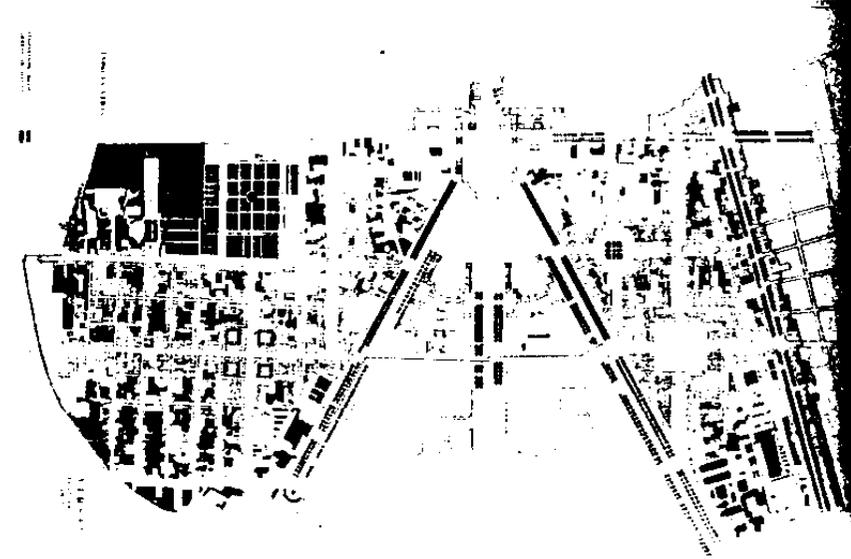
INVENTAIRE DE L'IMMEUBLE BÂTI

2



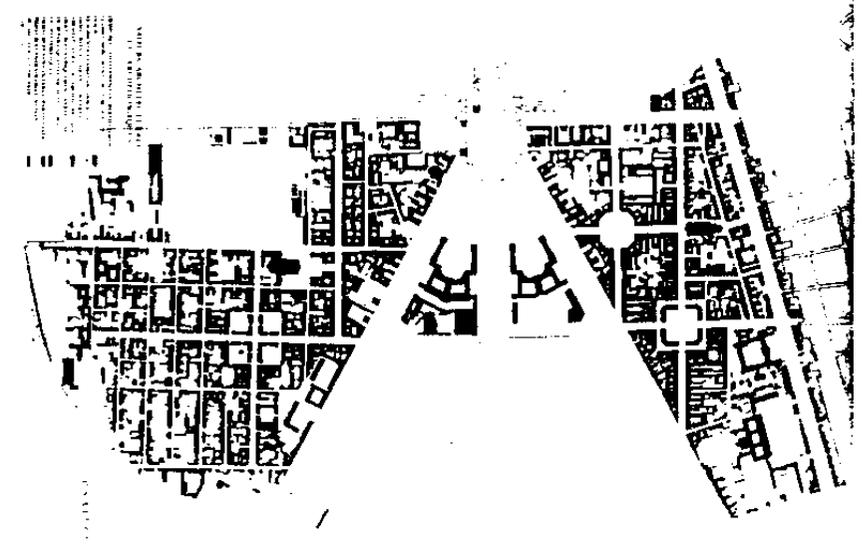
ESPACES VERTS

3



VALEURS ARCHITECTURALES & ARCHEOLOGIQUES

4



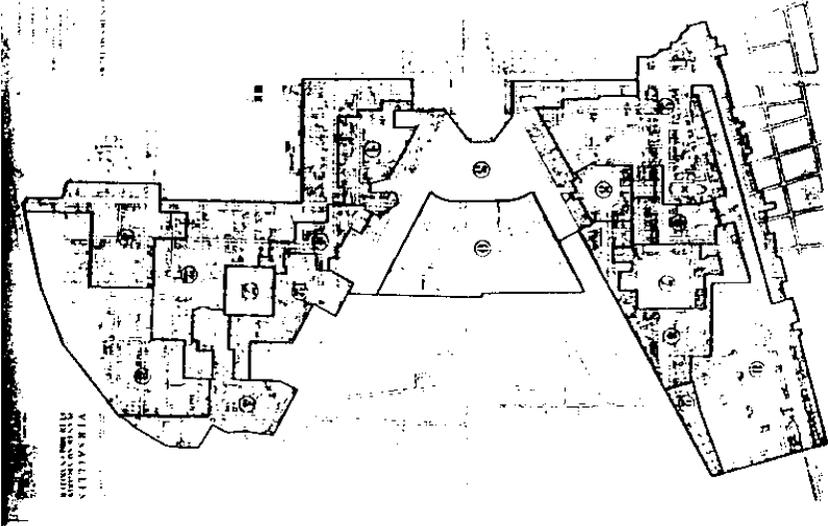
TEXTURE URBAINE



PLAN PARCELLAIRE

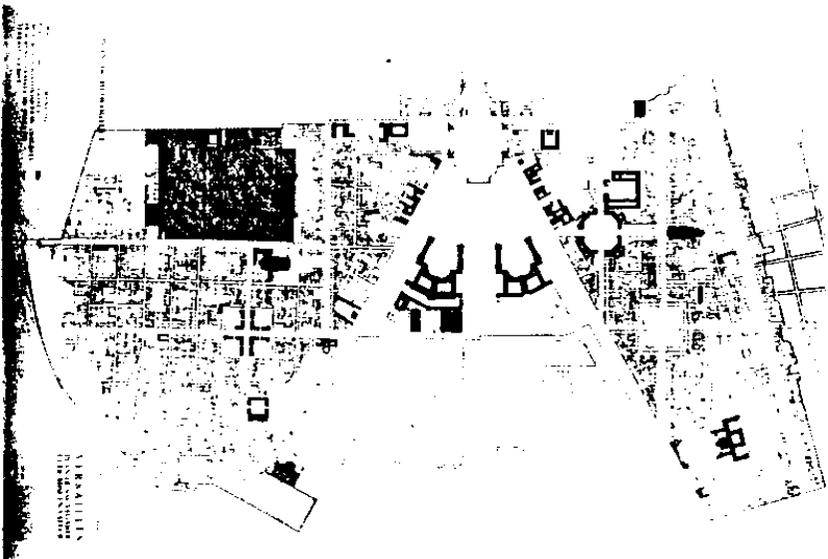


1



3

PLAN ARCHEOLOGIQUE



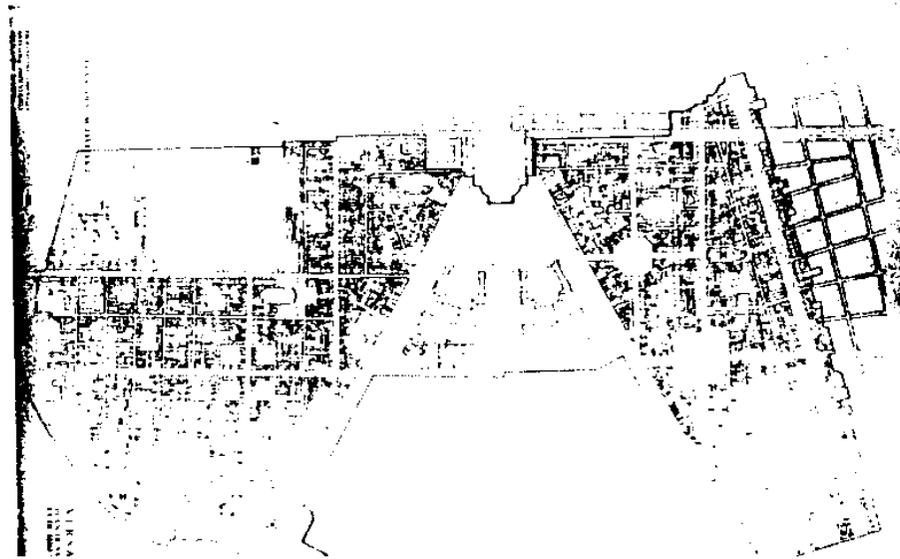
PLAN DE/ ACTIVITES 1

(1)



PLAN DE/ ACTIVITES 2

(2)



LES SPORTS

Hormis la Salle de Sports de l'Ecole Saint-Louis, 1 rue des Bourdonnais, il n'existe pas d'installation sportive collective dans l'emprise du Secteur Sauvegardé.

LES ESPACES VERTS

...“Ceinturée d'espaces boisés dont 350 hectares sont situés sur son propre territoire, accolée aux 850 hectares du parc du Château, la ville de VERSAILLES bénéficie d'un environnement “vert” privilégié. Les doubles rangées d'arbres qui bordent les grandes artères et les jardins privés qui parsèment de taches vertes l'image de la ville vue d'avion, complètent un équipement vert qui peut sembler idéal et dont rêveraient bien des villes industrielles”.

(Bulletin Municipal n°4 avril 1980).

Le même document ajoute toutefois avec pertinence que le capital vert de VERSAILLES tend insidieusement, mais régulièrement, à s'effriter, et que s'il est malgré tout considérable globalement, il n'est pas équitablement réparti dans la ville, et que les pelouses et jardins accompagnant et ponctuant l'espace urbain, font certes partie intégrante de l'aménagement, mais ne fournissent pas pour autant des espaces de détente qui peuvent être souhaités par une part des habitants ne disposant pas de jardins privés.

La planche d'inventaire des espaces verts (P1 35 Fig. 3) montre clairement qu'il existe dans l'emprise du Secteur Sauvegardé une forte densité d'espaces verts au Sud-Ouest du Secteur (Potager du Roi et Parc Balbi), et de nombreux jardins privés au Sud-Est, dans le Quartier de l'ancien Parc aux Cerfs.

Dans le Quartier Notre-Dame, les jardins et espaces verts sont principalement concentrés à proximité du Brd de la Reine, puis dans l'emprise du Lycée Hoche.

En dehors des terres-plains des grandes avenues et du parc du château, seuls sont accessibles au public le jardin du 6 rue Borgnis-Desbordes et le Parc Balbi

LES LOCAUX D' ENSEIGNEMENT

Plus d'un Versaillais sur six est âgé de 15 ans à 25 ans.

17,3 % de la population de la ville appartient à cette classe d'âge, contre 16,1 % en moyenne dans la France entière.

- Parmi ces jeunes
 - . 3 000 environ fréquentent les dernières classes des collèges,
 - . 9 600 les lycées, toutes sections confondues,
 - . 1 300 le centre de formation des apprentis,
 - . 10 000 environ étudient dans l'enseignement supérieur.

Le Secteur Sauvegardé possède, dans son emprise, une grande partie de ces établissements d'enseignement ; cela tient à ce que VERSAILLES a eu à jouer un rôle particulier de siège de la Cour et du Gouvernement sous l'Ancien Régime.

On trouve notamment dans le Secteur Sauvegardé :

- . Unité Pédagogique d'Architecture dans les Petites Ecuries
- . Ecole Supérieure d'Horticulture
- . Ecole Supérieure du Paysage
- . Conservatoire National de Région
- . Lycée HOCHE
- . Lycée JULES FERRY
- . Ecole Primaire SAINT-HONORE

- . Et de nombreuses institutions d'enseignement privées.

LE QUARTIER SAINT-LOUIS

C'est un bourg de 10 000 habitants, dominé par la cathédrale et enserré entre les bois de Satory, la Pièces d'Eau des Suisses, le Potager du Roi et, vers le Nord, la Place d'Armes.

Son origine est artificielle (décision de lotir l'ancienne réserve de chasse du "Parc aux Cerfs") mais elle laisse néanmoins apparaître, encore sensible dans le tracé des rues, l'ancien village de VERSAILLES depuis la rue de Satory (ancien "Chemin de la Montagne"), jusqu'à la rue de l'Indépendance Américaine (ancien Chemin des "Quatre Fermes"), en passant par la rue du Vieux Versailles (ancien "Chemin du Bourg").

Ce quartier possède un certain nombre d'édifices publics des XVIIème et XVIIIème siècles

- Le Grand Commun, "Service de Bouche", du château, construit par MANSART en 1682, à l'emplacement de l'ancienne église Saint-Julien. C'est aujourd'hui l'hôpital militaire Dominique LARREY.
- L'Ecole du Génie, ancien Hôtel de la Guerre, bâti en 1762.
- La Bibliothèque Municipale, ancien Hôtel de la Marine et des Affaires Etrangères, bâti en 1763.
- La Salle du Jeu de Paume, rendue célèbre par les événements politiques du 20 Juin 1789.

Le tracé des rues, au Sud de la rue de l'Orangerie, est dessiné par MANSART dès 1685, comportant l'emplacement de la future Cathédrale Saint-Louis et des Carrés. De grands personnages, mais aussi des gens de condition plus modeste, reçoivent des terrains, à charge pour eux d'y bâtir, ce qui explique la diversité des types de construction dans le même quartier. (cf. plan des Secteurs).

Les propriétaires, peu pressés de se soumettre à leurs obligations, se contentent d'enclorre leurs terrains qui passent de main en main et se morcellent.

Ce n'est que pendant le dernier tiers du XVIIIème siècle que le quartier sera vraiment bâti, tandis que les baraques des Carrés, centre commercial de l'époque, s'édifient à partir de 1735.

La tourmente de la Révolution provoque l'exode d'une partie de la population, et, après la Restauration, la vieille noblesse, ruinée, mêlée à une population très modeste, s'installe dans le quartier.

Aujourd'hui encore, différentes catégories sociales vivent en symbiose dans les mêmes rues et dans les mêmes immeubles, et il importe de maintenir sur place la population actuelle en lui procurant, à des conditions acceptables, le confort qu'exige la vie moderne.

Authentique dans son architecture, le Quartier SAINT-LOUIS n'est pas seulement un beau décor, car il reste humainement authentique et c'est sans doute sa principale originalité. Son équilibre sociologique composé de 26% d'ouvriers, 22,6% d'employés, 16,2% de cadres moyens, 12,3% de professions libérales, 6,2% de commerçants et 8,5% de personnel de service, constitue une cohabitation, source de richesse sociale qui favorise une vie locale qui a tendance à disparaître. Elle a pour conséquence une authentique vie collective et une conscience aigüe d'un destin commun et solidaire, qui se manifeste au sein des manifestations du Conseil de Quartier et de l'Association de Défense.

LE QUARTIER NOTRE-DAME

...“A la différence du Quartier SAINT-LOUIS dont l’unité est évidente, le Quartier NOTRE-DAME est une juxtaposition de quartiers distincts, sans véritable unité. La vocation commerciale de l’ancienne Ville Neuve lui confère une fonction de centre-ville dont elle n’a pas les infrastructures”...

(Bulletin Municipal n°6 Juin-Juillet 1982)

Dès l’origine, les divers quartiers constitutifs du Quartier NOTRE-DAME correspondaient à des vocation différentes : il englobe l’ancienne Ville Neuve conçue dès le règne de Louis XIV, qui s’étire en longueur entre la Place d’Armes, le Boulevard de la Reine et l’avenue de Saint-Cloud, puis le Quartier des PRES construit à partir du XVIIIème siècle, le Quartier de l’ERMITAGE en bordure du Parc du Château.

Seule une partie de ce quartier est incluse dans le périmètre du Secteur Sauvegardé, comprise entre le Quartier CHAROST, celui des PRES, et le Domaine du Château.

Dessiné à l’origine surtout dans un souci d’harmonie avec les parcs, les plans de la Ville Neuve, qui prévoyaient des propriétés isolées entourées de jardins dans un tissu urbain assez lâche, le long des perspectives formées par la rue Hoche, la place Hoche et l’Eglise Notre-Dame, se sont transformés en fonction d’une activité artisanale et commerçante intense.

Bien que dès l’origine, la fonction utilitaire du marché ait été repoussée sur la périphérie d’alors (emplacement des Halles actuelles), la vocation commerciale de la Ville Neuve s’est vite affirmée.

Cette vocation de centre commercial pour la ville toute entière se poursuivra au XVIIIème siècle, et survivra jusqu'à nos jours, ou elle tend encore à s'intensifier.

Elle est du reste au cœur même des deux problèmes majeurs qui se posent : absorption d'une circulation et d'un stationnement de centre-ville qui n'en n'a pas les structures, d'une part cohabitation des fonctions résidentielle et commerciale, cette dernière cherchant à s'adapter sans cesse.

Le développement des commerces, implantés dans des immeubles vétustes et dans des cours trop étroites pour en permettre l'extension, se fait trop souvent de façon anarchique, peu hygiénique et certainement pas fonctionnelle.

La densification des cours par la construction d'édicules précaires, l'annexion des porches d'entrée d'immeubles collectifs pas les devantures commerciales, témoignent de l'importance et de l'acuité des problèmes liés au commerce dans ce quartier.

Les résidents, par contre, ne se sentent pas concernés par ce type de préoccupation, et déplorent plutôt les difficultés dont elles sont la cause : ils se soucient plutôt des difficultés de circulation, de stationnement et d'accès aux gares.

L'ensemble du Quartier NOTRE-DAME représentait en 1990 une population de 9 000 habitants qui a diminué de façon sensible dans la partie incorporée au Secteur Sauvegardé, en restant stable dans le Quartier des PRES, et en augmentant fortement dans celui de l'ERMITAGE.

Malgré la densité commerciale du quartier, les commerçants ne représentent que 6,02 % de la population, ce qui montre qu'ils habitent de moins en moins sur le lieu où ils exercent leur profession.

Le reste de la population (NOTRE-DAME + ERMITAGE) se compose de 18,63 % d'ouvriers, 22,20 % d'employés, 18,37 % de cadres moyens, 21,63 % de cadres supérieurs et professions libérales, de 10,38 % de personnel de service.

L'âge des habitants pour cette même zone est, pour les moins de 20 ans, de 24,31 % ; de 20 à 44 ans : 35,87 % ; de 45 à 64 ans : 22,44 % ; et plus de 65 ans : 17,38 %.

C'est donc, après MONTREUIL, le quartier le plus peuplé de VERSAILLES.

Jusqu'au XIX^{ème} siècle, la vocation commerciale et de centre ville ne posait pas de problème particulier à ce quartier, étant donné le rythme calme et provincial de cette époque.

La mutation spectaculaire des commerces et leur forte concentration, leur évolution rapide pour passer de caractère de commerce de proximité à des magasins d'attraction, s'exerçant sur une vaste zone, entraînent des difficultés importantes, à la fois de circulation et de stationnement, mais aussi d'évolution du bâti. Or, le caractère ancien qui en fait le charme doit être préservé, tout en laissant libre cours à une adaptation souhaitable aux exigences de notre temps.

LE BATI

L'habitat du Secteur Sauvegardé est, pour la grande majorité de ses immeubles, vétuste et insuffisamment entretenu ; les conditions d'hygiène n'y sont, trop souvent, pas respectées.

Dans le Quartier SAINT-LOUIS, le charme authentique du XVIIIème siècle masque l'inconfort.

Dans le Quartier NOTRE-DAME, en grande partie rebâti au XIXème siècle, l'inadaptation aux normes actuelles est flagrante.

C'est précisément cette situation qui a justifié la nécessité d'un "Plan de Sauvegarde", mais au-delà des constats, les moyens à mettre en œuvre sont délicats, car l'homogénéité urbaine apparente et trompeuse de cette ville, créée de toute pièce au XVIIème siècle, cache une grande diversité de constitution des constructions.

L'analyse du domaine bâti nous a permis de distinguer huit types de secteurs
(cf. planche n°33 – fig. n°1)

- 0 - Secteur des Grandes Ecuries
- 1 - Secteur du Vieux Versailles
- 2 - Secteur des Hôtels Particuliers
- 3 - Secteur des Grands Hôtels sur cour
- 4 - Secteur du Tissu Versaillais
- 5 - Secteur des Places
- 6 – Secteur du XIXème siècle
- 7 - Secteur du Marché
- 8 - Secteur discontinu

Or, dans ces secteurs qui se diversifient par l'implantation, les volumes, les groupements par rapport aux alignements et aux mitoyens, l'architecture de XVIIIème ou du XIXème siècle qui y domine, comporte néanmoins un certain nombre de caractères constants :

- L'architecture des façades est subtile, aussi bien par les proportions et l'ordonnance des percements et de la modénature, que par la sobriété de la composition.

Malheureusement, le parement qui les revêt et qui, pour la presque totalité des immeubles, est constitué de gros plâtre, rend son entretien difficile, et sa réfection problématique.

La mauvaise qualité du plâtre actuel, comparé à celui d'origine, la difficulté d'obtenir une bonne mise en œuvre, et surtout d'éviter la mauvaise tenue dans le temps des revêtements peints qu'on lui applique pour le protéger, rend les maîtres d'œuvre et les exécutants fort réticents à utiliser ce matériau peu résistant dans le temps, au moins dans son aspect, et dont la dégradation prématurée risque d'entraîner la mise en cause de leur responsabilité.

- L'architecture intérieure n'est pas moins difficile à conserver et à réaménager. Le gros-œuvre des immeubles n'est pas, en général, en mauvais état, mais il est mal entretenu et on assiste plus à un inconfort qu'à une insalubrité des logements.

La hauteur des étages nobles, l'absence d'ascenseurs, difficiles à introduire dans des cages d'escalier de belle qualité architecturale, le manque de confort sanitaire en général (50 % de logements sans W.C. dans l'appartement) ont entraîné l'adoption de palliatifs inadmissibles pour la qualité d'aspect du patrimoine architectural versaillais :

Ils se traduisent par la généralisation de canalisations apparentes en façade, le "piquage" d'évacuation d'eaux usées, voire d'eaux vannes, sur des descentes pluviales, la création d'édicules en encorbellement à usage notamment de W.C., l'accotement de cages d'ascenseurs vitrées en façade, de verrues en toitures ; tels sont les équipements adventices et parasites qu'entraîne dans son sillage l'avènement du "confort moderne", et qui porte une atteinte irrémédiable à la qualité apparente du bâti.

Dans les intérieurs d'immeubles collectifs, il en est de même :

La "modernisation" des cages d'escaliers (pour ne citer que ces parties aisément visitables et dont certaines du XVIIème ou du XVIIIème siècle, conservent encore les revêtements muraux lambrissées), celle de garde-corps et de sols d'origine, pour les rendre conformes aux normes, leur retire en une campagne de travaux conduite sans délicatesse, tout intérêt.

La réfection à neuf des persiennes, garde-corps, menuiseries de fenêtres, aboutit au même résultat.

Un même immeuble, conservant intact le caractère de l'époque qui l'a conçu, et qui lui a conféré un charme qui le rend unique en son genre, perd toute personnalité si l'absence de culture et de délicatesse rabote ses moulures, et substitue à ses matériaux d'origine les produits modernes plus faciles à entretenir et moins coûteux à mettre en œuvre, qui banaliseront définitivement et irrémédiablement ce témoignage unique.

La triste contrepartie de la subtilité de cette architecture, apparemment simple, c'est précisément qu'elle peut la perdre lors d'interventions apparemment anodines.

LES MESURES DE PROTECTION

I) LES OBJECTIFS

Les intentions qui se sont globalement manifestées au cours des réunions tenues avec la Municipalité, tant à la faveur des réunions de la Commission Locale du Secteur Sauvegardé, que de celles de la Commission Consultative du Secteur Sauvegardé, peuvent être ainsi résumées :

- 1) Aménager les quartiers pour y permettre une meilleure existence de ses habitants
- 2) Tirer un meilleur parti du caractère spécifique de la ville, en entretenant et en adaptant son centre pour maintenir la vie.
L'urbanisme de VERSAILLES, qui fut à l'origine d'avant-garde, doit rester un témoignage exceptionnel
- 3) Régénérer le tissu ancien en le complétant éventuellement par des créations nouvelles qui s'insèrent, en l'améliorant, dans son équilibre et suscite un dynamisme renouvelé, mais en faisant en sorte que la ville se déconcentre sur elle-même.
- 4) Favoriser l'implantation d'activités génératrices de vie partout où cela est possible, notamment par le réaménagement de son centre, derrière les Ecuries
- 5) Inciter au développement de la vie culturelle, artistique et de loisir, et faciliter l'évolution du commerce vers la qualité.

Ces intentions d'ordre général se traduisent de diverses façons dans les secteurs successivement évoqués dans l'analyse qui précède.

Objectifs en matière de circulation et de stationnement

- Mise à exécution de dispositions d'amélioration dont certaines sont déjà réalisées, d'autres en cours, ou prévues, et qui devraient porter leurs fruits vers 1986 :

- . Travaux de la voie G 12 qui doit relier le Pont COLBERT à l'autoroute de l'Ouest.

Actuellement 37.000 voitures par jour viennent de l'autoroute de l'Ouest et se rendent dans le Sud vers le PETIT CLAMART et CRETEIL, par la R.N 10 et la R.N 286.

Plusieurs milliers transitent par VERSAILLES, soit en quittant la A. 13 à l'échangeur de ROCQUENCOURT, soit en traversant VERSAILLES du Nord au Sud, soit en pénétrant par la A 10.

La construction de la G.12 sur 5.400 m par 2 chaussées devrait supprimer cette circulation de transit.

- . Poursuite de la mise en place, après essais, du plan de circulation ; il s'est d'ores et déjà traduit par le réaménagement provisoire de la circulation et du stationnement sur la Place d'Armes et sur la Place Hoche.

- . Mise en place de parcmètres en bordure des voies, et de parcs de stationnement dont celui, souterrain, de l'avenue de Saint-Cloud, constitue une première étape.

- . Modification des alignements respectifs de l'avenue de l'Europe et de l'avenue du Général de Gaulle pour supprimer la chicane au carrefour de l'avenue de Paris.

- . Réaménagement de la gare routière située à l'angle de l'avenue de Sceaux et de l'avenue du Général de Gaulle

- . Modification d'alignement de la rue Edouard Charton

. En vue d'améliorer la circulation des piétons et de redonner la vie à la rue, aménagement de tronçons piétonniers (rue des Deux-Portes, Passage de la Geôle)

- . création de cours urbaines
- . mise en valeur d'immeubles anciens par apposition de plaques rappelant leur histoire
- . maintien des marchés en plein air et construction de parcs souterrains (cf. ci-dessus)
- . favoriser la création dans l'Ilot des Manèges, d'un centre d'art, de culture et de loisir, suffisamment attractif pour remédier à la coupure que constitue cette zone morte et déserte le soir.

Objectifs intéressant la population et l'emploi

- Arrêt de l'urbanisation, conservation et réhabilitation de l'habitat ancien en vue de maintenir la population actuelle dans son nombre et dans sa composition sociologique. Protection et amélioration du cadre de vie en maintenant l'originalité des différents quartiers (zone d'immeubles collectifs en ordre continu, ou zones pavillonnaires) et en maintenant les espaces verts.

Développement du rôle de capitale artistique, culturelle et commerciale de la région Ouest de PARIS (c'est dans une utilisation judicieuse de son cadre exceptionnel, hérité de l'histoire, que VERSAILLES peut développer ce rôle)

L'aménagement des quartiers et des rues, la qualité des commerces et de leurs devantures, engendrent une atmosphère favorable au développement culturel et propice à drainer à VERSAILLES la population des communes voisines (cf. impact du Festival annuel et des expositions).

Le commerce

“Définir et appliquer une politique d’animation appuyée sur le caractère historique et artistique de VERSAILLES, qui lui permette de se démarquer des centres commerciaux périphériques”.

(Bulletin Municipal n°9 décembre 1979)

Un important essor de magasins de qualité est la conséquence contagieuse d’une telle recherche, qui se traduit par un renouvellement fréquent et de qualité croissante des locaux commerciaux et de leurs façades.

Ouverture de voies piétonnières favorisant l’implantation de commerces, sauvegarde et restauration du marché Notre-Dame, création d’un marché aux Puces, création de cours commerçantes.

Le logement

Pour favoriser la conservation du patrimoine immobilier et stopper son processus de dégradation, la Municipalité a décidé dès 1978 de favoriser des opérations de réhabilitation par l’ouverture d’opérations programmées d’amélioration de l’habitat.

Relevant de la procédure créée par la loi en 1977, une convention Ville – Etat a abouti à la création d’un instrument opérationnel : l’Association Versaillaise pour la Réhabilitation de l’Habitat (A.V.R.Ha.).

En évitant la spéculation immobilière et la promotion abusive dans les quartiers anciens, la réhabilitation limitée à la mise aux normes du confort des immeubles par l’intermédiaire d’organismes à caractère social avec aide de la Ville et de l’Etat, devrait permettre le maintien en place des occupants.

L'environnement

La prise en compte de l'environnement est également une des préoccupations et un des points forts du Secteur Sauvegardé qui, dans ce domaine, propose deux axes d'actions.

- Sur l'ensemble du secteur, les grands axes plantés d'arbres de haute tige font l'objet d'un repérage individuel en vue de leur maintien. Des plantations nouvelles sont prévues sur des axes en cours d'aménagement, telles les avenues du Général de Gaulle et de l'Europe.

A l'intérieur des îlots, un grand nombre d'espaces verts intérieurs, jardins, parcs et cours sont maintenus en qualité d'espaces verts. L'urbanisation en cœur d'îlot est limitée afin d'y constituer des ensembles verts.

- Quelques opérations ponctuelles sont envisagées :

- . ouverture du jardin de la rue Borgnis Desbordes,
- . réaménagement du square de l'Observatoire,
- . ouverture du parc Balbi.

RELATIONS AVEC LE P.O.S.

Le Secteur Sauvegardé, situé à l'ouest de Versailles, fait étroitement corps avec les espaces urbains qui le cernent. Le plan de sauvegarde et le P. O. S. qui ont été étudiés conjointement ont été discutés par le même groupe de travail. Les orientations retenues pour les zones du P.O.S. qui entourent le Secteur Sauvegardé sont donc en cohérence avec le Plan de Sauvegarde.

A l'ouest, le domaine national est en contiguïté avec le Secteur Sauvegardé. La politique du Plan de Sauvegarde est la continuité urbaine de la protection du Domaine.

Au nord, le quartier des Près, au-delà de l'avenue de la Reine fait l'objet d'une politique de protection du paysage urbain et du patrimoine bâti. Un P.O.S. "fin" a été élaboré ; il précise les constructions dont la conservation est imposée, les espaces libres constructibles et inconstructibles ; il donne des règles de composition architecturale rigoureuses.

Au nord-est, le secteur de la place Charost a fait également l'objet d'études de détails, afin que, par le biais du P.O.S., des prescriptions à la parcelle et à l'immeuble soient opposables aux tiers. Le paysage de cet espace constitué par l'arrière des grandes écuries et l'avenue de l'Europe va être amené à évoluer sensiblement à l'occasion de l'aménagement de l'îlot de l'Europe.

Au sud-est, les Manèges et l'avenue du Général de Gaulle, en lien visuel avec la Mairie et la gare, sont également des espaces en voie de mutation, tant pour le Secteur Sauvegardé que pour le P. O. S.

Au sud, les Etangs Gobert, entre l'extrémité de l'avenue de Sceaux et le domaine de la S.N.C.F. sont partie intégrante d'une zone d'aménagement d'ensemble prévue au P.O.S, l'opération "Versailles-Chantiers".

LES CONTRAINTES SUPRA-COMMUNALES

Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Versailles, comme le P.O.S., a été élaboré en compatibilité avec les lois d'aménagement, les servitudes d'utilité publique et les projets d'intérêt général.

Les diverses contraintes supra-communales précisées par le Préfet des Yvelines en juin 1990 et s'imposant au Secteur Sauvegardé sont les suivantes :

Prescriptions du schéma directeur de la région Ile de France

Le S.D.A.U. de la région Ile de France approuvé par décret le 1^{er} juillet 1976 modifié le 16 mai 1984 et qui a valeur de prescriptions régionales propose en particulier les dispositions ou orientations suivantes :

- mise en valeur du patrimoine historique et culturel,
- maintien et mise en valeur du patrimoine bâti dans ses formes et ses fonctions actuelles,
- préservation des espaces verts urbains,
- maintien d'un "pôle restructurateur", tant en ce qui concerne l'emploi tertiaire que les autres activités quotidiennes,
- adaptation du centre ancien par la réhabilitation plutôt que par la rénovation,
- maîtrise de la densification du bâti,
- protection des sites et des boisements,
- recherche des moyens qui permettront l'ouverture au public des espaces verts existants,
- compatibilité avec la politique des transports, particulièrement en assurant un meilleur accès au réseau S.N.C.F. par l'aménagement des gares.

Le parti d'aménagement du Plan de Sauvegarde répond bien à ces prescriptions régionales. Le patrimoine historique et culturel est maintenu dans sa forme urbaine et architecturale ainsi que dans ses fonctions.

Comme prévu au schéma directeur – destination générale des sols à l’horizon 2000 – le centre-ville, cœur historique de Versailles, se développe comme l’un des pôles tertiaires principaux de l’ouest parisien. Son évolution, son adaptation à ses fonctions de pôle restructurateur s’opère essentiellement par restauration ou réhabilitation ; les opérations de rénovation sont rares et parfaitement maîtrisées par le Plan de Sauvegarde.

Les espaces verts, à l’intérieur du périmètre du Secteur Sauvegardé, font l’objet d’une rigoureuse politique de protection et de mise en valeur. Le secteur de l’abreuvoir des Francines et des étangs Gobert, liaison entre le centre historique de Versailles et la future zone d’aménagement Versailles Chantiers, verra le prolongement planté de l’avenue de Sceaux et la mise en place de vastes espaces paysagés pour le piéton.

Servitudes d’utilité publique

Le Plan de Sauvegarde tient compte des diverses servitudes d’utilité publique dont la liste est donnée dans l’annexe 1 du règlement. Ces servitudes portent sur :

- servitudes de protection des Monuments Historiques (loi du 31 décembre 1913),
- servitudes de protection des Sites et Monuments Naturels (loi du 2 mai 1930),
- servitudes relatives aux transmissions radioélectriques, téléphoniques et télégraphiques,
- servitudes relatives à l’utilisation de certains équipements et réseaux.

Projets d’intérêt général

Le Plan de Sauvegarde tient également compte de divers projets d’intérêt général.

- Les projets de servitudes aéronautiques de dégagement concernant l’aérodrome de Vélizy-Villacoublay.
- Le projet de servitudes relatives aux transmissions radioélectriques concernant la protection contre les obstacles des centres de transmission et de réception exploités par l’Etat : zone spéciale de dégagement des liaisons hertziennes Elancourt - Meudon et Guyancourt - Meudon d’une largeur de 200 m.

Loi d'orientation pour la ville (13 juillet 1991)

Cette loi doit permettre d'assurer à chaque habitant des conditions de vie favorisant la cohésion sociale et d'éviter ou de faire disparaître les phénomènes ségrégatifs. Elle sera prise en compte, notamment à travers l'élaboration d'un programme local de l'habitat qui se met en place sur la commune de Versailles, y compris pour le Secteur Sauvegardé.

II) LES MOYENS INTENTIONS

Les intentions principales traduites par le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur sont les suivantes :

1) Interrompre le processus de dégradation du bâti urbain ancien, menacé de remplacement par des constructions neuves plus adaptées à la conception de confort actuel. A cet effet, protéger comme immeubles à conserver et à restaurer tous ceux qui, par leur qualité architecturale ou leur position dans un ensemble intéressant, méritent de l'être.

2) Rendre inconstructibles les espaces disponibles, soit par le jeu de la légende du plan (servitude d'espaces plantés ou de protection particulière), soit par celui du règlement.

Les constructions en cours d'îlot sont, à ce titre, proscrites afin de déconcentrer la ville sur elle-même. (Teinte jaune pour les immeubles qui doivent disparaître, hachures fines pour ceux qui peuvent être modifiés, servitudes d'écêtement ou de modification pour ceux qui le justifient.

A ce titre, beaucoup de cours encombrées de locaux commerciaux (arrières-boutiques) n'ont pas été portées en jaune, ce qui aurait impliqué la démolition d'une partie vitale de leur activité, mais des mentions permettant dans ces cours, l'établissement d'une dalle au-dessus du rez-de-chaussée.

3) Doter les grands espaces encore constructibles de documents d'orientation.

Ces espaces sont constitués par :

- . L'îlot de l'Europe Les terrains situés à l'arrière des Grandes Ecuries ont fait l'objet d'une étude de capacité du site à accueillir des volumes bâtis nouveaux.
De cette étude il ressort qu'un vaste espace très ordonnancé doit être aménagé à l'arrière des Ecurie pour mettre en valeur l'œuvre de Jules-Hardouin MANSART. D'autre part, les volumes construits situés le long de l'avenue de l'Europe doivent être édifiés sur galeries en rez-de-chaussée et dotés de percées donnant accès à la cour centrale ; percées de dimensions suffisantes pour avoir un caractère public et pour dégager une vue importante sur les Ecuries. Le Plan de Sauvegarde propose un épannelage pour fermeture de l'îlot conforme à ces orientations.

- . L'îlot des Manèges

Situé à l'arrière des Ecuries, sur les anciens jardins de l'Hôtel de CONTI, a fait également l'objet d'une étude d'épannelage dans la ligne de celle réalisée pour l'îlot de l'Europe.

Cet épannelage propose un mode de refermeture de l'îlot, une cour centrale mettant en valeur le dôme des Ecuries, et dans l'axe de la composition une ouverture sur l'avenue du Général de Gaulle.

Cet épannelage prend en compte la totalité de l'îlot, ce qui suppose le départ de la gare routière.

- . Les Etangs GOBERT

Plusieurs études sur le devenir de ces espaces ont été menées et ont abouti à une proposition d'occupation de sols permettant d'une part des aménagements de l'Etang Long, d'autre part la mise en valeur de l'Etang Carré, tout en conservant dans l'axe de l'avenue de Sceaux un dégagement qui ne modifierait en rien les perspectives existantes depuis la statue équestre de LOUIS XIV située dans la cour d'honneur du Château.

- 4) Modifications d'alignement de voies prévues :
 - Rue Edouard Charton
 - Avenue de l'Europe, côté Ouest
 - Avenue du Général de Gaulle, côté Ouest
 - Avenue de Paris, entre les Petites Ecuries et l'Avenue du Général de Gaulle.

LES ZONES REGLEMENTAIRES DU PLAN DE SAUVEGARDE

Ces zones, qui ont même valeur que celles d'un P.O.S., et à chacune desquelles est attaché un corps de règle, sont issues du découpage synthétique du secteur en neuf secteurs homogènes (page 33 P1. 1).

Le fait que des secteurs ou parties de secteurs homogènes, de caractère différent, soient le lieu d'évolutions urbaines identiques, a permis de réduire à 4 le nombre de zones réglementaires.

LA ZONE SA

est constituée des tissus denses situés au contact immédiat du trident. Elle contient l'essentiel des commerces et des activités du centre de VERSAILLES. Les règles proposées ont pour but d'éviter sa densification, voir même de la dédensifier volontairement, tout en facilitant le développement des commerces de détail installés sur de petites parcelles, grâce à la capacité que donne le Plan de Sauvegarde de couvrir totalement certaines cours.

La sous-zone SA'

contient les Carrés SAINT-LOUIS ; elle est dotée de règles permettant sa recombinaison originelle.

LA ZONE SB

accompagne la zone SA. Elle est, elle aussi, animée de nombreux commerces. Son caractère résidentiel est souligné par la présence de nombreux espaces libres intérieurs. Les jardins qui s'ouvrent sur le domaine public au Sud de la rue Neuve-Notre-Dame, ou du boulevard de la Reine, constituent des traces de l'histoire urbaine de VERSAILLES. A ce titre, ils seront protégés.

La sous-zone SB'

contient les terrains du Lycée et de l'Hôpital. Le corps de règle laisse la possibilité de composer aussi librement que possible, les bâtiments à venir.

Le sous-secteur SBa

contient l'Abreuvoir des Francines et les Etangs Gobert, l'un et l'autre font partie de l'opération d'aménagement d'ensemble "VERSAILLES-CHANTIERS".

LA ZONE SC

contient les alignements qui bordent la place d'Armes. Ceux-ci conservent encore le souvenir des ordonnances du Plan LEPAULTRE. Les règles du Secteur SC sont conçues pour conserver ou restituer cette grande composition architecturale.

Le sous-secteur SCa

contient les arrières des Grandes Ecuries (Ilot de l'Europe)

Il doit faire l'objet d'un réaménagement d'ensemble dans le cadre de l'épannelage proposé par le Plan de Sauvegarde et peut recevoir toutes sortes d'équipements, à l'échelle de VERSAILLES.

Le sous-secteur SCb

contient l'arrière des Petites Ecuries (Ilot des Manèges) ; il a pour partie été réaménagé. Reste à traiter l'espace occupé par la gare routière.

LA ZONE SD

limitée au sud par la voie ferrée contient l'essentiel de l'ancien Parc aux Cerfs. Ce secteur résidentiel est caractérisé par un tissu discontinu dans lequel les jardins, en grand nombre, participent au paysage urbain. Leur conservation, ainsi que celle des murs de clôture qui les isolent du domaine public est la règle.

La sous-zone SD'

regroupe les grandes parcelles incluses dans la Zone SD. Des règles particulières d'implantation des constructions permettent de développer les volumes bâtis existants.

LES SURFACES DES ZONES

Le Secteur Sauvegardé s'étend sur une surface de 165,9 ha sur le quartier Notre-Dame au Nord, le quartier Saint-Louis au sud et les deux écuries au centre.

Le tableau ci-après rend compte, par zone, sous-zone et sous-secteur des surfaces de chacune des zones réglementaires du Plan de Sauvegarde ; la voirie est comprise dans le calcul de ces surfaces.

Zone	Surfaces en m ²	Sous-total
SA SA'	280 000 21 000	301 000
SB SB' SBa	601 000 100 000 69 000	770 000
SC SCa SCb	254 000 18 000 17 000	289 000
SD SD'	195 000 104 000	299 000
Total	1 659 000	1 659 000

EN CONCLUSION,

Le Rapport de Présentation, dans sa première partie, met en lumière les données sur lesquelles se fondent les études qui ont permis de dégager une politique urbaine pour le devenir du centre ancien de VERSAILLES, dans le cadre de la Loi Malraux instituant les secteurs sauvegardés.

La politique urbaine pour le Secteur Sauvegardé est exposée dans la seconde partie du Rapport de Présentation ; elle porte sur quelques grands traits caractéristiques de la volonté de développer le centre ancien dans la continuité de son histoire urbaine et patrimoniale.

- Maintien du tissu dans ses formes, ses volumes, ses rythmes et ses vides existants.
 - Aménagement coordonné des espaces ilots en cours de mutation par la réalisation, après programmation, de plan de masse ou de sous-secteurs.
 - Conservation et mise en valeur des espaces verts ; en particulier, protection des cœurs d'ilots verts.
 - Aide à la création de stationnement public ou privé et développement des espaces ouverts aux piétons.
 - Protection et aménagement des sols rues et des trottoirs ; mise en valeur des places.
-

Additif
au rapport de présentation du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
approuvé le 15 novembre 1993

LE CONTEXTE URBAIN DE LA COMMUNE DE VERSAILLES

Modification du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur

COMMISSION NATIONALE MODIFICATION		APPROBATION MODIFICATION	PUBLICATION MODIFICATION
21 mai 2010	/	23 novembre 2010	1 ^{er} décembre 2010

Sommaire

1.	La ville de Versailles et son contexte	3
1.1.	<i>La situation de Versailles</i>	3
1.1.1.	LA LOCALISATION DE LA COMMUNE.....	3
1.1.2.	LA SITUATION ADMINISTRATIVE DE LA COMMUNE : VERSAILLES, VILLE-PREFECTURE	5
1.1.3.	UN VASTE TERRITOIRE COMMUNAL OCCUPE POUR UN TIERS PAR LA VILLE	6
1.2.	<i>Le contexte supra-communal</i>	8
1.2.1.	LE PROJET OPERATION D'INTERET NATIONAL (OIN) VERSAILLES - PLATEAU DE SACLAY.....	8
1.2.2.	LA PLANIFICATION REGIONALE	11
1.2.3.	L'INTERCOMMUNALITE	16
2.	Les documents d'urbanisme à Versailles.....	19
2.1.	<i>Le Plan Local d'Urbanisme.....</i>	19
2.2.	<i>Le Périmètre de Sauvegarde et de Mise en Valeur</i>	20
2.3.	<i>L'articulation entre le PLU et le PSMV.....</i>	23
3.	L'impact de la modification de la sous-zone S.B.' et du sous-secteur SCa sur la ville.....	19
3.1.	<i>En sous-zone SB'.....</i>	19
3.2.	<i>En sous-secteur SCa</i>	21
3.3.	<i>Le 22 rue de Satory.....</i>	23
3.4.	<i>Le passage Rue Edouard Charton</i>	23

1. LA VILLE DE VERSAILLES ET SON CONTEXTE

1.1. LA SITUATION DE VERSAILLES

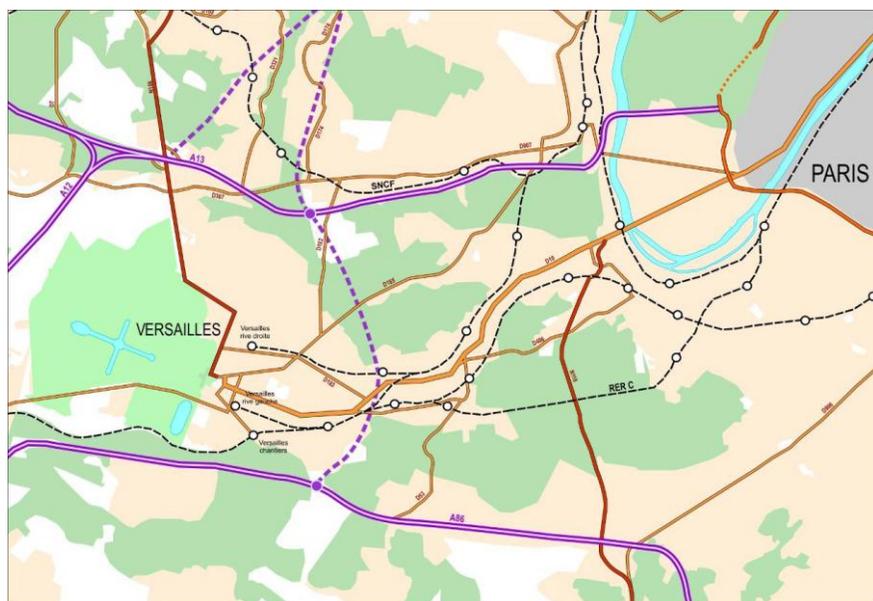
1.1.1. La localisation de la commune

La commune de Versailles s'étend sur 2 618 hectares et compte environ 86 979 habitants (population municipale au 1^{er} janvier 2010).

C'est l'une des villes les plus peuplées d'Ile-de-France (la cinquième après Paris) et l'une des plus vastes.

Elle est située à 19 kilomètres au sud-ouest de Paris et à l'est du département des Yvelines.

Situation de Versailles



Versailles est bordée par douze communes :

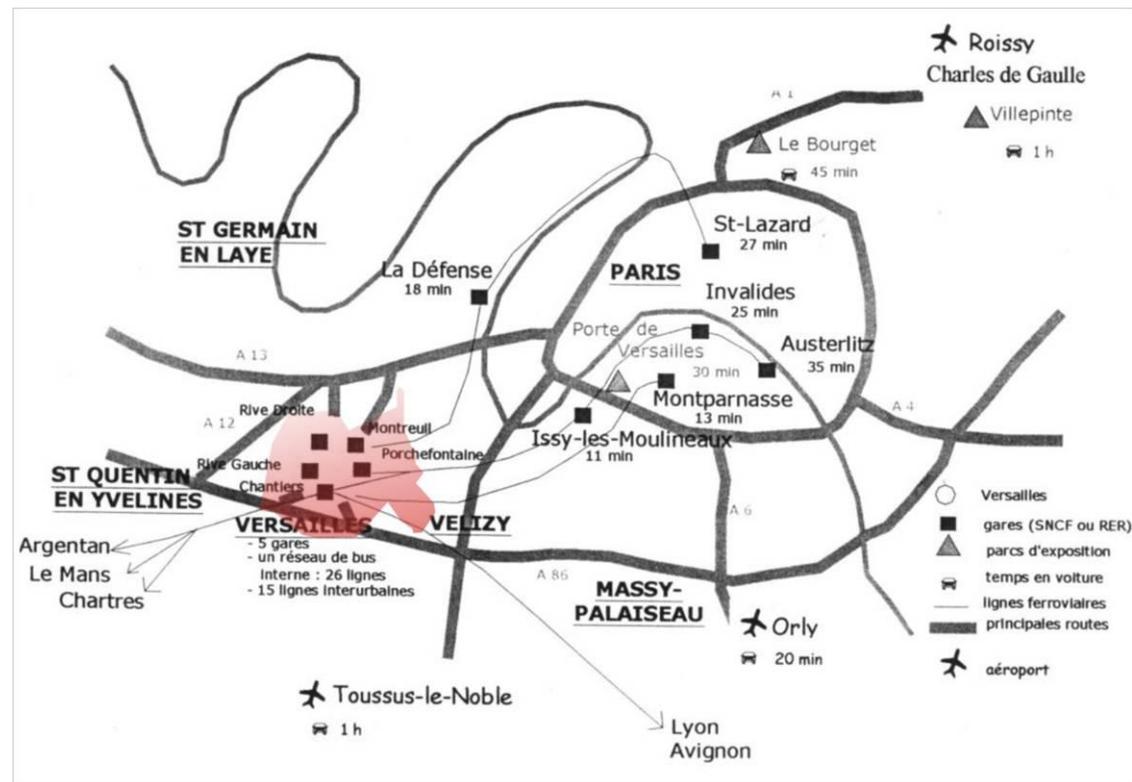
- au nord par : Bailly, Rocquencourt, Le Chesnay, Vaucresson, Marnes-la-Coquette ;
- à l'est par : Ville d'Avray, Viroflay, Vélizy-Villacoublay ;
- au sud par : Jouy-en-Josas, Buc, Guyancourt ;
- à l'ouest par : Saint-Cyr-l'Ecole.

La ville de Versailles bénéficie d'une localisation privilégiée : proche de la capitale, elle est également bien desservie par les différents réseaux de communication.

Versailles est traversée par trois lignes de chemin de fer et compte cinq gares (où s'arrêtent des RER, des TER mais aussi des lignes nationales). Cette desserte place Versailles à une quinzaine de minutes du centre de la capitale (13 minutes entre Montparnasse et Versailles-Chantiers). Elle dispose également de deux gares routières (une urbaine et une intercommunale), points de transit des 26 lignes de bus communaux et des 15 lignes des différents réseaux interurbains desservant la ville.

La ville est « encadrée » par trois autoroutes (l'A86 au sud, l'A12 à l'ouest et l'A13 au nord) et elle est desservie par plusieurs routes départementales.

Une desserte de grande qualité



Source : Service Economique (plaquette « S'implanter à Versailles » 2003)

1.1.2. La situation administrative de la commune : Versailles, ville-préfecture

Versailles est une véritable « capitale administrative » : la ville est Préfecture de département et Sous-préfecture d'arrondissement.

Versailles est devenue Préfecture du département des Yvelines à l'issue de la réorganisation de la région parisienne définie par la loi du 10 juillet 1964. Le département des Yvelines est le plus peuplé de la grande couronne, le 2^{ème} des départements franciliens.

Depuis 1984, Versailles est également Sous-préfecture d'arrondissement. D'une faible superficie, environ 15 500 hectares, l'arrondissement de Versailles est composé de 19 communes, dont 12 de plus de 10 000 habitants, groupées en 10 cantons. Il compte 357 220 habitants au premier janvier 2010 (source INSEE).

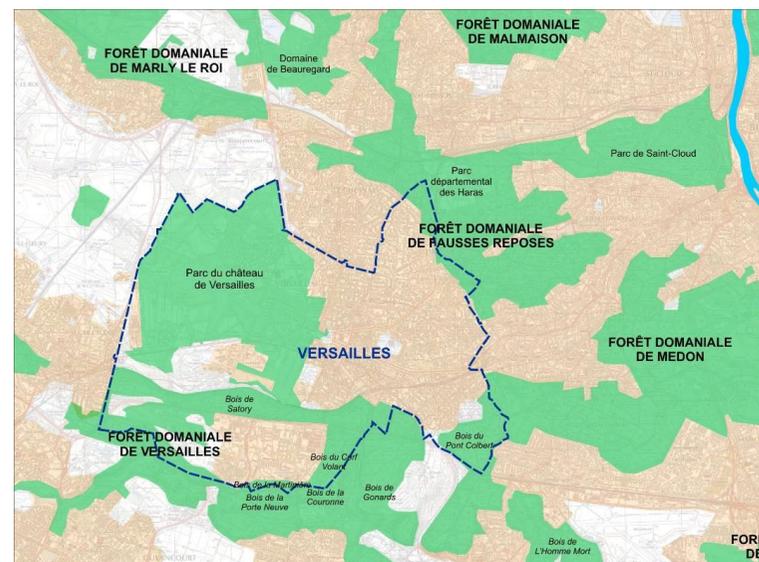
La ville est couverte par 3 cantons :

- le canton de Versailles-Nord (32 345 habitants en 2010) s'étend sur une partie de la ville ;
- le canton de Versailles-Nord-Ouest (28 906 habitants en 2010) couvre une autre partie de la ville ;
- le canton de Versailles-Sud (42 962 habitants en 2010) englobe le reste du territoire communal et tout ou partie de six autres communes (Buc, Châteaufort, Jouy-en-Josas, Les Loges-en-Josas, Toussus-le-Noble).

La situation administrative



Les grandes composantes du territoire de Versailles



1.1.3. Un vaste territoire géré pour un tiers par la ville

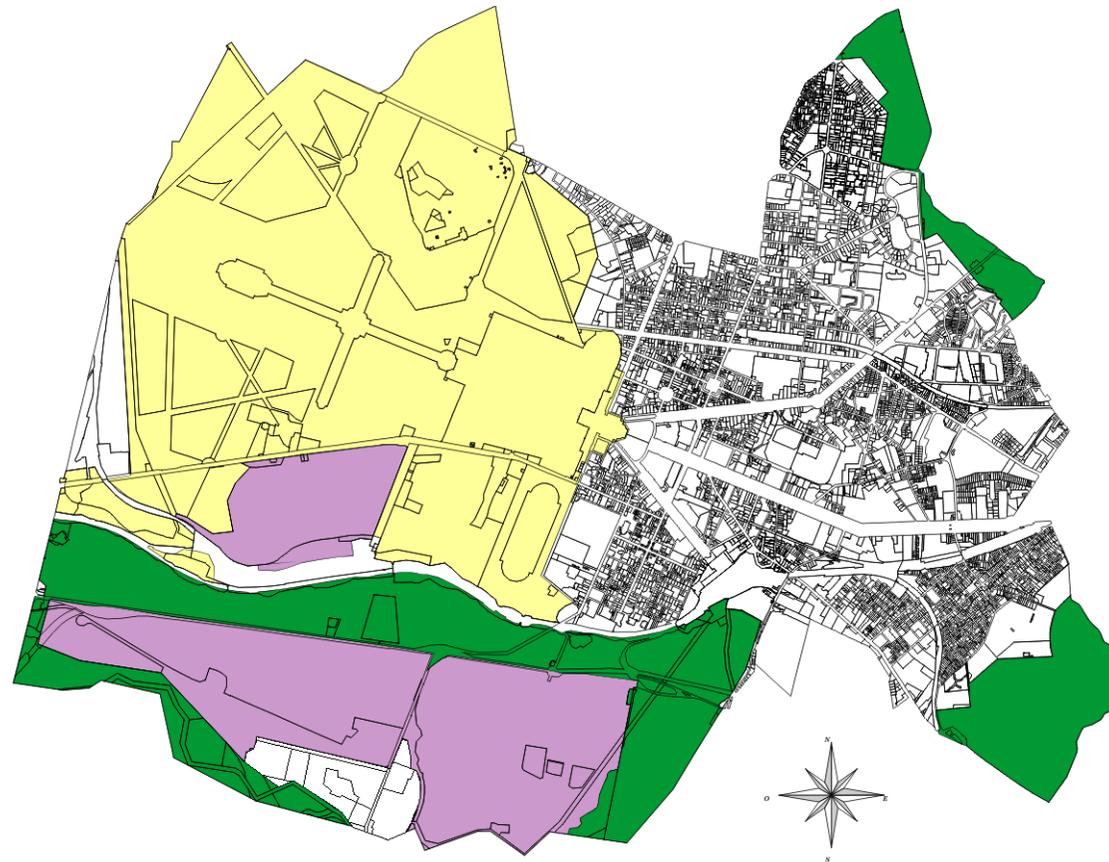
Etendue sur 2 618 hectares, Versailles est l'une des communes urbaines les plus vastes d'Ile-de-France. Toutefois, la ville ne se développe que sur une partie du territoire :

- 830 hectares correspondent au domaine national du château, géré par le ministère de la Culture ;
- 460 hectares sont affectés à la défense nationale ;
- 350 hectares abritent les forêts domaniales de Versailles et de Fausses-Reposes.

Au total, les emprises gérées par l'État représentent 1 640 hectares, soit les 2/3 du territoire communal.

La ville se développe actuellement sur 978 hectares, dont le quart est couvert par un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) qui représente près de 170 hectares et au terme de sa procédure d'extension devrait s'étendre sur 250 hectares.

Versailles, un vaste territoire géré pour 1/3 par la ville



-  **Domaine National**
-  **Forêt Domaniale**
-  **Terrains affectés à la Défense Nationale**

1.2. LE CONTEXTE SUPRA-COMMUNAL

1.2.1. Le projet Opération d'Intérêt National (OIN) Versailles - Plateau de Saclay

Le comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 6 mars 2006 a prévu que le secteur Massy-Palaiseau, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, ferait l'objet d'une Opération d'Intérêt National (OIN). Une OIN est une grande opération d'urbanisme partenariale mise en place à l'initiative de l'Etat sur certains territoires qu'il a identifié comme étant prioritaires.

Les opérations d'aménagement du Plateau de Saclay ont été inscrites parmi les opérations d'intérêt national par décret le 3 mars 2009 (article R.121-4 du code de l'urbanisme).

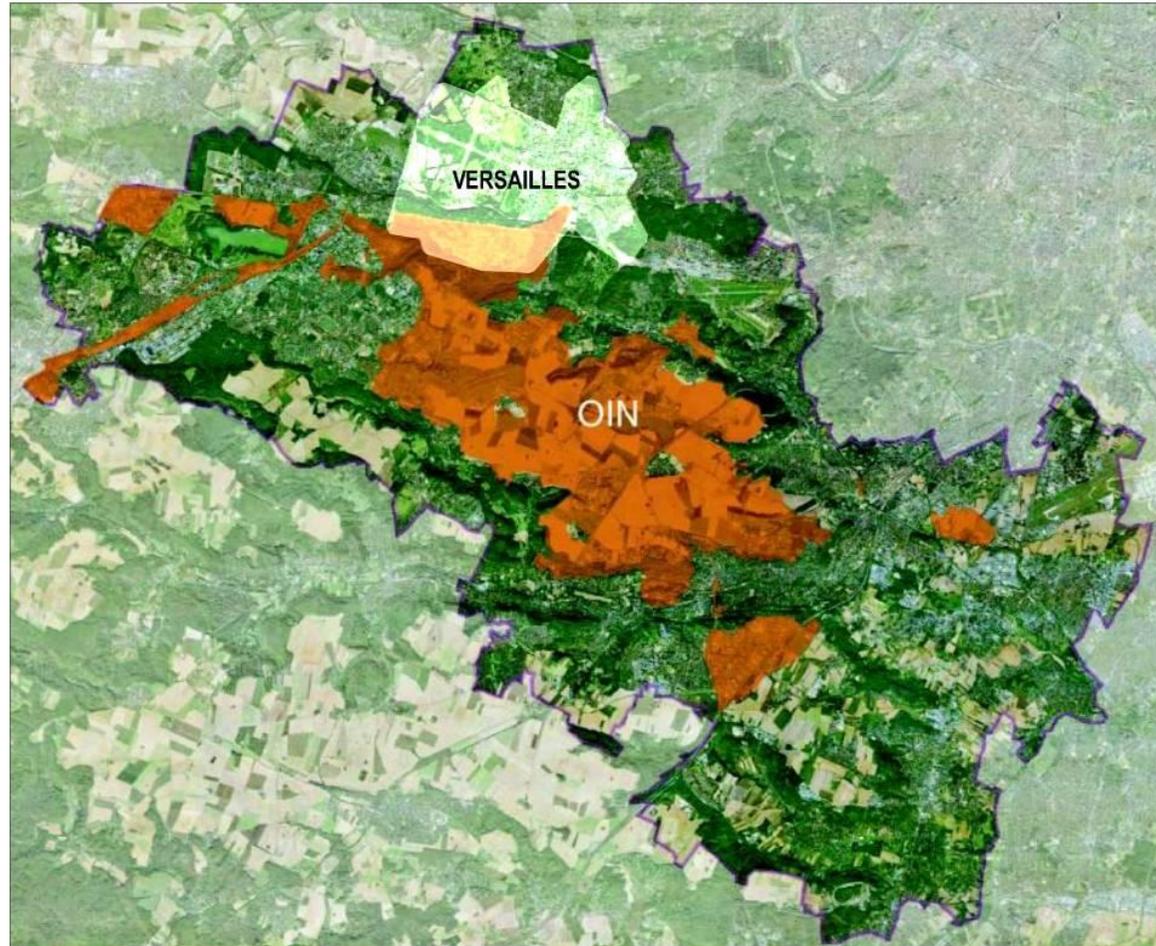
Un établissement public en charge de la mise en œuvre du projet sera créé. La mission de préfiguration de la création de l'Etablissement Public de Paris Saclay a proposé un périmètre élargi par rapport au territoire juridiquement couvert par l'OIN.

La commune de Versailles appartient au périmètre de l'établissement public qui regroupe 49 communes, mais elle n'est comprise que partiellement dans le périmètre juridique de l'OIN (partie en rouge sur la carte ci-après).

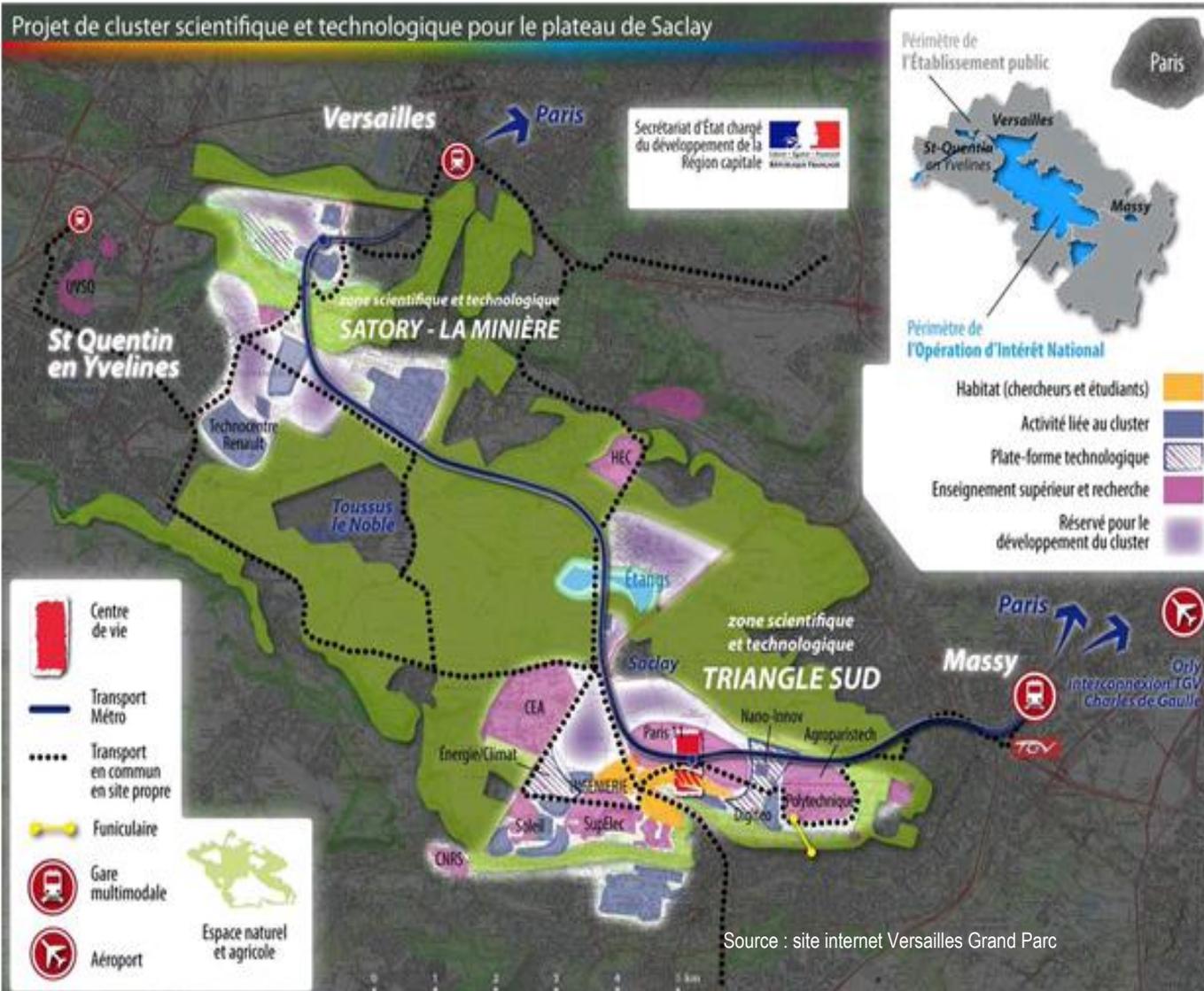
L'objectif de cette OIN est de mettre en place une grande opération d'urbanisme d'intérêt national visant à conférer au plateau de Saclay la stature d'un grand pôle scientifique d'envergure internationale. La démarche entreprise s'inscrit dans le cadre d'un projet de territoire ambitieux dont les orientations définies par l'Etat sont les suivantes :

- conférer au plan international une forte attractivité pour les entreprises, les organismes de recherche et d'enseignement, leurs collaborateurs et leurs familles ;
- mettre en synergie les pôles d'excellence existants et futurs des Yvelines et de l'Essonne ;
- inscrire ce processus dans un projet urbain ambitieux, doté d'une identité forte, qui permettra de développer une offre de logements adaptée.

Les communes situées dans le périmètre de l'établissement public de l'OIN



Source : site internet de l'OIN



Lors du conseil communautaire du 16 décembre 2008, les élus communautaires ont voté une motion :

Le conseil communautaire :

- 1) ADHERE à l'objectif de développement de la recherche, de l'enseignement supérieur et des activités économiques de pointe sur le territoire « Massy – Saclay – Palaiseau - Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines », conférant à ce territoire une visibilité mondiale, et souhaite y apporter une forte contribution,
- 2) PREND ACTE de la volonté de l'Etat de décréter une opération d'intérêt national (OIN) et de créer un établissement public spécifique afin de réaliser cet objectif,
- 3) PROPOSE que Versailles, compte tenu notamment de sa notoriété mondiale, soit désignée comme ville pivot de cette opération,
- 4) DEMANDE
 - Qu'une réelle priorité soit accordée aux transports en commun, avec :
 - une implication forte de l'Etat dans le réaménagement de la gare des Chantiers, l'interconnexion et le renforcement des liaisons avec cette gare, considérée dans le projet comme l'un des deux points d'accès privilégiés au territoire de l'OIN,
 - la mise en œuvre d'une liaison efficace et respectueuse de l'environnement entre Versailles-Chantiers et le plateau de Saclay excluant un axe lourd de surface à travers le plateau,
 - un renforcement du rôle de la gare de Saint-Cyr l'Ecole et une liaison nouvelle entre cette gare, Satory et Versailles Chantiers,
 - une amélioration rapide des liaisons ferroviaires existantes (fréquences, régularité, confort, interconnexions), en particulier la ligne RER C entre Versailles et Massy,
 - Qu'un traitement approprié et simultané soit apporté aux problèmes de circulation automobile en direction des zones d'emplois, notamment à Buc, Jouy-en-Josas, les Loges-en-Josas, Saint-Cyr l'Ecole et Toussus-le-Noble,
 - Que l'aménagement du pôle de Satory à Versailles, dans le cadre du pôle d'excellence Mov'Eo soit engagé sans tarder,
 - Que soit conféré un statut de protection absolue pour les 2 300 hectares du plateau de Saclay*, qui doivent demeurer consacrés à l'agriculture, et que ce statut soit acquis au moment même où l'OIN sera créée,
 - Que le périmètre de l'OIN soit exclusif des périmètres de la vallée de la Bièvre et de la plaine de Versailles, lesquelles bénéficient d'une protection satisfaisante,
 - Que les nuisances affectant les zones urbanisées soient réduites :
 - en particulier avec la réalisation de protections phoniques beaucoup plus efficaces le long des principaux axes de transport routier tels que de la RN118 dans sa traversée de la Vallée de la Bièvre, l'A.12 et la RN.12 dans leur traversée de Versailles Grand Parc,
 - avec la réalisation de protections phoniques le long des voies ferrées dans leur traversée de Versailles Grand Parc,
 - Que les nuisances sonores aux abords des aéroports de Saint-Cyr- l'Ecole, Toussus-le-Noble et Vélizy-Villacoublay, soient limitées,
 - Qu'une attention forte soit portée à l'hydrologie du plateau de Saclay, au maintien de son réseau de rigoles, au projet de restauration de l'alimentation du Château de Versailles à partir de ce réseau, ainsi qu'à la protection du site des sources de la Bièvre.
- 5) DEMANDE
 - Que les objectifs à court et moyen terme de l'opération d'intérêt national soient bien explicités avec en particulier les engagements financiers de l'Etat correspondants, notamment pour les infrastructures annoncées,
 - Que les collectivités locales exercent un rôle prépondérant aux côtés de l'Etat dans la mise en œuvre de cette opération, et que la durée de celle-ci soit limitée dans le temps,
 - Que l'établissement public envisagé comprenne une représentation majoritaire des collectivités locales,
- 6) RAPPELLE que seule une association étroite des collectivités locales et des populations permettra à cette opération de se déployer avec les meilleures chances de succès.

1.2.2. La planification régionale

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 (SDRIF)

Les orientations générales du SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, approuvé le 26 avril 1994 par décret pris en Conseil d'Etat, définit les grandes orientations d'aménagement et de développement de la région Ile-de-France. Ce schéma demeure applicable tant que sa révision n'aura pas été approuvée par décret en conseil d'Etat.

Le projet d'aménagement régional défini par le SDRIF approuvé en 1994 s'articule autour de trois composantes essentielles :

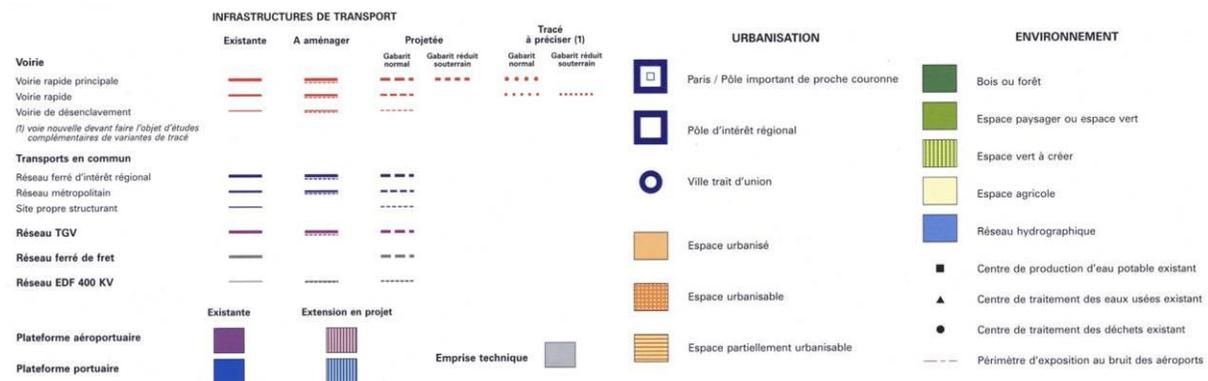
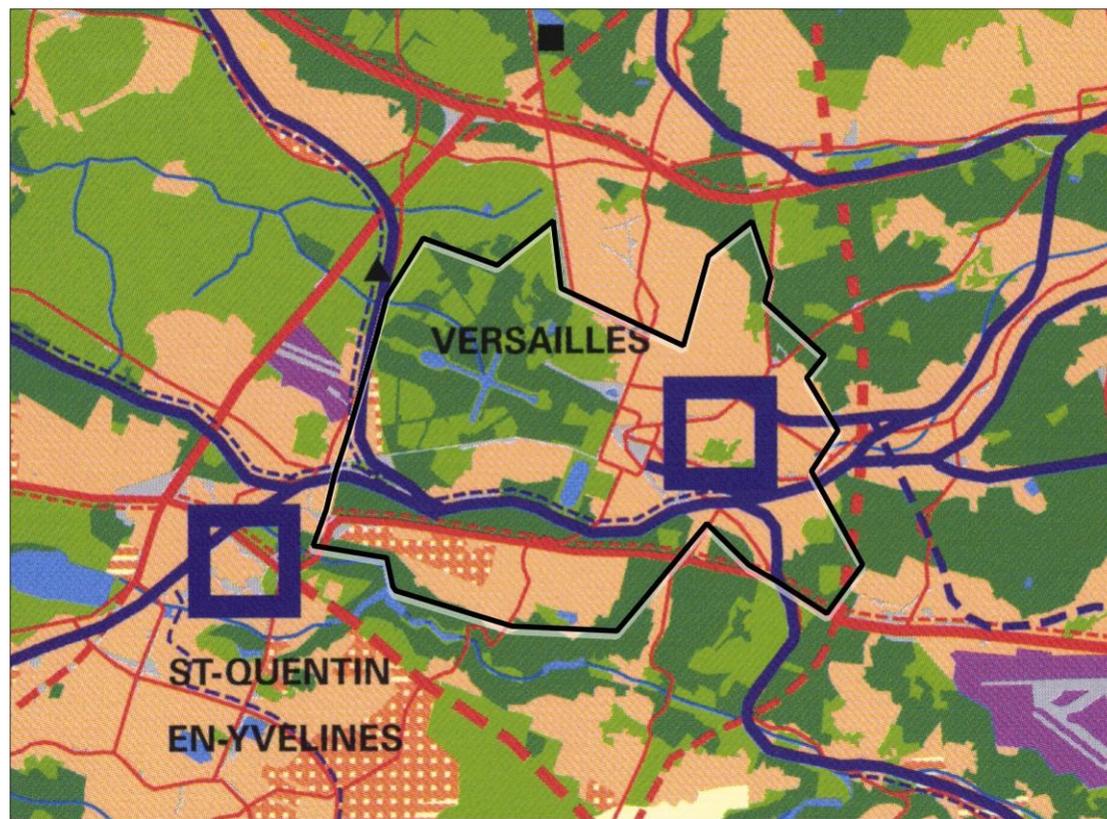
- les espaces agricoles et naturels à protéger pour leur intérêt économique ou patrimonial et à valoriser au sein de la ville pour les besoins de détente des franciliens ;
- les espaces bâtis ou d'urbanisation nouvelle à structurer dans une organisation polycentrique comportant des pôles urbains et des équipements forts répartis sur le territoire régional ;
- les réseaux de transports et d'échanges à améliorer et à développer, pour répondre aux besoins accrus de mobilité et conforter les priorités de l'aménagement régional.

Les orientations et les prescriptions du SDRIF s'imposent dans un rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme locaux que sont les schémas directeurs (SD) et les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV).

Dans cette perspective, la carte de destination générale des sols, établie à l'échelle du 1/150.000ème, fixe les principes d'utilisation des sols suivants :

- des « espaces urbanisés » indiqués en couleur saumon. Ces espaces ont été répertoriés à partir du mode d'occupation des sols de 1990, de façon générale ils ne comprennent donc pas les espaces qui ont été urbanisés depuis ;
- des « espaces urbanisables » représentés en couleur saumon foncé et quadrillés. Ces espaces sont à urbaniser en totalité d'ici 2015, dont 50% étaient à ouvrir à l'urbanisation à l'horizon 2003 et la totalité avant 2015 ;
- des « espaces partiellement urbanisables » représentés de couleur saumon foncé et hachurés. Ce sont des espaces à urbaniser en partie : 30% de leur superficie devait être ouvert à l'urbanisation avant 2003 et 60% au total avant 2015, alors que les 40% restants doivent être maintenus à l'usage naturel ou agricole ;
- des « espaces paysagers » représentés en vert clair. Dans ces espaces, « il s'agit d'éviter toute nouvelle urbanisation dispersée ». Ils correspondent à l'objectif général visant à «garantir autant que possible le maintien et le développement des espaces naturels encore existants dans la ceinture verte de la région ».
- des « bois ou forêts », représentés en vert foncé.

Le SDRIF de 1994 : extrait de la carte de destination générale des sols



- **Le projet de SDRIF de 2008**

La révision du SDRIF

La Région a engagé la révision du SDRIF par délibération le 25 juin 2004 avec deux objectifs majeurs :

- Intégrer les nouvelles données législatives liées à l'évolution de l'environnement institutionnel depuis 1994 ;
- Instituer le développement durable comme enjeu de la nouvelle planification.

Le projet de révision du SDRIF a été arrêté par délibération du conseil régional du 15 février 2007.

Soumis à l'avis des conseils généraux, des organismes consulaires, du conseil économique et social régional et du ministère chargé de l'Environnement, ce projet a fait l'objet à l'automne 2007 d'une enquête publique.

Le Président de la commission d'enquête a remis officiellement au Président du Conseil régional le rapport d'enquête publique, le 11 juin 2008. La commission d'enquête, à l'unanimité de ses membres, donne dans ce rapport un avis favorable au projet de Schéma directeur de la région Île-de-France assorti de quatre réserves qui doivent être levées et de quinze recommandations.

Le projet de SDRIF, ajusté suite à ce rapport, a été adopté par le Conseil régional les 25 et 26 septembre 2008. Le nouveau SDRIF deviendra exécutoire après son approbation par décret en Conseil d'Etat.

Le projet de SDRIF de 2008 : extrait de la carte de destination générale des sols



Schéma directeur de la région Île-de-France
 "Projet soumis au Conseil régional pour adoption, 25 - 26 septembre 2008"

Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le champ d'application géographique des orientations, doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée.

Vocation urbaine

- espace urbanisé à optimiser
- secteur de densification préférentielle
- secteur d'urbanisation préférentielle
- secteur d'urbanisation conditionnelle
- pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale
- front urbain d'intérêt régional

Infrastructures de transport

- Réseau routier :**
- existant
 - tracé
 - principe de liaison
 - principe de liaison long terme (préservation de faisabilité)
 - nouveau franchissement

Transport collectif :

- LGV
- liaison sans aéroport
- RER
- réseau ferroviaire voyageur
- Arc Express (fuseau d'étude)
- métro
- tram - train et train léger
- transport collectif en site propre sur voirie

Vocation naturelle

- espace agricole
- espace boisé ou naturel
- espace de loisirs
- espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public
- continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir
- continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer

Flleuve et espaces en eau

Aéroport - aérodrome

Limite de commune

○ **Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-france (PDUIF)**

Le premier PDUIF a été élaboré en 2000 par l'État, en association avec la Région Ile-de-France, le STIF – autorité organisatrice des transports en Ile-de-France – et la Ville de Paris. Il préconisait pour la première fois, à l'échelle régionale, une rupture avec le « tout automobile ».

Le PDUIF 2000 suggère, parmi les différentes orientations proposées, « d'imaginer une nouvelle urbanité, c'est-à-dire sans que le recours à la voiture soit vécu comme une nécessité ». L'objectif à atteindre est donc fixé : il s'inscrit dans un axe prioritaire de réduction de la circulation automobile et d'augmentation de l'usage des autres modes alternatifs (transports collectifs, réseau cyclable, cheminements piétonniers). Les actions proposées par le PDUIF visent en cinq ans à :

- une diminution de 3% du trafic automobile (diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et de la petite couronne) ;
- une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2% en déplacements, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile-travail et des déplacements domicile-école ;
- une augmentation de 10% de la part de la marche pour les déplacements domicile-école et pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- le doublement du nombre des déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3% de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Le PDUIF indique que ces objectifs doivent être considérés comme des minima.

Le PDUIF 2000 constitue un document fondateur de la politique de transport francilienne. Toutefois, les problématiques liées aux déplacements et au développement durable ont sensiblement évolué depuis 2000. C'est pourquoi le PDUIF a été mis en révision depuis décembre 2007. L'objectif principal de la révision est d'aboutir à un plan plus opérationnel avec, pour chaque action projetée, un responsable identifié, un calendrier de mise en œuvre et des modalités de financement clairement arrêtées.

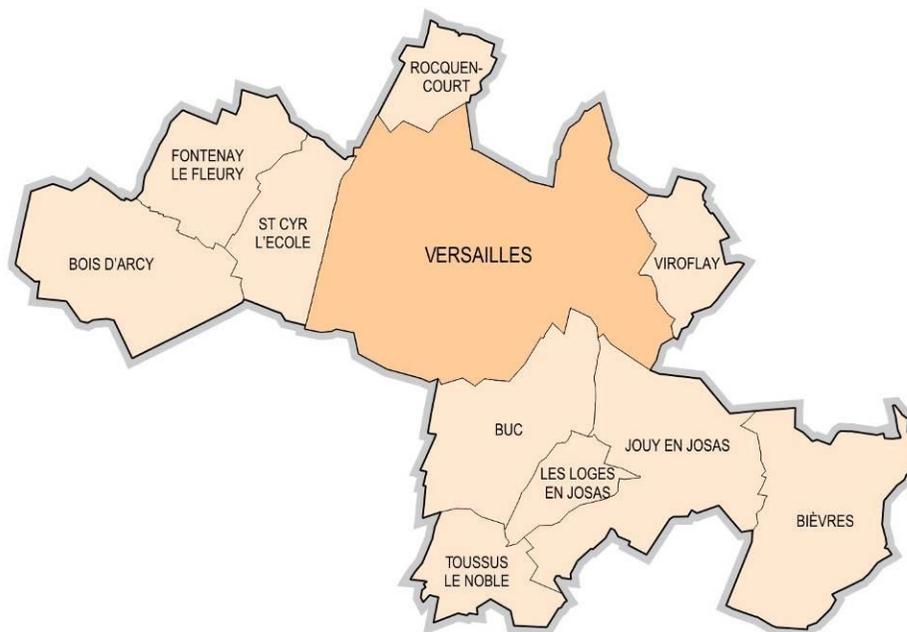
1.2.3. L'intercommunalité

- Versailles Grand Parc

La commune de Versailles est membre de la communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc. Cette intercommunalité s'étend sur deux départements : les Yvelines et l'Essonne. Seule la commune de Bièvres est dans l'Essonne, les 10 autres étant dans les Yvelines.

Elle regroupe 11 communes qui représentent au total 170 000 habitants environ en 2006, Versailles étant la commune la plus peuplée et représente la moitié de la population de la communauté d'agglomération.

Le territoire de la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc



La population de la communauté d'agglomération

	pop.1990	pop. 1999	pop. 2006	évol. 90/06
Bièvres	4 207	4 034	4 990	18,6%
Bois d'arcy	11 254	11 301	13 331	18,5%
Buc	5 434	5 764	5 502	1,3%
Fontenay le Fleury	13 196	12 582	12 828	-2,8%
Jouy en Josas	7 687	7 946	8 055	4,8%
Les Loges en Josas	1 506	1 451	1 453	-3,5%
Rocquencourt	3 871	3 218	3 261	-15,8%
Saint Cyr l'Ecole	14 723	14 432	15 578	5,8%
Toussus le Noble	677	657	731	8,0%
Versailles	87 494	85 361	87 559	0,1%
Viroflay	14 689	15 211	16 054	9,3%
Total de la CCVGP	164 738	161 957	169 342	2,8%

Lors du conseil communautaire du 26 mai 2009, les élus de Versailles Grand Parc ont voté à une grande majorité une délibération sur la transformation de la Communauté de Communes en une Communauté d'Agglomération.

Cette transformation a étendu les compétences de la communauté. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2010, Versailles Grand Parc exerce 10 compétences :

- le développement économique,
- l'aménagement de l'espace et des déplacements,
- l'équilibre de l'habitat,
- la politique de la ville,
- la protection et la mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie,
- la fourrière animale
- les aires d'accueil des gens du voyage,
- l'approvisionnement en eau potable,
- la gestion des parkings et pôles multimodaux,
- la gestion d'équipements culturels et sportifs.

○ **Le Programme Local de l'Habitat**

En juin 2006, Versailles Grand Parc a arrêté son programme local de l'habitat intercommunal (PLHI). Pour la période 2006-2011, celui-ci fixe les objectifs annuels suivants sur l'ensemble des 11 communes :

- créer 680 logements neufs par an, dont 290 logements sociaux ;
- créer 90 logements sociaux en acquisition-amélioration (en plus des 200 logements neufs).

Pour atteindre l'objectif global de 680 logements neufs par an, le PLHI a décliné des objectifs de construction spécifiques pour chacune des 11 communes.

Pour atteindre ces objectifs, Versailles Grand Parc se dote peu à peu d'outils déclinés dans le programme d'actions du PLHI.

Il s'agit notamment :

- de définir une programmation permettant de diversifier et accroître l'offre de logements,
- de conclure un accord entre la communauté de Versailles Grand Parc et les communes sur des objectifs de production spatialisés,
- de mettre en place une équipe élu/technicien en charge du foncier,
- de créer un fond d'intervention communautaire,
- d'instituer la Conférence Intercommunale du Logement.

Pour répondre à la demande des habitants, afin de permettre aux élus d'élaborer leurs politiques de l'habitat et d'ajuster les outils existants, la communauté de Versailles Grand Parc s'est dotée d'un observatoire de l'habitat et du foncier. Celui-ci est alimenté de données sociodémographiques, sur le parc de logements privés et publics et sur les marchés de l'immobilier et du foncier.

○ **Le projet de Plan Local de Déplacements**

Versailles Grand Parc et cinq communes attenantes : Bailly, Châteaufort, Le Chesnay, Les Clayes-Sous-Bois, et Vélizy-Villacoublay ont créé le Syndicat Mixte du Bassin de Déplacements de la Région de Versailles (SMBDRV). Ce syndicat a pour objet unique l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD).

Ce PLD a pour finalité d'organiser les différents modes de déplacements en agissant sur la circulation des véhicules particuliers, les transports en commun, les transports de marchandises, les transports des personnes à mobilité réduite ainsi que les modes doux.

2. LES DOCUMENTS D'URBANISME A VERSAILLES

2.1 LE PLAN LOCAL D'URBANISME

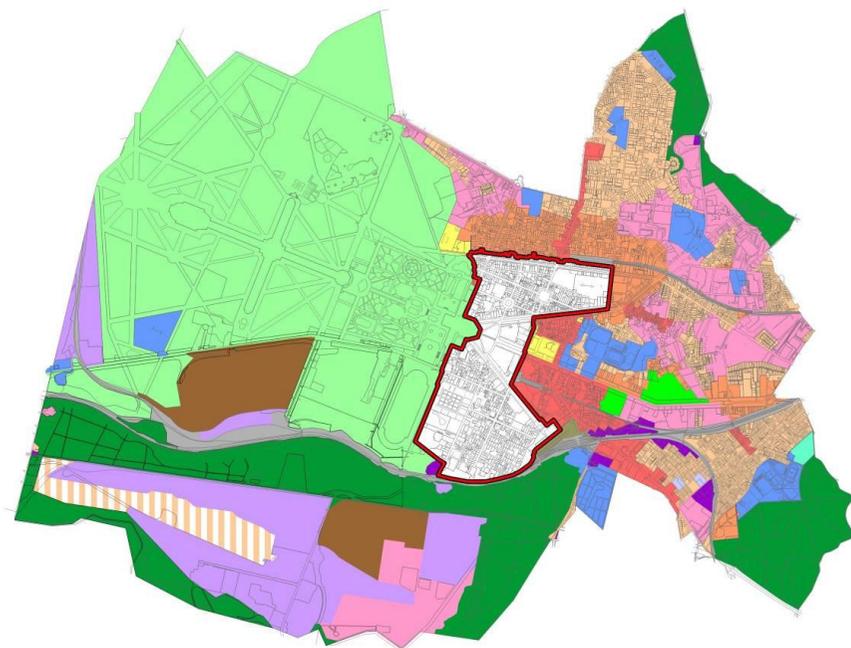
La dernière révision du POS a été approuvée le 23 octobre 1998.

Le nouveau contexte législatif lié à l'adoption de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU), promulguée le 13 décembre 2000, puis à l'adoption de la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, ont conduit la commune à élaborer un nouveau document d'urbanisme, un plan local d'urbanisme (PLU).

Par une délibération du 17 décembre 2001, le conseil municipal a prescrit la révision du POS en vue d'élaborer un PLU.

A l'issue de la procédure d'élaboration, le PLU a été approuvé le 8 septembre 2006.

Par une délibération du 22 octobre 2009, le conseil municipal de Versailles a prescrit la mise en révision partielle du PLU. Celle-ci est en cours de procédure.



Le plan de zonage du PLU approuvé en septembre 2006

 PSMV	 UG - Quartiers pavillonnaires	 UZ - Projet urbain des Chantiers
 UA - Centres agglomérés traditionnels	 UI - Activités économiques	 AU - Zone d'urbanisation future
 UB - Plans de détails	 UJ et UL - Sites d'activités de taille modeste	 NF - Espaces naturels forestiers
 UC - Ensembles d'habitations collectives	 UK - Activités militaires et casernements	 NL - Camping municipal
 UD - Zones de transition	 UM - Emprises ferroviaires	 NP - Domaine National de Versailles
 UE - Ensembles bâtis de type pavillonnaire	 USP - Pôles d'équipements	 NS - Sites classés domaines Solitude et Mme Elisabeth

2.2 LE PERIMETRE DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR

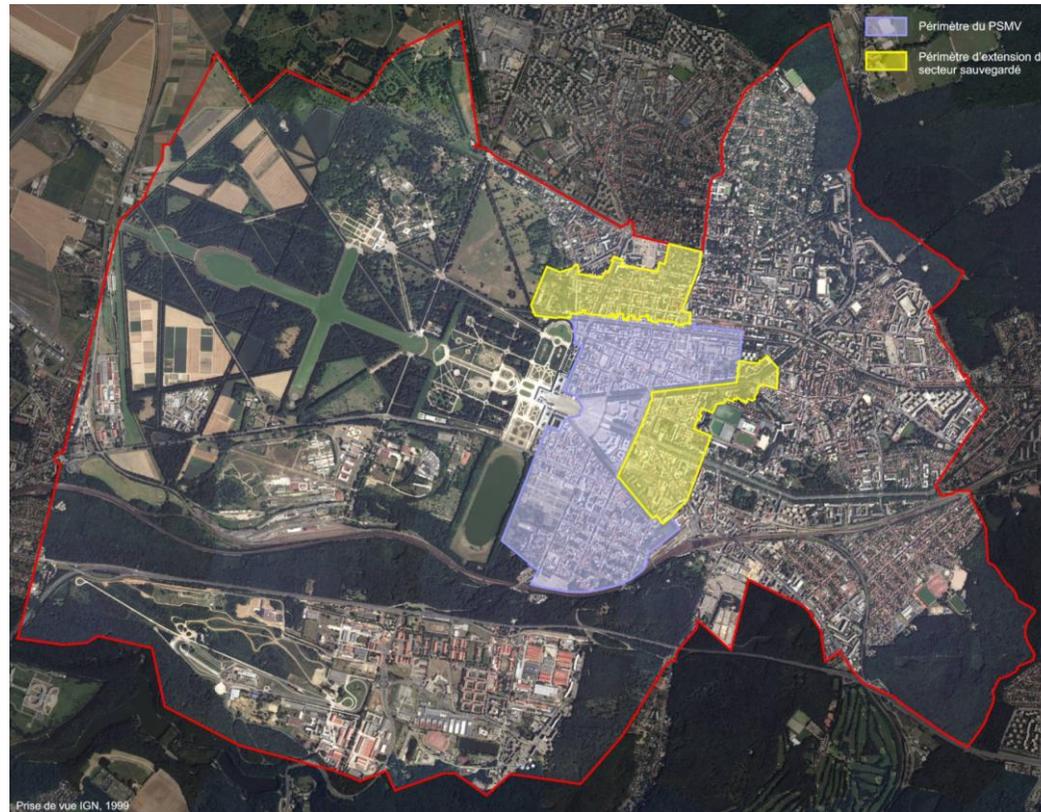
Le centre historique de Versailles est constitué de deux quartiers séparés par le Trident central : Notre-Dame et Saint-Louis. Notre-Dame est l'ancienne Ville Neuve de 1672, tandis que Saint-Louis est le Parc aux Cerfs de 1727. Ces deux quartiers anciens sont inscrits en secteur sauvegardé créé par un arrêté ministériel du 6 mars 1973 dans lesquels a été établi un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) approuvé en 1993 et couvrant près de 170 ha.

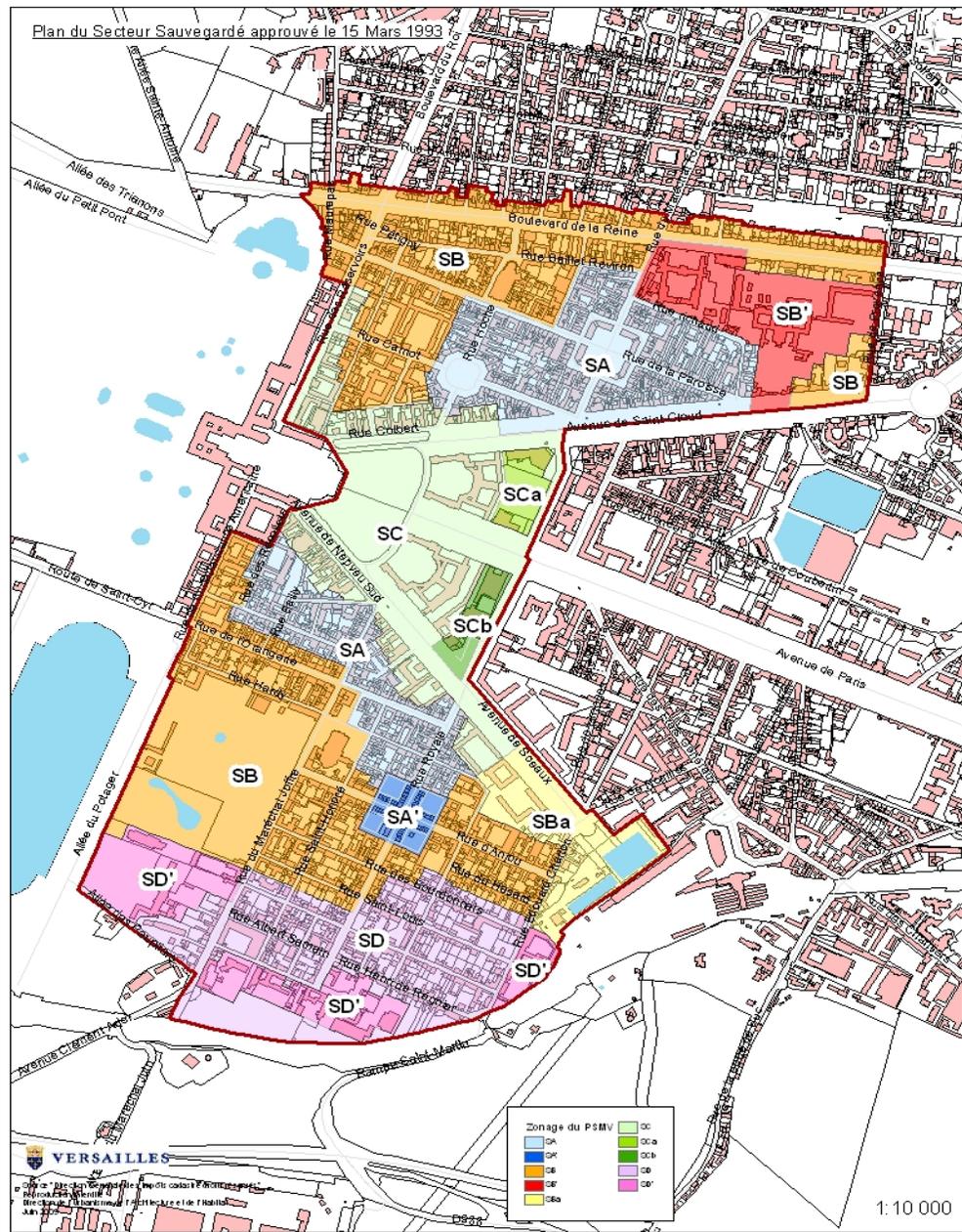
Le périmètre du secteur sauvegardé a été étendu en 1995 (arrêté du 18 septembre 1995) :

- au nord, aux quartiers des Prés et de l'Ermitage composés, sur un maillage régulier de rues, de petits îlots caractérisés par une continuité de l'espace planté et l'alignement des constructions ;
- à l'est, vers la Place Charost et les Chantiers.

Le secteur sauvegardé de Versailles couvre désormais près de 250 hectares (166 hectares, plus 80 correspondant à l'extension) et constitue, avec celui de Bordeaux, l'un des secteurs sauvegardés les plus vastes de France.

Le périmètre du secteur sauvegardé couvert par un plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV et son extension)





2.3 L'ARTICULATION ENTRE LE PLU ET LE PSMV

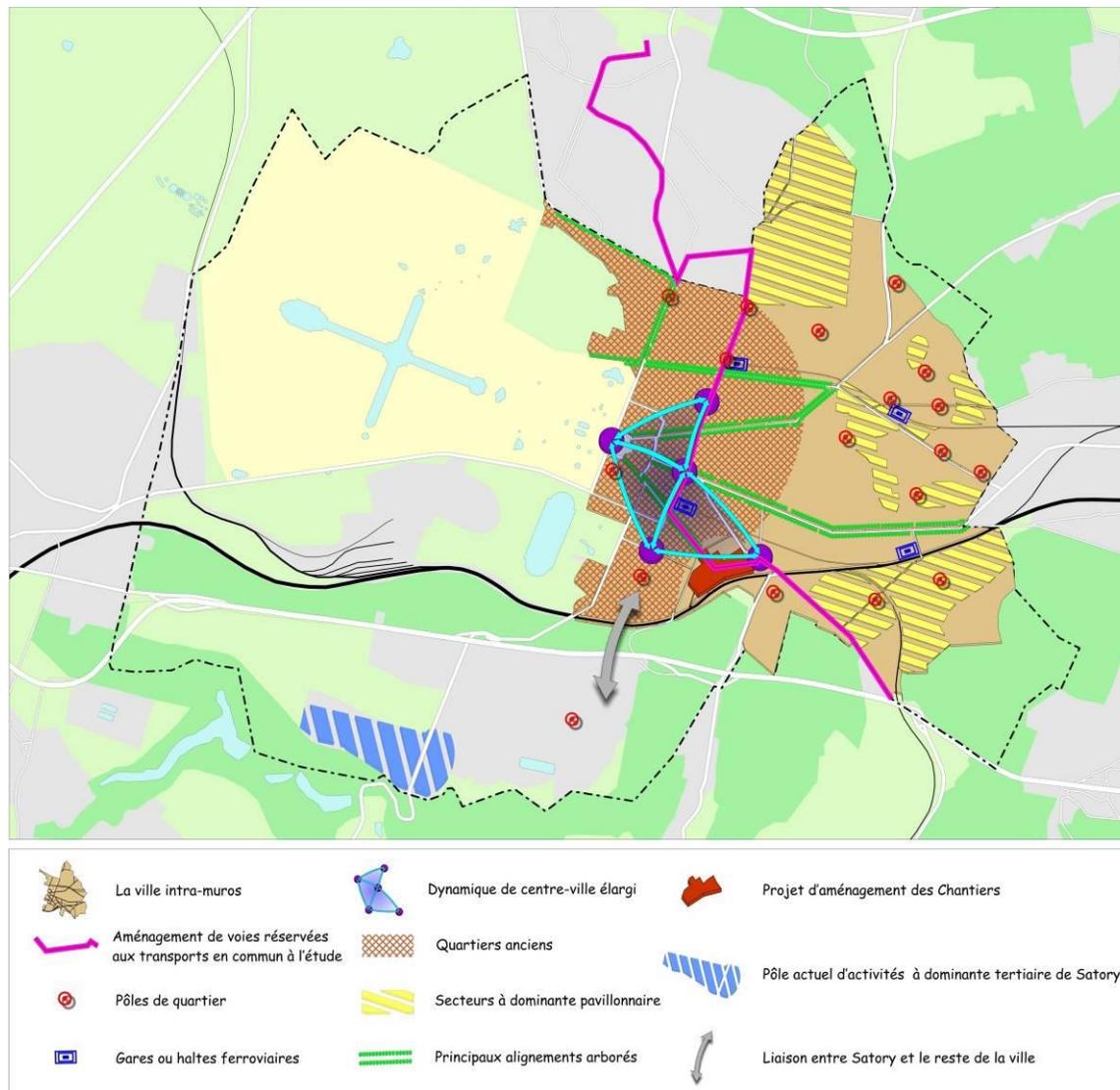
Depuis la loi urbanisme et habitat, les textes prévoient de façon explicite, par une lecture combinée des articles L. 123-1 (2ème alinéa) et L. 313-1 du code de l'urbanisme, que les orientations générales d'aménagement et d'urbanisme du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU concernent l'ensemble du territoire communal, y compris les territoires couverts par un PSMV.

En effet, l'article L. 123-1 dispose que « les plans locaux d'urbanisme couvrent l'intégralité du territoire de la commune en cas d'élaboration par la commune » et l'article L.313-1 dispose que « le plan de sauvegarde et de mise en valeur doit être compatible avec le projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme lorsqu'il existe. »

Ainsi, si le contenu du PSMV ne comprend pas de PADD, il n'en demeure pas moins qu'il doit être établi en cohérence avec les orientations du PADD du PLU.

Le PSMV de Versailles couvrant une grande partie du centre ville, les orientations du PADD du PLU relatives aux déplacements, aux activités économiques, au centre ville... concernent le territoire couvert par le PSMV. Ainsi, la carte ci-dessous issue du PADD du PLU approuvé en 2006, montre que les orientations d'aménagement concerne le territoire régi par le PSMV.

Le PADD du PLU approuvé en septembre 2006 : orientations à l'échelle communale



3. L'IMPACT DE LA PROCEDURE DE MODIFICATION DE LA SOUS-ZONE S.B.' ET DU SOUS-SECTEUR SCA SUR LA VILLE

Le Plan de Sauvegarde et de Mise en valeur, comme tout document d'urbanisme a besoin de s'adapter à l'évolution et aux besoins nouveaux de la société. Les modifications modérées apportées aux plans et au règlement auront un impact mesuré sur les quartiers concernés et sur la Ville dans son ensemble.

3.1 La sous-zone S.B.'

Sous-zone de centralité urbaine, elle se caractérise principalement par la présence de l'ancien hôpital Richaud et l'actuel lycée Hoche. Tous deux classés monument historique, ils imposent leur empreinte avec force dans le quartier Notre-Dame dont ils structurent l'ordonnancement urbain. La sous-zone SB' ceinture au nord-est le secteur sauvegardé et constitue la périphérie de la vie commerciale de la ville et se positionne favorablement entre trois axes importants : la rue du Maréchal Foch, le boulevard de la Reine et l'avenue de Saint-Cloud.

Ces deux édifices majeurs sont accompagnés de constructions annexes réalisées au fil du temps pour accompagner leur développement, parfois, sans souci du contexte architectural et urbain.

Ces éléments sont indissociables du projet de modification du PSMV qui doit conduire à faire évoluer les conceptions urbaines dans cette sous-zone très spécifique.

Les modifications apportées à la sous-zone S.B.' sont de nature graphiques et réglementaires.

Sur le plan (documents graphiques), il est prévu de modifier la « *critérisation* » actuelle de l'ancienne maternité comprise entre l'ancien Hôpital, la rue Richaud et la rue du Maréchal Foch. En effet, elle apparaît sur le plan graphique n° 2 en légende 1 comme « *immeuble protégé par la législation sur les Monuments Historiques* ».

Lors de la création du secteur sauvegardé et de l'élaboration du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur à la fin des années 1960, les objectifs consistaient :

- à éviter à tout prix la disparition de l'hôpital Richaud,
- la mise en œuvre d'une politique de rénovation urbaine menant à la suppression systématique du patrimoine ancien du site qui aurait conduit à faire disparaître des grands bâtiments majeurs du patrimoine.

Cette démarche conservatrice développée à cette époque ne se justifie plus maintenant pour plusieurs raisons. La conservation du Monument Historique n'est pas remise en cause. Bien au contraire, elle constitue un atout majeur pour le quartier Notre-Dame et représente pour la Ville de Versailles un élément remarquable de son patrimoine historique et architectural. Cependant, les conceptions urbaines ont fortement évoluées depuis plus de trente ans et ce dispositif de protection de la maternité gèle un espace qui empêche toute évolution logique de la Ville et de la trame urbaine sur ce site. Enfin, cet immeuble ayant abrité la maternité de Versailles ne présente aucune caractéristique remarquable d'ordre historique ou architectural justifiant sa préservation.

Au regard de ces éléments, la représentation graphique de cet immeuble doit être modifiée et il est désormais proposé de le faire figurer sur le plan comme *«immeuble non protégé pouvant être conservé, amélioré ou remplacé»* - légende 4.

En conséquence, la disparition somme toute programmée de la maternité rendue possible par cette modification du plan va libérer des emprises foncières. L'impact de cette modification sur le site se traduira par la nouvelle constructibilité de cette partie de l'îlot Richaud. Les règles d'implantation, de volumétrie, de destination, d'aspect extérieur et de stationnement sont régies raisonnablement par les dispositions du règlement qui pérennise la présence évidente de l'ancien hôpital Richaud.

Les modifications de certaines des dispositions du règlement relatives à la sous-zone SB' accompagnent et précisent celles du document graphique. Les dispositions nouvelles s'inscrivent dans la prise en compte de l'évolution des conceptions urbaines au sein d'un secteur ancien à préserver. Selon ces éléments, les modifications du règlement de la sous-zone SC' concernent notamment, les articles 1, 11 et 12 du règlement.

Les nouvelles dispositions de l'article 1 portant sur les occupations ou utilisations des sols soumises à conditions spéciales modifient les seuils qui limitent les constructions à usage de bureaux et de commerces ne s'appliquent pas à la sous- zone S.B'.

L'objectif de cette modification est de développer la diversité et l'attractivité des constructions futures selon leurs occupations. Il y a une volonté :

- de prolonger le dynamisme commercial et économique provenant de la place du marché Notre-Dame en direction du boulevard de la reine,
- de créer un vis-à-vis commercial avec les commerces existants en face,
- de permettre les utilisations liées au bureau, pour apporter une réponse en centre-ville aux demandes d'occupations ou d'installations mesurées de certaines petites sociétés tertiaires et des professions libérales.

Ces éléments n'impacteront pas pour autant les autres occupations ou installations déjà autorisées par le PSMV approuvé.

Les nouvelles dispositions de l'article 11 portent sur les constructions futures et sont exclusivement d'ordre architectural. Les futures constructions devront s'intégrer à la trame urbaine existante de l'îlot et du quartier.

L'objectif poursuivi est double. Il faut pouvoir autoriser la créativité architecturale et la modernité urbaine. Cependant, les expressions que prendront celles-ci doivent également conduire à la préservation des caractéristiques remarquables de composition des deux édifices majeurs (notamment de l'ancien hôpital). Il faudra donc en toute harmonie assurer la pérennité des principes traditionnels des constructions versaillaises de centre-ville.

Cette démarche mesurée doit conduire sans bouleversement majeur à minimiser l'impact architectural d'un aménagement nouveau dans cette partie du quartier Notre-Dame et à conserver les grands principes de sa trame urbaine actuelle.

Les règles propres à la sous-zone S.B.' ont donc pour objectif la mise en œuvre d'une architecture d'accompagnement issue du caractère de chacun des deux grands édifices.

Les nouvelles dispositions de l'article 12 s'inscrivent dans une conception contemporaine et actuelle de l'usage des transports terrestres en centralité urbaine. Le « tout voiture » doit impérativement être minimisé afin de diversifier et de favoriser l'usage d'autres moyens de transport plus économiques, plus écologiques et plus doux dans une prise en compte accrue des grands principes du développement durable. Ceux-ci n'existaient pas lors de la création du secteur sauvegardé et de l'approbation du PSMV. Or, il s'avère indispensable que la modification intègre cette dimension en raison de la situation privilégiée de l'îlot Richaud au regard de l'offre de transports en commun, des pistes cyclables et de places de stationnement publiques.

En effet, il est exceptionnellement desservi par plus de 6 lignes de bus de compagnies locales circulant rue du Maréchal Foch. Deux lignes desservent également le Boulevard de la Reine.

Deux pistes cyclables dans chaque sens de ce boulevard ont été récemment réalisées par la ville de Versailles.

La gare Versailles Rive-Droite (La Défense- Paris Saint-Lazare) est située à moins de 300 m de l'îlot Richaud.

Enfin, le nouveau parking public de stationnement «Boulevard de la Reine» accueille sur quatre niveaux 397 places. Il est situé sous le boulevard, au droit de l'îlot de propriété Richaud et à proximité de l'établissement d'hébergement pour personnes âgées (E.H.P.A.D.).

En conséquence, de nouvelles dispositions sont intégrées à l'article S.B. 12 et plus particulièrement à la sous-zone SB'. Elles ont pour principe de prendre en compte cette offre exceptionnelle de transports en communs et notamment, la présence de la gare Rive-Droite.

L'objectif est de pouvoir créer les conditions légales d'une alternative propre aux moyens de transports en favorisant l'usage des équipements locaux existants par rapport à l'usage des véhicules personnels. En conséquence, il convient de réduire le nombre de voitures en centre-ville en réduisant le nombre de place de stationnement liées aux constructions tout en prenant en compte l'offre de transport disponible à proximité. Plus concrètement, sur la base de ces éléments, si un projet de construction se trouve dans un rayon de 400 mètres autour d'une gare, le nombre de places exigé sera en conséquence réduit de façon significative sur justification des besoins de l'opération, selon la destination des locaux et selon la situation du terrain de la demande. De plus, l'accent est mis sur la prise en compte des moyens de transports doux adaptés aux modes de vie urbains.

La réalisation d'un projet important en sous-zone SB' devrait alors avoir un impact plus réduit sur les voies la desservant : le boulevard de la Reine, la rue du Maréchal Foch, la rue Richaud, la rue de l'Abbé de l'Epée, l'avenue de Saint-Cloud et la rue de Provence.

3.2 Le sous-secteur SCa

Les modifications apportées au sous-secteur S.C.a. sont de nature graphique et réglementaire.

Ce secteur est délimité par l'arrière des Grandes Ecuries à l'ouest, l'avenue de Paris au sud bordée par l'Hôtel des Poste, l'avenue de l'Europe à l'est et par l'avenue de Saint-Cloud au nord bordée par le bâtiment de la trésorerie principale. Un espace libre se matérialise en partie centrale.

Sur les plans représentant Versailles des la fin du XVIIème siècle, existait en ce lieu la carrière des Grandes Ecuries. Au XIXème siècle, un casernement s'y installe. L'îlot composé de ces éléments liés aux Grandes Ecuries formait un ensemble urbain cohérent. A la fin des années 1950, l'obligation de devoir faciliter la circulation entre les quartiers Saint-Louis et Notre-Dame, au travers du trident, a conduit à l'ouverture de l'avenue de l'Europe afin de créer la liaison transversale manquante à Versailles. A cette même époque, un pôle administratif s'installe de part et d'autre d'un parc de stationnement afin de créer une nouvelle centralité à la ville à proximité de l'Hôtel de Ville.

Sur le plan de zonage, il est convenu de modifier les servitudes affectant l'utilisation des sols.

L'objectif principal des servitudes actuelles était de réaliser un véritable îlot (en forme d'éventail) construit sur toute sa périphérie accompagné par un nouveau front bâti d'immeubles à l'alignement de l'avenue Europe.

Les modifications portent sur trois points principaux :

- Supprimer l'obligation d'alignement sur l'avenue de l'Europe. La réciprocité d'un bâti monumental répondant à ceux abritant la Préfecture et le Tribunal (en face du site) est abandonnée sur cet voie au profit d'un espace central, non plus dissimulé, mais ouvrant largement la vue.
- Etendre l'espace central où pourront y être édifiés certains aménagements et certaines petites constructions d'accompagnement. Leur volumétrie sera limitée afin d'assurer une vue sur cet espace et sur les Grandes Ecuries qui en formeront le fond de scène. Ce lieu sera maintenu en espace public. Ce vide est axé aux Grandes Ecuries. Il forme un espace libre ouvert sur la Ville en symétrie avec la cour des Grandes Ecuries, ouvert sur le Château.
- Maintenir et optimiser les fronts bâtis des constructions à l'alignement des voies des terrains latéraux compris entre l'espace central et les avenues de Paris et de Saint-Cloud. La volumétrie des futures constructions reste inchangée. Le caractère monumental imposé par le site historique et la proximité des Grandes Ecuries est également confirmé.

L'impact de ces modifications est très limité pour les deux terrains limitrophes de l'espace central qui pour sa part gagne en superficie. Les deux passages obligatoires figurant sur l'ancien plan disparaissent dans la mesure où les circulations à l'intérieur de l'îlot seront adaptées aux besoins de futures constructions et selon l'aménagement du site.

Les conséquences pour l'espace central sont plus importantes puisque sa configuration gagne en superficie. Il est en effet plus étendu notamment, jusqu'à l'avenue de l'Europe. A la confidentialité de cet espace antérieurement envisagée, se substitue une volonté de redimensionner ce futur lieu public orienté vers la ville pour optimiser sa convivialité.

Les dispositions réglementaires du sous-secteur SCa traduisent ces grands principes autant dans le texte introductif de la zone SC que dans les articles faisant l'objet d'une modification. Cela se traduit de la manière suivante :

- Les destinations des constructions évoluent peu,
- Les implantations des futures constructions sont fonction du plan de zonage,
- Les hauteurs restent fixées aux cotes NGF définies dans le règlement initial,
- Les dispositions relatives à l'aspect extérieur des constructions existantes (article SC 11) sont maintenues,
- Ces mêmes dispositions laissent une place importante, si nécessaire, à l'expression d'une architecture innovante mais respectueuse de son environnement urbain.
- Les dispositions concernant le stationnement reprennent ce qui est établi en sous-zone SB' notamment en se fondant sur les nouveaux comportements sociétaux urbains et sur l'offre exceptionnelle de transports existant sur Versailles.

L'impact des modifications du plan et du règlement conduiront à conférer à l'îlot « Europe » la forte dimension, de monumentalité, de centralité et d'échanges urbains qu'il doit détenir dans Versailles.

Cette perspective est d'ailleurs encouragée par la situation privilégiée de cet îlot situé

- au point de suture urbaine entre le quartier Notre-Dame et Saint-Louis,
- au centre d'un réseau de transports en commun diversifié (deux gares ferroviaires, deux gares routières, plusieurs routes départementales desservant les grandes agglomérations de la Région Ile de France et où circule une partie de la quinzaine des lignes des différents réseaux interurbains desservant la ville).
- à proximité du Château,
- à l'entrée d'une des zones commerciales la plus animée de Versailles.

Les conséquences des modifications de ce sous-secteur pour le quartier Centre et la ville seront minimales puisque parmi les grands éléments de composition propre à la typologie urbaine de Versailles aucun n'est remis en cause. Bien au contraire, ils sont confirmés.

3.3 Le 22 Rue de Satory (modification graphique)

Cette copropriété située à l'angle de la rue de Satory et de la rue du Vieux Versailles, est constituée de plusieurs bâtiments datant, pour les deux principaux sur rue, du milieu du XVIII^{ème} siècle.

Celui formant l'angle des deux rues est très caractéristique de l'architecture classique versaillaise faisant suite au style de fausse brique et pierre, style dominant de la période précédente et qui décore la façade du second immeuble sur rue de la copropriété. La protection de l'immeuble d'angle a d'ailleurs constitué l'un des motifs de l'élaboration du secteur sauvegardé de la ville de Versailles.

L'actuel règlement du secteur sauvegardé a clairement « *critérisé* » les immeubles majeurs sur rue, en hachures larges afin d'en permettre la conservation et la restauration. En revanche, les bâtiments annexes de moindre hauteur, organisés autour d'une cour résiduelle couverte (cuisine d'un restaurant) ont été « *critérisés* » en jaune avec la mention « *immeuble ou partie d'immeuble dont la démolition ou la modification pourra être imposée à l'occasion d'opérations d'aménagement publiques ou privées* ».

Si l'aspect extérieur de ces bâtiments annexes ne le laisse en rien deviner, l'analyse des dispositions intérieures, en revanche permet de révéler des ouvrages finalement anciens voire contemporains des bâtiments principaux.

La présente modification a donc pour objectif de rétablir une protection adaptée à la qualité architecturale des ces bâtiments annexes qui forment un ensemble cohérent avec ceux à l'alignement sur les deux rues, à l'exception de la cour couverte qui elle conserve sa trame jaune, impliquant une nécessaire évolution.

Il est proposé de remplacer la trame jaune de ces différents bâtiments annexes sur cour, par une hachure large afin d'imposer leur conservation et leur restauration. Cette modification est sans conséquences pour le reste de la zone et l'ensemble du secteur sauvegardé.

3.4. Le Passage rue Edouard Charton (modification graphique)

Ces propriétés forment un ensemble imbriqué situé rue Édouard Charton côté des numéros impairs (du n° 9 au n°15) de cette rue, qui matérialise la limite Est du secteur sauvegardé du quartier Saint-Louis.

Cet ensemble de parcelles est le résultat des divisions successives d'une grande propriété originelle prise sur le territoire des étangs Gobert et donné par le Roi Louis XV à un particulier au milieu du XVIII^{ème} siècle. Depuis cette date, des constructions ont été établies et régulièrement augmentées, modifiées et surélevées, générant un tissu urbain assez dense et relativement peu qualitatif.

L'actuelle réglementation du secteur sauvegardé a d'ailleurs confirmé ce constat en « *critérisant* » les différents bâtiments avec une trame jaune autorisant la démolition ou faisant obligation de requalifier le bâti à l'occasion de travaux. Le document graphique prévoyait également la création d'un passage privé ouvert au public à travers ces propriétés vers les étangs Gobert afin de rejoindre la gare des Chantiers.

Dés la fin du XIX^{ème} siècle, cette préoccupation a animé la population du quartier Saint-Louis et a suscité plusieurs projets des municipalités successives. Si cette possibilité était envisageable lors de l'élaboration du plan du secteur sauvegardé grâce à la présence d'un seul et unique propriétaire motivé, l'actuelle multiplicité des propriétaires complexifie sa mise en œuvre. De plus, la présence d'un second passage à créer, plus au nord de la rue Édouard Charton, est également prévu au plan du secteur sauvegardé à travers des propriétés appartenant cette fois-ci en partie à la ville de Versailles et à l'Etat.

La Ville a décidé de réaliser ce passage, plus simple à mettre en œuvre sur le plan foncier, que celui passant à travers différentes propriétés privées. A court termes et par ce passage, il est projeté de réaliser un aménagement piétonnier « végétalisé » permettant de relier plus facilement le quartier des Chantiers au quartier Saint-Louis.

Il est proposé d'enlever du document graphique du règlement du secteur sauvegardé le pointillé de couleur rouge matérialisant la possibilité de création d'un passage public/privé. Cette modification est sans conséquence pour le reste de la zone et l'ensemble du secteur sauvegardé.

En conclusion de ces éléments, les modifications apportées à la sous-zone SB', au sous-secteur SCa et aux deux sites de la rue de Satory et de la Edouard Charton vont pouvoir inscrire ces sites et la ville dans la modernité. Elles vont engager la ville vers un renouveau majeur sans pour autant remettre en cause les grands principes architecturaux traditionnels et de l'aménagement urbain qui ont construit le Versailles d'aujourd'hui. Il s'agit de mettre à jour des dispositions et des servitudes pour faire face aux évolutions et aux enjeux urbains tout en conciliant le développement inévitable de la ville de demain avec la protection et la mise en valeur de son patrimoine.
