



Versailles, le 21 mars 2011

Rédacteur : Patrick Bouy

**Compte-rendu de la dixième réunion du Conseil de quartier Notre-Dame,  
qui s'est tenue le 15 mars 2011**

Personnalités présentes : Noël Dussac, directeur commercial marketing du groupe KEOLIS  
(exploitant du réseau de transport Phébus)

Présents : Marie Seners, Présidente du Conseil de quartier Notre-Dame,  
Dominique Roucher, Vice-Présidente du Conseil de quartier Notre-Dame,  
Patrick Bouy, Secrétaire général du Conseil de quartier Notre-Dame,  
Bénédicte d'Aboville, Stéphanie Besancon, Ariane de Blic, Nicole Burnet-Larroutis,  
Véronique Le Camus, Carole Richard, Chantal Rozier-Chabert, Geneviève Schmitz,  
Jean-Paul Auberger, Nicolas d'Avout, Yves Cambier, Jean Coupu, André Coustaury,  
Jean Deschard, Marc Edeline, Kévin-Antoine Eloy, Laurent Giry, Claude Lavaste,  
Bruno Lockhart, Baudouin de Monts, Michel Morgenthaler, Léon Olivier,  
Dominique de Perthuis, Gwilherm Poullennec, Conseillers de quartier  
et Stéphanie Lorient, Suppléante.

Absents excusés : Agnès Desplats, Florence de Lalande, Olivier de La Faire.

Lieu : Maison de quartier, 7 rue Sainte Sophie

Début de réunion : 20 h 40

Fin de réunion : 22 h 45

La Présidente, Marie Seners, introduit cette dixième réunion du Conseil de quartier Notre-Dame



## **I) Exposé de Noël Dussac sur le réseau de transport urbain Phébus**

Noël Dussac se présente comme le directeur commercial de Phébus, le réseau de bus bien connu opérant à Versailles et dans ses environs. Il déclare son plaisir et son intérêt à rencontrer les Conseillers de quartier et particulièrement ceux de Notre-Dame.

Il explique d'abord que, contrairement à l'idée reçue, « Phébus » n'est pas une raison sociale mais la marque du réseau exploité par la SVTU (Société Versaillaise de Transport Urbain), elle-même filiale de KEOLIS dont la maison mère est la SNCF.

A l'origine, la STVU était une entreprise familiale créée en 1973. Son propriétaire l'a vendue en 1993 à Cariane, filiale de la SNCF. La marque Phébus est apparue en 1995.

Il existe dans la région de Versailles d'autres réseaux de transports tels que Savac, Véolia, le groupe Lacroix, etc.

Noël Dussac a rejoint la STVU en 1993, venant de Toulon, dans un parcours professionnel consacré au transport urbain.

En 2001 est née KEOLIS de la fusion de Via-Gti et de Via-Cariane. KEOLIS est aujourd'hui un groupe international comptant 47.000 collaborateurs, dont certains sont détachés comme, par exemple, Noël Dussac lui-même qui est salarié de KEOLIS et opère au sein de sa filiale STVU.

KEOLIS a pour actionnaire principal la SNCF et pour actionnaires secondaires principaux AXA et la Caisse des Dépôts du Québec. Elle exploite des réseaux notamment à Lyon, Lille, Bordeaux, Versailles, en Allemagne, aux Pays-Bas, au Royaume Uni, aux USA, au Québec et à Melbourne. Melbourne dispose du plus grand réseau de tramway au monde.

Le paysage étant ainsi posé, Noël Dussac passe à la présentation du réseau Phébus.

Après le rachat en 2008 des réseaux Véolia de Saint-Cyr et de Vélizy, le réseau Phébus sert aujourd'hui 20 millions de voyageurs par an sur trois types de lignes : le rabattement sur les gares, les lignes urbaines, le pôle à pôle.

Les bus sont au nombre de 215, soit 140 sur le réseau de Versailles, 10 sur celui de Saint-Cyr et 65 sur celui de Vélizy. Il n'y qu'un seul autocar, qui circule sur une ligne de 17 km entre Garches et Buc.

Phébus dessert 16 communes totalisant 264.000 habitants au moyen d'un réseau de 52 lignes comportant 780 arrêts dont 20 gares SNCF. Il transporte 82.000 voyageurs par jour.

Le chiffre d'affaires annuel de la STVU est de 26 millions d'euros.



La STVU est sous contrat avec le STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France). Ce contrat l'engage jusqu'en 2016. Il s'agit d'une forme de contrat atypique basé sur une « maquette de charges ». Par ailleurs, un accord de partenariat existe entre STVU et la communauté VGP (Versailles Grand Parc).

Le cahier des charges est imposé par le STIF, aussi bien en ce qui concerne les lignes et les dessertes que le matériel. On a pu voir apparaître récemment de nouveaux bus Mercedes de 100 places choisis par le STIF, couleur « vif argent », sur les flancs desquels sont inscrits en taille décroissante les noms STIF, STVU et Phébus.

L'âge maximum des bus est fixé à 7 ans, ce qui impose l'achat de 14 bus neufs chaque année.

En raison de son souci de satisfaire au mieux ses clients passagers, mais aussi parce que c'est demandé par le STIF, Phébus a lancé une enquête de satisfaction impliquant des « Bus Info », pour lesquels Noël Dussac sollicite l'avis et la collaboration des conseils de quartier.

Il s'agit d'une enquête qualitative, comportant 24 questions. On fait circuler en séance quelques exemplaires du questionnaire intitulé « Baromètre-Qualité Bus 2001 ».

L'enquête doit toucher 1.200 personnes dont 700 passagers abordés par un enquêteur à l'intérieur même des bus.

Les 500 autres personnes sondées seront accueillies dans des « Bus Info », c'est-à-dire des bus stationnés une journée dans un quartier de Versailles. Un artiste, celui à qui a été confiée la décoration des bus de la ligne Trianon, décoration qui présente la silhouette de Marie-Antoinette et d'autres figures historiques, sera présent dans le bus et fera le portrait des visiteurs pour autant qu'ils aient un visage jugé suffisamment expressif.

Noël Dussac demande à Marie Seners quels seraient le lieu et la date les plus opportuns pour l'opération Bus Info dans le quartier Notre-Dame.

Au terme d'un bref débat auquel participe l'assistance, Marie Seners propose que le bus stationne un samedi ou un jeudi début mai sur la place du marché Notre-Dame. Elle souligne que cette opération sera l'occasion pour le Conseil de quartier Notre-Dame de se faire connaître et espère qu'à cette date la plaquette du Conseil de quartier Notre-Dame sera disponible et pourra être distribuée. Des Conseillers seront présents par roulement à l'intérieur du bus. Au final, on retient les dates du 5 ou du 7 mai 2011. L'accord de la Mairie est requis, Noël Dussac se charge de la démarche.

Suivent les questions/réponses :

Q1 : Quel est le profil du voyageur-type ?

R1 : Plus de femmes que d'hommes. Local à 40%, c'est-à-dire qu'il ne va jamais à Paris. Courte distance, soit 600 m.



- Q2 : Finalement, qui est le client de la STVU ? On ne comprend pas bien la nature de ses rapports avec le STIF et VGP.
- R2 : Le client, c'est vous, ce sont les voyageurs.
- Q3 : La question précédente visait en fait un autre point. La STVU détient donc simultanément un contrat avec le STIF – qui expire en 2017 - et un partenariat avec VGP. Ces conditions contractuelles, dont nous ne connaissons pas le détail, confèrent-elles à la STVU un statut d'entrepreneur « normal », c'est-à-dire, exposé à la concurrence et aux aléas industriels, ou plutôt un statut de service public contractant de gré à gré des marchés indéfiniment reconductibles, et soutenu par des fonds publics ?
- R3 : Le marché avec le STIF n'est pas de gré à gré. Il est basé sur une maquette et un cahier des charges fixés par le STIF, lequel agit en maître absolu. Le partenariat avec VGP permet de construire des dossiers susceptibles de convaincre le STIF de modifier le service. La maquette prévoit que le voyageur paie 30% du coût et le STIF 70%.
- Q4 : La Ville de Versailles a-t-elle le pouvoir, sur son territoire, de modifier des lignes, des arrêts, des horaires, des types de véhicules ?
- R4 : Non.
- Q5 : Avez-vous seulement une obligation de moyens ? Quel est votre risque industriel, attendu que, si vous ne vous êtes pas trompé dans vos calculs, vos charges et bénéfices sont couverts par le STIF, c'est-à-dire avec l'argent public de la région, pour tout ce qui excède la recette des billets vendus ?
- R5 : Nous avons une obligation de moyens et de résultats. Le risque - que nous n'ayons soudain plus de voyageurs - est faible.
- Q6 : Qu'en est-il de la mise en service de véhicules écologiques : biocarburant, gaz, hybride, électrique ?
- R6 : Les bus électriques existent mais ne sont pas, pour le moment, utilisables sur des réseaux publics en raison d'une trop faible autonomie. Noël Dussac croit beaucoup dans l'hybride. Un bus diesel consomme 50 litres/100 km.
- Q7 : Les conducteurs sont peu respectueux des vélos et donnent fréquemment de grands coups de frein dangereux pour les vélos et inconfortables pour les passagers.
- R7 : STVU est consciente de ces problèmes et développe à l'intention de ses chauffeurs des opérations de promotion de la convivialité. Le métier de chauffeur de bus urbain est très stressant, à l'opposé de ce qu'est celui d'un chauffeur de car en rase campagne. Le chauffeur de bus, inconsciemment, a toujours hâte de rejoindre le terminus pour souffler un peu. La vitesse commerciale d'un bus est de 11 km/h, celle d'un vélo de 15 km/h. Le problème de cohabitation n'est pas lié à la vitesse.



Q8 : Si VGP souhaitait créer une ligne nouvelle, par exemple Trianon/Marché, serait-elle obligée de passer par STVU ou serait-elle libre de traiter avec une société de son choix ?

R8 : Il ne serait pas obligatoire de passer par STVU.

Q9 : Quel est le panorama des lignes, sous l'aspect de la fréquentation et de la rentabilité ?

R9 : Les lignes sont toutes déficitaires. Certaines plus que d'autres. Quand la moyenne est de l'ordre de 4 passagers/km, une ligne comme celle de Trianon descend à 1 passager/km.

Q10 : Nombre de versaillais pensent que la taille des bus doit s'adapter à la ville et non l'inverse. Auprès de qui leur conseillez-vous de plaider cette cause. Auprès de vous ?

R10 : Phébus exploite des petits bus de 70 places sur certaines lignes, par exemple la S. Il existe aussi des microbus de 18 places. Sur les lignes très fréquentées telles que la H et la B, il n'est guère envisageable de supprimer les gros bus. A la station Europe, par exemple, on compte chaque jour 10.000 passagers montants et autant descendants.

## **II) Approbation du procès verbal de la réunion précédente ( 23 novembre 2010 )**

Le procès verbal est approuvé à l'unanimité.

## **III) Point sur les sujets traités dans les Commissions**

- **Commission animation** (exposé de Dominique Roucher)
  - Le dîner de quartier est programmé le 27 mai 2011, rue Saint-Lazare, comme l'an dernier. On attend l'accord des services sur la mise à disposition du mobilier.
  - Le pot des nouveaux arrivants est programmé le 4 novembre 2011. Il était question que tous les Conseils de quartier organisent un pot des nouveaux arrivants à la même date, afin de donner de la visibilité à la démarche et de faire plus commodément l'identification des nouveaux arrivants (intervention des services, publicité....) Mais ce n'est pas, pour l'instant, la solution retenue.
  - Conférences sur la transition « vie active / retraite » (en 2011 ou 2012 ?) : ce n'est pour le moment qu'un projet ; l'idée serait de sensibiliser les futurs et jeunes retraités sur le passage de leur vie professionnelle à leur vie de retraité ; en effet certains se sentent démunis (ou simplement inquiets) à l'approche de la retraite et seraient heureux d'être soutenus dans leur réflexion par des conférences ou des témoignages sur le sujet ; ces conférences ou témoignages pourraient émaner de professionnels de l'accompagnement spécialisés sur la transition « vie active / retraite », mais aussi d'associations ressources (pouvant orienter les futurs bénévoles en fonction de leurs souhaits et des besoins du moment) ou encore de bénévoles engagés.



- **Commission travaux et aménagements** (exposé de Marie Seners)

- Zone 30 de l'Ermitage. L'objectif poursuivi par ce projet est de réduire la vitesse dans ce secteur et de décourager les itinéraires de contournement de la place de la Loi. Le cas est assez simple. Une seule réunion a été tenue. Des aménagements simples seront utiles rue du maréchal Gallieni et rue de l'Ermitage. Un Conseiller fait observer que le compte rendu ne reflète pas fidèlement la position prise par la commission sur le sort du STOP de la rue Delaunay.
- « Partage de la voirie piétons/vélos/autos » désormais appelée « cohabitation ». Plusieurs réunions ont déjà été tenues. La réflexion a porté d'abord sur l'intérêt de la problématique et le recensement des moyens pour informer les Versaillais sur cette nécessaire cohabitation. Il a été envisagé notamment un quizz pour rappeler les règles d'usage de la voie publique, les plus importantes et les règles le plus souvent transgressées. Un projet de quizz en 10 points, avec réponses au verso, a été établi. Le maire et certains élus ont été fortement intéressés ; ils souhaitent reprendre le projet de la Commission à l'échelle de la Ville et prévoient une communication d'envergure. La prochaine réunion prévue le 5 avril est à confirmer en fonction de cette évolution dont la Commission se réjouit.
- Zone 30 du chevet de l'église Notre-Dame. Ce projet est destiné à apaiser le cheminement dans ce secteur très fréquenté du centre ville afin d'assurer la sécurité et le confort de tous les usagers. Il couvre une zone comprise entre les axes Réservoirs/Paroisse/Maréchal Foch/Reine. L'aménagement du chevet de Notre-Dame prévoit des traversées piétonnes plus courtes, un carrefour plus lisible, des trottoirs plus larges et des double sens cyclables. Après un travail en collaboration avec les services de la voirie, un projet a été validé par la Commission. Marie Seners présente le plan établi, tout en précisant qu'il devra être modifié à la demande de l'ABF. Cette zone 30 doit être réalisée au courant de l'été 2011

- **Commission permanences** (exposé de Marie Seners)

Les permanences se poursuivent tous les deuxièmes samedi du mois, avec une fréquentation de l'ordre de deux visiteurs par séance.

- **Travaux en cours et à venir** (exposé de Marie Seners)

- Les portiques pour le stationnement des vélos dans le quartier Notre-Dame verront leur nombre passer de 184 à 376, sans suppression de places de stationnement pour les voitures. Un modèle nouveau, qui ne coûte que 148 euros, permet l'accrochage d'antivols en U.
- Rue Robert de Cotte. Le chantier en cours concerne le ravalement de la Maison des Fontaines.



- Rue Galliéni. La construction du bassin d'orages est terminée. Les riverains ont jugé que les travaux avaient été bien menés. Restent encore les travaux de la Sevesc, puis la réfection de la voirie qui sont prévus jusqu'à fin juin.
- Boulevard de la Reine. La construction des pistes cyclables entre le bd du Roi et la rue Galliéni, sera achevée fin mars.
- Richaud. Les travaux de construction commenceront courant avril.
- Les boîtiers cassés non réparés. Il s'agit des boîtiers Numéricable. Faute de convention avec Numéricable, la Ville ne peut contraindre cet opérateur négligent à entretenir son matériel que par des actions en justice. Deux actions ont déjà abouti. Un projet de convention est en cours.
- Enfouissement des conteneurs. Une quinzaine d'enfouissements est prévue, dont plusieurs dans le quartier Notre-Dame (chevet ND, rue de Marly) et notamment des conteneurs pour apports volontaires répondant aux nécessités des habitants d'immeubles ne se prêtant pas à l'utilisation de bacs standard.
- Boulevard du Roi. Réfection des enrobés prévue cet été.

#### **IV) Calendrier**

- |                   |  |
|-------------------|--|
| ✓ 22 mars 2011 :  | Commission animation                       |
| ✓ 5 avril 2011 :  | Commission cohabitation (date à confirmer) |
| ✓ 5 ou 7 mai 2011 | Bus-Info (date à préciser)                 |
| ✓ 27 mai 2011 :   | Dîner de quartier (date à confirmer)       |
| ✓ 7 juin 2011 :   | Conseil de quartier                        |

Marie Seners clôture cette réunion en remerciant les participants de leur présence et de leur engagement au service du quartier.