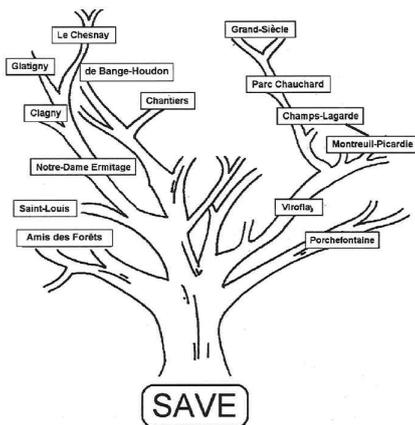


Janvier 2011

SAVE

SAUVEGARDE ET ANIMATION DE VERSAILLES ET ENVIRONS



Beaucoup d'interrogations sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Quels impacts sur Versailles et environs ?

Le dossier est complexe. Il se construit sur trois projets (PGP, Arc Express, Architectes) qui tardent à se préciser et à s'harmoniser. Il suscite de multiples questions. Les hypothèses prospectives en termes de populations et d'emplois qui ont été posées par la Société du Grand Paris pour les 20 années à venir sont très supérieures aux tendances observées sur les 30 années passées. On peut s'interroger sur leur réalisme et leur pertinence quand on voit l'étude INSEE publiée en décembre 2010 visant 2040 dans laquelle on annonce que les régions ouest et sud de la France devraient se développer plus rapidement que la région parisienne. L'invitation de l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 26 août 2010 est très claire sur les révisions nécessaires des hypothèses (pages 9 et 10).

En l'état actuel, on constate que les projets ne traitent que des lignes de métro alors que c'est l'ensemble des moyens de transport qui devra répondre au développement démographique et économique envisagé.

Il faut considérer l'ensemble des moyens de transport des personnes et des biens sous tous leurs aspects et avec toutes leurs ramifications et tous leurs « accessoires » d'accompagnement (bus, vélos, parkings, etc.).

Ne serait-il pas raisonnable d'envisager avant toute chose la réduction des dysfonctionnements du système actuel ?

L'association « Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs » est une association apolitique qui fédère 14 associations de quartiers de Versailles, du Chesnay et de Viroflay et regroupe au total 1 300 personnes. Titulaire depuis 1977 d'un agrément préfectoral (association locale d'usagers, protection de la nature), elle a pour objectif principal la défense et l'animation du cadre de vie de Versailles et des environs.

SAVE

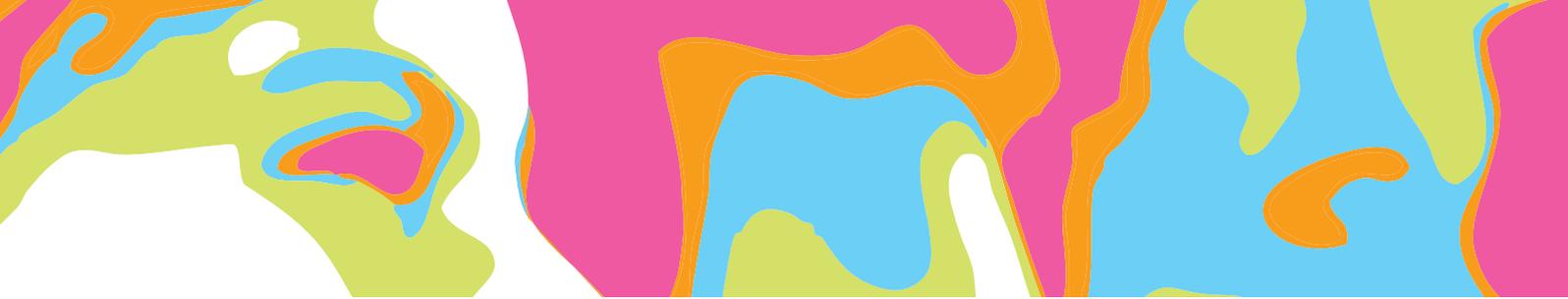
Sauvegarde et animation
de Versailles et Environs
17, Villa de l'Ermitage
78000 Versailles

Le dossier nécessite un décryptage rebutant pour le lecteur

Le dossier présenté n'indique pas les méthodologies retenues pour établir les projections sur l'avenir. Les croissances de population, les croissances d'emplois sont proclamées mais pas sérieusement ancrées sur les tissus urbains, les implantations économiques et les zones naturelles d'équilibre. Les méthodes de projections de fréquentations des moyens de transports sont absentes.

Le dossier de faisabilité (étude environnementale) affiche des éventualités (jauges théoriques) de densifications avec une cartographie extrêmement peu lisible : cartes confuses et des triangles avec des ronds mal repérés et indéchiffrables (cf. atlas cartographique produit au dossier). Rien n'est clair sur les conséquences.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.



Un pôle multimodal à Versailles qui reste à dimensionner et à concevoir

La saturation actuelle de la gare des Chantiers en termes de passagers et l'impossibilité géographique de développer ce pôle multimodal sont incompatibles avec la vocation attribuée au pôle multimodal prévu dans la zone « Versailles » du Projet du Grand Paris. Le transfert de ce pôle multimodal sur le terrain des Matelots semble plus réaliste bien que posant un certain nombre de questions :

- Comment se rendra-t-on aux Matelots depuis Versailles centre, Le Chesnay, Satory, Saint-Quentin, Saint-Cyr, etc. voire de Chantiers ? Les maillages secondaires routiers et transports en commun routiers et/ou ferroviaires ne sont pas évalués à ce jour.

- Comment sera équipée et dimensionnée la nouvelle gare : parkings et autres facilités (commerces, hôtels et services divers) ?
- Quelles incidences des nouveaux trafics induits par la présence de la gare sur la voie de sortie Versailles (rue Orangerie, N10 déjà saturée) vers sa proche banlieue Ouest ?
- Les contraintes liées à la proximité du Château de Versailles en matière d'architecture et de réalisation de ce pôle multimodal ont-elles été prises en compte ?
- Quelles sont les projections quantifiées des fréquentations et échanges de voyageurs dans cette gare multimodale en particulier aux heures de pointes ?

D'autres projets de transports à joindre au projet et à financer

Le projet actuel ne porte que sur le métro alors que d'autres projets doivent simultanément être étudiés et engagés. On ne voit pas de trace physique ni financière des projets : tangentielle ouest (St Germain Versailles), Ligne RER C (à améliorer), Nationale 10 et contournement de Saint-Cyr, circulation

des TGV (Chantiers reçoit déjà quotidiennement des TGV). Les cohérences physiques et financières de ces projets devraient être assurées. Tout nouveau projet doit intégrer les progrès à faire sur les réseaux déjà existants : fréquences, fiabilité, confort, capacité de certaines lignes.

Nos grands voisins Saint-Quentin-en-Yvelines et Vélizy oubliés

Le projet actuel du Grand Paris ne prévoit pas de gare à Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est incompréhensible compte tenu des populations résidentes et aussi des emplois déjà installés sur place. Les

échanges entre Versailles et Vélizy qui sont très proches doivent aussi être étudiés et intégrés dans un projet qui doit à l'évidence être révisé et complété.

Quelles perspectives en 2030 et 2040 pour les populations et les emplois ?

Les augmentations de population et d'emploi prévues et générées par le nouveau réseau de transport sont énormes : plus 80 000 habitants à Versailles et plus 60 000 emplois. Le projet a d'ores et déjà étudié des augmentations du COS (Coefficient d'Occupation des Sols) dont les niveaux déraisonnables ne peuvent que provoquer des bouleversements du cadre de vie dans tous les quartiers. Or le PADD recommande de préserver l'identité morphologique et fonctionnelle, quitte à en limiter la densification et de "préserver et valoriser le patrimoine architectural et paysager" de la ville, autant de recommandations

en contradiction avec le Projet du Grand Paris. Contrairement à ce qui a été affirmé en réunion générale le 5 octobre 2010 à Versailles, les élus locaux n'ont pas été consultés sur les augmentations autoritaires de COS visées dans les documents actuels du projet du Grand Paris.

Atlas cartographique. Évaluation des incidences" pages 7, 8, 9 et 10 pour les emplois et les habitants et page 60 pour les densifications (COS additionnels). Document en pdf disponible sur le site de la CPDP. Les explications sont précisées dans "Évaluation stratégique environnementale" également sur le site.



Sauvegarder le patrimoine

Versailles, ville historique qui possède le premier secteur sauvegardé de France, devrait pourtant faire l'objet d'un développement maîtrisé, évitant les débordements des constructions de la ville sur la ville et les densifications outrancières génératrices de nombreuses difficultés. Depuis des années, on

remodèle les quartiers en France en détruisant des tours des années 1960 à 1970, ce n'est pas le moment d'en ajouter ailleurs. Les objectifs de mixité de quartiers et de densification raisonnée devraient être clairement affichés ce qui est pour l'instant absent des projets actuels.

Respecter la qualité environnementale et paysagère

Promouvoir Versailles « poumon vert », dans une perspective écologique, tel est l'objectif du PADD de Versailles. Qu'il s'agisse des quartiers historiques, militaires ou résidentiels de Versailles, le PADD recommande de "respecter la qualité paysagère des sites et notamment les vues et les perspectives", de "prendre en compte les caractéristiques paysagères propres à chaque site en maximisant la création d'espaces verts". Si l'on suit les jauges utilisées dans l'évaluation stratégique environnementale du réseau

aux pages 272 et suivantes du dossier en consultation publique sur le site de la CPDP, tous ces objectifs seront purement et simplement ignorés et remplacés par des densifications d'habitations et de bureaux qui dépassent l'entendement. L'objectif de reconstruire la ville sur la ville n'est pas socialement ni architecturalement acceptable. Les densifications conduisent notamment à la création de quartiers sensibles comme les connaissent malheureusement toutes nos villes. Il ne faut pas en ajouter.

Expliciter les choix techniques

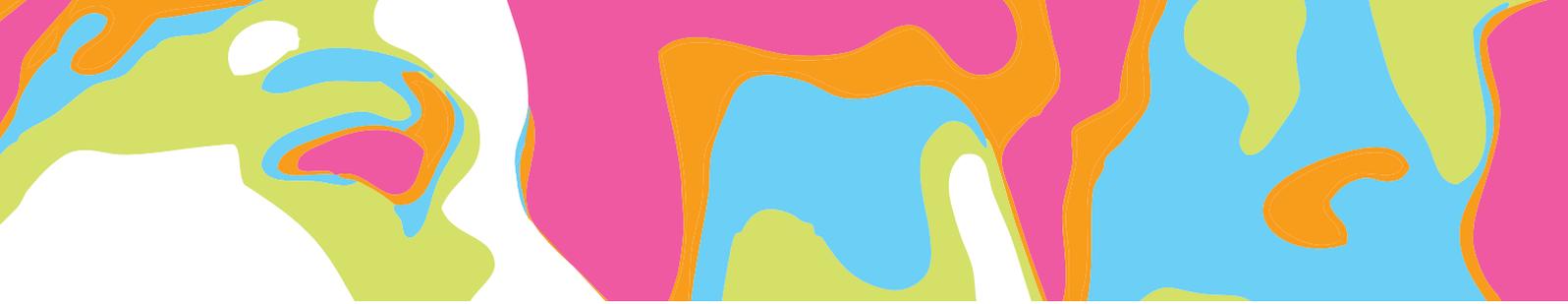
Le dossier des 3 lignes du projet du Grand Paris n'est pas clair sur les bases techniques choisies et les chiffres financiers déjà avancés. Ainsi, dans les variantes possibles, si l'écartement des voies est unique, les gabarits des matériels roulants restent à fixer : gabarit SNCF (2,80 m) comme pour le métro de Lyon ou gabarit RATP (2,40 m). Il est évoqué dans certains projets des trains directs et des trains omnibus (à la mode de New-York), cela nécessite non

plus deux voies mais au moins trois. Les plages d'ouverture des services ne sont pas affichées, suivant le choix 18h/24, 23h/24, 24h/24. Les infrastructures de maintenance sont impérativement différentes selon le choix de la plage de service. À ce jour, on ne sait pas sur quelles options certaines lignes sont envisagées. Les chiffrages d'investissement et d'exploitation sont vagues sur ces variantes majeures. Ces options ont des coûts très différents.

Clarifier et expliquer les financements

Les hypothèses de financement des différents projets reposent sur une fiscalité accrue touchant le foncier bâti et non bâti, les entreprises (taxe proportionnelle à leur masse salariale), les particuliers ainsi que le coût des titres de transport. Une étude comparée entre projets selon les budgets d'investissement et de fonctionnement doit impérativement être faite. Les

analyses de rentabilité économique et environnementale, mais aussi économique et sociale restent à être explicitées avant les choix définitifs. Le dossier actuellement en consultation n'apporte pas les informations suffisantes sur ces questions pourtant majeures.



Conclusion

Les trois projets répondent à des besoins identiques (faciliter et fluidifier les transports journaliers) mais sont en partie différents en termes de zones desservies. Cependant, tandis que le projet Arc Express se concentre sur l'amélioration de l'existant et la proche couronne de Paris, les deux autres et surtout le Projet Grand Paris sont bâtis pour soutenir l'objectif de Paris ville-monde. Or Paris, ville-monde, sans amélioration de l'existant n'a pas de sens. Il faut faire converger les projets dans leurs objectifs communs et retenir les solutions souvent voisines qu'ils présentent. En revanche, les ambitions sur les clusters et les zones de concentrations d'habitats doivent certainement être remises à l'étude pour réviser à la fois leur dimensionnement et une meilleure inclusion dans les tissus urbains et environnementaux.

Au regard du volume des financements nécessaires, il est impératif d'étudier les méthodes de priorisation des projets en fonction des besoins exprimés sur le court terme ou identifiés sur le moyen et long terme, il faut également intégrer tous les investissements envisagés entre 2012 et 2025 sur tous les modes de transports en région parisienne (SNCF, RFF, RATP et tous les réseaux STIF).

Des améliorations urgentes sur les équipements actuels de transports devraient être intégrées dans le cadre du plan des investissements nécessaires.

Il faut également inclure dans les plans de financements tous les aménagements des gares de mailages et les moyens d'accessibilité (routes, parkings, transports autres que métro) dont les coûts seront partagés entre les collectivités locales (communautés de communes et départements), les entreprises, les particuliers résidants et les voyageurs. Les documents produits à ce jour sont quasi-vides quant à ces aspects.

SAVE est très étonnée des perspectives irréalistes concernant l'expansion supposée de Versailles. Les chiffres avancés tant pour la population que pour les emplois n'ont fait l'objet d'aucune concertation avec les élus et la population. Ces perspectives doivent être revues comme souligné dans l'article paru dans les Nouvelles de Versailles du 8 décembre 2010.

Versailles et son bassin font l'objet de plans élaborés avec intelligence, réalisme et respect du patrimoine : PLD (Plan Local de Déplacement) qui assure la cohérence des déplacements entre les communes voisines, PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable) qui définit les grandes orientations de développement et d'urbanisme, PLU (Plan Local d'Urbanisme) et PSMV (Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur). On reste perplexe et inquiet quand on cherche une convergence entre ces plans locaux et le projet de réseau de transport du Grand Paris.