

Janvier 2011

Association de Bange - Houdon

L'association de Bange - Houdon est une association apolitique dont l'objet est la protection du cadre de vie et qui est forte d'une centaine de membres. Elle présente deux singularités : elle rassemble des habitants de Versailles et des habitants du Chesnay ; elle procède par sondages formalisés pour saisir objectivement l'avis des habitants.

Elle est membre de la fédération d'associations SAVE qui regroupe 14 associations et représente au total 1 300 habitants.

Son président est vice-président de SAVE. Elle est membre élu de deux conseils de quartier de Versailles : Notre-Dame et Clagny-Glatigny représentant ensemble 30 000 habitants.

Son objet est traité selon une focale variable allant de l'infiniment petit à des thèmes plus vastes pour autant qu'ils ont un impact sur la vie des gens.

Michel Morgenthaler
président

ASSOCIATION DE BANGE - HOUDON

VERSAILLES - LE CHESNAY

OBJECTIF POUR LE PROJET DU GRAND PARIS : AMÉLIORER LA QUALITÉ DU CADRE DE VIE.

L'association de Bange - Houdon collecte, exprime et soutient les aspirations de sa base. Elle doit donc être entendue. À quoi bon un projet aussi grandiose s'il ne rencontre pas une large adhésion.

De ce point de vue, nous faisons confiance à ceux qui savent et qui ont reçu pour mission de bâtir le projet. Nous nous abstenons d'entrer dans leurs calculs. En revanche, nous posons des principes directeurs et des conditions qui nous paraissent primordiaux. Nous affirmons notre légitimité à le faire. En effet : les usagers, c'est nous, les payeurs, c'est encore nous, le cadre de vie qui sera impacté, c'est le nôtre.

Nous formulons un certain nombre de critiques et au final nous regrettons de n'avoir plus de place pour des compliments à l'adresse de ceux qui ont la charge de maîtriser ce dossier exceptionnel.

ASSOCIATION DE BANGE - HOUDON

16, rue du Colonel-de-Bange

78000 Versailles

Tél. : 01 39 55 16 09 • 06 03 19 65 24

michel.morgenthaler@mmo-consult.com

<http://debangehoudon.blogspot.com/>



Le dessein d'un Paris « ville-monde »

Veut-on ou non d'un Paris « ville-monde » ? Cette question préalable n'est pas posée. On pourrait préférer un modèle de développement qui répartirait la population et l'activité sur l'ensemble de l'hexagone.

Nous sommes loin d'être opposés au grand dessein visionnaire de Paris « ville-monde » qui nous semble nécessaire pour notre compétitivité mondiale. Mais, il est impératif de ne pas attenter à la qualité de la vie. Au contraire, nous souhaitons qu'elle soit, au passage, sensiblement améliorée.

De la multiplicité des projets et de leur convergence

L'existence de trois projets concurrents (Arc Express, Projet du Grand Paris, AIGP) est propice à l'émergence de la meilleure solution.

Certains médias ont fort discrètement rapporté que la séance du 15 décembre du comité de pilotage du Grand Paris aurait été selon le propos attribué à Monsieur Pierre Mongin, président de la RATP, « un moment historique dans les transports d'Île-de-France ».

Pourquoi les conclusions de cet événement ne sont-elles pas proclamées haut et fort ? Il s'agirait pourtant d'un pas décisif dans la conciliation des projets, aboutissant à une nouvelle base de travail. Des détails sont disponibles que nous ne pouvons reproduire ici. On gagnerait du temps dans le débat public en mettant le public à niveau.

Quelles hypothèses poser ?

Une projection à 30 ans est en rapport avec l'importance du projet et avec le délai de 10 à 15 ans probablement nécessaire aux travaux avant la mise en route. Mais qui sont les prophètes capables d'une telle prédiction ?

L'outil national qu'est l'INSEE n'est-il pas le mieux qualifié pour ce difficile exercice ? Cependant SGP pose ses propres hypothèses qui ne sont pas celles

de l'INSEE. Le problème est rendu compliqué par l'interactivité entre le réseau de transport, d'une part, et le développement économique et démographique, d'autre part. Le réseau va susciter du développement et ce développement devra être correctement servi par le réseau.

Recourir à la « méthode observationnelle » ?

On pratique dans le domaine de la construction, notamment en géotechnique, une « méthode observationnelle » qui s'applique lorsque le comportement des ouvrages est difficile à appréhender et que la prise en compte des hypothèses les plus pessimistes n'est pas envisageable.

C'est une méthode rationnelle, parfaitement encadrée, sans prise de risque, qui procède par observation et adaptation continues en faisant en sorte de ne jamais s'enfermer dans une impasse. Elle engage la responsabilité de chacun des acteurs du projet. C'est bien autre chose que du simple pragmatisme faussement humble sur le mode « allons-y doucement, on verra ». Ne pourrait-on s'inspirer du principe et, au passage, commencer par régler ce qui ne va pas dans le dispositif existant ?

Gabarit des trains, fréquence, durée du service

Il s'agit d'hypothèses, qui pour l'instant ne sont pas fixées, mais qui engagent lourdement l'avenir en termes de coût d'investissement et de fonctionnement.

Il faut choisir entre le gabarit SNCF de 2,80 m et le gabarit RATP de 2,40 m (largeur des convois et non pas écartement des rails). Ce n'est pas le même coût pour l'infrastructure, les tunnels notamment.

Il faut trancher entre un trafic omnibus et un trafic assurant des liaisons directes, ou alors les rendre compatibles ce qui suppose au moins trois voies. Ce n'est pas le même coût.

Il faudra choisir une durée de service continue ou non. Ce n'est pas le même coût.

Exploiter la 3^e dimension : souterrain et aérien

Pour le souterrain, la question est bien posée dans le cahier d'acteur de l'AFTES (Association Française des Tunnels et de l'Espace Souterrain). En matière d'ouvrages souterrains, il y a bien d'autres choses à faire que les tunnels déjà prévus : stations, équipements, parkings, gares de bus, commerces, stockages, raccordements au maillage secondaire, cheminements mécanisés pour piétons, etc.

L'aménagement du sous-sol doit être réalisé avant d'occuper la surface. Après, c'est infiniment plus coûteux. Nous défendons cette idée pour l'ensemble des aménagements d'urbanisme et pas seulement à propos du Projet du Grand Paris. Nous déplorons l'impéritie et la courte vue de bien des décideurs sur ce sujet. Certes, investir dans l'invisible est rarement porteur pour une carrière politique.

Pour l'aérien, nous rappelons que se développe dans certaines mégapoles le transport de passagers par téléphérique ou télésiège urbain, et que c'est d'ailleurs un domaine d'excellence de la technologie française. Il faut y penser lorsque la circulation de surface est saturée et lorsque la solution par souterrain est problématique.

La saturation

L'usager lambda perçoit bien le phénomène de saturation quand il se produit mais il perçoit mal la marge qui reste avant la congestion complète. Existe-t-il une norme pour définir en termes de trafic le degré de saturation d'une route, d'une gare, d'un aéroport, d'un parking, d'une voie ferrée, d'une ligne de bus, etc. ? On entend souvent brandir la menace de saturation mais sans référence métrologique objective. Pourtant la grandeur saturation est fondamentale pour le dimensionnement rationnel du réseau et de tous ses accessoires.

Les questions de l'habitant lambda

Une association de quartier comme de Bange – Houdon a pour vocation de se placer du point de vue de l'habitant du quartier par rapport à ce qu'il attend, en l'occurrence ce qu'il attend du réseau de transport. L'association lancera sans doute une enquête sur ce sujet.

Les questions que se posera un habitant qui réside près de la gare de Versailles Rive Droite seront probablement :

1. que vais-je économiser en durée de trajet depuis le pas de ma porte et en nombre de correspondances pour me rendre à Roissy-Charles-de-Gaulle, à Orly, au centre de Paris, à la Défense, à Saclay, à Orsay, à la gare du Nord, etc. et combien cela va-t-il me coûter en impôt supplémentaire et en prix du billet ?
2. sans oublier la fréquence : un train rapide toutes les heures ne remplacera pas mon train tous les quarts d'heure ;
3. serai-je la cible d'une persécution des automobilistes pour favoriser la fréquentation des transports en commun et faire physiquement de la place à ceux de ces transports qui me disputent la circulation en surface ?
4. le cadre de vie auquel je tiens, pour lequel j'ai choisi de m'installer ici plutôt qu'ailleurs, l'intégrité du cadre historique dont je veux absolument qu'il soit préservé, les jardins et forêts à préserver tout autant, ne vont-ils pas être malmenés au nom du progrès par des fonctionnaires insensibles ?

Des questions analogues se posent sans doute à tous les habitants d'Île-de-France impactés par le Projet du Grand Paris.


Les interfaces, le rabattement, le maillage secondaire

Il ne faut pas perdre de vue qu'un déplacement commence et finit sur le pas d'une porte.

Sur les courtes distances, la vitesse élevée du moyen principal de transport n'a qu'une importance très relative. « Versailles sera à 30 minutes de... tel endroit ». Que m'importe s'il me faut 30 minutes de plus pour aller à la gare !

Le projet doit donc prendre en considération le maillage secondaire qui permet de rabattre vers les gares. Ce volet est au moins aussi compliqué que celui du réseau principal. Il ne semble pas être dans le champ des études en cours, ni sur le plan technique ni sur celui du financement.

On note que les gares ont accédé au rang de « multimodales ». Ce néologisme veut dire qu'on s'y rend



« à pied, à cheval ou en voiture... » Ce n'est pas une découverte fracassante. Il est fondamental de régler la question des moyens (des modes multiples) d'accès et des interfaces (parkings, gares de bus, etc.).

Versailles

Nous renvoyons au cahier d'acteur de la « Communauté d'Agglomération de Versailles Grand Parc » auquel nous souscrivons, et à celui de « Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs » à la rédaction duquel nous avons participé.

Sans les paraphraser, nous insistons sur certains points et apportons des compléments :

- secteur sauvegardé : celui de Versailles est le plus grand de France, cela mérite quelques égards ;
- TCSP/THNS : transports en site propre. Une levée de boucliers a eu lieu en 2006 sur un projet présenté par le STIF, qui écrivait tout sur son passage ;

- tailles des bus : le concessionnaire actuel refuse d'entendre que la taille des bus doit être adaptée à celle des rues et non l'inverse ;
- gare des Matelots : c'est bien ce site qui s'impose pour la gare multimodale, la gare des Chantiers étant de l'avis de beaucoup vouée à la saturation de ses accès ;
- poumon vert : à préserver et à développer, c'est aussi cela l'avenir ;
- les plans locaux PLD, PADD, PLU vont-ils être aveuglément balayés ?

On a constaté avec effroi, en regardant de près le dossier du Projet du Grand Paris, les prévisions extravagantes d'augmentation de population et d'emplois sur la seule commune de Versailles avec – puisqu'il faut être logique jusque dans l'absurdité – des augmentations corrélatives du coefficient d'occupation des sols notamment sur les sites historiques du marché Notre-Dame, de la Petite Écurie et de la Grande Écurie ! Le pire est à craindre.

Conclusion

Techniquement, tout est possible. Financièrement, le champ du possible est rétréci.

Chacun des trois projets a ses mérites. Attendons les conclusions officielles du « moment historique » de leur mise en convergence survenu courant décembre.

Le plus difficile est de définir ce que l'on veut aujourd'hui et ce que l'on voudra dans trente ans.

Nous critiquons les hypothèses de croissance et leurs conséquences hallucinantes inscrites pour Versailles.

Les plans locaux de déplacement, de développement, d'urbanisme, consciencieusement établis par les maires, ne sont pas intégrés.

Des hypothèses techniques lourdes de conséquence ont été omises.

Le maillage secondaire indispensablement associé n'est ni étudié ni budgétisé.

Plus positivement, nous apportons quelques briques à la construction du projet : suggestion d'appliquer le principe de la méthode observationnelle, rappel des vertus du souterrain et de l'aérien, recentrage sur le citoyen lambda qui se demande combien tout cela va lui coûter et ce que cela va lui apporter.

Objectif : améliorer la qualité du cadre de vie.