



**Remarques de l'association
Comité de Sauvegarde de Versailles-Chantiers
pour enquête publique sur le CDT
Contrat de Développement Territorial Yvelines
version 7.1 du 16 septembre 2014**

**Analyses des fiches du CDT
consacrées à Chantiers et Satory**

« Les projets Chantiers et Satory sont dans un état descriptif quantitatif et qualitatif extrêmement limité voire inexistant qui ne peut conduire à un contrat et à la validation de leur viabilité, sauf à reprendre les études et en débattre préalablement avec tous les partenaires »

Préambule

L'association Comité de Sauvegarde de Versailles Chantiers s'attache depuis sa fondation en 1970 à étudier et suivre tous les projets de transformation de Versailles et ses environs qui auront un impact sur le cadre de vie des habitants du quartier des Chantiers, dans un esprit de concertation avec les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre de ces projets auxquels l'association apporte sa connaissance particulière et ses observations sur les éléments qui conditionnent la réalité et le succès des projets proposés et engagés.

La transformation déjà lancée du pôle des Chantiers, reprise dans le CDT, est débattue depuis plus de 15 ans et attendue par les habitants du quartier et plus largement des Versaillais, qui vivent matin et soir la thrombose générée par les problématiques de flux convergeant sur la gare de Versailles Chantiers et ses conséquences environnementale et économiques (embouteillages, pollution, bruit, sécurité des piétons et cyclistes).

Les habitants du quartier attendent également de ces transformations la création d'un « centre-ville » lieu de vie de quartier agréable et rassembleur, qui manque à ce quartier qui n'est connu que comme une porte d'entrée et une traversée de la ville et souffre d'un déficit d'attractivité et de reconnaissance par rapport aux autres quartiers de la ville.

Le développement du Grand Paris est certes un enjeu majeur pour notre territoire et valorisera la situation particulière du nœud de la gare de Versailles Chantiers, mais les risques quant à la dégradation ou à la non amélioration des problèmes actuels du pôle des Chantiers et du quartier sont majeurs et doivent mériter une attention toute particulière au-delà des déclarations d'intentions très générales.

En cela les attentes de l'association vis-à-vis du CDT et des projets qu'il décrit étaient donc d'y retrouver les éléments critiques déjà maintes fois soulignés lors des consultations et concertations passées sur le pôle des Chantiers avec la plupart des participants à l'élaboration du CDT : flux et méthodes d'évaluation, données et prévisions de trafic (trains, bus, véhicules particuliers, cyclistes, piétons), identification des parties prenantes, problématiques de nuisances (bruit, pollution) et de sécurité.



Appréciation générale sur CDT

Remarque préalable :

Le document CDT présenté en version 7.1 a fait l'objet de plusieurs versions depuis les premiers mois de sa préparation que l'on situe en début 2013. L'organe de pilotage n'a jamais fait connaître le contenu de ses débats et les contributeurs à ces débats ont été limités et avec un nombre d'acteurs restreint. Les variantes du document dont certaines ont filtré indiquent qu'il y a eu des débats dont le contenu eut été certainement bien instructif. En l'absence de traces de ces débats on doit constater à ce jour que le document reste très incomplet et on doit s'interroger sur le niveau d'engagements des futures collectivités et organismes qui seront appelées à financer les opérations.

Un document en l'état qui n'est ni un contrat, ni même un pré-contrat.

Présenter ce document en enquête publique alors qu'il est incomplet et sans cohérence sur la faisabilité n'est en aucun cas un contrat qui ne peut être présenté en signature à des financeurs ou qui peut donner une idée claire sur la viabilité opérationnelle de certains projets et sur leurs impacts. Il traduit donc une intention, mais la traduction dans des projets et l'articulation et la coordination entre ces projets restent à décrire.

Quasi absence des plans de financement des projets.

Aucun récapitulatif par financeur des engagements annuels n'est présenté, l'étalement dans le temps aurait été une donnée majeure pour crédibiliser la faisabilité des projets. Cet étalement n'est pas abordé. La note de méthode aux préfets de région qui a été diffusée début 2014 a été manifestement oubliée par les rédacteurs du document. Les priorités entre les projets ne sont pas évoquées, or les financeurs des projets étant bien souvent les mêmes il aurait été nécessaire de situer l'ordonnancement souhaitable en cas de limitation des moyens mobilisables.

Document immature qui n'aurait jamais dû être présenté en enquête publique

Présenter le plan à long terme pour le territoire est certes intéressant. Néanmoins il y a maintenant un risque réel que les acteurs considèrent que les projets ont été approuvés par cette enquête publique et que les futurs concertations pour chaque projet soient bâclées ou négligées (durée, période, données d'entrées et objectifs), comme c'est malheureusement le cas en la matière. D'autant que l'interaction entre les projets et leurs impacts croisés n'apparaîtront plus dans ces enquêtes dont la planification et le périmètre ne sont absolument pas décrits.

Ce CDT était l'occasion de pouvoir justement relier les projets entre eux, occasion manquée notamment pour les projets Versailles Chantiers et Satory.



Analyse détaillée des projets Versailles-Satory et Versailles-Chantiers

Titre 3.2 du document CDT

On entre enfin dans la partie réputée opérationnelle du document. C'est dans cette partie qu'on pouvait espérer amener des éléments de critique constructive. Il n'en est rien vu le peu d'information concrète délivrée

p.131 Principe de hiérarchisation des projets du CDT

Les deux projets Satory et Chantiers sont classés dans la liste 1 et réputés donc de maturité opérationnelle :

- 1) « **les projets sur lesquels il existe un accord des acteurs concernés sur une hypothèse programmatique et/ou présentant un degré de maturité opérationnelle suffisant pour faire l'objet d'un engagement contractuel sur un programme et un plan de financement, non seulement du projet lui-même mais aussi des projets connexes (infrastructures en particulier) qui en conditionnent la réalisation.** »

Sur des projets on annonce : « **programmes prévisionnels qui établissent les engagements financiers des différents partenaires sur le projet lui-même et sur les projets connexes** qui en conditionnent la réalisation. »

Si la priorité de ces projets ne fait aucun doute (comme nous le disions pour Chantiers au §1 ils sont attendus depuis de très longues années par les habitants et les acteurs économiques) on ne peut que s'interroger sur cette maturité opérationnelle telle qu'on peut la déduire des descriptions des fiches projets : tout reste à étudier sur ces projets, les seuls points clairement décrits sont les transformations déjà lancées et actées du PEM Chantiers et des aménagements déjà réalisés ou largement entamés pour la plupart (gare, étangs Gobert, traversée depuis l'avenue de Sceaux, emplacement de la future gare routière).

Aucune donnée de dimensionnement actuelle ou future n'est fournie pour permettre de valider les impacts futurs :

- Quantification des flux actuels convergeant vers Satory ou les Chantiers (véhicules légers, bus, piétons, cyclistes)
- Quantification des flux et besoins créés par les nouveaux aménagements (nouveaux flux, nombre de véhicules légers nouveaux intrinsèques ou conséquents– bureaux et logements, taux d'utilisateurs des transports en commun – heures de pointes et heures creuses, en incluant les déplacements professionnels et visiteurs des entreprises et ceux du pôle Paris Saclay, capacités de parking nécessaires, trafic entrant et sortant amenés par la ligne 18 et le tram Train Massy-Versailles)

Les engagements financiers des différents partenaires ne sont absolument pas décrits contrairement à ce qui est écrit sur les conditions d'enregistrement dans la liste 1.

p.133 Synthèse des programmations par opération

Les projets sont présentés ici en terme d'objectifs des programmes (nombres de logements, surface de bureaux)

Il eut été important de décrire de manière générique alors les données critiques qui découlent de ces objectifs et qu'on devrait alors retrouver dans chaque projet :

- Logements : population, parents/enfants et donc besoin en structures éducatives, nombre de véhicules légers induits, géolocalisation des lieux de travail des actifs
- Bureaux : nombre de salariés et prestataires de service, part de salariés utilisant les transports en commun et nombre venant en voiture, nombre de visiteurs, nombre de livraisons, nombre de déplacements professionnels en journée et modes



p 136 à p 139 : Projet 1 .1 - Versailles Satory :

- Pas d'état précis parcellaire des zones propriétés de l'Etat qui seraient susceptibles de mutation.
- Satory Est est mentionné en 4 lignes. C'est bien peu. Alors qu'il y a des logements à réhabiliter, des espaces industriels en mutation, des équipements sociaux à rénover. Le calendrier de ces opérations et leurs financements ne sont pas évoqués. L'incidence de ces modifications en termes de logements mais aussi d'activités n'est pas étudiée et aurait dû faire l'objet à minima d'un rappel sur toutes ses composantes.
- L'évocation d'un réseau de chaleur pour l'ouest oublie de faire mention du réseau déjà existant à l'est. Les dispositions à prendre éventuellement sur la station centrale et les extensions de réseau ne sont pas incluses dans les opérations à financer.
- La mention de la charte urbaine et paysagère (document PRAXIS 1) n'est en aucun cas une garantie de qualité car ce document est particulièrement vide (voir analyse faite par l'association : Analyse SAVE du document PRAXIS 1 40430-v2-CharteSatory).
- Mention importante : une ZAC est envisagée avec inscription au CPER, et lancement d'une consultation avant fin 2014. Les éléments préparatoires manquent dans le document pour pouvoir donner un avis, on est pourtant début 2015. A l'évidence des clarifications sont nécessaires, c'est même écrit dans le document !. On en a en effet besoin. L'étape annoncée pour juin 2014 n'a manifestement pas été encore franchie en janvier 2015.

Il n'est fait aucun état d'un calendrier sur la remise en état des sols, élément critique autant d'un point de vue financement que des risques de délais, ni sur la libération de certaines parcelles par les militaires ; la maîtrise foncière n'est pas encore clairement assurée, les aménagements routiers impératifs sont décrits en une ligne avec des coûts estimés variant du simple au double, preuve que des études préalables sont encore nécessaires. Une surprise, le contrat passé en 2013 entre VGP et le Conseil Général n'est même pas évoqué. Il n'en est fait mention que pour le projet des Chantiers.

- Mention des travaux importants préalables nécessaires à toute extension. A l'évidence chaque dossier n'est pas encore précis. Il en résulte des estimations de montants financiers bien flous. Ce qui est confirmé par le besoin de nombreuses études préalables de faisabilité non encore initialisées.
- On évoque page 137 et dans le tableau de la page 139 deux phases mais ces phases ne sont pas décrites dans le document (fort gênant pour un document programmatique). Quelles sont donc ces phases et leurs programmes, leurs incidences, à quelle échéance se situent-elles l'une de l'autre ainsi que vis-à-vis du développement des infrastructures et aménagements d'accès nécessaires. Quels doivent en être les études préalables respectives? .

Curieusement l'idée de construire un bloc cohérent d'environ 1500 logements qui figure dans le document PRAXIS 1 émis par l'EPPS en août 2013 n'est pas reprise.

Aucun tableau, même indicatif, sur l'évolution dans le temps des constructions n'est présenté ce qui pourtant serait essentiel pour situer la cohérence des investissements d'accompagnement nécessaires pour la réalisation des projets. Les nombre d'emplois et nombre d'habitants supplémentaires attendus progressivement ne sont pas affichés. De même que les établissements scolaires (à la charge des collectivités), des services et des commerces nécessaires à l'attractivité de la zone.

Les effets du projet sur les quartiers à proximité ne sont pas étudiés. Le quartier ne vivra pas sur lui-même et devra avoir des échanges avec ses voisins. Les incidences ne sont pas étudiées.

- Nombre de véhicules actuellement entrant et sortant vers Satory depuis les différents points d'accès et évolutions futures : quantité ? Flux ? Evolution prévisible (notamment si les lignes de transports en commun ne sont pas en phase avec les nouvelles activités du plateau de Saclay?)
- Relations avec Satory Est.



- Besoins d'échanges avec la gare des Chantiers et son secteur : La ligne 18 n'est programmée sur ce secteur qu'en 2030 ! Comment les milliers de personnes qui vont habiter ou travailler sur Satory vont-elles rejoindre les gares de Chantiers, Saint Cyr ou Saint Quentin en Yvelines sans ajouter aux problématiques actuelles de saturation (Chantiers , St Cyr)
- Besoins d'échanges avec le quartier St Louis tout proche, circulations induites
- Relations avec St Cyr et Guyancourt (Challenger est plus proche de la zone que la place d'armes du Château de Versailles)

L'aménagement du carrefour du Cerf Volant et de la rue de la Porte de Buc sont évoqués dans le tableau de financement de la page 139, mais ne sont absolument pas décrits dans ce projet 1.1. Par contre il sont mentionnés à nouveau page 141 dans le cadre du projet 1.2 Chantiers avec inclusion sur l'ensemble d'une voie TCSP dont on ne connaît pas les points terminaux ni les coûts et conditions préalables de réalisation . Quel est donc le projet qui va être porteur de cet aménagement (annoncé en page 190 en phase 1 du projet Satory « *sous réserve d'une étude complémentaire* » , : laquelle ? La réserve porte-t-elle sur la faisabilité ou le phasage ?

Ce tableau de la page 139 laisse d'autre part pensif. Sur les montants des investissements à mobiliser, aucun chiffre par contributeur, aucune date pour l'étalement des contributions dans le temps. Comment passer un contrat dans ces conditions ou au moins avoir une idée de la capacité à tenir l'engagement ainsi pris ?

Quelle va être la signification des signatures apportées au contrat début 2015 par la communauté de communes de Versailles Grand Parc?

On attendrait des indications sur l'étagement des opérations pour respecter les grands principes annoncés en début de document, mais aussi pour tenir compte des facultés contributives de chaque financeur et vérifier le réalisme des prévisions d'engagement. Aucune trace des étapes impératives pour tenter d'anticiper les aménagements avant l'accueil des nouvelles activités et des nouveaux habitants.

Aucune trace des implications et conséquences des circulations supplémentaires sur les zones de voisinage (TCSP, voies de dessertes vers les quartiers de Versailles et de St Cyr) Il manque une description des équipements publics effectivement pris en compte dans le projet de ZAC et des incidences financières ultérieures pour les communes d'accueil ?



p 140 à p 143 : projet 1.2 - Versailles Chantiers :

La description de ce projet est extrêmement décevante et n'apporte quasiment aucun élément nouveau par rapport à ce qui est déjà connu et déjà lancé de fait dans le cadre du PEM. Certains des projets décrits sont même déjà terminés depuis un moment déjà (Rue porte de Buc) ou bien lancés. Pis, la description des problématiques n'utilise pas les éléments précis déjà échangés dans les réunions de concertation sur les aménagements en cours du pôle des Chantiers. On ne peut donc qu'être inquiet des conséquences qu'auront sur le quartier les évolutions majeures qui ne sont évoquées qu'en quelques mots dans ce chapitre :

- Arrivée et gare ligne 18
- Gare Tram-Train Massy
- Accès depuis Satory (aménagement carrefour Cerf Volant et descente par la rue Porte de Buc)

Le constat de la situation actuelle, et la problématique d'engorgement du quartier aux heures de pointes et des flux notamment de bus (plus de 1500 par jour) n'est absolument pas évoquée alors qu'elle est le point critique qui motive en grande partie les aménagements majeurs qui ont débuté autour de la gare et les études fort complexes qui doivent être menées.. La seule motivation de création d'une gare routière d'après le CDT serait d'améliorer la lisibilité de l'offre. Rien dans les objectifs de cette gare sur la réduction des effets de la convergence actuelle de flux très importants vers le PEM.

Le quartier des Chantiers est décrit comme enclavé. C'est une donnée géographique dans la cité qui ne changera pas, contrairement à ce que peut laisser croire le document. Certes le percement de la voie bus vers la gare routière depuis l'avenue de Sceaux ouvrira une deuxième porte d'accès à la gare, mais on sait que cela ne sera pas sans créer des problèmes de sécurité au croisement devant la place des Francine et que cela va contribuer à engorger le carrefour Sceaux-Général de Gaulle déjà bien bloqué aux heures de pointes. C'est en cela que les aménagements du Grand Paris doivent être prévus pour équilibrer les connexions depuis les gares du territoire et éviter que Versailles Chantiers ne soit la seule gare depuis laquelle on puisse partir vers le Nord, le Sud de Paris ou le plateau de Saclay. L'objectif n'est pas de faire converger vers la gare de Versailles Chantiers le maximum de bus et d'usagers provenant de l'extérieur de la ville.

Le projet parle de valoriser les espaces de friches autour de la gare par une offre résidentielle et d'immobilier d'activités mais n'évoque pas l'attente des habitants d'un cœur de quartier qui manque aujourd'hui, avec une offre de commerces de proximité et de lieux de culture et de rencontre (les banques, les fastfoods, et loueurs de voiture ont proliféré ces dernières années au détriment des commerces d'alimentation, des cafés, restaurants, des libraires, des commerces d'habillement). Il n'est rien dit sur le devenir de l'ancienne halle marchandise (surface restante, .) . Il parle pourtant du mur des Francine et de l'aménagement d'un jardin.

La description parle en introduction d'aménagement de la gare en elle-même, aménagement déjà lancé et dont l'unique maître d'ouvrage est la SNCF qui ne fait pas partie des acteurs du CDT et dont on ne dit pas quand et comment l'on va se coordonner avec elle.

Par contre il n'est rien dit sur son extension pour l'arrivée de la ligne 18, extension qui ne paraît pas simple quand on voit que la nouvelle passerelle qui vient d'être posée au-dessus des voies en juste au niveau du poste de contrôle qui empêche toute prolongation vers l'autre côté de la gare où l'arrivée de la ligne 18 semble placée.

Ecrire en introduction qu'on envisage une gare routière alors que les plans en ont été diffusés il y a presque 6 ans est en soi surprenant. Il en est même fait mention ensuite 2 pages plus loin. Des travaux sont actuellement en cours, le document semble avoir été rédigé sans actualisation de ces actions déjà engagées et même d'autres projets déjà évoqués publiquement (exemple réutilisation de l'ancien hall marchandises).

Nous devons également mentionner l'absence de réflexion sur la gestion des besoins de logistique pour diffusions dans l'agglomération (fonction qui était assurée antérieurement par SERNAM).



Les spécificités de la gare régionale ne sont pas mises en évidence :

- Types de flux de passagers, types d'inter échanges
- Besoins pour lignes de transports en commun et spécificités des Bus à Haut Niveau de Service
- Besoins pour sociétés de location de véhicules (parkings proches, bureaux,..)
- Besoins pour taxis et voitures de place
- Parkings autour de la gare multimodale et bornes d'alimentation électrique
- Besoins pour vélos et motos
- Trains Transilien mais aussi trains Inter cités et TGV

Les programmes immobiliers sont dimensionnés en terme de m², mais absolument pas en terme de flux générés, de besoins en parking, que ce soit en pour les logements ou les bureaux, ou de part prévisionnelle des employés et prestataires des sociétés installées qui utiliseront réellement les transports en commun. On peut pourtant s'appuyer sur les études du STIF et les données de géolocalisation des salariés et d'utilisation du Pass Navigo au sein entreprises déjà installées sur le territoire ou sur des territoires similaires, à la fois pour estimer les besoins court terme mais aussi long terme quand les lignes de métro et tram train seront en service.

La problématique particulière du parking attendant au pôle multimodal n'est pas abordée : comment va-t-il absorber les nouveaux véhicules résultants des aménagements immobiliers, de leurs usagers et visiteurs ? La nappe phréatique étant très proche de la surface on sait que les parkings éventuels en sous-sol des programmes immobiliers seront limités de même que le nombre de niveau possible du parking du PEM. De plus le programme résidentiel étant devant une gare il n'est pas tenu de prévoir un nombre de places de stationnement privé équivalent au nombre de véhicules que posséderont réellement ses occupants. Où iront également se garer les très nombreuses voitures et camions des loueurs de voiture établis tout autour de la gare ?

La création de nouvelles voies routières pour désenclaver SATORY va générer des flux nouveaux qu'il faut impérativement estimer pour vérifier ensuite l'adéquation des investissements nécessaires. Voir la mention sur l'aménagement du carrefour du Cerf-Volant dans la partie précédente sur le projet 1.1.

La description des infrastructures de transports page 142 affirme l'intention d'« Améliorer la performance du rabattement bus à la gare et de l'interconnexion en préservant le niveau de service du trafic routier » On souhaiterait bien comprendre comment cette intention sera mise en œuvre et ce qu'elle recouvre.

Parle-t-on d'augmenter le nombre de bus qui arrivent à Versailles Chantiers ? On sait que c'est le contraire qu'il faudrait arriver à faire.

Quant à la **préservation du niveau de service du trafic routier** : pour ceux qui vivent dans le quartier ou qui passent devant la gare les jours ouvrés aux heures de pointe ou qui prennent les rues d'accès à la gare cela laisse rêveur.

Le projet mentionne des études : mais pour quand et pour quels sujets? Pour ce qui est du pôle multimodal on aurait pensé que ce projet ouvert il y a plus de 10 ans avait déjà des études engagées sur ces sujets, dont on attendait les résultats comme données d'entrée du CDT :

Par contre il est évident que les arrivées des nouvelles lignes de métro 18 et du tram train demandent des études spécifiques qu'il faudrait mentionner et distinguer : implantation, transformation du PEM dans cette phase 2, flux nouveaux amenés.

Le projet aurait dû être divisé en 2 phases bien distinctes, et détaillées de la même manière.

On évoque ensuite sur la gouvernance « aligner les partenaires » ? Que recouvre cette formule sibylline ? Pour quelles phases ou du projet ? Les partenaires mentionnés étant SNCF/RFF (sic)/STIF et Villes de



Versailles on comprend qu'il s'agit ici du périmètre limité à la refonte déjà lancée du PEM. Quid de la gouvernance sur les phases suivantes ?.

La nécessaire implication des transporteurs terrestres dans la restructuration des réseaux de bus (Phébus et tous les autres transporteurs) n'est pas évoquée alors que les flux seront certainement modifiés avec des incidences sur toutes les rues étroites du quartier.

Quelle est l'implication du STIF, premier financeur des réseaux de transports publics ?

Le dialogue avec la communauté économique et notamment les entreprises du plateau de Buc et de Saint Quentin en Yvelines qui ont de nombreuses navettes au départ de la gare des Chantiers n'est pas évoqué non plus. Quelle est la structure qui portera cette action ? Il y a avec les nouvelles infrastructures prévues sur le plateau de Saclay matière à proposer des alternatives qui pourraient significativement désengorger le pôle des Chantiers.

Des montants de travaux envisagés affichés ne concernent que les travaux déjà planifiés et engagés, mais il manque l'indication des financeurs et les années de mobilisation des sommes nécessaires. Par ailleurs il manque tout ce qui concerne bureaux, commerces et logements ainsi que tous les équipements collectifs associés.

Par contre rien n'est indiqué sur les travaux concernant l'arrivée de la ligne 18 et du tram train, qui pourtant seront significatifs.

Si l'on se réfère au tableau de la page 191 qui donne l'état des financements des études, on voit que seuls deux montants d'études ont été évalués et engagés à ce jour, alors que ces études devraient déjà avoir produit des conclusions.

A l'évidence le dossier n'est pas complet et les manques sur les aménagements moyen et long terme flagrants. Comment peut-il être soumis à signature et que peut représenter l'engagement pris par les signataires?

La page 143 qui présente un tableau d'une seule ligne de cases blanches illustre l'absence de préparation du dossier.

La dernière phrase sur les 3,8 millions d'Euros de la participation inscrite au CDEY est bien sibylline, où vont ces millions sur quels projets d'année en année ? On devrait en retrouver la ventilation dans le tableau des actions classées par lieux et par années d'engagement financier.

Soulignons encore une fois l'absence totale de prévisions sur les incidences de la gare de la ligne 18, il n'en est même pas fait mention dans le texte et seule une mention sur la carte évoque cette apparition dans le futur. Un comble pour un projet dans le cadre du Grand Paris.



Rappel de certains documents émis par SAVE pour analyser le processus de préparation du CDT Yvelines

L'association Comité de Sauvegarde de Versailles-Chantiers est membre de l'association SAVE, Sauvegarde et Animation de Versailles et de ses Environs, comme 17 autres associations de Versailles et de ses environs et à ce titre participe à l'élaboration des documents émis par SAVE.

L'association SAVE (Sauvegarde et animation de Versailles et Environs) est

- agréée par arrêté préfectoral du 17 mars 1979
- agréée protection de l'environnement par arrêté préfectoral 2012 279-0002 du 5 oct.2012

Les documents émis par SAVE autour du CDT :

- | | |
|---|------------------------------------|
| • Comment construire un CDT ? | 140628-v2-CDTParisOIN |
| • CR entretien en mairie de Versailles | 140630-v4f-notes entretien |
| • Analyse SAVE du document PRAXIS 1 | 140430-v2-CharteSatory |
| • Analyse SAVE du SDT de l'OIN Paris Saclay | 120516-Analyse du SDT de Saclay |
| • Conférence Conseil Général à l'AG de SAVE | 140630-v1-CR conf |
| • Communiqué conjoint SAVE-Yvelines Environnement concernant une alerte à M le Préfet d'Île de France | 140515-Info sur absence de réponse |
| • SOLAR à Versailles en 2014 : Succès et échecs | 141005-V4-SOLARvuparSAVE |

Par ailleurs les comptes rendus des conseils d'administration de SAVE et les bulletins trimestriels de SAVE traitent des préparatifs du CDT depuis 2011.