



UUDP-Viroflay

Association de Défense de l'Environnement et de Protection du Cadre de Vie

Remarques et commentaires sur le dossier du CDT-Yvelines (Versailles Grand Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines/Vélizy-Villacoublay) présenté à l'enquête publique

Le contrat de Développement Territorial (CDT) des Yvelines qui nous est présenté n'est encore qu'une première ébauche des besoins de VGP, il n'a rien à voir avec ce que devrait être un contrat engageant les financeurs signataires, car il est incomplet et inachevé.

En effet, ce qui est présenté à l'enquête publique n'est qu'un long chapelet de bonnes et de moins bonnes intentions pour lesquelles les entités concernées envisagent de faire des études dont on ne sait pas toujours le prix et, en aucune façon les délais de réalisation.

L'absence de données concernant la ligne 18 et, de plus, son délai de réalisation particulièrement tardif sont inquiétants car ce sont les moyens de transport, en particulier les transports en commun, qui structurent un projet urbanistique et en permettent la réussite. Malheureusement, lors de la réunion du 5 février à Versailles, il semble que le projet de CDT des Yvelines n'a pas beaucoup intéressé la SNCF ni le STIF puisqu'ils y étaient absents.

Quelques remarques sur le dossier du CDT lui-même :

- Pour Versailles Satory, il manque beaucoup d'informations sur la remise en état des sols, la maîtrise foncière, les aménagements routiers et l'intégration des flux de circulations supplémentaires dans le tissu routier des quartiers de Versailles.
- La création à Bièvres dans le Val de Sygrie d'une ZAC de 30000m² de plancher dans un val pentu situé à proximité de zones commerciales importantes et dont les accès sont coupés par des liaisons autoroutières semble incongru quand on recherche le bien être des futurs habitants !

L'Evaluation Environnementale, elle, apporte des renseignements complémentaires intéressants mais comporte encore des manques importants :

- Le risque nucléaire de Saclay n'est pas abordé.
- Pas de précisions sur la volonté de réduction des nuisances sonores.
- Manque de précisions sur les encombrements actuels du réseau routier.
- Les opérations annoncées n'indiquent pas les accompagnements nécessaires en matière de services aux nouveaux habitants (écoles, administration, loisirs, commerces,...) ni sur la gestion future des déchets et des eaux usées.

- La gestion séparative des eaux usées et des eaux de ruissellement n'est pas abordée.
- Les projets concernant les modes de circulations douces du schéma VGP devraient comporter un point des projets déjà exécutés et préciser le planning des réalisations ultérieures. Les capacités de stationnement aux abords des gares sont à quantifier.
- Absence de l'inventaire des friches industrielles et des logements ou bureaux vides.
- Manque de mesures de protection complémentaires pour éviter l'imperméabilisation des sols et la perturbation des écoulements des eaux pluviales lors de l'aménagement ou la création des ouvrages d'infrastructures routières.

En ce qui concerne plus spécialement Viroflay, nous insisterons sur les conséquences de ce qui est envisagé pour les autres zones du CDT ou sur ce qui aurait dû être pris en compte dans notre secteur en application des objectifs à atteindre cités dans le dossier mis à l'enquête, c'est-à-dire :

- 1) La volonté de production de logements pour répondre aux besoins actuels et futurs (pages 69-70) qui amènera la création de plus de 1500 logements nouveaux sur Viroflay en 10 à 15 ans, ils s'ajouteront à ceux en cours de construction actuellement. Cela accroîtra la population de Viroflay de 4 à 5000 habitants, c'est-à-dire de plus du quart de la population actuelle. Comment les structures actuelles devront-elles, ou pourront-elles, évoluer pour assurer les besoins des futurs viroflaysiens ?
- 2) L'augmentation des logements et des emplois prévus dans l'ensemble du CDT va engendrer des flux de circulation induits dans les rues de nos villes. La conception ancienne des voies de communication de Viroflay n'est pas adaptée à cet afflux de véhicules et ne pourra pas leur donner de possibilités de stationnement.
- 3) L'objectif (pages 74-75) de faire des gares du territoire de véritables portes d'entrées du territoire va nécessiter des compléments de transports de rabattement sur ces gares pour éviter l'afflux de voitures individuelles qui ne trouveront pas de place pour se garer à proximité des gares. En particulier, pour le tramway T6 qui, malheureusement, n'a pas été prolongé de Viroflay RD vers Parly2 et/ou l'hôpital Mignot, il faudra prévoir des bus de rabattement vers Viroflay (considéré comme « pôle d'échange multimodal » à la page 225), en provenance des quartiers mal desservis par les transports en commun du Chesnay, de Vaucresson, de La Celle-Saint-Cloud ou même de Ville-d'Avray et Versailles.
- 4) L'action 3.2 de la page 113 : « *définir et partager une culture commune d'excellence urbaine et architecturale* » nous paraît intéressante. Elle devrait

pouvoir être mise en œuvre dans le cadre de la ‘ZAC des 5 îlots’ et des autres programmes immobiliers de Viroflay.

- 5) L’action 3.3 des pages 115-116 : « *prendre en compte et préserver la biodiversité et les milieux naturels* » dans le cadre de la trame verte et bleue qui envisage aussi de « *mettre en place des aménagements paysagers visant à favoriser le passage de la faune et la continuité des corridors écologiques* » doit être mise en pratique en forêt de Meudon. Il faudra donc installer un passage pour la faune ainsi que pour les randonneurs au-dessus de la coupure créée, entre Vélizy et Viroflay, par le tramway T6 et les 2 fois 2 voies de la RD 53.
- 6) L’action 4.2 à la page 121 : « *Analyser les besoins de déplacement* » en permettant : « *la réduction des trajets effectués en voiture particulière* » nous paraît devoir être mise en œuvre autour des gares de Viroflay où un certain nombre d’habitations sont à plus d’un kilomètre des gares, du cimetière et même de certains commerces.
- 7) Une amélioration des circulations douces dans Viroflay pourrait être envisagée par la mise en place de pistes cyclables le long des routes en bordure des forêts de Meudon et de Fausses-Reposes. Ces pistes ne comporteraient pas de croisement avec des routes, elles permettraient aux cyclo-randonneurs de pouvoir circuler plus librement que sur les pistes cyclables de la RD10 subissant de multiples croisements et passages piétons qui les traversent.

Le 24 février 2015

Le Président UUDP-Viroflay : André Bassez