

Association de Sauvegarde du Quartier de Clagny (ASQC)

10 bis, rue Montebello 78000 Versailles

16 février 2015

Remarques de l'association pour l'enquête publique :

**CDT Paris-Saclay Versailles Grand Parc / Saint Quentin-en-Yvelines Vélizy-Villacoublay.
de Février 2015.**

La vocation du Grand Paris.

C'est une question préalable : Pourquoi densifier la Région d'Ile de France ?

Evoquer ce point à ce stade peut paraître tardif. Mais les citoyens ne sont pas vraiment invités à s'exprimer en amont des projets.

La population ne reçoit comme réponse à cette question guère que des principes et des slogans.

On dit que Paris doit devenir une métropole capable de rivaliser avec les autres métropoles mondiales, Londres en particulier.

Que veut dire rivaliser ? Et pourquoi veut-on rivaliser ?

Veut-on accumuler les problèmes cauchemardesques causés par le gigantisme que les autres métropoles n'arrivent pas à maîtriser ? ...

Qu'apporte la taille ? On invoque une synergie ? De quoi ?

Réalise-t-on que le trajet de Lille à Paris ne sera sans doute pas plus long que celui du plateau de Saclay à Paris, avec moins de ruptures de charge, et dans des conditions de confort plutôt meilleures ?

On invoque la vitalité, l'effervescence de New-York.

Peugeot, Michelin, le textile, ... se sont-ils développés à Paris ? Qu'a apporté la proximité de Paris à Renault, qui, aussi bien, a quitté largement la région parisienne ?

Aujourd'hui, on se gargarise du numérique. La Silicon Valley est-elle dans New-York ? Amazon (Seattle), Google (Mountain View, en Californie)... sont-ils basés à Manhattan ? Y déménagent-ils ?

L'Allemagne n'a pas de métropole équivalente à Londres. En souffre-t-elle ? Et la Suisse ?

Les PME peuvent-elles se développer avec les surcharges de frais que leur réservent les mégapoles ?

A-t-on fait une évaluation globale de la taille optimale au-delà de laquelle les lourdeurs et encombrements : temps gaspillé notamment en transports et en stationnements, dégradations de l'environnement, bruits, stress, atteintes à la santé, sous-équipements collectifs, fragilités d'approvisionnement en eau, électricité, traitement des eaux usées, des ordures ménagères, ... deviennent prévalents ?

Il est demandé de faire ou revoir professionnellement l'étude de la taille optimale de l'agglomération parisienne.

Le périmètre du CDT.

Le périmètre du CDT ne recouvre pas un ensemble de communautés d'agglomération. 8 des 18 communes de Versailles Grand Parc (VGP) n'en font pas partie, et Vélizy-Villacoublay est la seule commune de GPSO (Grand Paris Seine Ouest) à en être.

Un tel découpage est source de confusion et d'incohérence. On est à l'exact opposé de la simplification que chacun appelle de ses vœux. S'il était maintenu, les communes en dehors, comme Le Chesnay, seraient évidemment impactées par ce qui se passerait à Versailles. La cohérence des politiques de VGP serait mise à mal. Les finances des communes, les politiques d'urbanisme ... auraient des doublons et des incompatibilités. Cela générerait des réunions sans fin de coordination ; des arguties interminables contesteraient que tel financement doit relever de VGP, ou du CDT ... Les financements se recouperaient, les circuits de décision se chevaucheraient... Les communautés d'agglomération sont de création récente et en phase de développement, et on voudrait superposer, avec des grands mots, 'transversalité' par exemple, cette structure pour ajouter au désordre !

Il est donc demandé de revoir le périmètre du CDT, et de l'intégrer dans les structures territoriales actuelles.

Les transports avant les logements, les entreprises et les administrations.

Comme il a été plaidé lors de la réunion d'information du 5 février 2015 à l'Université inter-âges de Versailles, il convient de réaliser les moyens de transport en site propre avant d'investir dans des entreprises et des logements :

- On estime mieux et on décide à meilleur escient de la limite à donner au nombre de logements, d'entreprises et d'infrastructure communes : écoles, crèches, administrations ...
- et on positionne mieux leurs implantations.
- Le terrain est plus libre, les coûts de construction de ces transports sont moins élevés.
- On évite la pollution des voitures particulières avant leur mise en place. Cette période transitoire est d'une durée assez incertaine et de toute façon assez longue pour ne pas être négligée.
- Le cadre de vie des habitants, des employés et des ouvriers est plus accueillant dès leur arrivée, au lieu de patauger dans des chantiers non finis et d'attendre des solutions putatives. Les exemples de Vélizy ou de la Défense sont éloquentes à cet égard. On pourrait s'en souvenir.
- On finance plus facilement les logements, et on les adapte mieux aux besoins réels s'ils s'inscrivent dans un environnement viable.
- Les choses se faisant progressivement, il ne devrait pas être à craindre que ces transports attendent leur clientèle : une ligne de transport met au mieux 10 ans à être mis en place (parfois 50 ans). Un immeuble, 2-3 ans. On peut donc commencer celui-ci plus tard.

Il est donc demandé de ne pas mettre la charrue avant les bœufs et de construire les transports et plus généralement les travaux de viabilité avant les autres équipements.

François Adrien