



UUDP-Viroflay

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

Association n°4641 déclarée le 27/01/1962 (loi de 1901). Agréée au titre des articles L-121.8 et 160-1 du code d'urbanisme et 40 de la loi du 10/07/1976 sur la protection de la nature (arrêté préfectoral du 23/11/1984)

Siège social: 14, rue Sainte Geneviève 78220 Viroflay. – C.C.P. 18808-75 K Paris.

Correspondance: 4, rue du Colonel Fabien 78220 Viroflay. – Tel : 01 30 24 32 57.

Commentaires sur le projet Grand-Paris

Les moyens de transport dans la région parisienne sont actuellement surchargés et le « Grand Paris » envisage d'augmenter la population de cette région de près de 2 millions d'habitants en ne facilitant, en grande banlieue, que les communications entre les pôles économiques (existants ou à créer) situés autour de la capitale.

Il n'y aura donc pas d'amélioration pour les liaisons domicile-travail déjà très encombrées, en particulier pour notre zone autour de Versailles et pour celle de l'ensemble de la ville nouvelle de Saint Quentin-en-Yvelines. En effet, il n'est prévu aujourd'hui que 3 gares dans l'Ouest parisien : Rueil, Versailles (Matelots ou Chantiers) et Saclay.

Pourquoi prévoir une détérioration des conditions de vie des habitants actuels de notre secteur pour créer une « ville-monde » qui déséquilibrera encore plus la situation entre la région capitale et le reste de la France provinciale ?

Il faudrait d'abord résoudre, pour les occupants actuels des banlieues parisiennes, les problèmes d'emploi et d'habitat ainsi que de transport inter-banlieues avant de vouloir grossir artificiellement la population d'Ile-de-France. C'est ce qu'essayent de faire le projet Arc-Express et une partie du projet de métro Grand-Paris en reliant les différentes banlieues entre elles ainsi qu'aux lignes de transport actuelles pour lesquelles ils assurent des correspondances. Il est maintenant urgent de combiner et de compléter ces deux projets pour arriver à créer ou améliorer les liaisons inter banlieues et les mailler vraiment avec la totalité des lignes existantes rayonnant autour de Paris.

La boucle Rueil/Versailles/Saclay, malheureusement, n'amènera que peu d'intérêt pour les populations voisines du tracé car les gares étant éloignées d'environ 10 kilomètres, leur utilisation nécessitera des possibilités de rabattement sur ces gares qui exigeront beaucoup de place pour le stationnement des véhicules personnels ou de nouveaux transports en commun de proximité mais apporteront aussi, malheureusement, beaucoup de perte de temps pour leurs utilisateurs.

Le pôle multimodal actuel des Chantiers à Versailles, inséré dans la ville, ne peut pas accepter la nouvelle gare du projet Grand Paris et ses conséquences en matière de transports de rabattement, de besoins de parkings. Cela milite pour la création d'une nouvelle gare aux Matelots, mais comment pourra-t-on s'y rendre depuis les différents quartiers de Versailles, et en particulier de Satory, mais aussi du Chesnay, de Saint-Quentin, de Viroflay, ... ?

Le Projet du Grand Paris envisage pour Versailles et ses environs, en particulier Viroflay, une aptitude à la densification par une augmentation générale des COS (Coefficients d'Occupation des Sols) de 0,25 et parfois beaucoup plus. Cela permettrait d'accroître la population de façon très significative (il semble même qu'un doublement soit évoqué). Cependant, la structure de nos villes, leur voirie, les possibilités d'accueil dans les écoles, aux services municipaux, à la Poste, ne sont pas prévues pour une telle augmentation de population et d'emplois. Cela rendrait nos villes de plus en plus difficilement vivables et en dégraderait la qualité de vie que nous cherchons à préserver.

Quant au projet des architectes, le transport en métro aérien au-dessus des autoroutes et, en particulier, au-dessus de l'A 86, pose au moins deux problèmes. Le premier étant que les habitants susceptibles de prendre ce transport ne sont pas regroupés à proximité de ces axes routiers bruyants (heureusement pour eux). Le deuxième, pour notre secteur, concerne la bataille qu'ont menée les Associations et les Municipalités, pendant 40 ans, pour que le bouclage de l'A 86 à l'ouest de Paris ne passe pas en aérien mais en tunnel sous nos communes, ce n'est donc pas pour avoir, maintenant, un métro aérien qui passerait en viaduc, entre autres, au-dessus de la RD10 à Viroflay devant les fenêtres du deuxième étage des immeubles voisins.

En conclusion, il est urgent de revoir les postulats sur lesquels est basé le projet du Grand Paris et de définir un nouveau projet permettant d'améliorer les moyens et les conditions de transport « domicile/travail » et non pas seulement les transports entre les pôles économiques actuels ou futurs de la région Ile-de-France.

Le 05 Janvier 2011

Le Président de l'UUDP-Viroflay : André BASEZ