



les Amis du Grand Parc de Versailles

Le 27 février 2015

Monsieur le Président de la commission d'enquête
Enquête publique sur le CDT Versailles Grand Parc-SQY-VV
Préfecture des Yvelines
Direction de la réglementation et des élections
Bureau de l'environnement et des enquêtes publiques
1 rue Jean Houdon
78000 Versailles

Objet : Enquête publique

Observations sur le projet
de Contrat de Développement Territorial
Versailles—Saint-Quentin-en-Yvelines—Vélizy-Villacoublay
PARIS-SACLAY

Introduction

L'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV), association agréée au titre de la sauvegarde de l'environnement pour le département des Yvelines, siège par arrêté du Ministère de l'Environnement au Comité consultatif de l'PEPPS, où elle est représentée par son président, soussigné. C'est à ce titre qu'elle intervient dans cette enquête. Elle est par ailleurs membre fondateur du collectif OIN Saclay (COLOS) qui regroupe une centaine d'associations du Plateau et des territoires environnants (dont l'Union UASPS et l'Union UAPNR-HVC) ; elle est aussi membre du CA de l'association Terre & Cité. Elle est fortement impliquée sur le projet d'OIN depuis son lancement fin 2008 (Lauréat au Concours d'idées, acteur de la définition de la ZPNAF ...). Elle est récemment intervenue dans l'enquête publique sur le CDT Territoire Sud de Paris-Saclay. L'association n'a pas uniquement vocation à veiller à la sauvegarde environnementale des territoires entourant Versailles (l'ancien Grand Parc de chasse) : elle s'intéresse tout autant à la mise en valeur du patrimoine historique, avec l'objectif de contribuer à un cadre de vie harmonieux et vivant.

1 – Observations générales

*Nota : les réserves dont nous faisons état avec notre avis dans la conclusion (chapitre 3) apparaissent, explicitement ou implicitement, **en gras** au fil du texte qui suit.*

- 1.1. – Ce CDT est à l'image d'un territoire particulièrement complexe : l'analyse des documents soumis à enquête (600 pages) est une tâche d'autant plus ardue qu'aucune concertation publique n'a précédé cette enquête. Laquelle est de plus limitée à un mois (malgré des demandes de prolongation), dont la moitié en période de congés scolaires...
- 1.2. – La structure du document principal décrivant le CDT, en séparant actions thématiques et projets d'aménagement, n'est pas très claire, d'autant plus que l'on est renvoyé à des fiches dont il n'est pas évident qu'elles correspondent à des actions ou à des projets portant les mêmes numéros...
- 1.3. – Il ressort une incohérence (reflet d'une préparation hâtive de ce CDT ?) : les actions thématiques consistent en des études d'opportunité et de faisabilité, qui restent à confier à des cabinets extérieurs ou à des organismes d'enseignement supérieur. **Or ces études auraient déjà dû être menées pour**

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines
2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

www.grandparcdeversailles.org

- définir les projets d'aménagement** : il est probable que l'on devra infléchir ces derniers au vu des conclusions des études, si ces dernières doivent servir à quelque chose et n'arrivent pas trop tard !
- 1.4. – L'évaluation environnementale (plus de 300 pages...) a-t-elle été sérieusement prise en compte lors de la rédaction du CDT ? La réponse est souvent négative, de l'aveu même de l'AE dans son avis final.
 - 1.5. – De nombreux tableaux et cartes sont illisibles au format A4
 - 1.6. – Mais il est juste de reconnaître la richesse des réflexions que ces textes suscitent, même si certaines propositions ne sont pas partagées, ou si l'on constate des lacunes criantes.
 - 1.7. – Lacunes qui sont souvent la conséquence d'un manque d'ouverture au monde extérieur du territoire de ce CDT ; **la synergie avec le Territoire Sud, auquel il est pourtant étroitement lié dans l'POIN, est peu soulignée. Et il en est de même avec la capitale et le pôle de La Défense.** On reste « entre soi » !
 - 1.8. – De même l'environnement agricole n'est guère pris en considération : comme si la ZPNAF avait totalement réglé la question, une fois prélevés 13 % des terres productives du Plateau pour l'urbanisation. Et des protections telle **la zone tampon du château de Versailles ne sont pas citées** : un oubli ?
 - 1.9. – Il est difficile de signer de tels contrats, du moins en leur état actuel, les responsabilités, financements et plannings étant le plus souvent inconsistants, n'ayant manifestement pas fait l'objet de négociations préalables avec tous les acteurs principaux. On doute qu'ils se clarifient de sitôt, ils ne sont à ce stade que des documents de cadrage. Comment les acteurs pourraient-ils s'engager sur ce qui n'est que des intentions !
- Enfin, s'ils sont opposables aux PLU (il manque un récapitulatif des conflits potentiels avec les 18 PLU), ils sont **soumis** au SDRIF, et à **un Contrat de Plan Etat-Région (CPER) qui n'est pas encore arrêté** : d'importantes révisions des projets sont à craindre postérieurement à l'enquête !

2 – Observations sur les actions et projets

2.1. – Développement urbain

La construction de plus de 45 000 nouveaux logements d'ici 2030 représente un accroissement potentiel de population de l'ordre de 30%. Des terres non protégées par la ZPNAF vont être rapidement préemptées, comme à la Petite Minière, pour laquelle une urgence est déjà affichée : modifier le PLU qui rendait ces 30 hectares de cultures expérimentales inconstructibles ! Malgré la densification annoncée, les espaces ouverts seront urbanisés rapidement.

L'objectif de construire 1870 logements par an dans VGP a été fixé probablement sans étude de faisabilité, de façon plus incantatoire que réfléchi: comme d'autres objectifs décidés dans le passé, il ne sera probablement pas tenu, car il ne pourrait pas être tenu: le secteur de VGP ne dispose pas suffisamment d'espaces disponibles pour être urbanisés, à part Satory et la caserne Pion qui font l'objet d'études relativement avancées qui mériteraient d'être exposées plus en détail; ils ne seront ouverts que progressivement, ce qui compromettra l'atteinte de l'objectif les premières années.

De très vastes secteurs sont inconstructibles par contraintes environnementales ou historiques: vallée de la Bièvre et Plaine de Versailles, plateau de Saclay-Villaroy, étang de Saint-Quentin, etc. Les espaces libres subsistants sont nécessaires à la respiration d'une banlieue déjà saturée, et ne peuvent pas être sacrifiés impunément. La Vallée de la Sygrie en est un bon exemple, où les contraintes sont fortes car elle nécessite plus une remise en ordre qu'une urbanisation physiquement limitée.

Il **manque dans le document un inventaire plus précis des réserves foncières**, pour lesquelles il est simplement écrit qu'elles sont considérables !

Ces disponibilités foncières seront à trouver dans le tissu existant, ce qui demande une approche particulière basée sur la sur-densification, choix politiquement difficile mais qui est déjà bien engagé : soit on permet la requalification du tissu tout en gardant les grands principes, valorisation possible mais sur des délais relativement longs; soit on gagne en hauteur, ce que la structure de l'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines permettrait sans doute mais serait désastreux pour de nombreux secteurs de VGP dont la valeur patrimoniale est intangible. **Le CDT pourrait préciser les principes appliqués dans chaque secteur permettant de crédibiliser l'objectif à atteindre sous 15 ans.** Il est regrettable que les documents d'urbanisme en vigueur n'aient pas été analysés dans ce sens pour proposer des nouvelles dispositions. Par exemple le secteur

est de Satory devrait être restructuré sans dépasser les hauteurs prescrites par la protection des abords du château de Versailles.

L'expérience ayant montré que les infrastructures précèdent rarement les habitations, on peut craindre qu'un tel apport ne crée diverses thromboses, d'autant plus que tous ces travaux ne pourront être menés de front. **Il manque un tableau des priorités entre les 8 projets les plus urgents.** Certaines implantations semblent en outre trop isolées (ex. : Val de Sygrie à Bièvres), alors que d'autres sont imaginées intervenir sur des zones pavillonnaires...

L'immobilier d'entreprise (Ex : ZA de Buc, à requalifier/densifier/desservir) et l'habitat à rénover sont peu traités dans ces documents. Et la gamme de **l'immobilier locatif devrait comporter des offres à prix accessibles pour des salariés temporaires et stagiaires**, en plus des logements sociaux et étudiants.

Les chiffres annoncés pour les émissions de gaz à effet de serre montrent de très faibles améliorations, quelques % au lieu du rapport 4 espéré. On attendrait mieux de constructions HQE.

Les centres commerciaux devraient faire l'objet d'un encadrement de leur développement, tout en veillant à la complémentarité d'un bon **maillage des commerces de proximité, en vue d'une accessibilité pour un public multigénérationnel** ; ceci est faiblement esquissé dans le document.

Enfin **le phasage des opérations d'aménagement de Satory est trop peu développé.**

2.2. – Infrastructures de déplacements

Un des principaux objectifs du CDT est affirmé : permettre la création de la ligne 18 dans le cadre du projet du Grand Paris. Son coût pour la créer d'ici 2030 est estimé dans un premier temps à 2 900 M€. Un tel niveau d'investissement fait polémique car les prévisions de fréquentation rendent peu crédible son amortissement sans une urbanisation inéluctable à terme des territoires traversés ; le passage simultané d'un métro, d'un TCSP, d'une quatre voies, de pistes cyclables et réseaux divers crée une saignée démesurée dans le paysage, dans la ZPNAF, sur les terres agricoles, de Châteaufort à Saclay (en aérien semble-t-il, bien qu'initialement promis en souterrain). Le présent CDT n'est formellement concerné que sur 1200 m, à Châteaufort : c'est oublier les 5 km de même nature qui font suite jusqu'à Saclay, et ne pas traiter la problématique d'ensemble du Plateau, avec cette curiosité d'un métro où 9 km séparent deux stations consécutives (du CEA au Technocentre)!

Pour juger de la pertinence de ce projet, il manque dans le document une étude détaillée et crédible des flux attendus, et des conclusions prudentes basées sur les hypothèses basses, sachant les difficultés financières à venir.

Le coût du TCSP sur un trajet parallèle se chiffre en millions et non en milliards; la comparaison des deux modes indique que les fonctions s'avèrent proches et qu'il y aura concurrence entre eux et pas uniquement la complémentarité espérée. D'autre part le métro arrivera en service beaucoup plus tard. En traversant en aérien la vallée de la Bièvre, dans sa variante Est !!!

Si un transport plus capacitif que les TCSP/BHNS s'avérerait nécessaire à plus long terme, il serait utile de prévoir un remplacement de ce mode par un tram-train utilisant les voies du TCSP initial. Et on peut imaginer que les besoins ne seront pas les mêmes selon les tronçons : Comme c'est déjà le cas entre Massy et le CEA, la liaison Chantiers-Satory-Technocentre devra être pensée avec un moyen adapté pour les heures de pointe (quid d'une liaison par téléphérique ?). Ceci dans la mesure où les grands pôles ferroviaires que sont Chantiers et Massy peuvent absorber ces flux.

Par ailleurs cette ligne 18 fait double emploi avec la Tangentielle Sud de la Vallée de la Bièvre, qui réunit Versailles à Massy. Une ligne qui est en cours de modernisation/fiabilisation. La suppression de passages à niveau est-elle étudiée et chiffrée. Pourquoi ne pas la prolonger jusqu'à Saint-Quentin ?

Ces alternatives devraient (auraient dû) faire l'objet d'études prioritaires dans le cadre de ce CDT, en coordination avec le CDT Sud.

Comme nous l'avions suggéré dans notre contribution lauréate au Concours international d'idées organisé par la Mission de Préfiguration de l'OIN, la RD 36 mise en 4 voies en Essonne, comme déjà fait en Yvelines, avec l'aménagement de mini-tunnels sous trois ronds-points, permettrait de passer les BHNS en site propre au niveau des points noirs, ceci dans un délai de réalisation très rapide (voir l'exemple de la RD 307 à Bailly/Noisy-le-Roi).

On fera aussi observer que **l'implantation envisagée de la gare de la ligne 18 au niveau de Versailles-Chantiers**, avec la perspective d'un prolongement vers la Défense, et non décrite dans

le document (le CDT se réfère peu aux études de la Société du Grand Paris), ne serait pas simple à réaliser : Pour la SGP, la gare est prévue à la place du Centre Huit. Or il s'agit d'un lieu de culte fréquenté, du siège de l'Eglise Protestante Unie de Versailles, Le Chesnay, Rocquencourt, Saint-Cyr, d'un centre œcuménique et inter-religieux, d'un lieu d'accueil social et une structure conviviale unanimement appréciée; le bâtiment datant des années 1970 a reçu le label de l'architecture religieuse remarquable du XX^e siècle par le service des Affaires Culturelles. Faute d'alternative sérieuse pour déplacer ce centre dans Versailles, et si la ligne 18 se fait un jour, il faudra **retenir un autre lieu**, par exemple sous la gare routière des Chantiers dont les travaux seront bientôt terminés.

Le développement des circulations douces n'envisage que la réalisation d'un réseau maillé à l'intérieur du territoire du CDT, sans prise en compte des liaisons avec les autres communautés environnantes, notamment la CAPS. La réalisation de pistes cyclables devrait intervenir au plus tard au moment de l'arrivée des nouveaux habitants.

Il convient de prévoir des parkings en quantité suffisante aux points intermodaux (gares, stations de bus, départs des boucles de promenade). **L'offre en parkings n'est pas mentionnée.**

Deux problèmes majeurs ne sont pas traités avec la bonne priorité : les liaisons nord-sud et l'aboutissement de la TGO :

Ceux qui doivent par exemple aller du bas de Châteaufort à Rocquencourt aux heures de pointe, 12 km à vol d'oiseau, savent qu'il leur faudra plus d'une heure de trajet en traversant Versailles ou Saint Cyr. Mais le problème est le même au niveau de la N118, de la D91, de la D938 ou, plus loin, de la D30.

Quant à la Tangentielle Ouest, il est économiquement aberrant que la ligne ne boucle pas jusqu'à Versailles-Chantiers (au lieu de s'arrêter à Saint-Cyr), ou sinon jusqu'à la gare de Saint-Quentin. Les difficultés techniques ne sont pas insurmontables. Le CDT précise que l'étude se poursuit sans indication de délai ni de coût. Il est à craindre que la fréquentation ne soit pas significativement meilleure que celle de la section Noisy/St Germain, très faible, si le terminus est à St-Cyr. Bien que les travaux dans l'emprise existante ne posent pas de grave difficulté, on peut se demander si la dépense est vraiment utile faute de connexion facile avec le réseau régional à court ou moyen terme. Ce point serait à résoudre très vite si on veut assurer en 2030 un réseau utile au secteur du CDT. Quant à la gare optionnelle près de l'entrée ouest du parc de Versailles, l'enjeu touristique et économique qui en découlerait est ignoré dans le document (sur bien d'autres points, notamment concernant les Mortemets et Les Matelots, on a le sentiment que l'EPV a été peu consulté).

A noter enfin que les Bucois attendront encore longtemps, semble-t-il, une solution pour dévier les poids lourds ailleurs que dans l'artère principale de la ville : le barreau entre D91 et D938 devra être traité localement, sans l'aide de l'Etat. En attendant, pas d'amputation de la ZPNAF !

2.3. – Espaces agricoles, naturels et forestiers

L'activité agricole concerne les 7 communes qui possèdent des parcelles situées dans la ZPNAF. L'activité agricole est peu mise en relief dans ce CDT ; simplement une étude sera lancée pour identifier les possibilités de promotion des filières courtes, en relation avec les autres intercommunalités du Plateau. Les innovations en cours dans l'agriculture ne se résument pas aux cultures hors sol, très intéressantes mais seules à être citées, et elles n'ont pas attendu l'OIN pour être utilisées par la dizaine d'agriculteurs et éleveurs de ce territoire aux sols de qualité exceptionnelle. La recherche agronomique, bien présente sur le Plateau (notamment à la Petite Minière), est soit ignorée, soit mise en danger dans ce CDT.

Il n'est pas identifié que **l'établissement d'un règlement de la ZPNAF et la création d'un organisme de surveillance de son application** sont nécessaires. La pression va être forte sur ces espaces, y compris les zones boisées, avec la densification de la population environnante.

Les sites classés et inscrits, la trame verte et bleue, les Znieff, les corridors de biodiversité doivent être soigneusement pris en considération et respectés dans tous les projets d'aménagement. **Les espaces proches de l'étang de Saint-Quentin** sont considérés comme une réserve foncière alors que la Réserve Nationale est une des principales richesses patrimoniales de l'agglomération, et une très précieuse **zone à protéger au niveau national**: le CDT ne souligne pas assez qu'il conviendra de surveiller l'évolution de ces abords, à préserver avec une grande vigilance.

les Amis du Grand Parc de Versailles

Association agréée pour la protection de l'environnement des Yvelines

2 bis place de Touraine - 78000 VERSAILLES

contact@grandparcdeversailles.org

www.grandparcdeversailles.org

La **charte du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse** doit se positionner, sans perdre sa qualité **prescriptive, par rapport au CDT** sur les communes de Châteaufort et Magny.

Les bâtiments ruraux et historiques doivent faire l'objet d'une sauvegarde et parfois d'une animation valorisante. Les bâtiments de ferme, souvent en danger de déshérence, pourraient notamment participer au logement d'employés agricoles, moyennant des aides à la réhabilitation du bâti. D'où besoin d'un Règlement de la ZPNAF, en plus d'un Plan d'action.

2.4. – Thèmes spécifiques

2.4.1 – Culture et Tourisme

L'AGPV, du fait du volet patrimonial de son action, se préoccupe des éléments qui subsistent des paysages et des réalisations de l'ancien Grand Parc de chasse royal. La Communauté de Versailles ayant repris cette notion dans son nom, il est fondamental que les actions d'aménagement ne dénaturent pas cet héritage exceptionnel ; le CDT gagnerait à être plus porteur de cette capitalisation sur le nom mondialement connu de Versailles. Le domaine de l'EPV doit réunir et mettre en valeur l'essentiel de ce qui subsiste du Grand Siècle : cela a des applications pratiques sur la zone des Mortemets notamment, le Potager du Roi, et l'hydraulique en amont du Parc.

Un projet majeur, initié en 2000 par notre association et heureusement porté maintenant par VGP, consiste à recréer par étapes **la Grande Perspective** de Le Nôtre, à l'ouest du Domaine. Sur Versailles et Saint-Cyr cela concerne le premier kilomètre de l'allée royale dite de Villepreux. Cette restauration aura un retentissement mondial : les millions de visiteurs du Château l'admireront. **Le CDT devrait contribuer à ce projet**, plus durable que la Rider Cup, vantée par ailleurs ! Il faut pourtant se préoccuper de résoudre les problèmes posés au départ de l'allée : au pied de la Grille Royale se croisent la D7, la ligne TGO, les passages piétons/piste cyclable/boucle équestre ; et de satisfaire le besoin en parkings pour faciliter et sécuriser la fréquentation du domaine par l'ouest, ainsi que la Plaine de Versailles, lieu privilégié pour les randonneurs franciliens.

L'offre touristique ne parvient que difficilement à retenir les visiteurs à Versailles plus de quelques heures. L'effort que le CDT envisage pour corriger cela pourrait être plus ambitieux, et il majore à notre avis la capacité réelle d'accueil (1000 chambres 4 et 5 * !). N'oublions pas que l'attractivité est le maître mot pour caractériser la qualité majeure de Plateau de Saclay et alentours.

2.4.2– Aérodrome de Toussus-le-Noble

Cet aérodrome, enclavé dans un territoire qui se veut très attractif, donc sans nuisances notoires, menace la santé des riverains du fait des 110 000 mouvements annuels et d'un arrivage massif d'hélicoptères qui vont y être basés. Il fait l'objet des constats suivants :

- les faiblesses économiques de la plateforme aéronautique (seul HéliUnion est significatif – 200 emplois - et à préserver) ; une zone dont une meilleure desserte n'est d'ailleurs pas programmée (elle est loin de la station la plus proche du futur métro).
- l'absence constante d'arguments en faveur du développement de Toussus dans les textes et discours de l'EPPS depuis le début de cet OIN.
- le fait même que, page 54, « l'incertitude sur le devenir de l'aérodrome » est avouée.
- l'invocation du « tourisme d'affaires » de la page 40 : c'est (et restera) très marginal.
- l'infime besoin des entreprises du Plateau pour des vols depuis Toussus (cf. étude CGX Aéro commanditée par la Préfecture des Yvelines).
- le déni stupéfiant de réalité du bruit à Toussus dans le tableau de la page 260 de l'Evaluation Environnementale. Les nuisances dénoncées par 40 associations de riverains sont en fait ignorées (ne sont prises en compte que les nuisances routières !).
- le gain économique que tous les partenaires auraient à **reconvertir Toussus** en un pôle de R&D (aviation électrique...), avec emplois, logements, « fermes solaires » (sur les espaces pollués) et espaces naturels/agricoles, dans des limites acceptables de densité. Y compris une proportion raisonnable de logements sociaux aidant à résoudre leur pénurie dans VGP. **Le CDT n'aborde pas clairement ce sujet.**

En conclusion, il y a mieux à faire à Toussus (à condition d'avoir le courage d'étudier l'alternative d'une reconversion intelligente – éludée dans l'étude CGX Aéro en dépit de son inscription au cahier des charges -, et une meilleure desserte...).

L'aérodrome de Saint-Cyr-l'École pose des problèmes similaires, mais moins aigus, car moins de mouvements, essentiellement des tours de piste, néanmoins fort bruyants sous les fenêtres de Fontenay-le-Fleury et sur le cœur emblématique de la Plaine de Versailles. Il faudra aider à la bonne cohabitation des usagers de l'aérodrome et des nouveaux riverains du secteur Santos Dumont : seuls les avions munis de silencieux devraient être autorisés à court terme...

2.4.3– Réseau hydraulique du Plateau de Saclay

Le territoire du CDT dispose d'un réseau hydraulique naturel, la Bièvre, et d'un réseau artificiel constitué sous Louis XIV : la ligne des puits, l'aqueduc de Buc et les étangs Gobert en sont les remarquables témoins. Mais aussi des étangs (Pré-Clos) et des rigoles (de Châteaufort et de Guyancourt). L'intérêt de ce réseau historique est multiple : il assure un drainage nécessaire à la fertilité des terres agricoles, il contribue à la protection contre les inondations, il assure des continuités écologiques, et un réseau de circulations douces lui est tout naturellement adossé. Mais une fois restauré, il serait en mesure, comme jusqu'en 1950, d'assurer un apport en eau précieux et gratuit aux Fontaines de Versailles.

Ce réseau est l'élément le plus structurant et le plus emblématique du Plateau de Saclay ; il est le symbole même de son identité historique. Toute mise en valeur touristique du territoire devrait inclure la reconnexion gravitaire de ce réseau aux bassins du Château, et en faire un additif majeur au classement UNESCO du domaine. La France posséderait là un bel exemple de développement durable, rodé depuis 330 ans ! Des budgets, gérés par le SYB, sont prévus (plus de 1,5 M€); il manque surtout une volonté pour aller au bout d'un tel projet. Un projet qui, mené de pair avec la restitution de la Grande Perspective sur la Plaine de Versailles, élargirait le rayonnement du domaine royal, atout majeur du patrimoine touristique français. **Le CDT évoque cette connexion des Etangs Inférieurs à Versailles au passé, sans manifester l'ambition d'au moins ressortir le dossier.**

L'AGPV partage pleinement les objectifs ci-dessus énoncés avec l'association spécialisée ADER (Association des Etangs et Rigoles du Plateau de Saclay), laquelle œuvre à l'information du public et des élus sur ce projet de restauration/reconnexion, en concertation avec le Syndicat de l'Yvette et de la Bièvre, et le Château de Versailles.

3 – Conclusion

Notre analyse fait ressortir un nombre important **d'observations, portées en gras dans le texte ci dessus** pour en faciliter la lecture. Bien que ne sous-estimant pas les aspects positifs de nombreux développements économiques et sociaux, essentiellement sur Satory, Les Amis du Grand Parc de Versailles jugent le Contrat de Développement Territorial difficilement applicable dans l'état soumis à l'enquête : ils suggèrent aux Collectivités locales et aux services de l'Etat de ne pas apposer leur signature avant que leurs engagements ne soient clairement définis.

Les financements des principaux projets ne sont pas encore déterminés, rendant imprudente toute signature de contrat sans engagement ferme écrit des parties. Seules quelques études complémentaires sont précisément prévues; si ces études manquent réellement pour faire aboutir la réflexion, il serait prudent d'attendre leurs conclusions. Toutefois des projets comme la liaison Massy/Saclay/St Quentin par TCSP (site propre seulement au niveau des segments saturés, tout en prévoyant la substitution d'un éventuel tram-train si nécessaire à plus long terme), et la liaison Chantiers/Satory/Technocentre pourraient être étudiés et réalisés en première priorité.

Nous tenons à souligner qu'il manque, entre autres thèmes indispensables pour un tel contrat:

- * le mode d'emploi de la densification du tissu urbain dans les différents secteurs du CDT,
- * la préservation des abords de la Réserve Naturelle Nationale de l'Etang de Saint-Quentin.
- * la prise en compte de la valeur patrimoniale exceptionnelle de l'entité géographique du CDT, Versailles et ses abords dont la Plaine de Versailles, la vallée de la Bièvre, les grands horizons agricoles du Plateau, la vallée de la Mérintaise. L'attractivité de ce secteur passe aussi par sa mise en valeur touristique, qui implique le respect de ses remarquables atouts par des aménagements scrupuleux.



Jacques de Givry
Président