

CAHIER D'ACTEURS

COLOS

Collectif OIN Saclay



COLLECTIF OIN SACLAY

Créé en 2006, sous l'égide d'Ile-de-France Environnement (IDFE), le collectif associatif et apolitique COLOS comprend l'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS), l'Union des Amis du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse (UAPNR), l'association des Amis du Grand Parc de Versailles (AGPV) et l'Union Essonne Nature Environnement (ENE). Cet ensemble de plus de 100 associations couvre la totalité du territoire de l'OIN décidée par l'Etat fin 2005, centré sur le plateau de Saclay et comprenant 49 communes. Connaissant bien ce territoire, COLOS concourt à la sauvegarde et la mise en valeur de son patrimoine et de son cadre de vie.

Pour un réseau de transports en commun répondant aux besoins réels et urgents

Une desserte plus opportune, plus efficace, moins onéreuse et respectueuse du cadre de vie

Les associations réunies au sein de COLOS résument ici leurs considérations au sujet du projet de réseau de transport du Grand Paris (RGP), focalisées sur quelques aspects clés du dossier, surtout centrés sur le plateau de Saclay :

- Le discours fallacieux sur les villes-monde et leur prétendue concurrence, qui pousserait la région capitale à une expansion démesurée.
- Le manque de pertinence du regroupement d'activités de R&D sur le plateau de Saclay selon le concept anglo-saxon de "cluster", dont rien ne prouve qu'il soit transposable en France, compte tenu des différences de traditions, de mentalités et de structures sociales, et qui semble désormais passé de mode.
- La nécessité de maintenir l'activité agricole sur le plateau de Saclay, élément essentiel de sa qualité de vie, elle-même une composante cruciale de l'attractivité de ce territoire.
- L'accessibilité du plateau de Saclay, talon d'Achille de tout projet d'aménagement de ce territoire, tant par les transports en commun que par la route. La solution proposée par le RGP est inadéquate. Nous présentons des pistes pour mieux y faire face.

COLOS

BP 37, 91430 Vauhallan

www.colos.info

contact@colos.info

Les villes-monde et leur concurrence : une fausse justification pour gonfler la région capitale hors de proportion

La thèse des villes-monde qui se livreraient une âpre **lutte d'influence planétaire est une vue de l'esprit**. Une multinationale ne s'installe pas indifféremment sur un continent ou un autre, elle agit en fonction des marchés à capter. L'attractivité de Paris ne peut rien contre la taille des marchés asiatiques. En somme, Paris n'est en concurrence qu'avec Londres. Or, Londres a sur Paris les avantages intangibles de la langue et des liens d'affinité anglo-saxons avec les Etats-Unis.

Le classement des villes-monde auquel se réfère le dossier, établi par une entité de recherche de l'Université de Loughborough, compte 129 villes-monde réparties sur 10 échelons (www.lboro.ac.uk/gawc/world2008t.html). Paris y figure en bonne place, mais on n'y trouve aucune autre ville française, alors que l'Allemagne y compte 6, la Grande Bretagne 4 et six autres pays européens 2 villes chacun ! Ce tableau met en relief que **seule la France pratique l'hypercentralisation** et que **des pays dépourvus de ville-monde de premier rang ne sont nullement voués au déclin**, leur économie n'étant pas moins prospère que celle de la France.

Le postulat que la croissance de la région capitale entraînerait celle de tout le pays est infondé ; en prolongeant cette théorie de la locomotive francilienne, il faudrait concentrer toute la France en Ile-de-France !

Ce serait une erreur historique d'exacerber le déséquilibre entre Paris et la province !

Le contre-sens de concentrer la R&D française sur le plateau de Saclay

Il paraît légitime de vouloir créer une synergie et mutualisation de ressources entre les établissements qui sont venus s'implanter sur et autour du plateau de Saclay au hasard des disponibilités de terrains et sans aucun plan d'ensemble.

Cependant, des études sur la productivité de la recherche – tels *Clusters mondiaux* de l'IAU IdF (2008) et le *Rapport sur la valorisation de la recherche* (2007) réalisé à la demande de l'Etat – **ne démontrent nullement l'utilité de regrouper en un même lieu un maximum d'établissements d'enseignement et de recherche** ! De notoriété publique, la France ne brille pas par sa capacité de transformer innovations en produits ; le cluster n'a guère de prise sur ce problème avant tout culturel.

L'innovation est certes un facteur majeur de la croissance économique, mais, pas plus que l'excellence, elle ne se décrète pas ! Il n'est **nul besoin de regrouper capitale technologique et capitale économique et financière en une même région** : la Silicon Valley ne se trouve pas à New York. Selon l'INSEE, l'Ile-de-France regroupe déjà la moitié des dépenses françaises de R&D – il serait déraisonnable d'accentuer ce déséquilibre.

Au niveau francilien, une concentration excessive de la R&D sur le plateau de Saclay ne ferait que renforcer le tropisme du sud-ouest francilien.

L'aménagement du plateau de Saclay devrait se limiter aux seuls établissements d'enseignement et de recherche. La zone de Courtaboeuf, toute proche, offre une importante capacité de développement économique.

Nécessité de préserver l'activité agricole sur le plateau de Saclay

La poursuite de la politique du maintien d'un espace agricole viable sur le plateau de Saclay, pratiquée par les schémas d'aménagement successifs depuis 50 ans, est une nécessité vitale, compte tenu des profondes évolutions de l'économie mondiale. La loi de programme pour la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement préconise de "lutter contre la régression des surfaces agricoles" et d'"assurer une gestion économe des ressources et de l'espace", ce qui plaide en faveur de l'agriculture de proximité.

Aussi insistons-nous sur le **maintien absolu et pérenne d'au moins 2300 hectares agricoles** sur le plateau de Saclay, voté par le Conseil régional en septembre 2008, confirmé par la lettre de l'Élysée de février 2009, approuvé par les intercommunalités concernées, et finalement inscrit dans la loi du Grand Paris de juin 2010.

Il est impossible de maintenir cet objectif et de poursuivre en même temps une logique de construction de ville nouvelle en envisageant 190.000 habitants et 130.000 emplois supplémentaires sur ce territoire.

Accessibilité du plateau de Saclay : le super métro ne ferait pas l'affaire

Une gare de métro sur le plateau de Saclay serait inévitablement un puissant catalyseur d'urbanisation, incompatible avec la préservation des espaces agricoles.

Le plateau de Saclay est desservi par les lignes de RER B et C – empruntant les vallées de l'Yvette et de la Bièvre qui encerclent le plateau – aujourd'hui saturées aux heures de pointe et dont le fonctionnement est déficient. La Cour des comptes dénonce cette situation et demande de procéder de façon urgente à leur modernisation.

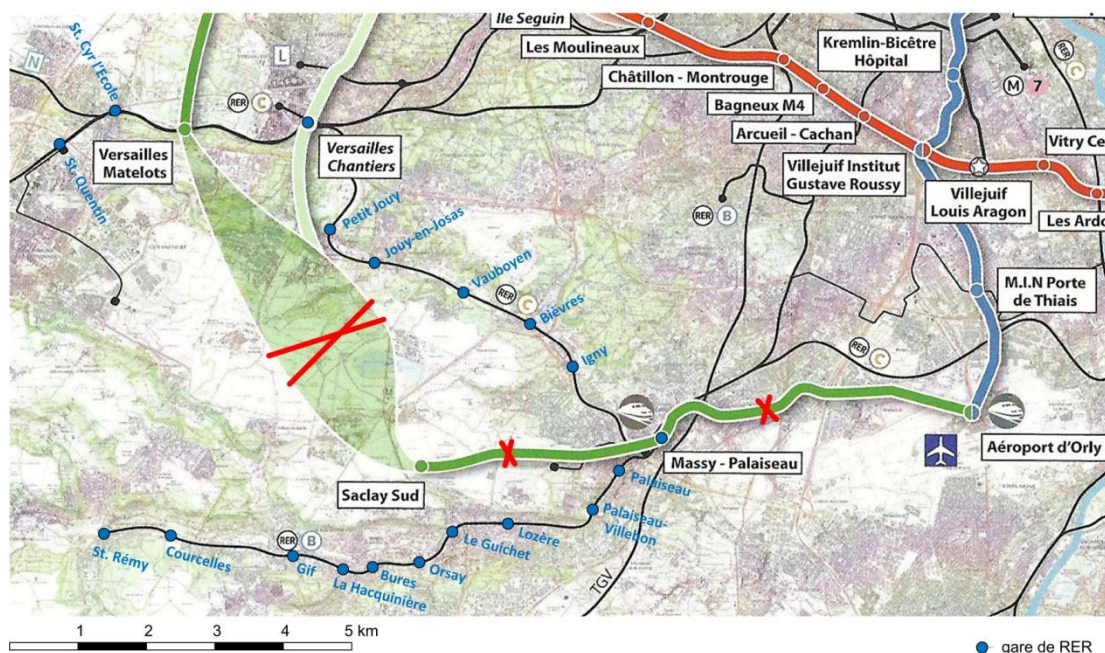
Le RGP ne résout pas ce problème, étant davantage inspiré par la volonté de relier des pôles de développement entre eux et avec les aéroports et les gares de TGV que par les besoins de déplacement domicile-travail. Or, **les déplacements travail-travail ne représentent que 3% des mouvements des Franciliens** ; les déplacements inter-pôles seraient tout autant marginaux. Une ligne de métro linéaire entre les extrémités du plateau de Saclay avec une seule gare au milieu ne répond pas aux besoins. D'après le STIF, **75% des personnes travaillant sur le plateau habitent dans l'Essonne** et ne transitent donc pas forcément par ces extrémités. Ceci milite en faveur d'une **irrigation du plateau à partir des gares de RER B et C, aucun point du plateau n'en étant éloigné de plus de 3 km.**

L'estimation du coût exorbitant du RGP émane des services de la RATP, dont la Cour des comptes a révélé qu'ils restent souvent très en-dessous de la réalité, parfois par un facteur proche de 2. La branche passant sur le plateau de Saclay serait à la fois la moins fréquentée et la plus coûteuse de tout le réseau ; les prévisions de trafic ne justifient pas cet investissement. Comme le plateau de Saclay accueillera principalement des chercheurs et des étudiants, les besoins de déplacement vers l'étranger y seront très faibles ; c'est d'ailleurs pourquoi Mme Péresse affirme qu'il serait absurde d'augmenter la capacité d'aviation d'affaires de Toussus-le-Noble. **Cette branche du RGP ne se justifie donc ni pour les déplacements inter-pôles ni pour ceux vers les aéroports.**

La loi du Grand Paris demande que la réalisation du RGP ne pénalise pas la modernisation et l'amélioration du réseau existant, mais la portée juridique de cette formulation est extrêmement faible. En période d'austérité budgétaire prolongée, **on voit mal comment le RGP pourrait ne pas obérer les projets d'aménagement des transports en commun répondant aux besoins urgents.**

Qui plus est, sa réalisation n'interviendrait pas avant 2023 ; l'expérience avec des projets de travaux publics de cette ampleur montre qu'il faudrait plutôt tabler sur une fin de travaux vers 2030. Par conséquent, le RGP ne répondrait nullement aux besoins immédiats ou imminents, en particulier sur le plateau de Saclay. Or, entre 2012 et 2015, les effectifs du campus prévu sur le plateau auront augmenté de près de 20.000 personnes ! En même temps, la population de Massy va s'accroître de 15.000 habitants, ce qui aggravera encore la saturation de la gare de Massy-Palaiseau. Il faut donc, avant tout, **prendre des mesures urgentes pour faire face à l'extraordinaire afflux de voyageurs programmé.**

Un territoire ceinturé par les RER



Préconisations pour une meilleure desserte du territoire Paris-Saclay

1. A défaut d'abandonner tout le RGP, supprimer la branche passant sur le plateau de Saclay. La ligne verte pourrait se terminer à la Défense, qui est déjà reliée à Versailles par plusieurs lignes de transport.
2. Suivre une proposition de la SNCF : faire aboutir la Tangentielle Ouest inscrite au contrat de projets Etat-Région 2007-2013, mais à présent bloquée, et la connecter à la Tangentielle Nord, en cours de réalisation, puis à une Tangentielle Sud de Versailles à Sucy-Bonneuil par Massy, et une Tangentielle Est – créant ainsi une rocade ferrée de moyenne couronne, véhiculant des tram-trains capables de rouler à 100 km/h. Au nord du plateau de Saclay, la Tangentielle Sud emprunterait les mêmes voies ferrées que le RER C.
3. Irriguer le plateau de Saclay à partir des gares des RER B et C. Il est urgent d'améliorer le matériel, la fréquence, la vitesse et la régularité de ces RER. Pour le RER B Sud, peu de moyens sont à présent mobilisés à cet effet. Quant au RER C, il faut créer une liaison directe et performante de Massy à St. Quentin-en-Yvelines (voire à Rambouillet), ce qui évite d'avoir à créer sur le plateau un TCSP Massy-St. Quentin, consommateur d'espaces agricoles. Le RER C peut être complété soit par la Tangentielle Sud, soit par le prolongement du tram-train Evry-Massy vers Versailles (dont la réalisation doit être accélérée).
4. Afin d'améliorer l'accessibilité du plateau de Saclay, assurer une bonne interconnexion entre ces lignes de RER et d'autres structures de transport collectif à créer. En particulier, dans le secteur Versailles-St. Quentin, le choix de la gare principale d'interconnexion et des liaisons avec les autres gares existantes doit faire l'objet d'une étude détaillée.
5. Développer, entre les lieux de vie et d'activités, et les gares des RER B et C, des moyens de transports collectifs légers et innovants par navette, servant les besoins des personnes travaillant sur le plateau et ceux des habitants.
6. Compléter ces transports d'un réseau de circulations douces. La trame verte et bleue des rigoles du plateau de Saclay fournit un excellent cadre pour articuler un tel réseau.
7. La zone de Courtaboeuf étant complémentaire, sur le plan du développement économique, du pôle de Saclay, faire aboutir le projet de TCSP Massy-Courtaboeuf.
8. Améliorer la liaison entre Massy et Orly – par un TCSP ou par une meilleure utilisation des voies ferrées existantes –, ce qui permettrait également de relier Saclay à Roissy CDG par la ligne bleue du RGP.