



La Voix du Plateau

N° 13 - 31 décembre 2010

Spécial : Transports sur le Plateau de Saclay Des projets inadéquats et gaspilleurs

En mai et juin ont eu lieu, successivement, la concertation préalable sur le prolongement vers Saclay du TCSP Massy-Polytechnique (projet régional mené par le STIF), puis l'enquête publique sur la "requalification" de la RD 36 entre Palaiseau et Châteaufort. Ce dernier projet (du département de l'Essonne) prévoit un TCSP entre Palaiseau et Châteaufort le long de la RD 36, ainsi que le doublement de celle-ci entre Saclay et Châteaufort. Il s'agit d'une évolution d'un projet fondé sur l'implantation au milieu du plateau d'un barreau autoroutier (A 126) reliant l'A 10 et l'A 12, projet que le SDRIF 2008 a abandonnée. Les documents présentant la position de l'UASPS sur ces deux projets sont disponibles sur le site www.colos.info du Collectif OIN Saclay (COLOS), dont fait partie l'UASPS, sous la rubrique Documents/Transports & déplacements. Récemment, le STIF a rendu public son "bilan de la concertation", qui précise certains choix mais ne remet pas en cause la pertinence du projet. A ce jour, le tracé définitif est toujours en discussion entre le STIF, l'EPPS et la CAPS.

Suite à la promulgation de la loi du Grand Paris, le 3 juin, deux débats publics sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sont ouverts du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011, l'un sur le projet de l'Etat du réseau de transport du Grand Paris, surnommé "Grand 8", l'autre sur le projet de la Région du réseau de transport en proche couronne nommé Arc Express. Dans certains secteurs, ces deux projets de métro automatique autour de Paris sont concurrents, d'où des tractations entre l'Etat et la Région pour arriver à une synthèse.

Pour ce qui concerne le plateau de Saclay, tous ces projets ne sont évidemment pas indépendants les uns des autres, mais ils sont menés par des acteurs disparates et sans vision d'ensemble unificatrice. Ce saucissonnage est inefficace et coûteux !

Le deux projets routiers et celui du Grand 8 ont en commun de créer une

liaison entre les deux extrémités du plateau. Cette approche est inadéquate, car près de 80 % des personnes travaillant sur le plateau habitent dans l'Essonne ou dans les communes limitrophes des Yvelines et ne transitent donc que très peu par ces extrémités. Nier cette réalité aura pour conséquence que ces personnes continueront, pour l'essentiel, à se déplacer en voiture.

Aménagement routier : priorité au traitement des points noirs

Tout axe de transport lourd est-ouest à travers le plateau – autre que souterrain – y déstructurerait l'activité agricole et constituerait l'amorce d'une **urbanisation massive du plateau**, incompatible avec la préservation de 2300 ha de terres agricoles, inscrite tant dans le SDRIF 2008 que dans la loi du Grand Paris. Ces deux textes sont fondés sur un plateau de Saclay essentiellement agricole, qui accueillera sur ses franges des établissements de recherche et d'enseignement scientifique. Le concept d'"axe structurant", qui sous-tend les projets routiers proposés, n'est donc plus de mise.

Les difficultés de circulation actuelles étant dues à quelques points noirs, on doit pouvoir se contenter – au lieu de mettre en place un TCSP intégral de bout en bout – **d'améliorer la circulation en ces points noirs** en réalisant des passages souterrains et en implantant des TCSP ponctuels là où c'est indispensable tout en munissant les bus d'un système de priorité aux feux.

Grand 8 : une mauvaise solution à un faux problème

Dans le cadre du débat public sur le Grand 8, les associations réunies au sein de COLOS ont déposé un "cahier d'acteur", disponible sur le site de COLOS (rubrique Actualités/Grand Paris). Celui-ci est articulé autour de quelques aspects clés du dossier, surtout centrés sur le plateau de Saclay :

Le discours fallacieux sur les "villes-monde" et leur prétendue concurrence, qui constitue la justification

de fond du projet et dont on déduit la fatalité d'une expansion démesurée de la région capitale, donc d'un retour en arrière en matière de décentralisation. Nous estimons que ce serait une erreur historique !

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.

Le coût du Grand 8 est exorbitant (23,5 Mds€ + les dépassements, soit plutôt 40 Mds€) et **ne manquera pas de faire souffrir les générations futures**, qui auront à rembourser les emprunts. Nous estimons que c'est irresponsable ! Nonobstant, **la justification du Grand 8 est des plus fantaisistes**. Le plateau de Saclay ayant pour vocation d'accueillir des chercheurs et des étudiants, Mme Péresse a affirmé qu'il serait absurde d'augmenter la capacité d'aviation d'affaires de Toussus-le-Noble. Il est donc tout aussi absurde de vouloir mettre à tout prix Saclay à moins de 50 minutes de Roissy CDG et à moins de 30 minutes de Paris, comme le réclame la même ministre. Ainsi, **le Grand 8 ne répond qu'à des besoins tout à fait marginaux** : les déplacements entre pôles de développement et ceux entre pôles et aéroports. Qui plus est, comme le Grand 8 n'existerait au plus tôt que dans 15 ans, **il ne répondrait nullement aux besoins réels et urgents** que posera d'ici 2015 l'afflux de 25.000 personnes supplémentaires

(suite au verso)

(suite du recto)

induit par l'implantation du cluster scientifique et technologique. Il faudra donc trouver d'autres solutions pour y faire face ; si on les trouve, l'intérêt du Grand 8 serait encore plus marginal.

Notre cahier d'acteur présente huit préconisations pour une meilleure desserte du plateau de Saclay, afin d'affronter avec de meilleures chances de succès le flux de passagers qui vont bientôt débarquer sur le plateau.

Ainsi nous insistons sur **la nécessité absolue de moderniser les lignes de RER B et C qui entourent le plateau** – c'est-à-dire d'en améliorer le matériel, la fréquence, la vitesse et la régularité – et d'organiser la desserte du plateau à partir des gares de ces RER, aucun point du plateau n'en étant éloigné de plus de 3 km. Un RER C qui fonctionne bien fournit une liaison entre Massy-Palaiseau et Versailles-Saint Quentin, qu'il est alors inutile de doubler par un TCSP. Quant au RER B, un consensus semble se dégager sur le doublement du tunnel entre Châtelet et la Gare du Nord, qui est actuellement le principal goulot d'étranglement de cette ligne.

Sachant que l'aménagement du plateau de Saclay est avant tout destiné à accueillir des établissements d'enseignement et de recherche, nous appuyons sur la **capacité de développement économique que présente la zone de Courtaboeuf** et, partant, sur le besoin de liaisons efficaces entre cette zone et le plateau et celui de faire aboutir le projet de TCSP Massy-Courtaboeuf.

Nous rappelons par ailleurs que le plateau de Saclay est doté d'un réseau de rigoles et d'étang, qui constitue une trame verte et bleue et qu'il importe de sauvegarder. Plutôt que de créer des pistes cyclable et piétonnier le long de la RD 36, il serait judicieux d'utiliser les cheminements le long de ces rigoles, qui fournissent un cadre bien plus agréable et meilleur pour la santé. Ces cheminements – qui existent déjà ou sont programmés le long des rigoles dans le cadre de leur réhabilitation – permettraient de développer un **réseau maillé de circulations douces** reliant les centres d'activités et les zones d'habitation. Leur utilisation ne nécessiterait aucune expropriation, ferait économiser des terres agricoles et se traduirait, in fine, par des coûts et des

délais de réalisation optimaux.

En conclusion, à notre avis, la vision du Grand Paris concernant l'aménagement du plateau de Saclay s'avère manquer de cohérence interne : fondée au départ sur une logique d'urbanisation, son intégration avec l'existant relève de la quadrature du cercle.

Dernières nouvelles

Depuis le 9 décembre 2010, le ministre de la Ville, Maurice Leroy, a engagé des discussions avec la Région, présidée par Jean-Paul Huchon, ainsi qu'avec des parties prenantes comme la RATP et la SNCF, afin de faire converger les projets de l'Etat et ceux de la Région.

Dans un premier temps, la presse annonçait que la branche du supermétro qui devait passer sur le plateau de Saclay allait être abandonnée. Le 23 décembre, le ministre a démenti cette information et déclaré que la desserte du plateau est une *conditio sine qua non*.

La **réunion publique** de la CNDP qui devait avoir lieu à Supelec le 4 janvier a été reportée au **19 janvier 2011**, à 20h.

Qu'en pensent les experts ?

Ci-dessous quelques extraits d'un article de Jean Vivier, ancien directeur des services d'études de la RATP et conseiller scientifique de l'Union internationale des transports publics ; le texte complet, publié le 3 juin 2010, est disponible sur www.lemonde.fr. Le site de COLOS reproduit des contributions au débat public de Jean Vivier, Jean-Pierre Orfeuillet et Marc Wiel, des experts indépendants qui n'ont pas été consultés pour l'élaboration et l'évaluation du dossier Grand 8.

« **Le Grand Huit est fondé sur un discours fumeux qui fait l'impasse sur le trafic attendu.** Le Grand 8 censé relier les "clusters" à Paris et les relier entre eux ne fait l'objet d'aucune prévision de trafic officielle au prétexte que ces prévisions seraient incertaines et que l'infrastructure engendrerait toujours le trafic qu'elle est capable de transporter. **C'est évidemment faux**, l'expérience a montré que les prévisions sont le plus souvent fiables et qu'il existe des lignes très sous-utilisées, comme les tangentes SNCF qui parcourent des zones peu denses comme celles que desserviraient une bonne partie du Grand 8. La densité est en effet la grande absente de la réflexion de Christian Blanc. Pourtant, il est bien connu que la fréquentation d'une ligne varie en raison directe de la densité de population et d'emplois desservis à distance de marche des stations. En outre, comment peut-on affirmer desservir des "clusters" aussi étendus que la moitié de Paris intra-muros avec trois ou quatre stations ? Il manque au projet de Christian Blanc tout le volet transport public interne des pôles par des tramways et des autobus...

« 90 km sur 130 km du Grand 8 relèvent d'un autre mode que le métro, **sauf urbanisation massive le long de la ligne.** Pour justifier le métro il faudrait que s'ajoute environ un million de "P+E" (population plus emplois) à l'urbanisation existante dans un rayon d'un km autour des stations. »

« **Le choix du métro est inadapté** à la majeure partie du Grand 8. Le choix du mode ne peut faire abstraction de son coût rapporté au service rendu. »

« **La liaison des "clusters" entre eux n'a aucun intérêt.** Les déplacements du travail entre pôles représentent moins de 5 % du trafic d'une rocade. Quelle logique peut sous-tendre la nécessité de relier le "cluster biotech" à la cité Descartes et celle-ci à son "terrain d'exercice", les cités dortoirs de Clichy-Montfermeil, si ce n'est celle d'un discours naïf ou quelque peu démagogique. C'est la liaison rapide vers Paris qui importe pour favoriser le succès d'un pôle en grande couronne. Concernant la "Silicon Valley" du plateau de Saclay, il faut rappeler que la Silicon Valley californienne s'étend sur un territoire vaste comme la moitié de l'Ile-de-France urbanisée. C'est plus un ensemble d'entreprises du même type dispersé sur un espace très étendu qu'une zone géographique proprement dite. A l'heure de l'Internet à haut débit, le regroupement géographique n'a d'ailleurs que peu d'intérêt. Sous son apparence de modernité, le Grand 8 est un projet ringard. »

« **Le Grand 8 encourage l'étalement urbain.** Alors que la plupart des métropoles européennes ont choisi la compacité comme modèle de développement, Christian Blanc propose l'extension, focalisée

Qu'en pensent nos élus ?

Selon la loi, ils sont majoritairement pour le projet !

Le dossier du débat public rappelle en effet clairement que toutes les collectivités locales : Région, département, communautés et aussi les communes, sont invitées à donner leur avis, et que leur non-réponse équivaut à un accord avec le projet présenté.

Or, au 31 décembre, seules 10 communes et 2 communautés du territoire de l'OIN ont donné un avis. Mais les retardataires peuvent encore réparer cet oubli, bien que la date limite soit fixée au 2 janvier. La CNDP tiendra peut-être compte, exceptionnellement, de la période des fêtes pour prolonger le délai.

certes autour de pôles, mais la rocade inter-pôles ne manquerait pas d'induire une urbanisation étale (du type de celle de la grande couronne) le long de la ligne. »

« **Le Grand 8 accentue le déséquilibre est-ouest** de la région en insistant sur la liaison Saclay-Versailles-La Défense-Roissy, le barreau est (alibi pour le grand barreau ouest ?), tellement irréaliste, étant voué à l'abandon. »

« Conclusion : **Le Grand 8 ne répond pas à une logique d'amélioration des conditions de déplacements. Il témoigne d'une vision dépassée des conditions de la croissance économique et d'un parti pris d'aménagement du territoire contraire à l'objectif écologique de mettre fin à l'étalement urbain. Son mode de financement, fondé principalement sur la récupération des plus-values, est irréaliste.** »