

Novembre 2010

## RÉSEAU ASSOCIATIF DU PLATEAU DE SACLAY

### Présentation du réseau associatif du plateau de Saclay

Ce réseau s'est constitué au moment de l'examen de la loi Grand Paris par le Parlement. Il comprend huit associations : les Amis de la Vallée de la Bièvre, APACH (Buc), CAS (Orsay), Essor de Versailles, l'AMAP « les Jardins de Cérès », la SCI « Terres Fertiles », Jouy Écologie, Terre et Cité. Le réseau a fait de nombreuses propositions d'amendements dont plusieurs ont été retenus, notamment en ce qui concerne la conservation sur 15 communes du Plateau de Saclay d'au moins 2 300 ha de terres agricoles.

#### RÉSEAU ASSOCIATIF DU PLATEAU DE SACLAY

[contact@lespaysdesaclay.org](mailto:contact@lespaysdesaclay.org)

##### POUR EN SAVOIR PLUS :

<http://www.amisvalleebievre.org>

<http://www.apach-buc.org>

<http://www.cas-orsay.org>

Essor de Versailles :

[phdomergue@yahoo.fr](mailto:phdomergue@yahoo.fr)

<http://www.lesjardinsdeceres.net>

<http://terresfertiles-idf.org>

<http://www.terreetcite.org>

<http://jouyecologie.lautre.net>

### Des transports respectueux du développement durable pour le Plateau de Saclay et son voisinage

#### Des projets décidés avant débats publics

L'État a décidé, dans le cadre de son programme Campus de rénovation des Universités, de rassembler sur le Plateau de Saclay, au sud de la commune de ce nom, un vaste ensemble (cluster) d'établissements d'enseignement supérieur, de recherche et de développement représentant 20 % de la recherche française et impliquant le déménagement de l'Université d'Orsay.

Le projet s'inscrit aussi dans l'Opération d'Intérêt National Massy-Palaiseau-Saclay Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines décidée également par l'État en 2005.

Ces décisions témoignent à la fois d'une recentralisation sur Saclay de l'effort de recherche en matière d'aménagement du territoire et d'une re-concentration des pouvoirs de décision au détriment des collectivités locales.

L'État a engagé des discussions sans caractère officiel sur des sujets limités mais pas de débat public sur les projets comme devraient l'y conduire la lettre et l'esprit de la Convention d'Aarhus dont la France est signataire ainsi que les directives européennes sur les plans et programmes. La Convention précise que la participation doit avoir lieu « lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence », c'est-à-dire en amont de tout projet.

Au cours de la discussion du projet de loi relative au Grand Paris, nous avons demandé que des débats publics soient organisés par la CNDP à la fois sur la réalisation ou non du réseau de transport public mais aussi sur l'aménagement du Plateau par l'Établissement Public du Plateau de Saclay (Titre VI de la loi). L'État a circonscrit le débat sur le « Grand 8 » au choix et à l'emplacement des gares : est-ce que la conclusion de la CNDP pourrait être de ne pas réaliser celui-ci ? L'État a aussi refusé tout débat sur le cluster qui serait donc le seul secteur où une gare serait projetée sans faire l'objet de débat ni de contrat de développement territorial.



## Le projet de cluster n'est pas notre projet.

La concentration géographique n'est plus aujourd'hui un facteur déterminant pour stimuler la coopération entre acteurs dans le domaine scientifique. Le développement des moyens de communication numérique permet à des acteurs de coopérer efficacement sur des projets qui auront des durées et des configurations variables dans le temps. Bien plus importantes sont :

- la proximité organisationnelle, où les acteurs sont liés par des réseaux, projets et actions communs,
- et la proximité institutionnelle, dans laquelle les acteurs partagent les mêmes valeurs et bénéficient de dispositifs qui permettent de travailler en commun.

L'université d'Orsay, une des 50 premières universités dans les classements internationaux, pourrait être modernisée sur place, bien insérée dans sa ville comme les meilleures universités mondiales, selon les meilleures normes des universités de pointe. Son déménagement sur le Plateau n'est pas nécessaire.

D'autres espaces sont disponibles immédiatement pour un développement équilibré de l'habitat et des activités : Satory à Versailles ou Les Ulis (Courtaubœuf) en premier lieu.

## Notre vision des territoires de Saclay : un développement équilibré respectueux de l'activité agricole

Le plateau de Saclay constitue, à moins de 30 km de Paris, un des plus grands poumons verts et un écosystème unique et fragile associant des zones humides à forte biodiversité et des terres agricoles très fertiles. Cet atout exceptionnel doit être valorisé pour développer une agriculture de proximité déjà en marche, en préservant au maximum les terres agricoles : la loi en a retenu au moins 2 300 ha d'un seul tenant mais on pourrait faire beaucoup plus et mieux notamment en renonçant au déménagement de l'Université d'Orsay. Il faut restaurer un réseau de rigoles et aqueduc et rétablir la continuité interrompue par les infrastructures routières. Le paysage pourrait encore être embelli en revoyant l'insertion des infrastructures de transport actuelles et futures, en enterrant au maximum les lignes électriques, en restaurant les bâtiments industriels et en évitant étalement urbain et mitage.

## Des transports en commun oui, très vite, mais utiles,

**D**epuis de nombreuses années, les populations et les associations de la vallée de la Bièvre, de Versailles, du plateau de Saclay et de la vallée de l'Yvette réclament une amélioration très significative des transports en commun. La saturation des lignes RER B et C ainsi que leurs dysfonctionnements quasi quotidiens, l'inadaptation des réseaux de bus et leurs fréquences notoirement insuffisantes, sont régulièrement dénoncés. Le concours d'idées de l'OIN du Plateau de Saclay de 2007 fixait comme objectif de relier les principaux points du territoire concerné en 20 minutes. Les projets primés ont longuement traité et argumenté ce sujet et la modernisation des réseaux existants.

**Le projet de métro automatique ne répond pas aux attentes** de ceux qui habitent et de ceux qui travaillent ou travailleraient sur les territoires de Saclay :

- menace de toute section à l'air libre : une coupure de plus, un risque d'urbanisation en plus, des terres agricoles en moins ;
- risque de construire une gare en dehors des zones denses et non desservies par un réseau de transport performant, ce que serait La Minière par rapport à une gare dans Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- menace d'une traversée de la Bièvre qui constituerait une atteinte grave à cette rivière et à son site classé ;
- menace d'une gare à La Minière, dont les terres agricoles doivent être préservées et non artificialisées par une gare, des parkings et les constructions qui résulteraient du contrat de développement territorial ;
- risque d'une gare à Versailles-Matelots qui ne desservirait rien, serait très difficilement reliée aux réseaux existants et qui servirait de « pompe à voitures » au détriment des villes traversées, notamment de Saint-Cyr et de Versailles déjà très encombrées ;
- risque d'une gare à Saclay sud, dont la fréquentation ne dégagerait aucune rentabilité et qui

## pour les territoires de Saclay : réalisables rapidement et adaptés aux besoins

préparerait une urbanisation massive rejetée par l'ensemble des acteurs.

Le projet est impossible à réaliser à court et même à moyen terme, techniquement compliqué et surtout d'un coût très élevé. **Le retenir conduirait, comme on le constate depuis 20 ans, à privilégier l'automobile de manière irréversible.**

Le bilan différentiel du projet par rapport au réseau Île-de-France optimisé n'est pas présenté dans le dossier du maître d'ouvrage, même grossièrement, alors que la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) l'exige. **Ce bilan socio-économique, élaboré selon la méthodologie officielle en Île-de-France, est probablement négatif** en dépit des gains de temps apportés, en raison des investissements très importants en jeu, de la faiblesse des suppléments de trafic et des reports de la route ainsi que des déficits d'exploitation considérables à financer par le conseil Régional. **Il représenterait un gâchis d'argent public et stériliserait la mise en œuvre des projets de transport public mieux adaptés et plus rapides à concrétiser.**

### Les usagers et les associations ont d'autres exigences et d'autres propositions :

- la branche Versailles Chantiers-Massy-Juvisy du RER C, peu performante, doit être transformée en Tangentielle Sud : moderniser la ligne Versailles-Massy en la prolongeant de Massy à Pont de Rungis et Sucy-Bonneuil d'une part et jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines d'autre part, augmenter les fréquences et renouveler les matériels. Cette liaison Versailles-Massy prolongée permet :
- un accès à Saint-Quentin-en-Yvelines à l'ouest sans changement à Versailles Chantiers,
- un accès au réseau TGV Atlantique à Massy,
- une desserte **Versailles – aéroport d'Orly en 40 minutes** par correspondance avec les bus « Orly-Rail » à Pont de Rungis,
- des liaisons avec tous les autres TGV par la ligne de Massy à la rocade est des TGV en Île-de-France

(Sud-Est, Est-Européen et Nord) donc avec toute l'Europe et Roissy (Versailles – Roissy en 70 minutes). À plus long terme, la ligne souterraine à grande vitesse « Interconnexion Sud » Massy-Valenton améliore encore les temps de parcours et offre la relation directe **Versailles - gare nouvelle sous l'aéroport d'Orly en 20 minutes et une liaison Versailles-Roissy en 45 minutes ;**

- les différents pôles d'habitat, d'enseignement, de recherche et d'emploi situés sur le Plateau seraient reliés aux gares de la Tangentielle Sud et des RER B et C par des bus à haute qualité de service en site propre (totalement ou majoritairement), faciles à mettre en œuvre rapidement, beaucoup moins coûteux et plus respectueux de l'environnement :
  - TCSP est-ouest Massy – Saint-Quentin-en-Yvelines le long de la RD 36,
  - deux TCSP nord-sud qui pourraient relier Versailles et Buc au RER B (à Saint-Rémy-les-Chevreuse ou à Gif-sur-Yvette) pour le premier et Velizy – Bièvres (le long de la N118) HEC - Saclay – Orsay pour le second,
  - et un TCSP reliant les Ulis et Courtaboeuf à Massy ;
- l'amélioration des lignes RER B, RER C Versailles - Invalides - Austerlitz ainsi que de la ligne La Verrière - Versailles - La Défense est également indispensable avec une augmentation significative des fréquences du réseau, de la fiabilité, de la vitesse et la modernisation du réseau et des matériels en général ;
- les pôles multimodaux de Versailles Chantiers et des gares de Massy (Massy-Palaiseau RER B et C et Massy TGV) doivent aussi être réaménagés pour faciliter les correspondances et les accès.



## Conclusion

# L'esprit du Grenelle de l'environnement sur le Plateau de Saclay et son voisinage

Notre proposition traduit concrètement l'esprit de la Loi Grenelle I :

- « lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles »,
  - « lutter contre l'étalement urbain »,
  - « permettre la revitalisation des centres-villes »,
  - « concevoir l'urbanisme de façon globale »,
  - « préserver la biodiversité, notamment à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques »,
  - « assurer une gestion économe des ressources et de l'espace »,
  - « créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun »,
- et vise ainsi à faire du Plateau de Saclay un exemple de développement durable pour les générations futures.**