

Novembre 2010



COLLECTIF DES SOCIALISTES DU PLATEAU DE SACLAY

Pour un réseau de transports en commun répondant aux besoins de tous

Le collectif des socialistes du plateau de Saclay regroupe les membres des sections socialistes des communes regroupées au sein de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (CAPS), de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ainsi que des communes des Ulis et de Massy. Engagés profondément dans la vie locale, suivant de près le développement de leur territoire et ayant de longue date réfléchi à l'avenir du plateau de Saclay, ils veulent par le présent cahier faire connaître leur vision du devenir de ce plateau et la façon dont se décline pour eux un système de transports en commun cohérent avec ce devenir, et susceptible d'apporter des remèdes aux carences actuelles.

COLLECTIF DES SOCIALISTES DU PLATEAU DE SACLAY

Mail : psgif@orange.fr

Tél. : 06 71 59 91 32

<http://notreplateaudeaclay.fr>

Notre vision du devenir du plateau de Saclay

Nous sommes favorables à un aménagement ordonné et harmonieux du plateau de Saclay visant à encourager l'innovation, tant technique que sociale et environnementale, à travers une mise en synergie des activités d'enseignement supérieur, de recherche et de développement, présentes aujourd'hui sur le territoire, appelées à le rejoindre ou à naître de la dynamique espérée de cette mise en synergie.

Cela sous-entend que déplacer vers le plateau des institutions déjà existantes ailleurs en Ile-de-France n'a de sens que si elles s'inscrivent dans un processus réel de mutualisation. Ce processus ne saurait résulter d'un simple rapprochement géographique et doit donc s'appuyer pour être fructueux sur une organisation et des incitations propres à faire émerger un véritable travail en commun. Cela signifie qu'il faut également ménager dans les grandes zones d'activités voisines (Courtaboeuf, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy) une capacité d'accueil pour les activités économiques à naître de la synergie attendue. Le réseau de transport devra prendre en compte les besoins de liaisons efficaces entre le plateau et ces différents pôles.

Les conditions à réunir pour le développement que nous souhaitons

NON à la création sur le plateau d'une enclave protégée réservée aux étudiants, aux chercheurs et aux personnels des institutions universitaires et de recherche, vivant à l'écart des populations habitant les villes et bourgs avoisinants (comme cela est le cas, depuis sa création, du campus actuel d'Orsay/Bures vis-à-vis de ces deux communes).

OUI à un aménagement durable mêlant établissements d'enseignement, centres de recherche publics et privés, entreprises innovantes et un habitat diversifié pour les usagers du campus ET des populations sans lien professionnel direct ou indirect avec les activités envisagées.

OUI à un aménagement qui apporte un supplément de qualité de vie aux populations vivant alentour, faute de quoi il ne pourra qu'être rejeté par elles.

NON à un réseau de transport plaqué sur le territoire ignorant des besoins réels à satisfaire.

OUI à un système de transports en commun qui réponde à tous les besoins de déplacement des populations du territoire et de ceux qui y travaillent ou seront amenés à y travailler.

OUI au maintien et au soutien de l'agriculture périurbaine garants de sa viabilité sur le long terme.

Quelques remarques sur un éventuel métro

Le métro étant dédié aux liaisons à « longue distance » avec les autres pôles d'activités régionaux, le TCSP tramway Est - Ouest continuerait de toute évidence à remplir les missions de cabotage sur toute la longueur du tronçon.

Si gare Saclay Sud il doit y avoir, elle devra naturellement se situer à l'emplacement retenu pour le point nodal évoqué en 3. On tiendra ainsi compte des besoins non seulement des usagers du plateau, mais aussi de ceux des habitants des vallées et du plateau des Ulis. Des moyens de rabattement performants irriguant l'ensemble du territoire devraient alors être prévus vers la gare de Saclay, les axes routiers menant au plateau étant engorgés aux heures de pointe et la création de parkings disproportionnés devant être à tout prix évitée. Si une gare supplémentaire devait être ajoutée sur Saint-Quentin-en-Yvelines, son emplacement devrait faire l'objet des mêmes attentions.

Quel système de transport cohérent avec ce parti d'aménagement ?

Un système efficace de transport public est à l'évidence une condition première de réussite d'un tel aménagement, mais il doit être conçu en fonction des conditions évoquées plus haut : c'est-à-dire que nous refusons que soit créé un réseau moderne et performant qui ne réponde qu'aux besoins des seuls nouveaux arrivants. Il est indispensable que soient pris en compte les besoins des personnes qui habitent ou travaillent aujourd'hui sur le plateau (amélioration des liaisons plateau-vallées) et ceux des habitants de la vallée qui ont droit à une amélioration rapide de la qualité de service de la ligne RER B.

En conséquence, nous appelons

- au niveau de notre territoire, à la création d'**UN** système de transport, conçu comme un tout, englobant plateaux (Ulis, Saclay, Vélizy) et vallées (Yvette, Bièvre) et répondant à la totalité des besoins en moyens de transport public de l'ensemble des populations qui vivent et vivront, travaillent et travailleront, dans l'ensemble des 27 communes concernées.

En clair, raisonner de façon isolée sur le seul métro automatique n'a aucun sens. C'est pourtant cette idée qui est sous-tendue par le débat actuellement mené sous l'égide de la CNDP et

assumée sans ambages par les responsables de la Société du Grand Paris (cf. les propos tenus par son président lors du débat tenu à Evry le 21/10/2010).

- au niveau régional, à un plan directeur de modernisation des axes radiaux existants et aussi de création de nouveaux axes.



Massy – Polytechnique : le premier tronçon essonnien du TCSP Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines

La démarche que nous appelons de nos vœux

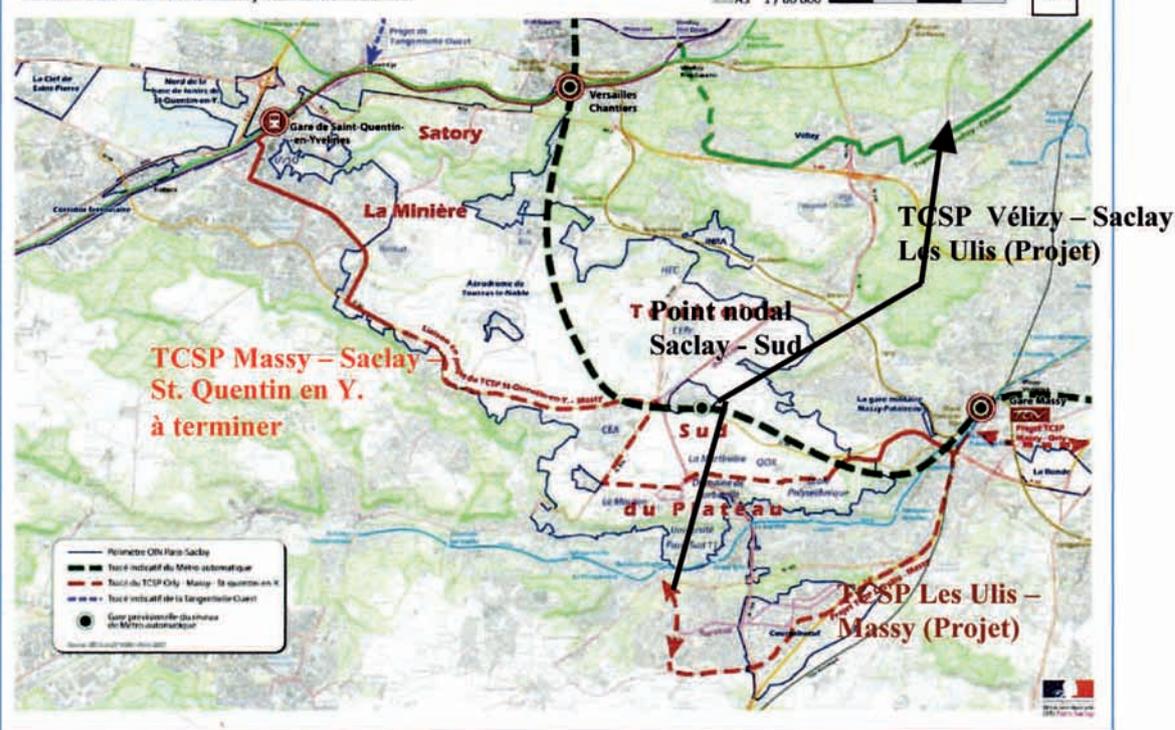
1- Une étude fine des besoins de transport par motifs (déplacements domicile-travail, déplacements professionnels, études, loisirs, vie quotidienne, etc.)

Cette étude doit être menée préalablement à tout projet d'un quelconque transport lourd. Cette étude, qui visiblement n'a pas été faite doit prendre en compte les besoins des populations (existantes et à venir) et des usagers du plateau (présents et à venir). Une attention particulière doit être prêtée aux besoins résultant du transfert partiel de l'université Paris 11 de la vallée de l'Yvette vers le plateau.

2- Une priorité absolue à l'amélioration rapide des transports existants

L'objectif majeur est de supprimer les dysfonctionnements actuels et de répondre aux besoins nouveaux dus au fait qu'inévitablement les premières implantations précéderont de plusieurs années les projets de transports lourds évoqués. Cette priorité recouvre :

- l'amélioration de la régularité et des conditions de confort sur la ligne RER B, impliquant de nouveaux investissements passant notamment par le découplage du RER B d'avec le RER D (doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord) ou par une assistance automatique à la conduite de ces deux



lignes impliquant le remplacement des rames du RER D empruntant le tunnel par des matériels plus performants en accélération et freinage ;

- l'achèvement rapide du TCSP Est-Ouest (Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines), véritable épine dorsale du système. L'hypothèse d'une prolongation de ce TCSP vers Versailles Matelots ou Versailles Chantiers doit être aussi examinée ;
- la création d'un TCSP Nord-Sud (Vélizy– Saclay – Les Ulis) ainsi que d'un TCSP Les Ulis-Massy permettant en particulier de relier de façon rapide la zone d'activités de Courtabœuf au réseau de transport régional ;
- le financement de la ligne tram-train envisagée entre Massy et Evry, indispensable aux relations nécessaires entre le plateau et la ville chef-lieu et pour renforcer l'inscription de l'université d'Evry Val d'Essonne dans le PRES Universud qui regroupe cette université avec l'université Paris Sud et celle de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines.

3. L'intersection des TCSP Est-Ouest et Nord-Sud va créer un véritable point nodal du système des transports sur le plateau. Vers ce point nodal devront converger les dessertes locales par bus (cf. plan de déplacements de la CAPS – Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay)

4. À ce stade, rien ne démontre la pertinence d'une desserte du plateau par un projet de métro automatique

À court terme, l'exploitation par bus du TCSP Est-Ouest répond aux besoins identifiés de déplacements aussi bien de nature cabotage que de liaison entre pôles d'activités. A moyen terme, l'emprise de ce TCSP peut accueillir une ligne de tramway dont la capacité de transport (jusqu'à 4500 voyageurs/heure dans chaque sens – Source : RATP) paraît amplement suffisante pour satisfaire l'ensemble des besoins.

5. Enfin, si, pour le long terme, voire le très long terme, l'étude fine des besoins (évoquée en 1) faisait apparaître l'intérêt de la construction d'un tronçon de métro automatique entre Massy et Versailles, il doit être clair qu'en tout état de cause, la garantie d'un financement effectif des opérations listées au paragraphe 2 ci-dessus doit précéder tout engagement de financement d'une telle construction.



Le RER B restera un axe majeur du territoire. Sa rénovation est l'objectif n°1

Favoriser les circulations douces

Faire un aménagement durable du plateau de Saclay, c'est aussi y favoriser les circulations douces : chemins piétons et pistes cyclables.

Le transport public doit, lui aussi, prendre ce parti en offrant des espaces pour les vélos.

- des parkings pour les vélos doivent être aménagés à proximité des gares.
- des espaces dans les wagons doivent permettre aux voyageurs de garder leur bicyclette pendant le trajet en transport en commun.

Cette problématique doit être traitée sur l'ensemble du parcours, ainsi que l'accès aux voyageurs handicapés et le transport des poussettes et des bagages.

Des solutions alternatives à étudier ?

Pour les liaisons radiales :

Le Projet Saclay Express, porté par M. Christian Gérondeau, d'une liaison reliant Montparnasse à Saclay et la zone de Courtaboeuf à Paris via Vélizy, par l'utilisation partielle de la ligne Transilien Paris – Versailles chantiers. Le prolongement jusqu'à Saclay du futur tramway T6 (proposition faite par des élus de la Vallée Scientifique de la Bièvre).

Pour les liaisons en rocade :

La proposition figurant dans le cahier d'acteurs de la SNCF d'une rocade à grande vitesse à l'ouest de Paris, mettant en synergie le trafic province – province et le trafic Ile-de-France.

Conclusion

Un aménagement ordonné et harmonieux du plateau de Saclay exige un système de transport en commun conçu comme un tout et répondant à l'ensemble des besoins des personnes vivant et travaillant sur le bassin de vie que constituent le plateau lui-même (y compris sa partie Yvelines), les vallées adjacentes, le plateau des Ulis et le pôle de Massy.

Le projet de métro automatique porté par la Société du Grand Paris, fondé essentiellement sur la mise en relation rapide des pôles majeurs de la région parisienne, ne satisfait pas cette exigence.

Le système que nous préconisons répond :

- en priorité, aux besoins non satisfaits aujourd'hui,
- pour le moyen terme à la nécessité d'un fonctionnement efficace des projets à naître sur le plateau.

Il est fondé sur :

- une amélioration rapide et significative des liaisons RER B et C,
- la création de TCSP (bus et tramway) assurant un maillage efficace du territoire dans son ensemble, maillage complété par une desserte de proximité par bus.

Les financements disponibles doivent aller en toute priorité à ces opérations.

Si métro automatique il doit y avoir à long terme, il devra respecter, dans son tracé et dans l'implantation des gares, la logique de fonctionnement du système.