

*« Paris est tout petit pour ceux qui s'aiment comme nous d'un aussi grand amour »
Les enfants du paradis de Marcel Carné*

Le Grand Pari(s) répond-il aux attentes, en matière de déplacements, de logement et de cadre de vie, d'une population malmenée par les transports ?

Particulièrement sensibles à toute proposition qui pourrait remédier à une situation devenue intenable, les habitants du plateau de Saclay, des vallées adjacentes ainsi que celles et ceux qui y travaillent, pouvaient espérer beaucoup d'un projet visant à rendre leurs conditions de déplacements satisfaisantes et limiter le recours contraint à la voiture. Ce vœu est celui des écologistes du territoire concerné par d'importants projets de développement.

Mais, si tous se félicitent que le débat ait pu avoir lieu, très nombreux sont ceux qui ne trouvent pas leur compte dans le projet du Grand Paris :

- élaboré de façon unilatérale, ne comportant guère d'alternatives, il est traversé par une obsession du toujours plus grand, et repose sur des hypothèses de croissance et d'affluence pour le moins discutables ;
- d'inspiration strictement économique il privilégie les liaisons entre centres d'affaires ...et le reste du monde, sans répondre aux besoins criants de la population permanente.
- enfin, en voulant à tout prix concentrer l'essentiel de la recherche française sur le plateau de Saclay, au surplus desservi par un moyen de transport lourd, il crée toutes les conditions de la disparition programmée d'un vaste espace naturel et agricole proche de la capitale.

D'autres solutions respectueuses des territoires et visant une amélioration des conditions d'existence des Franciliens sont possibles. C'est le propos de cette contribution pour une population heureuse de vivre et de travailler en Ile-de-France !

Des présupposés discutables

Le projet soumis au débat devait l'être pour une conception d'ensemble or il est devenu le projet d'un SuperMétro, d'un Grand huit, c'est-à-dire pour l'essentiel un réseau de transport servant de support à des aménagements ponctuels sans plan d'ensemble.

L'aménagement du territoire à l'envers

S'inspirant du concept de « ville-monde », il semble considérer que seule la région capitale puisse maintenir son classement à ce rang envié, et qu'aucune autre métropole régionale n'y ait accès.

La mégalopole va-t-elle pomper la substance du pays ? A lire le dossier, la question n'est pas incongrue. On perçoit qu'à travers cette « attractivité » renforcée, et recherchée, il s'agit bien de « capter » les capitaux et la main d'œuvre hautement qualifiée.

Au plan régional le projet emporte un risque non négligeable de ségrégation territoriale et sociale entre les « enclaves d'Etat » et les territoires laissés, voire délaissés à l'écart du réseau.

Ses effets sur la localisation de l'habitat et des emplois sont mal appréhendés.

Le pari de la concentration, et de la densification autour des éventuelles futures gares, qui seraient localisées sur le Plateau, gare du Moulon ou gare de Saclay, à l'horizon 2025, contient sa propre contradiction. Compter sur la valorisation foncière de ces lieux stratégiques c'est implicitement écarter, et éloigner, les classes

moyennes et populaires, et amplifier le mouvement d'étalement contre lequel on prétend lutter. Le phénomène pourrait bien être renforcé par la réduction des temps de parcours qui se traduit en général par une augmentation des distances parcourues. En argumentant sur la rapidité d'un Super Métro, on justifie l'éloignement de l'emploi et de l'habitat.

L'implantation de gares en milieux peu denses comme sur le Plateau de Saclay créerait une pression irrésistible pour de l'urbanisation nouvelle.

Des hypothèses hasardeuses

Les prévisions censées justifier le schéma supposent un doublement de la croissance observée depuis une vingtaine d'années en termes de population et d'emploi. Elles sont jugées irréalistes par des organismes tels que l'Insee ou l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'IdF qui tablent sur une stagnation de la population active au plan national et une faible augmentation pour la Région. Cela voudrait-il signifier que la totalité de la croissance serait absorbée par cet hyper-centre ? Et que, selon les mêmes sources, si on suit l'argumentation du maître d'ouvrage, 93% de cette croissance serait concentrée sur les 8 pôles de développement qui ne représentent actuellement que 30% de la population et des emplois. ? En matière d'équilibre social et territorial on doit pouvoir mieux faire.

Les promoteurs du projet en déduisent des perspectives de trafic nettement surévaluées, notamment au regard des critères de rentabilité d'une entreprise de cette ampleur (*voir les données comparées de la Société du Grand Paris et de la direction régionale de l'équipement et de la RATP*).

On ajoutera que, si le schéma voit le jour, ses procédés de réalisation tourneront le dos à trente ans de décentralisation.

Une réponse aux besoins de la population ?

D'inspiration strictement économique, ce projet n'envisage que les flux travail-travail, qui ne représentent que 3% des déplacements intra régionaux, en créant un circuit, pour hommes d'affaires internationaux pressés.

Tout se passe comme si le souci quotidien du Francilien moyen était de « faire » Orly-Roissy le plus rapidement possible en passant par Saclay pour y acheter un brevet et par le pôle financier de la Défense pour le revendre.

L'effet TGV engendré par l'espacement des gares interdit une desserte fine des territoires, sauf à prévoir un maillage serré de transports de rabattement, ou à se résigner à une augmentation, grenello incompatible, du trafic automobile. Le projet est bien discret, et très modeste, sur les perspectives de report modal en faveur des transports en commun et de réduction des émissions.

Le schéma privilégie la spécialisation de « territoires stratégiques » au détriment de la nécessaire multi-fonctionnalité qui produirait de la cohésion et de la cohérence territoriale et sociale en permettant un recrutement local de la main d'œuvre.

Aucun bilan coût-avantages n'éclaire le public sur l'utilité de l'opération.

Par ailleurs, le transfert des entreprises sur le Plateau de Saclay n'est pas générateur d'emplois nouveaux mais bel et bien de déplacements d'emplois et donc de déplacements journaliers de personnes.

Qu'en est-il du devenir des sites actuellement occupés par les sociétés, écoles et entreprises qui vont migrer sur le Plateau ?. Friches industrielles ou terrain

consommable pour implantation de bureaux à louer laissés vides sont sources de désertification humaine.

Le plateau de Saclay au risque de la « nouvelle ville »

Cet espace que l'histoire a constitué en lieu de production agricole exceptionnel résume aujourd'hui toutes les incohérences du projet et cumule tous les dispositifs qui font de ce territoire une enclave d'Etat échappant à ses habitants. En fonction d'opportunités, sans stratégie, des établissements prestigieux se sont installés depuis plus d'un demi-siècle, en plein champs, et parfois « à l'insu de leur plein gré ». Cette situation engendre un certain nombre de difficultés, dont celle de l'accessibilité, que la réalisation des projets envisagés ne fera qu'aggraver.

Les mirages du Campus cluster

La notion importée, reprise sans examen, est de plus en plus mise en question. A l'heure de la mondialisation et de l'instantanéité des échanges est-il bien nécessaire de créer une méga concentration des sciences et techniques en plein champs au risque d'accentuer les déséquilibres régionaux ? Les scientifiques eux mêmes conviennent que la lumière ne jaillit pas d'une proximité géographique, mais de la communauté d'intérêt et de questionnement. Le déménagement d'une Université (Paris Sud 11), fort bien installée dans un cadre agréable, proche des logements et des moyens de transports, qu'on peut rénover à moindre frais et qui pourrait utiliser des équipements désaffectés, ne s'impose nullement. Cette perspective, couplée à celle de déplacements d'établissements de la petite couronne, ne créera bien sûr aucun emploi nouveau puisqu'il s'agit de délocalisations. Elle ne peut être expliquée que par la volonté de « libérer » des terrains de très haute valeur monétaire. Elle induira une urbanisation qui justifiera ex post le transport lourd qui n'attend que sa raison d'être.

L'incongruité du métro

C'est le plus contestable de tous les projets contestables. Les études, presque convergentes de l'équipement et de la RATP révèlent que le tronçon Massy-Versailles par Saclay est quasiment une hérésie dans le domaine des transports en raison de son coût exorbitant par rapport à la fréquentation attendue. Sa réalisation, et celle de la gare qui l'accompagne, ne devant intervenir qu'une dizaine d'années au mieux après l'implantation des « nouveaux » établissements ne règlera en rien les difficultés de transports qui devront avoir trouvé des solutions les rendant complètement inutiles. Ces solutions sont connues, moins onéreuses et plus respectueuses de l'environnement.

Le maintien nécessaire de l'activité agricole

Celle-ci représente un secteur économique à part entière qui doit pouvoir évoluer en assurant une production de proximité et de qualité. La conservation de surfaces agricoles utiles est indispensable pour la préservation d'une terre nourricière, qu'apprécieront les générations futures. Les terres qu'elle occupe ne constituent pas une « réserve foncière » à bas prix. Ces principes ont été entérinés par le projet de schéma directeur de la Région et consacrés par la loi. Il n'en reste pas moins que leur effectivité est fortement compromise par le projet de réseau et l'urbanisation qu'il emporte. La perspective d'une augmentation de la population de 190 000 habitants. sur le territoire, qui est celle de la SGP, est incompatible avec cet objectif de maintien durable d'une activité vitale.

Que demandons-nous ?

Un « ménagement » du territoire constitué par les plateaux et les vallées reposant sur les principes du développement durable : économie d'espaces, préservation de la biodiversité, construction préférentielle dans les villes existantes et à proximité des moyens de transports et maintien des terres agricoles.

Concernant le Plateau de Saclay, nous souhaitons :

- le renoncement au passage d'un métro sur le Plateau de Saclay
- la poursuite du TCSP Massy- Polytechnique - Saint Quentin
- la mise à niveau urgente des RER B et C qui constituent les principaux points d'entrée du plateau
- la prolongation de la ligne C du RER pour desservir les 3 gares de St Quentin
- la mise en place de liaisons, y compris « douces », entre les vallées et les plateaux et sur le plateau,
- la mise en service d'un TCSP entre Massy et Courtaboeuf pour une desserte sûre et efficace de ce pôle de développement
- le maintien du maximum d'activités de recherche et d'enseignement dans le campus de vallée, et dans les sites actuels proches des possibilités de logement et de transport,
- le maintien impératif des surfaces cultivées pour assurer la pérennité de l'activité agricole et favoriser son évolution vers une agriculture nourricière de proximité
- le soutien de l'Etat au plan de mobilisation des transports de la Région
- l'association des élus, des associations et des populations à toute décision engageant leur avenir

Cette contribution se borne sommairement à la question des transports alors que l'aménagement du Plateau de Saclay doit être appréhendé dans sa globalité et dans sa diversité, avec une vision à long terme, répondant aux besoins et envies des usagers du Plateau de Saclay : salariés, chercheurs, agriculteurs, entrepreneurs, associatifs, habitants, élus, étudiants, universitaires, promeneurs. La diversité est une richesse.