

Décembre 2010

## SACLAY EXPRESS :

Saclay à un quart d'heure de Montparnasse dès 2017

### L'Association pour le Désenclavement du Plateau de Saclay (ADPS)

L'Association pour le Désenclavement du Plateau de Saclay (ADPS) a été créée en juillet 2010 par Christian Gerondeau, Président de l'Association des Anciens Élèves et Diplômés de l'École Polytechnique (AX).

Christian Gerondeau, qui fut l'un des auteurs des plans actuels du RER, a imaginé la liaison Saclay Express destinée à changer considérablement l'approche du Plateau et assurer son véritable essor, ainsi que la desserte de Vélizy.

L'Association pour le Désenclavement du Plateau de Saclay (ADPS) a été rejointe par des personnalités telles que Philippe Essig, ancien président de la SNCF et ancien Directeur Général de la RATP, Pierre Pommellet, Louis Sato, Yves Pélier... Elle s'est enfin assurée le concours des meilleurs techniciens des ouvrages ferroviaires souterrains.

#### ADPS

12, rue de Poitiers - 75007 Paris  
Mail : christian.gerondeau@polytechnique.org  
Tél. : 01 56 89 20 76  
Port. : 06 86 37 63 67

**« Qui peut honnêtement imaginer que nous réalisons ici un campus d'ambition mondiale sans le relier directement, c'est-à-dire en moins d'une demi-heure, au centre de Paris ? »**

Nicolas Sarkozy, Saclay,  
le 24 septembre 2010.

### Saclay, priorité nationale

La réalisation sur le plateau de Saclay d'une « extraordinaire concentration d'intelligence » constitue le grand projet d'intérêt national de notre époque.

L'ambition est considérable. Il s'agit de rassembler à proximité de Paris sur le plateau de Saclay et en son voisinage beaucoup des plus prestigieux établissements d'enseignement et de recherche de France.

Ce ne sont pas moins de 23 acteurs majeurs du tissu intellectuel français, couvrant 12 domaines scientifiques distincts qui ont confirmé en février 2009 leur implantation actuelle ou future sur le plateau de Saclay ou en son voisinage immédiat.

Dès aujourd'hui, ceux de ces acteurs qui sont déjà présents regroupent 22 000 étudiants dont 4 200 doctorants, et emploient 14 000 personnes dont 9 500 enseignants/chercheurs qui produisent chaque année plus de 6 000 publications. Saclay, dès 2015, ce sera plus de 34 000 étudiants dont 7 000 doctorants, 12 000 chercheurs ou enseignants chercheurs publics, 2 100 doctorats délivrés chaque année, représentant bientôt près de 20 % des effectifs de la recherche en France.

Tout doit donc être mis en œuvre pour que Saclay constitue demain un ensemble de rayonnement mondial sans équivalent en Europe. Deux milliards d'investissements sont actuellement prévus en faveur de la priorité nationale que constitue le projet « Saclay ».

### Un défaut rédhibitoire

Mais Saclay est aujourd'hui très difficile d'accès, ce qui constitue un défaut majeur qui l'empêchera de répondre à l'ambition fixée s'il n'y est pas porté remède d'urgence. Il faut à cet égard rappeler la situation actuelle, tant pour la route que pour les transports publics.

Accéder par la route à Saclay depuis Paris peut être parfois rapide en heures creuses, en empruntant la RN 118 qui part du Pont de Sèvres, ou les autoroutes A6 et A 10 au départ de la porte d'Orléans. Mais aux heures de pointe, le temps d'accès à Saclay par la route depuis Paris est toujours considérable et excède systématiquement une heure, voire plus.

L'analyse n'est pas meilleure pour les transports publics, bien au contraire.

C'est à cette situation néfaste qu'il convient de porter remède le plus rapidement possible, si l'on veut que le projet de Saclay prenne véritablement son essor. Seule une liaison ferrée directe peut le permettre.

# Montparnasse à un quart d'heure de Saclay et à dix minutes de Vélizy

## SACLAY EXPRESS

**Saclay-Express, objet du présent Cahier d'acteurs, répond à ce constat.**

Ce projet repose sur la création d'une voie ferrée souterraine nouvelle d'une douzaine de kilomètres de long, reliant le futur centre de vie du plateau de Saclay prévu au Sud de celui-ci à proximité d'Orsay, au faisceau des voies qui desservent la Gare Montparnasse. Cette voie nouvelle comportera une gare intermédiaire d'un grand intérêt à Vélizy.

Le débranchement de cette ligne nouvelle du faisceau des voies de la Gare Montparnasse s'effectuera en limite de Sèvres avant d'atteindre Vélizy. La ligne plongera ensuite sous la vallée de la Bièvre avant de remonter sur le plateau de Saclay.

Les techniques modernes de creusement des tunnels et d'exploitation ferroviaires permettent de réaliser cette ligne, malgré les différences de niveau importantes de son tracé.

Au total, les 12 kilomètres de la voie nouvelle pourront être parcourus en 8 minutes. Celle-ci, s'ajoutant aux 7 minutes de parcours sur les voies existantes aboutissant à la Gare Montparnasse, mettront le plateau de Saclay à 15 minutes environ de cette dernière.

### Des circonstances exceptionnellement favorables.

Le projet Saclay Express bénéficie de circonstances remarquables. Les différences d'altitude entre les points bas et les points hauts de son parcours sont en effet compatibles avec les performances des matériels ferroviaires modernes, de telle sorte qu'il peut ainsi desservir Vélizy-Villacoublay et le plateau de Saclay tout en passant en souterrain sous la vallée de la Bièvre située une centaine de mètres plus bas. De surcroît, son tracé peut s'inscrire en totalité sous des espaces non bâtis : Forêt de Meudon - Aéroport de Villacoublay - Vallée de la Bièvre - Plateau de Saclay, sans impact sur de zones urbanisées, opportunité rare qui permet d'escompter une prise en considération et une réalisation rapides.

### La desserte interne du Plateau de Saclay

Le Campus de Saclay est articulé en 6 zones portent les noms respectifs de Gif-sur-Yvette (CNRS), Jouy-en-Josas (HEC et INRA), la Martinière (autour de l'Université Paris Sud II<sup>e</sup>), Moulon (autour de Supélec), Orme Saclay (CEA) et Palaiseau (autour de Polytechnique). Ces 6 zones seront organisées à la périphérie du Plateau de Saclay dont le centre conservera son caractère agricole et naturel.

Cette situation permet de concevoir des liaisons fluides au sein du plateau, assurées dans la complémentarité des différents modes de transports : circulations douces, automobiles, navettes, transports en commun, site propre St Quentin - Massy ; dès lors qu'un minimum d'investissements est réalisé à cet effet.

Le Terminus de Saclay-Express viendra se placer au cœur de ce dispositif, prévu par les urbanistes au sud du Plateau et dynamiser cet ensemble.





**Gare Montparnasse**

-  Parcours sur le réseau existant Ligne Montparnasse - Versailles
-  Parcours souterrain à créer
-  Prolongement ultérieur vers Haussmann - Saint-Lazare

### La desserte de Vélizy

Jusqu'à présent l'ensemble formé par la commune de Vélizy, Meudon-la-Forêt, et le Petit Clamart constitue malgré ses 50 000 habitants et ses multiples activités commerciales, industrielles, et tertiaires l'une des zones les plus mal desservies par les transports en commun de toute l'Île-de-France.

La construction en cours d'un tramway sur pneus qui reliera Châtillon à Viroflay en traversant les 3 communes citées ci-dessus constituera un premier progrès. Mais celui-ci sera encore très insuffisant, et c'est l'implantation à Vélizy d'une gare du « Saclay Express » qui apportera enfin à cette partie du territoire régional une véritable solution, puisqu'elle rendra possible une liaison avec la Gare Montparnasse en dix minutes.

Une correspondance directe doit être assurée entre cette gare et la ligne de tramway. L'ensemble des usagers drainés par le tramway disposera ainsi d'un rabattement extrêmement favorable vers Paris d'une part, et vers Saclay de l'autre. La Commune de Vélizy et les communes voisines verront ainsi leurs conditions d'accès à Paris bouleversées.



### La desserte du Nord de l'Essonne

Le Nord Ouest de l'Essonne ne dispose pas aujourd'hui de liaison directe et rapide avec Paris. Certes, les deux vallées de la Bièvre et de l'Yvette sont desservies par des lignes ferrées appartenant respectivement au réseau C du RER et au réseau B (ancienne ligne de Sceaux).

Mais les durées de trajet vers Paris sont très longues, avec de multiples arrêts. L'implantation du terminus de « Saclay Express » sur le Plateau de Saclay offrira une alternative nouvelle aux quelque 110 000 habitants du Nord de l'Essonne qui habitent les communes voisines du Plateau, et notamment à ceux des communes d'Orsay, de Bures sur Yvette et des Ulis qui ne seront qu'à quelques minutes du futur terminus prévu dans la zone du Moulon. Grâce à la proximité immédiate de l'Autoroute N118, celui-ci, dont le nom pourrait être « Saclay Nord Essonne », sera en effet très facilement accessible, et procurera à toute cette partie du Nord de l'Essonne une liaison très rapide et commode avec Paris.



## Les potentialités de la gare Montparnasse

La gare Montparnasse est à la fois tête de ligne du TGV Atlantique qui dessert l'ouest et le sud-ouest du pays et gare de banlieue où aboutissent les trains desservant le sud-ouest de l'Île-de-France, en particulier Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Chartres et Dreux. Son trafic, déjà important, va augmenter considérablement d'ici 2020 avec la mise en service des nouveaux TGV Bretagne vers Rennes et Aquitaine de Tours à Bordeaux, puis Toulouse et l'Espagne, tandis que le trafic banlieue continue sa progression depuis plusieurs années. Des travaux seront certainement nécessaires.

Elle est desservie par quatre lignes de métro. En revanche, elle n'est pas encore reliée au réseau RER comme toutes les autres grandes gares parisiennes. Pourtant cette liaison était déjà prévue dans le schéma directeur de 1965 ; ce projet pourrait être repris rapidement en utilisant la possibilité de relier Montparnasse à la gare souterraine Haussmann Saint-Lazare (qu'il ne faut pas confondre avec la gare Saint-Lazare de surface) où deux voies resteront disponibles après le prolongement d'Éole à la Défense et à Mantes. Cette nouvelle relation pourrait également comporter une autre station en bas des Champs-Élysées et parachèverait ainsi le RER après un demi-siècle de travaux.

Saclay Express serait le premier bénéficiaire de cette réalisation, le plateau de Saclay serait alors à moins d'une demi-heure des Champs Élysées, comme des gares du Nord et de l'Est, avec toutes les ouvertures que cela comporte, notamment vers Eurostar et le réseau TGV européen.

## Les progrès des tunneliers

Au cours des décennies récentes, le percement des tunnels a fait l'objet d'une révolution grâce aux progrès des tunneliers qui les réalisent. Ces engins ont vu à la fois leurs performances se démultiplier et leur coût diminuer considérablement. Leur vitesse de percement n'a cessé de progresser. C'est avec de tels engins que la ville de Shanghai vient de créer 180 kilomètres de métros en 3 ans, et plus près de nous, celle de Madrid plus de 60 kilomètres en guère plus de temps.

Ce sont ces progrès qui expliquent la modestie relative du coût de Saclay Express qui sera sensiblement inférieur à un milliard.

Ce sont eux qui expliquent aussi que les travaux puissent ne pas excéder une durée de 3 ans, qui s'ajouteront à une phase préalable de formalités et d'études pour une mise en service envisageable dès 2017.

## Saclay Express : complément du « Grand Paris »

Le réseau du Grand Paris est conçu pour créer en Île-de-France des liaisons de rocade entre les grands pôles de développement. Mais la réussite du Cluster Scientifique de Saclay a aussi besoin d'urgence d'une liaison rapide avec le cœur de Paris. Ces deux démarches sont donc complémentaires, seule Saclay Express étant en mesure de répondre au vœu légitime du Président de la République de relier Saclay au centre de Paris en moins d'une demi-heure.

Il est aussi essentiel que le Cluster de Saclay bénéficie le plus tôt possible d'accès rapides au réseau TGV et vers les Aéroports pour être en synergie avec les autres pôles français et européens qui partagent les mêmes ambitions dans les mêmes domaines : en France, les métropoles à vocation universitaire ou industrielle, Lille, Lyon, Toulouse par exemple ; en Europe, Bruxelles, les grandes villes universitaires des Pays-Bas et de l'Allemagne, Lausanne et Zurich en Suisse, Milan et Turin en Italie, Barcelone et Bilbao en Espagne, etc.

Pour atteindre cet objectif, la réalisation de Saclay Express et ultérieurement de la liaison Montparnasse – Haussmann Saint-Lazare constitue un atout essentiel et complémentaire de celle du réseau du Grand Paris.

Un arrêt de certains trains pourrait, en outre, être envisagé à la gare de Clamart afin de procurer à leurs usagers un accès rapide au département des Hauts-de-Seine et notamment au quartier de la Défense.