

Décembre 2010

SACLAY CÔTÉ ÉTUDIANTS



Saclay Côté Étudiants est une association (loi 1901) apolitique et asyndicale, regroupant les représentants étudiants des écoles d'ingénieurs et universités concernées par le Plan campus.

Ses missions sont :

- Informer les étudiants sur le Plan Campus
- Porter la voix et défendre les intérêts des étudiants auprès des instances décisionnaires
- Apporter des propositions innovantes sur les thèmes qui touchent les étudiants.

SACLAY CÔTÉ ÉTUDIANTS

École Polytechnique
91128 PALAISEAU CEDEX

Site Internet :

<http://saclaycoteetudiants.org>

Messagerie :

(contacter le bureau de SCE):
bureau-saclay@rez-gif.supelec.fr

Saclay Côté Étudiants

Saclay : quelle mobilité pour les étudiants du campus de demain ?

« Qui peut penser un instant que des dizaines de milliers de chercheurs, d'étudiants, de cadres puissent venir ici, sans que ce territoire soit relié à la capitale, aux gares et aux aéroports internationaux ? Qui peut imaginer sérieusement de laisser demain les centres de l'excellence universitaire scientifique française à plus d'une heure et demie de Roissy ! »,

Nicolas Sarkozy, Saclay, le 24 septembre 2010.

À l'horizon 2015, l'Opération Campus du plateau de Saclay rassemblera 11 Grandes Écoles (AgroParisTech, Centrale Paris, ENS Cachan, ENSAE ParisTech, ENSTA ParisTech, IOGS, Mines ParisTech, Supélec, Télécom SudParis, Télécom ParisTech) ainsi que deux universités (Paris XI, UVSQ), soit près de 30 000 étudiants.

La liaison actuelle entre Paris et Saclay montre déjà des lacunes qui deviendront catastrophiques dans l'optique de l'arrivée d'un grand nombre d'étudiants. Les temps de trajet pour relier le plateau de Saclay à Paris demeurent trop importants et leur qualité insuffisante. De plus, par son statut de résidence temporaire, la population étudiante est mal représentée par les collectivités territoriales, et souhaite avoir une voie indépendante de celle des acteurs du Plan Campus. Saclay Côté Étudiants a donc pour objectif de faire entendre les besoins et les attentes des étudiants qui seront les premiers usagers du métro sur le plateau de Saclay.

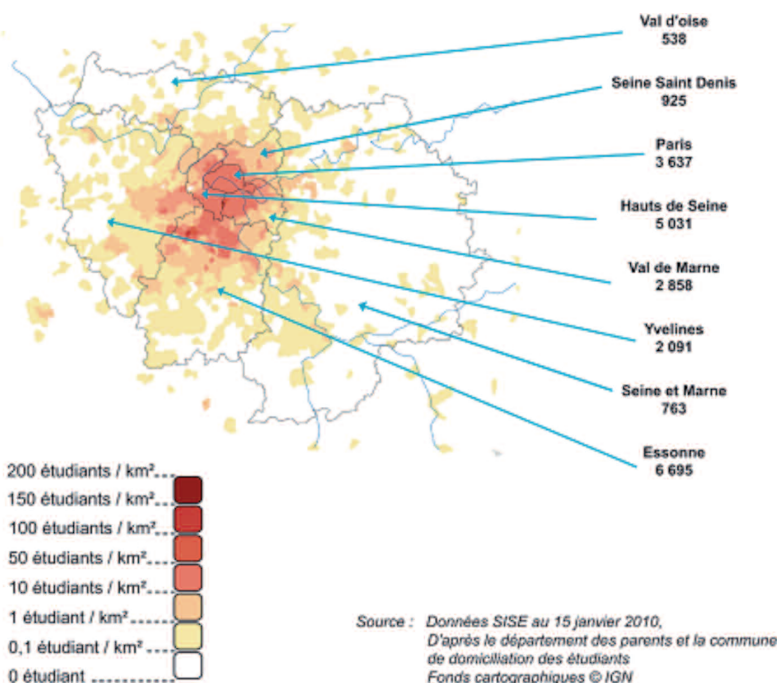
La première de ces revendications : un transport de meilleure qualité et plus direct vers Paris.

Analyse du besoin

Parmi les établissements du plan campus, l'université Paris-Sud 11 représente la moitié des effectifs étudiants. On trouve sur le site web de l'université la carte de la répartition de ses étudiants en Île-de-France, dont la moitié des 27 000 étudiants travaille sur le site d'Orsay-Bures, non loin de Saclay : on peut juger que cette carte est une bonne base pour appréhender la répartition globale des étudiants du plateau de Saclay. On voit nettement qu'ils habitent en majorité dans Paris, et le long des branches sud du RER B et sud ouest du RER C.

Le croisement avec la deuxième carte est intéressant : celle-ci est tirée du dossier du maître d'ouvrage et montre le gain de temps de transport en Île-de-France pour se rendre à la gare de Saclay (en jaune un gain négligeable, en vert clair un gain de 10 à 15 minutes et en vert foncé un gain de plus de 20 minutes).

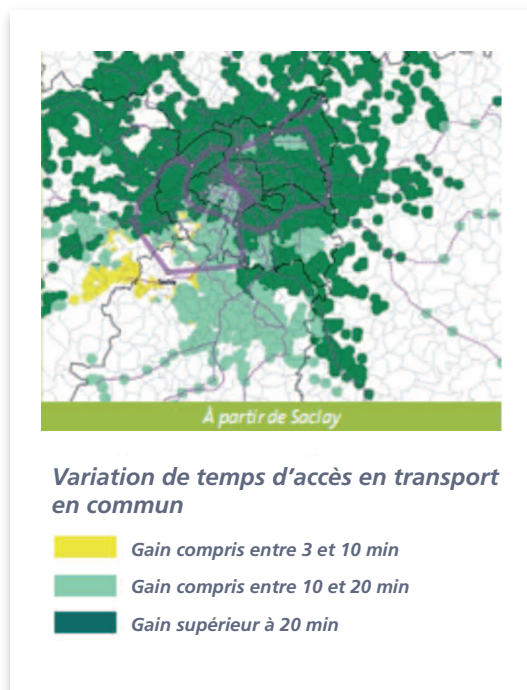
On apprend de ces cartes qu'une majorité des étudiants a besoin de la gare de Saclay (zones en vert clair et vert foncé) pour se rendre sur le site, sans quoi le temps de transport devient trop important.



Les besoins : les gares de Palaiseau et de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le débat public qui s'est tenu à Saint-Quentin-en-Yvelines y a montré la nécessité d'une gare en plus de celle de Versailles Matalots. Les deux cartes nous renseignent aussi sur l'intérêt des étudiants dans cette gare : en effet, pour parcourir les 20 kilomètres qui séparent Saclay de Saint-Quentin-en-Yvelines, un usager des transports en commun doit prendre le RER C jusqu'à Massy-Palaiseau puis la correspondance avec le RER B jusqu'à la gare du Guichet au moins, soit une heure trente ! Un automobiliste doit lui parcourir la route qui traverse le plateau, or les bouchons du matin amènent déjà ce temps de transport à 45 minutes. Cette gare semble donc une nécessité pour un cluster qui s'étend bien sur ces deux sites.

Cette question nous amène à aborder la mobilité peu adaptée au sein même du plateau aujourd'hui, à cause des 5 kilomètres qui séparent Polytechnique du CEA notamment. Projetée sur la vallée cette distance correspond à quatre gares RER : Lozère, le Guichet, Orsay et Bures. On imagine qu'une seule gare pour l'ensemble du plateau ne suffit pas non plus pour la cohérence du territoire. Nous proposons d'envisager une seconde gare pour la zone de l'École Polytechnique. Nous rappelons que les polytechniciens doivent monter les marches du coteau depuis la gare RER de Lozère, comment alors envisager un projet qui les oublie et demande à d'autres étudiants de les suivre (ceux des Mines et de Télécom par exemple) ?





Des transports en commun actuels insuffisants

« Les principales faiblesses des transports en commun en grande couronne sont les correspondances trop nombreuses pour aller d'un point à un autre – qui peuvent s'expliquer par le moins bon maillage du réseau et l'articulation en radiales du réseau ferré lourd (RER, trains), les faibles fréquences – notamment pour les bus, les horaires des derniers passages, souvent tôt, le prix élevé – lié à la tarification par zones et les distances plus longues, et enfin la mauvaise desserte du territoire comparée au centre

de l'agglomération. De plus, le soir, même pour les usagers réguliers des transports en commun, le recours à la voiture est massif, à cause des fréquences trop faibles et de l'horaire du dernier bus ou train. »

Extrait du rapport sur la mobilité sur le Plateau de Saclay, réalisé par treize élèves de l'École des Ponts Paristech, en collaboration avec l'équipe de préfiguration de l'établissement public d'aménagement du plateau de Saclay.

Gain collatéral

Enfin, le dossier du maître d'ouvrage indique que les gares en correspondance du réseau existant se désengorgeraient du fait de l'offre supplémentaire, à hauteur de 30 % selon l'estimation de la Société du Grand Paris. Saclay étant aujourd'hui desservi par un RER B déjà saturé et qui n'a pas vocation à voir sa capacité augmentée à cause d'une fréquence déjà importante et du fait de l'impossibilité d'y installer des rames à deux étages à cause de la hauteur du tunnel sous la Seine, ce tiers d'usagers en moins serait non négligeable pour les besoins et l'attraction attendue du futur cluster.

Un métro aérien emblématique d'un territoire, porteur de solution et induisant moins de contraintes budgétaires néfastes à un projet de cette envergure

Face à ces besoins, Saclay Côté Étudiants affirme le besoin impératif de la branche de Saclay du Grand Paris. Le journal Libération a publié, jeudi 16 décembre 2010, un article indiquant que le comité de pilotage de la Société du Grand Paris gardait en tête la possibilité d'abandonner cette branche à cause de sa faible rentabilité. Aujourd'hui envisagé comme un métro sous-terrain, il représenterait une somme couvrant près de la moitié du budget alloué au Grand Paris. Mais, d'après les données analysées plus haut, ce serait une mise à l'écart d'un site déjà trop difficile d'accès pour l'attraction espérée : inenvisageable pour la réussite du projet de cluster, quel qu'en soit le prix.

Si nous pouvions revoir la possibilité d'un métro, terrestre ou aérien, alors, compte-tenu de ces difficultés ainsi que d'autres éléments présentés ci-dessous, nous serions en faveur d'un métro aérien. En effet, c'est une solution qui induit moins d'impact sur l'environnement et une marque dans le paysage qui peut se voir de façon positive, comme un élément d'identité, en ouvrant vers un style emprunt de l'image de technologie et d'innovation (on verrait la tour Eiffel et toute la campagne depuis le métro). Mais cette solution épargne aussi une grande quantité d'argent qui permet d'envisager la branche Saclay sans arrière-pensées. En parallèle, les transports complémentaires à l'étude restent largement bienvenus pour appuyer la mobilité proche vers le campus (transport commun en site propre, tram-train, lignes de bus renforcées).

Point de vue écologique

Tous les renforcements de réseaux routiers induisent une pollution supérieure à celle induite par un métro automatique : l'électricité française vient à 80 % du nucléaire, qui ne produit aucun gaz à effet de serre. Le métro du Grand Paris est une solution durable, qui en plus de la pollution, ne dépend pas de l'offre en carburants dont on sait qu'elle se tarira à l'échelle de la construction du métro et de l'aménagement du site du cluster.



Les enjeux du transport entre le Plateau de Saclay et l'extérieur

- Faciliter l'accès aux réseaux lourds (trains grandes lignes, aéroports) et à Paris, sans augmentation tarifaire.
- Répondre à l'augmentation du trafic (30 000 étudiants en 2020).
- Contribuer à l'ambition d'excellence environnementale du futur campus.

Tous ces points seront nécessaires pour garantir l'attractivité mondiale du plateau de Saclay non seulement en termes de pôle scientifique et d'enseignement, mais également en termes d'activité économique.

On constate de plus que le transport représente pour les étudiants du plateau de Saclay un poste important en termes de temps et d'argent. En effet, plus généralement, les étudiants de la Grande Couronne parisienne sont les étudiants français qui dépensent le plus d'argent pour leur mobilité : en valeur

absolue (101 €/mois), mais également en valeur relative (18 % de leur budget étant consacré au transport). Le mode de transport des étudiants du plateau est également atypique car 38 % d'entre eux possède une voiture, qu'ils utilisent volontiers pour le covoiturage (puisque 67 % des étudiants se déplacent en voiture). On constate de plus que le transport représente pour les étudiants du plateau de Saclay un poste important en termes de temps et d'argent. En effet, plus généralement, les étudiants de la Grande Couronne parisienne sont les étudiants français qui dépensent le plus d'argent pour leur mobilité : en valeur absolue (101 €/mois), mais également en valeur relative (18 % de leur budget étant consacré au transport). Le mode de transport des étudiants du plateau est également atypique car 38 % d'entre eux possèdent une voiture, qu'ils utilisent volontiers pour le covoiturage (puisque 67 % des étudiants se déplacent en voiture).

Conclusion

Saclay Côté Étudiants affirme la nécessité de la branche Saclay. L'association estime qu'elle devrait être envisagée en aérien comme élément emblématique du futur campus et pour réduire les enjeux financiers néfastes à la réalisation d'un projet de cette envergure. Nous pensons que cette branche devrait être enrichie de deux stations supplémentaires pour satisfaire un réel besoin des usagers déjà démontré aujourd'hui, alors que le cluster n'existe pas encore : les gares du site de Polytechnique et de Saint-Quentin-en-Yvelines (La Minière). Nous maintenons au-delà de ces propositions que la branche de Saclay est une nécessité pour le territoire, pour apporter une réponse sérieuse à la question des transports sur le plateau, et pour désengorger le réseau existant. Enfin, écologiquement le métro du Grand Paris utilise l'électricité produite à 80 % par les centrales nucléaires : il n'induit pas de gaz à effet de serre et offre une alternative à la voiture dont l'utilisation sera de plus en plus complexe dans les décennies à venir à cause de la baisse en offre de carburants reconnue par les scientifiques et assumée par les industriels.