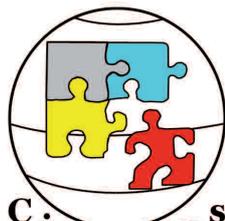


Novembre 2010



**Citoyens**  
**Actifs & Solidaires**

Citoyens Actifs et Solidaires est une association créée à Orsay en 1995 qui milite pour le développement de la démocratie participative dans la politique locale, principalement sur la ville d'Orsay et le territoire de la communauté d'agglomération du plateau de Saclay (CAPS). L'association s'est fortement mobilisée depuis 2006 sur le projet d'aménagement du plateau de Saclay, notamment en publiant sur son blog des informations et analyses relatives à ce projet et en demandant (en vain) l'organisation d'un débat public à ce sujet. L'association publie également un bulletin d'information sur papier, ForumInfo, et tient un site internet.

## CITOYENS ACTIFS ET SOLIDAIRES

**contact:** [cas-orsay@no-log.org](mailto:cas-orsay@no-log.org)

**blog:** <http://casorsay.canalblog.com>

**Site web:** [www.cas-orsay.org](http://www.cas-orsay.org)

**En savoir plus:** [www.cas-orsay.org/  
documents/CAS-Orsay\\_  
ForumInfo-21\\_200812.pdf](http://www.cas-orsay.org/documents/CAS-Orsay_ForumInfo-21_200812.pdf)

## CITOYENS ACTIFS ET SOLIDAIRES

### Pour un réseau de transport au service du développement durable des territoires

#### Le cas du tronçon Versailles - Saclay - Massy sur le territoire du plateau de Saclay

Ce cahier d'acteur présente la position de l'association Citoyens Actifs et Solidaires sur le projet soumis au débat par la Société Grand Paris. Nous défendons l'idée (dont la pertinence a été mise en évidence par de nombreux scientifiques spécialistes de l'approche territoriale) qu'un développement durable d'un territoire doit prendre en compte l'ensemble de ses dimensions économiques, sociales et environnementales. Le réseau de transport collectif doit ainsi être conçu au service de ce projet de développement et non pas prétendre en être l'élément structurant essentiel comme dans l'actuel projet.

Notre contribution au débat est de décliner cette vision durable du développement des territoires sur le cas spécifique du plateau de Saclay dont l'aménagement est l'objet de plusieurs articles de la loi Grand Paris. Fruit de notre longue implication sur cette question, notre argumentation, basée sur l'examen des enjeux (1), vise à montrer que le développement durable de ce territoire suppose l'équilibre de ses dimensions de pôle scientifique, de terroir agricole, d'espace naturel et de lieu de vie (2). Nous en déduisons des propositions quant aux besoins en transports collectifs (3), qui reposent essentiellement sur l'amélioration du réseau existant et s'oppose ainsi au projet soumis au débat public.



# 1- LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE DE SACLAY

## L'environnement

Les caractéristiques géologiques et topographiques du plateau de Saclay lui confèrent une caractéristique de zone humide, les sables de Lozère et l'argile à meulière, peu perméables, retenant les eaux en surface et expliquant la présence des étangs. Ce fonctionnement hydrologique a été profondément modifié par l'homme, par la mise en place d'un réseau de rigoles au 17<sup>e</sup> siècle pour alimenter les eaux du Château de Versailles, puis d'un système de drainage permettant de rendre les terres cultivables. Ce long travail de mise en valeur fait du plateau de Saclay un écosystème unique et fragile associant des zones humides à forte biodiversité (oiseaux notamment) et des terres agricoles très fertiles. L'enjeu de toute intervention d'aménagement d'ampleur sur ce territoire est donc de préserver ce fragile équilibre écologique et hydrologique. Un enjeu plus immédiat est d'éviter les crues des rivières dans les vallées avoisinantes lors des forts épisodes pluvieux.

## L'agriculture

Le réseau des rigoles du plateau de Saclay, puis le drainage des terres grâce à un système de drains en terre cuite installé au 19<sup>e</sup> siècle - très innovant pour l'époque - ont rendu possible l'activité agricole sur des terres autrefois incultes. Le génie de l'homme a ainsi « construit » la fertilité de ces terres, véritable patrimoine agro-écologique et humain. Aujourd'hui, l'enjeu de la préservation de ces terres et de l'activité agricole est double :

- d'un point de vue mondial, la disparition accélérée de terres agricoles au profit de l'urbanisation (60 000 ha/an en France, l'équivalent d'un département tous les 10 ans) fait peser une menace supplémentaire pour la sécurité alimentaire des 9 milliards d'humains attendus pour 2050 ;
- d'un point de vue local, cela permet de concevoir une agriculture de proximité : dans un contexte de renchérissement des coûts de l'énergie et de changement climatique lié à l'émission de gaz à effet de serre, il est urgent que les terroirs périurbains soient préservés et puissent produire pour les besoins locaux ; la vitalité des circuits courts de produits agricoles sur le plateau de Saclay en est la preuve.

L'agriculture n'est donc pas une activité annexe, elle est une composante essentielle de l'identité du territoire et de sa vitalité économique.

## La recherche et le développement économique

Le développement des activités de recherche est un autre enjeu essentiel du territoire de Saclay. Ce mouvement a été initié depuis de nombreuses années : installation du CEA et de la faculté d'Orsay dans les années 1950, Polytechnique et Supélec en 1975, Synchrotron Soleil en 2006. Le projet de cluster scientifique proposé par l'Etat et visant à stimuler la coopération de divers acteurs par leur proximité sur un territoire semble donc judicieux. Dans la réalité, si la proximité a bien une dimension spatiale, elle ne peut jouer son rôle que si deux autres dimensions de la proximité existent. Une proximité organisationnelle d'abord, où les acteurs sont liés par des réseaux, projets et actions communes. Une proximité institutionnelle ensuite, dans laquelle les acteurs partagent les mêmes valeurs et bénéficient de dispositifs qui permettent de travailler en commun. Malheureusement, c'est bien plutôt un mode de fonctionnement basé sur la concurrence entre institutions qui se dessine sur le territoire de Saclay, lui-même en concurrence avec d'autres clusters scientifiques. Cette vision semble peu favorable à l'implantation d'entreprises créatrices d'emplois. Par ailleurs, la concentration, à terme, de 20 % des moyens de recherche en France sur ce territoire est-elle souhaitable et durable du point de vue de l'équilibre de l'aménagement du territoire ?

## Les lieux de vie

Le schéma directeur régional d'Île-de-France a fait la proposition de « reconstruire la ville sur la ville », à savoir de densifier dans la limite de ce qui est acceptable les zones déjà urbanisées. Cela permet de bénéficier d'infrastructures urbaines déjà existantes, notamment en termes de transport en commun, et de limiter parallèlement l'expansion urbaine sur les zones naturelles et agricoles. L'enjeu de l'aménagement urbain est ainsi de traduire concrètement cette vision sur le territoire de Saclay, tant en ce qui concerne le logement que pour les infrastructures de recherche, situées sur des espaces où la densité de construction pourrait être augmentée. Le maintien de la faculté d'Orsay sur son emprise actuelle est l'enjeu le plus symbolique d'un aménagement durable, tandis que son déménagement prévu sur le plateau cumulerait l'incohérence urbaine (éloignement des réseaux de transport et des logements existants) et l'aberration écologique (par la consommation irraisonnée d'espace agricole).

## 2- DES PRINCIPES POUR UN AMÉNAGEMENT RESPECTUEUX DE L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

L'examen des enjeux du développement durable du plateau conduit ainsi à proposer quelques principes d'aménagement mutuellement compatibles, et permettant de prendre en compte les multiples dimensions de ce territoire :

- réhabilitation du réseau de rigoles et aqueduc du plateau, en rétablissant notamment sa continuité qui a été interrompue en de nombreux points par les infrastructures routières ; protection des zones humides ;
- définition d'un périmètre agricole d'un seul tenant sur au moins 2300 ha et mise en œuvre de mesures de soutien à une agriculture de proximité

avec filières de commercialisation locales, de façon à ce que la situation agri-urbaine du plateau devienne un véritable atout de ce territoire ;

- développement du cluster scientifique sur les sites existants et loin d'être saturés (Faculté d'Orsay, CEA, Polytechnique, CEPR) en minimisant l'emprise sur de nouveaux terrains ;
- construction de logements en privilégiant la densification des zones déjà urbanisées et en donnant la priorité à la construction de logements sociaux.

C'est sur la base de ces principes qu'un réseau de transport cohérent peut être conçu.

## 3- UN RÉSEAU DE TRANSPORT AU SERVICE D'UN PROJET DE DÉVELOPPEMENT RÉFLÉCHI ET PARTAGÉ

Le territoire du plateau de Saclay est encerclé par deux lignes de RER (C et B) connectées au niveau de la gare de Massy Palaiseau. Elles doivent jouer un rôle prépondérant dans le schéma de transport, de façon à respecter le principe général d'un développement préservant le cœur du plateau de toute urbanisation et privilégiant la densification modérée des zones urbaines d'activités et de logement existantes, tel que proposé dans ce cahier d'acteurs.

Ce principe d'organisation doit concrètement se traduire par les mesures suivantes :

- la mise à niveau de la ligne C, qui doit permettre la liaison Versailles Massy Orly rapide et à haute fréquence ;

- un gros effort d'amélioration de la ligne B : doublement du tunnel Châtelet-Les-Halles – Gare du Nord, renouvellement du matériel roulant (entre autres) ;
- la création ou l'amélioration des liaisons légères entre le réseau primaire des RER et les principaux sites du plateau (école polytechnique et CEA notamment) pour rendre le pôle scientifique accessible : bus, liaisons vallées-plateau, transport en commun en site propre (TCSP) Massy-Saclay-St-Quentin-en-Yvelines ;
- la possibilité de transformer ce TCSP en tramway pour garantir une évolutivité du trafic sans ajout d'emprise supplémentaire.

## Les impasses et incohérences du projet de transports actuel

La création à Saclay d'une gare du métro automatique du Grand Paris induirait à terme un effet d'urbanisation dans une zone qui se trouve au cœur du plateau, donc logiquement au cœur de la zone de protection d'au moins 2 300 ha qui doit être définie d'ici le mois de juin 2011.

Si l'urbanisation est autorisée autour de cette gare, la viabilité de l'agriculture semble fort compromise. Si elle est interdite, on se retrouve avec une gare en pleine campagne sans utilité.

Sur le plan technique, une ligne de métro en souterrain induirait très probablement une perturbation de l'équilibre hydrologique du plateau et la condamnation à terme de tout projet de réhabilitation du réseau des rigoles. Une ligne de métro en surface induirait pour sa part un effet de coupure qui est toujours très néfaste pour l'activité agricole.

Enfin, preuve que l'on a mis « la charrue avant les bœufs », deux études concordantes menées par la RATP et les services de l'Équipement montrent que le trafic prévu à l'horizon 2035 (6 000-8 000 voyageurs à l'heure) ne justifie pas le tronçon de métro Versailles-Saclay-Massy-Orly qui serait judicieusement substitué par une solution plus légère.

## CONCLUSION

La proposition succinctement présentée ici vise à la mise en œuvre concrète de la loi Grenelle-I sur le territoire de Saclay :

« 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 », et enfin « créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun ». En bref, il s'agit de construire sur le territoire de Saclay « une nouvelle économie conciliant protection de l'environnement,

*progrès social et croissance économique », ce qui exige « de nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation ».*

Les termes en italique de cette conclusion sont tirés du texte de la loi. Nous demandons donc l'application de la loi, rien que la loi.

**Pour toutes ces raisons, nous préconisons de ne pas réaliser le tronçon Versailles-Saclay-Massy du métro Grand Paris, de renforcer les lignes RER existantes sur cette zone (lignes B et C) et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau, urbanisé a minima et conservant sa vocation fortement agricole. Par ailleurs, nous réitérons notre demande d'organisation d'un débat public sur l'aménagement de ce plateau.**