cOLOs

COLLECTIF OIN SACLAY

Commentaires sur l'article de Jean-François Vigier dans Passerelles

À la suite des *Assises de la mobilité sur le plateau de Saclay et les vallées voisines* du 18 novembre 2017, un article a été consacré à cet événement dans le numéro 82 de la revue Passerelles, diffusée dans les communes de la vallée de l'Yvette et alentours. Nous en reproduisons le texte en dernière page du présent document.

Le numéro 83 de la même revue publie un article de Jean-François Vigier, maire de Bures-sur-Yvette, vice-président de la Communauté Paris-Saclay et vice-président du Forum métropolitain du Grand Paris, dans lequel il M. Vigier donne son point de vue sur notre article.

Comme la rédaction de Passerelles n'a pas l'intention de poursuivre cet échange, nous reproduisons ci-dessous le texte de l'article de M. Vigier, assorti de nos commentaires (en retrait et en rouge). Il ne s'agit nullement de créer une polémique, mais seulement de compléter l'information du public.

« J'ai lu avec intérêt l'article des Passerelles sur les transports et le compte rendu de la réunion du 18 novembre dernier. J'ai d'ailleurs assisté à cette rencontre dont l'assistance était quasi exclusivement composée de personnes opposées à la ligne 18. »

> Nous ignorons quelle était la composition du public. L'entrée était libre.
> Ce colloque avait été sollicité par les députés, Cédric Villani en tête, dans le but d'avoir un débat d'experts sur la desserte du plateau de Saclay, chose qui n'a jamais eu lieu, hélas.
> Nous avons donc donné la parole à des experts critiques à l'égard de la ligne 18 et dont l'opinion reçoit en général très peu de couverture médiatique ; pour s'en convaincre, il suffit de rappeler le sort réservé aux avis d'experts exprimés dans le cadre du débat public d'il y a sept ans sur les projets de réseaux de transports franciliens.
> Mais en contrepartie, nous avons également invité de fervents défenseurs de la ligne 18, notamment les porte-paroles d'IdF Mobilités/STIF (M. Laurent Probst) et de la Société du Grand Paris (M. Antoine Dupin). Ces personnes avaient du reste subi des pressions pour ne pas venir, mais leur désistement a été annulé au dernier moment.
> Dans les discussions en fin de chaque séance, les modérateurs ont très largement donné la parole à ces messieurs et plus du tout aux experts qui s'étaient exprimés auparavant.
>
> On a pu constater l'absence quasi-totale des élus locaux et des représentants de l'EPAPS. Ce n'est pas faute de les avoir invités ! Nous reconnaissons à M. Vigier le mérite d'avoir été l'un des rares élus (sinon le seul) à ne pas avoir indûment boycotté ce colloque.

« Je suis pour ma part un militant de la ligne 18 tout comme de nombreux élus locaux. Ces dernières semaines, pétitions, courriers et communiqués de presse se sont succédés pour défendre cette ligne.

Ce projet de transport lourd reliant Orly à La Défense via Saclay et Versailles est l'un des 4 éléments constitutifs fondamentaux de l'Opération d'Intérêt Nationale (OIN) du Plateau de Saclay. Rappelons que les 3 autres piliers de cette OIN sont le volet économique avec l'accueil d'entreprises travaillant en lien avec le pôle d'Enseignement Supérieur et de Recherche, enfin la construction de logements répartis sur deux ZAC qui doivent permettre de donner vie à un campus/cluster urbain.

C'est ainsi que Christian Blanc a présenté ce projet aux élus locaux (dont j'étais) il y a 10 ans maintenant. Tous les Présidents de la République sont venus réaffirmer la volonté de l'État à Saclay. »

Dans la "vision" de Christian Blanc, on mettait fin à la vocation agricole du plateau de Saclay afin de l'urbaniser intégralement, hormis un petit parc "sanctuarisé". Dans cette optique, un métro n'était peut-être pas tout à fait absurde. Mais depuis lors, l'agriculture sur le plateau a été protégée et dans cette situation, le métro n'a plus de sens. La présentation de Jacqueline Lorthiois lors du colloque l'a bien mis en évidence ; nous l'avions déjà mentionnée dans notre article pour Passerelles, mais nous en avons réalisé un montage vidéo plus facile à suivre. Pour ceux qui n'ont pas assisté à cette présentation fondamentale, dont M. Vigier, c'est une occasion de se rattraper.

« Concernant le projet de ligne 18, ses opposants font valoir qu'il existe des solutions de substitution à ce métro automatique : un transport en commun en site propre maillant le Plateau, des liaisons téléphériques Vallées / Plateau, des liaisons douces et un RER B qui doit jouer son rôle de liaison directe avec Paris mais qui doit être d'urgence modernisé. Tous ces modes de déplacements permettraient selon eux de se passer de la ligne 18. »

Comme résumé de notre position, ce n'est pas faux, mais un peu court dans la mesure où cela fait l'impasse sur les motivations qui sous-tendent ce positionnement, telles les caractéristiques de ce territoire périurbain et la provenance de ses usagers.

« Ma position, partagée d'ailleurs par tous les élus mobilisés en faveur du métro, est qu'il ne faut pas opposer tous ces modes de transports. Il faut au contraire les additionner. »

Nous ne partageons pas cet avis. Certes, il n'y a pas lieu d'opposer des modes de transports, mais pas davantage d'additionner des modes de transports qui ne sont pas complémentaires. Tant qu'on ne tient pas compte de l'énormité des coûts des transports (en investissement comme en exploitation), on peut tirer tous les plans sur la comète que l'on veut. Mais la caractéristique prépondérante de notre époque est que les Trente Glorieuses sont loin derrière nous et ne reviendront pas. Les ressources énergétiques se raréfient (le patron de Total a déclaré que nous allons commencer à manquer de pétrole au cours de la décennie à venir) et comme toute notre économie repose sur l'énergie, cela limite mécaniquement les perspectives de croissance économique et contraint les finances publiques, déjà accablées par une dette abyssale.
Bref, la sobriété s'impose et les objets de prestige, énergivores de surcroît, sont à proscrire.

« Car nous avons besoin d'un RERB qui fonctionne, comme d'un transport en commun en site propre, de liaisons vallées plateau douces et par câble »

Jusque-là nous sommes entièrement d'accord…
« ainsi que d'une ligne 18 qui doit jouer son rôle de tangentielle. »

… mais ici nous divergeons : cette tangentielle ne correspond pas à un besoin significatif et serait même nocif car – comme toute infrastructure capacitaire de transport en zone peu dense, qu'il s'agisse d'une route ou d'un transport collectif – elle serait génératrice d'étalement urbain. Jacqueline Lorthiois a clairement démontré que cette tangentielle serait orthogonale aux flux de déplacements et interconnecterait des bassins d'emploi qui n'ont quasiment rien en commun. Elle a insisté aussi sur le fait que les déplacements entre pôles d'activité ne représentent que 3 % du trafic total et ne justifient donc aucunement des liaisons capacitaires.
Ce dont a besoin le plateau de Saclay principalement, c'est beaucoup moins de faciliter les déplacements des usagers parisiens que d'améliorer substantiellement les conditions de desserte par transports collectifs pour tous les usagers qui résident dans le même bassin d'emploi. Pour les usagers parisiens (ou de le petite couronne), la ligne 18 viendrait de toute façon beaucoup trop tard, surtout maintenant que sa réalisation a été repoussée vers 2027 sur le papier, plus vraisemblablement vers 2030 en réalité (à supposer qu'elle ne soit pas annulée d'ici là).

« À ce sujet, n'opposons pas la ligne 18 au RER B car l'abandon de la première ne permettra pas à la seconde d'obtenir plus de crédits pour sa modernisation devenue si indispensable. »

Notons à ce sujet, comme la Cour des comptes vient de le démontrer, qu'il est faux de prétendre, comme on l'entend souvent, que le budget de la SGP n'a aucune incidence sur les comptes publics.

« En 2025, les circulations tripleraient sur le Plateau de Saclay en l'absence d'un transport lourd, »

Nous nous inscrivons en faux contre cette affirmation, étant donné que pour 70 à 80% des usagers du plateau qui résident dans l'Essonne la ligne 18 n'aurait aucune utilité.
Triplement de quoi ? Par rapport à quoi ? Comment peut-on le savoir en l'absence, à ce jour, de toute étude sérieuse sur les besoins en transports sur le plateau de Saclay ? Lors de nos Assises, Laurent Probst a promis une étude d'IdF Mobilités pour début 2018, on l'attend toujours.
Et si c'était vrai, qu'est-ce qui permet d'affirmer que la ligne 18 absorberait ce surcroît de trafic ?

« provoquant une paralysie que nous vivons pratiquement déjà au quotidien aux heures de pointe. »

La paralysie se situerait sur la route à cause, d'une part, de tous les usagers pour qui la ligne 18 serait inutile et qui continueraient donc de se déplacer en voiture, et d'autre part, de la configuration topographique qui rend l'accès au plateau intrinsèquement difficile. C'est la raison pour laquelle nous faisons la promotion des liaisons par câble et surtout de la solution CarLina qui permet non seulement de remplacer la ligne 18 entre Saclay et Massy (et Orly, si le besoin existe), mais aussi de réaliser un maillage fin de circulations locales offrant une vraie alternative à la voiture.

« Soyons exigeants et demandons pour Saclay tous les transports car notre territoire, dont on nous répète qu'il est exceptionnel (et nous le pensons), les mérite assurément. »

Le caractère exceptionnel de notre territoire existe peut-être mais reste à démontrer et ne résultera pas automatiquement de la juxtaposition d'établissements de recherche et d'enseignement, qui ont chacun leurs mérites mais dont les rivalités produisent un effet répulsif. Comme le Grand Paris Express, le cluster Paris-Saclay est victime de ses ambitions démesurées (et parfois absurdes, style "Silicon Valley à la française") et du gigantisme concomitant. Aux mêmes maux, les mêmes remèdes : pour le Grand Paris Express, la Cour des comptes recommande d'en réduire le périmètre, on devrait suivre la même démarche pour le cluster ; ce ne serait d'ailleurs pas en contradiction avec le rapport de la Cour à ce sujet (février 2017), où elle constatait que Paris-Saclay est "au point mort". Aussi, dans la mesure où l'absence de la ligne 18 conduirait les acteurs du cluster à restreindre leurs velléités de construction, les chances de succès du cluster Paris-Saclay s'en trouveraient un peu moins minces !
En outre, pour créer une vie locale au sein du campus-cluster, la dernière des choses à faire est de le mettre à une demi-heure du centre de Paris.

Quant à être exigeant, la modestie s'impose lorsqu'il s'agit de faire payer la collectivité ! Rappelons cette phrase dans l'intervention de Jean-Pierre Orfeuil à nos Assises : « *L'urgence est de redonner du pouvoir à l'intelligence collective et de mettre un terme aux discours de posture des élus (style "l'État doit tenir ses engagements") pour se repositionner sur l'intérêt général* ». La somme d'intérêts particuliers n'a jamais fait l'intérêt général !

« Je suis convaincu que la réussite de l'OIN passe par l'arrivée de la ligne 18 et par la réalisation des autres modes de transports tout aussi indispensables (avec la modernisation de la ligne B). En priver le territoire lui porterait assurément un coup fatal en lui aliénant ses volets économique et de transports, la vidant par la même de sa substance. »

Nous sommes tout à fait d'accord pour le RER B et les autres modes, mais pas pour la ligne 18 ! La perspective de celle-ci est maintenant beaucoup trop lointaine pour ne pas élaborer d'urgence d'autres solutions. Nous restons constructifs et sommes prêts à coopérer avec les élus qui sont dans le même état d'esprit.

Article publié dans Passerelles n° 82

La question des déplacements sur le plateau de Saclay : le débat n'est pas clos !

Chacun a déjà pu le constater en se rendant sur le plateau de Saclay avant 9h ou après 17h : « *C'est la galère* ». Les routes sont engorgées, que ce soit pour traverser le Plateau, monter le matin ou descendre le soir dans les vallées, ou accéder à la N118. Cet état de fait, empirant chaque jour, amène certains à penser « *Vivement l'arrivée du métro ligne 18 !* ». Sauf que… celui-ci est perpendiculaire aux principaux flux de déplacements… n'est programmé qu'en 2024… a un coût prévu de plus de 3 milliards… fait l'objet de deux recours en Conseil d'État (l'un de la part des maires de Châteaufort, de Magny-les-Hameaux, de Saclay et de Villiers-le-Bâcle, l'autre de la part de huit associations)… sauf que sa partie entre Saclay et Saint-Quentin, aérienne qui plus est, serait un gouffre financier… et qu'existent d'autres solutions, moins coûteuses, moins énergivores, plus respectueuses des terres agricoles très fertiles du Plateau, plus rapides à mettre en place, prenant mieux en compte le quotidien des habitants et des travailleurs.

Passer en revue, le 18 novembre dernier, pendant 5h, toute la problématique de la mobilité sur le plateau de Saclay (et non juste celle de la ligne 18), était l'objectif d'un colloque qui a réuni quelque 400 personnes à CentraleSupelec. Aussi surprenant que cela puisse paraître, vu l'avancement des travaux, c'était une grande première. Jamais l'État (pourtant initiateur de Paris-Saclay à travers une Opération d'intérêt national), ni l'EPAPS (aménageur du Plateau), ni les élus locaux, n'avaient fait un tel débat public avec une réflexion globale. Or, penser l'arrivée des grandes écoles, de logements, de commerces, d'entreprises… et de dizaines de milliers de personnes, sans avoir réfléchi à leur desserte autrement qu'en termes d'un métro censé tout résoudre – et cela 10 ans après l'arrivée des premiers établissements déménagés –, c'est comme construire une maison sans fondations.

Au cours de ce colloque, de nombreux experts se sont exprimés : autant ceux favorables au projet Paris-Saclay et au métro (Île-de-France Mobilités (ex STIF) et la Société du Grand Paris) que des voix qu'on entend plus rarement de façon « officielle », celles contestant le bien-fondé et la faisabilité financière du Grand Paris Express et celles présentant d'autres solutions que la ligne 18 : rabattement entre les RER dans les vallées et le Plateau (et pour la vallée de l'Yvette, le parc d'activités de Courtaboeuf) par téléphérique ou la nouvelle solution CarLina, l'amélioration du RER B avec des wagons à deux étages, un TSCP complet de Massy à Saint-Quentin ou encore le prolongement du tram-train de Versailles à Saint-Quentin.

À retenir l'analyse de l'urbaniste Jacqueline Lorthiois, montrant que le bassin de Saint-Quentin/Versailles est une « zone intense », où se recoupent bassin d'emploi et bassin de main d'œuvre : 50 à 60 % des actifs travaillent dans le même bassin ; cette autonomie exemplaire est à préserver. Les interactions entre ce bassin et celui de Massy/Saclay sont quasi-nulles, le trafic entre ces bassins étant un trafic de transit, non de desserte. On a affaire à un problème d'aménagement du territoire autant qu'à un problème de transport, les deux étant intimement liés.

Ce colloque, organisé par les maires et les associations qui ont fait les recours juridiques, en coordination avec les quatre députés du territoire (Jean-Noël Barrot, Amélie de Montchalin, Marie-Pierre Rixain et Cédric Villani), était donc à saluer. Regrettons que cet échange ne semble pas avoir suffi pour disqualifier les pressions soutenant ce projet de ligne 18, qui n'est clairement pas une solution au problème de la desserte du Plateau.

Pour retrouver les différentes présentations du colloque :
http://www.assises-mobi-saclay.fr/presentations

Les organisateurs du colloque du 18 novembre
contact@assises-mobi-saclay.fr