

Décembre 2010

## CENTRE CEA DE SACLAY



énergie atomique • énergies alternatives

Acteur majeur de la recherche, du développement et de l'innovation, le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) réparti sur 10 sites en France intervient dans quatre grands domaines : les énergies décarbonées, la défense et la sécurité globale, les technologies pour l'information, et les technologies pour la santé. Le CEA de Saclay est l'un des plus grands centres de recherches d'Île-de-France et même d'Europe, avec plus de 7 000 personnes sur une superficie de 160 hectares. Ce Centre est pluridisciplinaire et mène des recherches dans les domaines de l'énergie, de la physique des particules, de l'astrophysique, du climat, des technologies de l'information, de la biologie et de la santé. Le CEA de Saclay collabore avec de nombreux partenaires de la recherche, de l'enseignement supérieur et de l'industrie, plusieurs de ses laboratoires sont mixtes CEA/CNRS. Le CEA de Saclay est membre de la Fondation du campus Paris-Saclay. Géographiquement le Centre est situé dans la partie ouest du campus de Paris Saclay.

### Le CEA sur le plateau de Saclay Un site privilégié et des transports difficiles

Le CEA de Saclay a été le premier établissement de recherche à s'implanter sur le plateau de Saclay, en 1952. Le site présentait tous les critères recherchés : espace disponible dans un cadre agréable, proximité de villages pouvant accueillir le personnel, liaison rapide avec Paris par la "ligne de Sceaux", aujourd'hui RER B, située à proximité. Le transport du personnel vers les villages et les gares était assuré par un service de quelques cars privés. Le Centre s'est ensuite rapidement développé, atteignant 8 000 personnes dans les années soixante, et l'habitat du personnel s'est dispersé. Sur cette période les transports publics ont peu évolué, et le CEA a été amené à étendre son service de cars.

Aujourd'hui, le CEA de Saclay doit gérer une situation difficile vis-à-vis des transports. Bien qu'assujéti à une taxe transport très lourde le Centre est mal desservi par les transports publics, qui ne sont empruntés que par moins de 10 % du personnel. Un service coûteux de plus de 50 cars, utilisé par 25 % du personnel a été maintenu, mais la grande majorité, environ 60 %, a recours à une voiture particulière pour se rendre au travail, dans des conditions de circulation de plus en plus difficiles. Le CEA de Saclay a mis en place depuis 2 ans un plan de déplacement d'entreprise, avec pour objectif de faciliter l'accès du site tout en rationalisant les moyens. Ce dispositif s'appuie sur un plan de circulation des cars privés optimisé, des dispositifs de covoiturage et d'autopartage, et des liaisons douces. Cette action ne peut être efficace que si elle est complétée par un développement significatif des transports en commun sur le plateau de Saclay, aussi bien pour les courts déplacements au sein du campus en cours de construction que pour les trajets plus longs vers le domicile des salariés, vers Paris et vers les grands pôles d'activités comme les aéroports. Cette amélioration des transports autour du CEA et du campus est indispensable pour l'efficacité des chercheurs et l'attractivité du campus.

**CEA/SACLAY** – 91191 Gif-sur-Yvette cedex  
Tél. : 01 69 08 60 00 / [internet.saclay@cea.fr](mailto:internet.saclay@cea.fr)  
[www-centre-saclay.cea.fr](http://www-centre-saclay.cea.fr)

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par la CPDP qui décide de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

# Le réseau de transport public du Grand Paris

## Un projet qui soutient les ambitions du campus Paris-Saclay et répond aux attentes des usagers

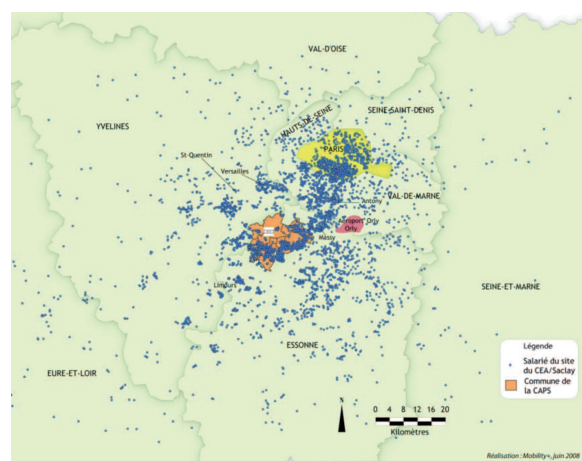
Dans le contexte moderne de la compétition internationale, le destin du CEA/Saclay est lié à celui du campus Paris-Saclay. Le succès du projet scientifique porté par les établissements regroupés au sein de la Fondation du campus Paris-Saclay repose sur deux piliers : d'une part l'excellence des équipes d'ingénieurs et de chercheurs, qui sera valorisée par le rapprochement des laboratoires, le croisement des compétences, les synergies et les mutualisations d'équipements performants, et d'autre part l'attractivité du site liée au cadre de vie local, à ses services, à sa facilité d'accès, et à ses liaisons avec les pôles d'activité voisins et les grandes infrastructures.

Le réseau de transport public prévu par le Grand Paris propose des liaisons qui prennent en compte les évolutions récentes de l'urbanisation de la Région parisienne et anticipe le développement de zones d'activité en croissance comme le campus Paris-Saclay. Cette offre est complémentaire de celle des grands réseaux de transport existants, qui ont été conçus il y a plusieurs dizaines d'années en fonction d'une

situation très différente. Le réseau du Grand Paris est nécessaire pour mettre les transports d'Île-de-France au même niveau que les autres grandes métropoles modernes et pour rendre attractifs les grands projets qui s'y développent, aussi bien pour les habitants de la région parisienne que pour les collaborateurs étrangers et les visiteurs.

### Plan de déplacement d'entreprise et développement durable

Le CEA/Saclay est confronté à une problématique « transport » difficile compte tenu du nombre de salariés travaillant sur le site, de la dispersion de leur habitat et de la faible desserte en transports en communs. Outre la pénibilité de trajets domicile-travail souvent assez longs, au moyen de transports en commun saturés ou sur des routes embouteillées, les transports liés au fonctionnement du centre ont un impact environnemental non négligeable. Cet aspect environnemental est l'une des raisons de la mise en œuvre du plan de déplacement d'entreprise du CEA/Saclay. Par rapport à cet objectif, le levier le plus efficace est la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle, qui représente 60 % des déplacements pour le CEA/Saclay. Les mesures en cours de déploiement (covoiturage, autopartage...) iront dans ce sens, mais avec un impact probablement relativement limité. L'implantation d'une station de métro du réseau Grand Paris au cœur du campus Paris Saclay jouera par contre un rôle prépondérant pour réduire significativement le recours à la voiture individuelle, et par conséquent pour réduire la circulation, les embouteillages, les places de parking et les émissions de gaz à effet de serre.





Pour le campus Paris-Saclay et pour le CEA/Saclay la station du métro automatique au cœur du campus est indispensable. Il n'est pas imaginable qu'un projet de l'envergure du campus Paris-Saclay ne bénéficie pas d'une liaison rapide vers Paris, les aéroports et les grandes gares de la Région Parisienne. Sans ces liaisons le campus ne pourra pas obtenir la dimension internationale recherchée. Cette station du campus Paris-Saclay devra, bien sûr, être relayée par un réseau local performant irriguant le campus et les zones d'habitation et d'activités situées dans l'environnement immédiat du Plateau de Saclay. Ce réseau local, est d'autant plus indispensable à court terme que le délai de réalisation d'un projet d'envergure comme celui du Grand Paris est nécessairement important. Les transports du Plateau de Saclay devront donc s'appuyer dans les 10 prochaines années sur des réseaux à développer de bus en site propre, de navettes automatiques, de liaisons hectométriques et sur des véhicules en libre-service de tous types. De nouveaux transports en site propres seraient très utiles vers Versailles et vers le Pont de Sèvres notamment. Il est par ailleurs

essentiel que les transports existants (RER B et C, lignes de bus) soient rénovés et améliorés.

Les tarifs de ces transports devront évoluer pour s'adapter aux nouveaux usages que l'amélioration des transports en commun entraînera. Le projet d'un pass à tarif unique sur la région parisienne est intéressant, mais il faut également réfléchir à des offres locales, comme un pass « campus Paris-Saclay ». Les tarifs devront être modérés pour favoriser les déplacements en transport public, aussi bien dans l'intérêt des salariés que dans celui des entreprises, qui prennent en charge une partie du coût des transports.

Dans ces conditions, la réalisation du réseau de transport du Grand Paris apportera une réelle amélioration des conditions de transport des salariés du CEA/Saclay et des établissements du campus, et permettra au CEA de reporter vers les programmes de recherches une grande partie des sommes importantes qu'il consacre aujourd'hui aux transports.

Vue aérienne du  
Centre CEA de Saclay.  
(© OIN Massy-Palaiseau-  
Saclay-Versailles-Saint-Quentin)





## Conclusion

Le CEA/Saclay, implanté depuis 60 ans sur le Plateau de Saclay, consacre depuis son origine un effort important en termes de transport pour faciliter l'accès à son site, aussi bien pour ses salariés que pour ses visiteurs, étudiants et partenaires. Le retard accumulé par les transports en commun nuit à l'attractivité du site et à l'efficacité des équipes de chercheurs.

Par son échelle et ses performances, le projet de métro du Grand Paris apporte une réponse adaptée à l'ambition du campus Paris-Saclay et aux attentes du personnel des établissements implantés sur le Plateau de Saclay. Ce projet doit être considéré comme la deuxième phase d'un plan de développement des transports dont la première phase, qui est urgente, est l'amélioration des transports existants ou locaux : RER, bus, voirie automobile, circulations douces.