

La Voix du Plateau

N° 17 – 17 novembre 2014
Distribution 10 000 ex.

Spécial CDT "Paris-Saclay Territoire Sud"

Halte à l'esbroufe !

Le marketing et la communication, à travers des discours incantatoires et le "storytelling", prennent désormais le pas sur l'affichage d'arguments objectifs, factuels et vérifiables.

Les pouvoirs publics pratiquent l'esbroufe et la désinformation, en serinant des idées fausses et des contre-vérités, afin de les installer dans l'opinion publique. Il s'agit souvent d'illusions alimentées par un manque de compétence et/ou par une vision simpliste qu'on se garde bien de confronter à la contradiction d'experts indépendants.

Le projet du Grand Paris et son réseau Grand Paris Express ont été promus en diffusant des contes, des comptes et des mécomptes de fée, jouant sur la sensibilité des Français au mythe du grand projet qui résout tous les problèmes. Ainsi, l'État a pu lancer un investissement pour le réseau de transport de 42 milliards (hors dépassements), sur la base d'évaluations aussi approximatives que désinvoltes, faites par ses propres services.

Le projet du cluster Paris-Saclay suit la même trajectoire, sans même avoir été soumis à un débat public. Le CDT pour la frange sud du plateau consolide ce projet de cluster, englobant des opérations déjà en cours – les ZAC de Polytechnique et de Moulon – et en rajoute une flopée d'autres, en général des opérations locales. Le tout donnant l'impression d'une liste au Père Noël.

Enquête publique

du 17 novembre au 20 décembre 2014

Sur le plateau de Saclay, deux contrats de développement territorial (CDT, voir dernière page) seront établis, l'un pour le secteur de Satory, l'autre pour la frange sud. En janvier 2012, l'EPPS a publié un schéma de développement territorial (SDT), socle commun aux deux CDT. Le CDT pour la frange sud, intitulé "Paris-Saclay Territoire Sud", a été élaboré par l'EPPS et la CAPS, dans le secret d'un "comité de pilotage", réunissant autour du préfet le président de la CAPS et 7 maires "volontaires", sans la moindre consultation de la société civile et de leurs conseils respectifs. Élaboré au printemps 2013, le document final a été publié le 6 septembre 2013. Les élections municipales – où cette affaire, qui engage nos collectivités pour 15 ans, a été singulièrement absente – ont empêché de tenir l'enquête publique au printemps 2014.

Un projet obsolète dans un contexte politique changé

Ces élections ont changé la donne, peu de conseillers communautaires de la CAPS ayant été réélus. Lors de la première séance du nouveau Conseil communautaire, le 17 avril 2014, les principaux candidats à la présidence de la CAPS – Grégoire de Lasteyrie, nouveau maire de Palaiseau, et Michel Bournat, maire réélu de Gif-sur-Yvette – ont déclaré vouloir rompre avec les pratiques pas toujours très démocratiques de l'équipe précédente et revoir à la baisse, voire remettre à plat, le projet d'aménagement de la frange sud du plateau. Néanmoins, pour pouvoir organiser l'enquête publique avant la fin de l'année, il a été décidé de ne pas modifier le projet de CDT existant, aujourd'hui obsolète.

Cette enquête publique aura lieu du 17 novembre au 20 décembre 2014 inclus ; dossier en mairies de Bures, Gif, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin et Les Ulis.

Si les mots ont encore un sens, et si on s'en tient aux textes, le "contrat" devrait définir les engagements des signataires. On en est très loin pour ce CDT. Un très important volet est consacré aux programmes d'État qui n'ont donné lieu à aucune négociation ; on nous demande de les ratifier purement et simplement. Pour la plupart des autres opérations envisagées, il est impossible de juger de leur faisabilité, faute d'évaluation financière et de mention des engagements financiers des partenaires. Dans son avis sur ce CDT, l'Autorité environnementale a demandé que soient ajoutés des "tableaux récapitulatifs des engagements des parties par programme, projet ou opération". Elle n'a pas été entendue et on peut craindre que les auteurs soient incapables de fournir ces renseignements élémentaires, ce qui montrerait l'irréalisme de leur entreprise.

Au mépris des règles gouvernant les enquêtes publiques, et comme "on n'a pas le temps" de refaire le dossier, la CAPS a décidé de joindre aux cahiers d'enquête une motion précisant des amendements qu'elle souhaiterait apporter au projet de CDT. Or, ces modifications ne manqueront pas d'avoir un "caractère substantiel".

Ce que nous demandons

Tout ce procédé est inacceptable, sur la forme comme sur le fond ! Nous en avons averti le préfet de région.

Tel que le projet se dessine, il nous promet la création d'une ville nouvelle sur le plateau de 30 000 à 40 000 habitants. Ce CDT doit être revu de fond en comble pour nous débarrasser de cette perspective !

Nous ne commentons pas ici les détails d'un projet obsolète, mais critiquons seulement certains éléments "fondamentaux" posés comme des postulats intangibles, tout en proposant des alternatives qui nous semblent plus raisonnables.

Un cluster miroir aux alouettes

Paris-Saclay est un projet scientifique et économique exceptionnel au service de la croissance et de la création d'emplois." On nous abreuve de pareils discours vantant l'excellence autoproclamée du projet Paris-Saclay. Certains poussent même le ridicule jusqu'à affirmer que l'avenir de la France dépend de la réussite de Paris-Saclay.

Ne soyons pas dupes ! Ces propos incantatoires relevant de la méthode Coué ne reposent sur aucune réalité palpable. Ils anticipent une réussite totalement hypothétique et sont destinés à faire rêver le citoyen et à justifier auprès de lui les milliards d'euros d'argent public engloutis dans ce projet, grâce au grand emprunt. L'événement "Le futur en chantier (s)" qu'organise l'EPPS à Paris du 28 au 30 novembre, s'inscrit dans ce cadre.

Le cluster (1) est un concept académique américain. Le résultat des nombreuses tentatives de clonage de ce concept ailleurs dans le monde est extrêmement mitigé et sa transposition en France paraît très hasardeuse, compte tenu des différences de traditions, de mentalités et de relations sociales.

Voici les mots-clés d'un cluster qui réussit : culture commune de coopération, confiance et solidarité entre les acteurs. Or, rien ne permet d'affirmer que la concentration sur le plateau de Saclay favorisera la coopération. La proximité géographique peut être un atout comme

elle peut se révéler contre-productive lorsqu'elle s'avère exacerber des rivalités entre les acteurs : 1 plus 1 pourrait ne faire que 1,5 au lieu du 3 escompté.

Par la magie du cluster, Paris-Saclay est supposé favoriser l'innovation et ainsi créer des emplois. Or, l'innovation n'arrive pas par enchantement ni par décret. Si la France ne manque pas de talents pour innover, elle ne brille pas par sa capacité de transformer des innovations en produits ; sur ce problème avant tout culturel, le cluster n'a guère de prise. Les retombées prévues sont aussi fantaisistes que celles avancées en 2010 pour le "Grand Huit", divisées par 9 depuis.

En misant sur le cluster Paris-Saclay, nos décideurs ont plusieurs mètres de retard, car le cluster est passé de mode. Sur le plan international, on observe une tendance vers une déconcentration des activités scientifiques et désormais les entreprises innovantes prospèrent dans des "districts d'innovation" en centre-ville, où elles bénéficient des aménités de la ville.

Un communiqué du CNRS indique que les résultats d'une récente étude permettent de *"remettre radicalement en question les postulats selon lesquels la production scientifique obéirait à un processus inéluctable de concentration dans quelques grandes métropoles, en direction desquelles il faudrait concentrer les moyens."*

Ce que nous demandons

Il faut arrêter de croire aux contes de fée et sortir de l'illusion du grand projet qui promet des lendemains qui chantent !

Il est certes légitime de vouloir créer une synergie et mutualisation de ressources entre les établissements qui sont venus s'implanter sur et autour du plateau de Saclay au hasard des disponibilités de terrains, sans plan d'ensemble. En profiter pour rompre la dichotomie entre les Universités et les Grandes écoles est également louable.

Mais depuis 2012, le projet Paris-Saclay a pris des proportions démesurées. Vouloir concentrer à Saclay pas moins de 20 % de toute la R&D française pour créer un campus deux fois plus grand que celui de Berkeley en Californie est totalement disproportionné. Plus on verse dans le gigantisme, plus les chances de succès du projet s'amenuisent.

Nous ne souhaitons pas que ce projet échoue ! Mais pour avoir une chance de réussir, il doit s'adapter au territoire d'accueil – à dominante agricole – plutôt que l'inverse, donc revenir peu ou prou au dimensionnement prévu en 2011 ; on parlait alors de 3000 à 6000 habitants et de campus au lieu de campus urbain.

(1) cluster = regroupement en un même lieu d'établissements de recherche et d'enseignement supérieur et d'entreprises innovantes, autour d'une spécialisation technologique



Il y a mieux à faire qu'un métro peu utile, gouffre financier et dévastateur

"Pas de métro, pas de projet" : on veut nous faire croire que Paris-Saclay ne serait pas viable sans être desservi par un métro.

Le président Sarkozy le "justifiait" ainsi : "Qui peut honnêtement imaginer que nous réaliserions ici un campus d'ambition mondiale sans le raccorder directement, c'est-à-dire en moins d'une demi-heure, au centre de Paris ?" S'est-il demandé qui irait se déplacer entre Paris et Saclay ? Seul un usager sur cinq du plateau habite à Paris ou en petite couronne ; pour les autres, en grande majorité installés dans l'Essonne, il n'a aucun intérêt, pas plus que pour ceux du futur centre R&D d'EDF, qui habitent Clamart et les communes voisines. Connaissait-il le coût faramineux de ce métro ? En théorie 2,9 milliards d'euros, 6 à 9 milliards en comptant les habituels dépassements ; s'y ajoutent quelque 10 millions d'euros de frais de fonctionnement annuels. Lui avait-on dit que le RER B passe tout près de là ? On peut en douter car même le fameux rapport Auzannet ignore totalement l'existence des RER qui ceinturent le plateau.

Un gaspillage d'argent public

La vérité : ce métro est simplement un objet de prestige, au coût totalement démesuré. C'est indécent lorsque les caisses de l'État sont vides !

Le plateau de Saclay est une zone périurbaine très peu dense, y implanter un métro serait un non sens économique, les besoins estimés ne le justifiant en aucune manière, même avec 35 000 habitants supplémentaires sur le plateau.

En plus, il serait concurrencé par le TCSP Massy-Saclay en cours de réalisation.

On en aurait besoin pour "relier ce territoire par une connexion rapide aux aéroports, aux gares, et aux autres pôles d'activité franciliens" ? Les déplacements travail-travail ne représentant que 3 % du trafic total, cela ne justifie aucunement un transport aussi lourd. Depuis toujours, la SGP clame la nécessité du métro pour que les chercheurs de Paris-Saclay puissent aller visiter leurs collègues à Marne-la-Vallée. C'est absurde !

Citons Jean-Marc Jancovici, expert des questions énergétiques et climatiques, lors d'une audition au Sénat en 2012 (www.youtube.com/MfqjETonDUE) :

"(...) Soit l'on implante des moyens de transport en commun dans des zones peu denses – par exemple on construit une station de métro en plein milieu de la pampa, c'est-à-dire sur le plateau de Saclay –, alors on n'attire personne, le rayon de la zone d'attraction d'une gare n'étant que de un à deux kilomètres. Les habitants d'une zone peu dense ont tous une voiture et la nouvelle offre de transports en commun ne les attirera guère. (...) Un tel projet était probablement une très bonne idée en 1930 ou en 1940, mais il est totalement anachronique aujourd'hui.

Les projets prévus pour la petite couronne sont intelligents, ceux qui concernent la grande couronne sont du délire complet – on n'est pas du tout en phase avec les enjeux auxquels on doit faire face. C'est un gaspillage d'argent public total."

En retard d'un métro !

Compte tenu des dépassements habituels, le métro – si par miracle, on parvenait à le financer – arriverait une douzaine d'années en retard par rapport à l'implantation des établissements. Il faut donc abandonner cette idée calamiteuse de métro et élaborer une solution plus rapide et moins chère à réaliser.

Notre proposition

Celle que nous proposons s'appuie sur les moyens de transport lourds existants, à savoir les lignes de RER. Selon les statistiques du STIF, ces RER ne sont pas saturés dans le secteur de Saclay. Il faut en améliorer le fonctionnement et organiser le rabattement sur les gares de RER, ce qui peut se faire avec des téléphériques pour monter sur le plateau et des navettes pour la desserte fine. Sans oublier les circulations douces (ou « modes actifs ») pour lesquelles le plateau offre un potentiel important.

L'utilisation de téléphériques urbains – capables d'atteindre des débits de 6000 passagers/heure dans chaque sens – permettrait de transporter des flux de passagers importants depuis des gares de RER vers des points centraux des pôles d'activités sur le plateau.

Des services de navettes (gratuites) ont déjà été mis en place dans des communes voisines (Jouy-en-Josas et Massy). Ce type d'offre – en plus sophistiqué – pourrait être adopté pour assurer la desserte

fine du plateau. Aux heures creuses, elle pourrait fonctionner à la demande. Elle ne servirait pas uniquement les besoins des usagers du plateau mais aussi ceux des habitants des communes limitrophes, dont l'actuel projet Paris-Saclay ne se soucie guère.



© Jacques de Givry

Par rapport à un métro, cette solution est à la fois plus rapide à réaliser donc mieux en phase avec l'arrivée des établissements, beaucoup moins coûteuse et beaucoup moins perturbante (vibrations, rayonnements électromagnétiques) et ne nécessite pas d'arrêter les réacteurs nucléaires du CEA.

Et elle ne compromet pas l'activité agricole, qui succomberait à l'urbanisation qu'induirait le métro, malgré la zone de protection qui vient d'être instaurée.

Elle permet aussi d'obtenir un réel report modal, puisqu'elle serait utile non seulement pour les usagers parisiens, mais également pour ceux, bien plus nombreux, habitant les vallées limitrophes du plateau. Ce point est important car le vrai problème de la desserte du plateau va être de faire face à l'accroissement du trafic routier. Pierre Veltz, PDG de l'EPPS, a reconnu ne pas être sûr d'avoir une solution à ce problème !

La maîtrise des eaux de ruissellement la sauvegarde de la biodiversité et du patrimoine naturel et historique

Le réseau des étangs et rigoles –complété de bassins et noues, et de règles strictes de rejet des zones urbanisées – est un élément déterminant pour la maîtrise des eaux de ruissellement du plateau de Saclay. Ce patrimoine historique est aussi une trame verte et bleue remarquable participant à la sauvegarde de la biodiversité.

Le CDT affiche dans ses objectifs la réhabilitation de ce réseau.

La **rigole de Corbeville** qui s'écoule d'est en ouest, au sud-est du plateau, est la plus concernée de ce réseau par le campus. Coupée par la N 118, sa continuité devra donc être rétablie, mais on constate que l'action n° 24 intitulée "*Réaménagement de la RD 128 dont franchissement de la N 118 et l'échangeur de Corbeville*" ne la prend pas en compte. Il était projeté qu'elle le soit au moyen de l'ouvrage de franchissement du TCSP, mais celui-ci, ayant finalement été réalisé plus bas qu'initialement prévu, n'a donc pas permis d'atteindre cet objectif.

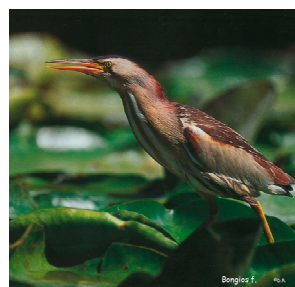
Pour que la rigole de Corbeville retrouve son parcours et sa fonction initiale, il est indispensable qu'elle soit restaurée depuis sa source, dans le domaine de Polytechnique, jusqu'au "bassin des Biches" à la sortie du CEA, et, à cette fin, que son passage aérien soit planifié dans le réaménagement de la RD 128.

Quant à la **rigole de Moulon**, qui rejoint la rigole de Corbeville près du "Bœuf à 6 pattes", et devait être utilisée, dans l'étude initiale (Prolog), pour le franchissement aérien de la N 118, elle doit être impérativement sauvegardée tant que la solution technique n'aura pas été définitivement choisie.

Un centre de découverte du patrimoine

Aucun moyen pédagogique de sensibilisation du public au patrimoine naturel et historique du plateau de Saclay n'est envisagé dans le CDT. Or, suite à la destruction de certaines espèces (étoile d'eau), selon sa "demande de dérogation", l'EPPS a programmé une action de communication.

Nous préconisons pour cela la réalisation d'un "Centre de découverte du patrimoine" implanté au sud de l'étang Vieux, réserve ornithologique, sur la base du projet réalisé par la DDE à la demande du DIPS (District du Plateau de Saclay), il y a 20 ans !



Blongios nain © Corif



Etoile d'eau

Qu'est-ce qu'un contrat de développement territorial (CDT) ?

Le CDT est un dispositif nouveau dans le droit de l'urbanisme français, introduit par la loi du Grand Paris de juin 2010. C'est un contrat signé entre l'État et les collectivités locales pour mettre en œuvre le développement d'un territoire considéré stratégique par l'État. Il définit "*les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles*". Il doit aussi définir le calendrier de réalisation des opérations d'aménagement et en évaluer le coût. Si le CDT ne s'impose pas aux documents d'urbanisme locaux, ceux-ci ne peuvent faire obstacle à la mise en œuvre du CDT. Certains juristes parlent de "droit à l'état gazeux"...

C'est en soi une avancée que de mettre face-à-face les acteurs institutionnels pour qu'ils se mettent d'accord sur un projet chiffré et sur le partage des coûts

plutôt que sur une planification purement réglementaire déconnectée de tout aspect opérationnel. Mais pour que cela puisse avoir une chance de fonctionner, il faudrait qu'il y ait une relation équilibrée entre les acteurs (l'État et les collectivités locales) ; or, dans la pratique, la plupart du temps c'est l'État qui impose son projet.

Il est vrai que dans certains territoires, la démarche de création du CDT, stimulée par la promesse d'arrivée d'une ligne de métro financée par l'État, a créé une certaine dynamique locale. Cependant, les retombées concrètes de cette démarche – positives ou négatives – restent entièrement à démontrer.

La loi du Grand Paris visait en particulier le collier de clusters égrenés le long du réseau du Grand Paris Express. Cette vision – reposant à la fois sur une spécialisation irréaliste et hautement contestable des territoires et sur une large surestimation du pouvoir structurant des transports publics, mais promu à coups de promesses fantaisistes de

création d'emplois – a été dénoncée par des experts en urbanisme comme excessivement simpliste et artificielle.

L'Ile-de-France compte 22 projets de CDT, dont l'état d'avancement est très variable d'un projet à un autre. Les auteurs de la loi du Grand Paris avaient très largement sous-estimé les délais d'élaboration des CDT. Aussi, cette loi a-t-elle été modifiée pour repousser au 31 décembre 2014 la date butoir pour lancer les enquêtes publiques.

En vertu du décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 concernant le contenu des CDT, le "contrat" doit mentionner aussi précisément que possible les engagements et les obligations réciproques des signataires, comprenant : les emplacements ou périmètres envisagés ; le maître d'ouvrage ; le calendrier des étapes d'élaboration et de réalisation ; l'évaluation des coûts ; les conditions générales de financement (montant ou part des engagements prévisionnels des parties, évaluation des financements attendus des participations).