

Enquête publique sur la révision du SDRIF 2013

Avis de COLOS sur les orientations pour l'aménagement du plateau de Saclay, déposé le 11 mai 2013 sous le numéro 1472

Aménagement : résister aux tentations de création d'une ville nouvelle

En raison de la présence de nombreux établissements de recherche et d'enseignement supérieur sur le plateau, les pouvoirs publics ont entrepris de créer des synergies entre eux, de les décloisonner, de mutualiser leurs ressources et de leur donner une identité commune, afin de réaliser un campus d'envergure internationale. Cet objectif pourrait être atteint à condition de **concevoir le projet en cohérence avec les caractéristiques et les proportions du territoire**, donc en **résistant à toute tentation de gigantisme**.

Le projet initial de Christian Blanc de 2008 obéissait à une logique de création de ville nouvelle sur le plateau, desservie par un métro, où ne subsisteraient que 800 ha d'espaces agricoles. Par la suite, les ambitions de l'Etat ont été revues à la baisse. Mais depuis un an, on assiste à une **nouvelle dérive des ambitions urbanistiques dans le sens de la création d'une ville nouvelle** (sous des appellations comme "ville-campus" et "super cluster métropolitain") : implantation de **quelque 40 000 habitants** avec commerces et autres aménités sur la frange sud du plateau, **ponctuée d'immeubles de 45 mètres (15 étages)**, et triplement des surfaces dédiées au développement économique en escomptant la création de plus de 2000 emplois par an par la magie hypothétique de "l'effet cluster". Sur la carte de destination générale du projet de SDRIF 2013, cela se traduit par une **overdose de pastilles d'urbanisation** !

Nous réfutons cette évolution du projet – qui risque de se transformer en une vaste opération de promotion immobilière – et préconisons de procéder selon un plan d'ensemble cohérent mais évolutif et adaptable.

Comme on dispose déjà avec Courtabœuf, tout proche, de l'un des plus grands parcs d'activité d'Europe – qui plus est, extensible –, il n'y a pas lieu de le doubler avec un développement économique sur le plateau : la concurrence entre les deux centres affaiblirait chacun d'eux. Il faudra avant tout **coupler le potentiel scientifique et d'enseignement du campus de Saclay au potentiel de développement économique du parc de Courtabœuf**.

Pérennisation d'une agriculture de qualité, au bénéfice du cadre de vie

Les coûts de l'énergie et des transports imposent le maintien d'une agriculture périurbaine de proximité, qui contribue également à l'attractivité du territoire. Répondant à ce besoin, **la sanctuarisation d'au moins 2300 ha de terres agricoles sur le plateau** était inscrite dans le projet de SDRIF de 2008 et a été reprise dans la loi du Grand Paris de 2010 sous forme d'une "zone de protection naturelle, agricole et forestière". **Elle doit être clairement réaffirmée dans le SDRIF 2013**. Elle s'appuie sur un outil fondamental institué par la Région sur le plateau en 1990 : le périmètre régional d'intervention foncière (PRIF), mais elle doit être complétée par une **réglementation précise** sur les droits et les devoirs de l'activité agricole, excluant, par exemple, l'implantation de golfs.

Cette approche de pérennisation peut servir d'exemple pour d'autres espaces agricoles périurbains en Ile-de-France.

Intégration dans le territoire respectant son identité culturelle et paysagère

Les paysages du plateau de Saclay sont fortement marqués par le **réseau des étangs et rigoles**, créé sous Louis XIV pour alimenter les fontaines du château de Versailles. Le bâti rural – les fermes monumentales et le cœur des bourgs – possède l'architecture spécifique de la région du Hurepoix. **Il faudrait affecter un nouvel usage à ces bâtiments** qui n'ont plus leur utilité initiale, afin de **préserver l'identité culturelle et paysagère du territoire au lieu de banaliser celui-ci**. Par ailleurs, la hauteur de **toute nouvelle construction ne doit pas dépasser celle du bâti agricole existant et en aucun cas les cimes des arbres**, de manière à ne pas polluer visuellement les paysages du plateau, caractérisés par un horizon dégagé sur 360 degrés, les pourtours du plateau étant délimités par un écrin boisé.

Maîtrise du cycle de l'eau et sauvegarde de la biodiversité

La pérennisation de la fertilité des terres agricoles nécessite **la poursuite du programme de réhabilitation du réseau des étangs et rigoles**, également indispensable pour renforcer la protection contre les inondations et réaliser des économies d'eau, en réalimentant notamment les fontaines de Versailles par les eaux des rigoles. L'imperméabilisation des sols due à l'urbanisation et le respect des directives européennes obligent à économiser l'eau, réduire les risques d'inondation par des stockages à la parcelle, et envoyer vers la Bièvre une eau de qualité, avec un débit d'étiage suffisant pour **maintenir sa biodiversité**. Le réseau des étangs et rigoles constitue une **trame verte et bleue**, qui assurera des **continuités écologiques** entre les vallées qui jouxtent le plateau.

Maillage de moyens de déplacements, articulé sur les infrastructures existantes

Il faudra trouver une solution adéquate pour faire face à l'afflux de personnes programmé sur le campus. Le projet de "métro léger" Orly-Massy-Saclay-Versailles (ligne 18 du nouveau Grand Paris Express) et le TCSP Massy-Saclay n'y suffiraient pas ; ce sont toutes deux des liaisons est-ouest, reposant sur l'hypothèse erronée que ceux qui viennent travailler sur le plateau y rentrent majoritairement par l'une des extrémités, Massy et Versailles.

Nous demandons que soit inscrit dans le SDRIF 2013 **l'abandon du projet de métro à travers le plateau**, car :

- il serait un puissant vecteur d'urbanisation, incompatible avec une protection pérenne des terres agricoles ;
- sa réalisation serait en décalage d'une dizaine d'années avec les migrations programmées ;
- son utilité serait marginale puisque la vaste majorité des personnes travaillant sur le plateau n'habitent pas à Paris ou ailleurs en Ile-de-France : elles se sont installées ou s'installeront à proximité de leur lieu de travail ;
- son coût (en investissement comme en fonctionnement) serait hors de proportion avec sa faible utilité.

Pour être efficace et cohérent avec le calendrier d'aménagement, **la desserte du plateau ne pourra que s'articuler autour des infrastructures lourdes existantes** : le RER B et le RER C (ou le tram-train Evry-Massy prolongé jusqu'à Versailles). Il est désormais admis que **la modernisation de ces lignes de RER est un besoin extrêmement urgent**. Aucun point du plateau n'en étant éloigné de plus de 3 km, il faudra **promouvoir les gares de ces RER en autant de points d'entrée sur le plateau** et **organiser le maillage du réseau de transport capillaire** qui relie les lieux de vie et d'activités du plateau entre eux, aux localités voisines – y compris Courtaboeuf – et avec ces gares de RER.

Cette offre de desserte par les RER rénovés complétée d'un réseau capillaire est suffisante et élimine le besoin d'une ligne de métro.

La desserte fine peut être réalisée avec différents moyens de transport mais, pour des raisons du coût, elle ne peut se faire dans des conditions de fréquence et d'amplitude satisfaisantes avec les seules lignes de bus classiques, sauf sur quelques axes principaux. Nous préconisons la création d'une **plate-forme de transport collectif exploitant une flotte de navettes**, susceptible de fonctionner à la demande, et qui permettrait également de satisfaire des besoins atypiques ponctuels : heures creuses, soirée, week-end, etc. Une **connexion par téléphérique** entre une gare du RER B et le plateau de Saclay, d'une part, et avec le parc de Courtaboeuf, d'autre part, mérite également d'être étudiée.

L'utilité de la desserte du plateau par un métro est parfois justifiée sous l'angle du besoin – non quantifié, mais sans doute de très faible volume – d'accessibilité du plateau depuis l'étranger. A cet égard, il convient de noter la perspective de la **rocade à grande vitesse** – dont une partie existe déjà – qui assurera une meilleure connexion aux aéroports que celle des lignes de métro.

Si, en dépit des arguments développés ci-dessus, on s'obstine à maintenir la ligne de métro sur le plateau de Saclay, il serait impératif de la combiner avec le TCSP Massy-Saclay, puisque ces deux lignes de transport fourniraient un service sensiblement équivalent – l'une plus rapide avec très peu de stations, l'autre plus lente avec davantage de stations – et se feraient donc concurrence entre elles. La solution du tram-train serait alors la mieux appropriée, tant techniquement que sur le plan économique.

Sur un territoire étendu et peu dense comme celui du plateau, il n'est pas possible économiquement de tout miser sur les transports collectifs. **Il est donc urgent de s'attaquer aux points noirs routiers**, tels le rond-point du Christ de Saclay et les croisements RD 36-RD 938 et RD 306-RD 128. L'expérience en d'autres endroits montre que des passages en dénivelé permettraient d'y fluidifier notablement la circulation.

Enfin, il y a lieu de développer, à l'échelle de tout le plateau, un **réseau maillé de circulations douces** liant les centres d'activité et de logement, en utilisant notamment les chemins ruraux et les cheminements le long des rigoles du plateau. Compte tenu du nombre important d'instances publiques impliquées (2 départements, 4 intercommunalités, 27 communes), cela nécessite la désignation d'une autorité coordinatrice.