



Association pour l'amélioration
des transports du plateau de Saclay

« Projet de 'cluster' scientifique sur le plateau de Saclay » : Position d'ATPS

Ce document synthétise la position de l'Association pour l'amélioration des transports du plateau de Saclay à partir des commentaires de ses membres, suite à la publication du projet du Secrétariat d'État chargé du Développement de la région capitale, dit « plan Blanc ». De par son statut, l'analyse d'ATPS se penche uniquement sur le volet Transports du projet, et ne prend pas partie sur les autres aspects du document.

ATPS conteste l'**absence de concertation**, pourtant évoquée par le Cabinet du Secrétaire d'État en réponse à notre courrier du 11 juin 2008. L'Association juge le processus adopté très insuffisant et estime qu'il n'a pas permis d'inclure une grande part des réflexions et du travail déjà engagés.

ATPS s'inquiète de l'absence **d'alternative complète à la voiture individuelle** dans le projet fourni.

ATPS demande un **diagnostic complet de l'impact en termes de transport du plan proposé** incluant l'ensemble des dimensions locales, intra-régionales, nationales et internationales. La saturation actuelle des axes principaux de communication nous semble en effet incompatible avec certaines orientations majeures du projet tant d'un point de vue social, qu'environnemental et économique.

ATPS s'inquiète du **manque d'objectifs concrets et de phasage temporel** concernant le développement des transports en commun et des circulations douces au regard de la précision de certains projets routiers et aéroportuaires décrits

Le projet indique que « le RER B depuis Massy ainsi que le train depuis Versailles-Chantiers resteront les deux moyens privilégiés de rejoindre Paris depuis le cluster ». Le métro proposé drainera de très nombreux usagers vers ces deux gares. Le projet de cluster scientifique vise 40 000 emplois sur le plateau et 35 000 habitants supplémentaires. Le RER B est dans un état de saturation aggravée et la détérioration de sa qualité de service est extrêmement préoccupante (voir l'étude d'ATPS).

Les lignes actuelles étant dans l'incapacité absolue d'absorber les flux prévus, ATPS estime que le projet n'est pas viable sans **un plan urgent de rénovation complète et ambitieuse de ces lignes**. Les investissements et le phasage correspondants doivent être décrits et chiffrés. Les limitations actuelles **de la ligne Massy - Versailles du RER C et des liaisons Versailles-Chantiers - Paris** doivent être levées et les

projets de Tangentielle sud clarifiés. La mise à niveau complète du RER B avec augmentation de capacité, ou des solutions alternatives, doivent être intégrées comme aspects fondamentaux du projet.

ATPS apprécie positivement la création d'un vrai rabattement vers Versailles-Chantiers et le nord du plateau. Néanmoins, l'Association s'inquiète fortement du manque de précision des données concernant le projet de métro entre Orly et Versailles : financement, flux projetés, niveau des études menées.

La description des TCSPs suggérés est incompréhensible en l'état. Le projet ne mentionne pas les objectifs d'intermodalité (en retrait sur ce point pas rapport à l'Opération campus), les plans de déplacements d'entreprises, l'avenir des navettes privées actuelles ni les parcs-relais. A contrario ce texte propose des actions précises en faveur du développement des transports individuels en voiture, qui vont bien au delà de la simple résorption des points noirs. Le doublement de la RD36 revient à instituer un axe autoroutier est-ouest. Cette proposition ne risque-t-elle pas d'induire de ce fait un nouveau développement des trajets en voiture aux dépens des transports en commun ?

Le plan des transports proposé laisse de côté certains secteurs et certains points d'accès. La zone du Moulon (frange sud du plateau), la plus dense actuellement, se trouve reléguée loin de l'axe structurant. Le transport "hectométrique" mentionné dans le plan campus a disparu.

Le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines passe en seconde priorité après Versailles. Quel est l'avenir de la desserte du Technocentre Renault qui emploie 12 000 personnes. Comment le site CNRS de Gif-sur-Yvette sera-t-il relié au reste du cluster ?

La gare RER B du Guichet est-elle appelée à conserver / développer son rôle de nœud multimodal (TCSP / RER) ? Enfin, la question de l'accès au plateau depuis les zones d'activités et d'habitation sud attenantes (Les Ulis, Limours, Marcoussis, etc.) manque de détails et d'ambition.

Enfin, ATPS apprécie plutôt positivement les propositions concernant la gouvernance des transports : remise en cause du décret de 1949 (qui limite la réorganisation des réseaux de bus), les communautés d'agglomérations étant encouragées à se constituer en Autorités Organisatrices de Transport de rang 2.

Les notions de qualité de service évoquées restent à amplifier en parallèle aux infrastructures en anticipant les développements technologiques, notamment des informations en temps réel compatibles entre les différents réseaux.

En conclusion, ATPS demande qu'en préalable à toute mise en œuvre de ce projet, même très partielle, l'ensemble des points listés ci-dessus soient discutés, détaillés et chiffrés. En l'état, ce projet de transports ne nous semble pas être à même de répondre aux objectifs envisagés.

ATPS, le 15 novembre 2008.