



COMMUNIQUÉ
26 mai 2009

Aménagements du plateau de Saclay à quand une amélioration tangible ?

L'État vient d'annoncer un gigantesque projet de métro automatique en 8 autour de Paris, qui traversera le plateau de Saclay, et la Région son *Plan de mobilisation pour les transports*. Pourtant les inquiétudes et interrogations des habitants, usagers et associations du plateau de Saclay demeurent intactes...

Si peu de concertation

ATPS constate que les tensions politiques ont persisté sur le dossier du plateau de Saclay, sans laisser le temps à la concertation, ni permettre à ce jour l'émergence de positions de consensus associant habitants, usagers et associations. Les travaux commencent sur le plateau de Saclay sans que l'offre de transports ne semble avoir été planifiée en conséquence. Vers un immense gâchis ?

Une planification incertaine

À court et moyen termes, l'urbanisation du plateau doit s'accompagner d'une progression significative de l'offre de transports, or les plans annoncés par l'État et la Région :

- ne prévoient pas de plan d'amélioration supplémentaire pour la branche sud du RER B, au-delà de ce qui est déjà en cours de travaux et de rénovation ; ceci malgré les demandes conjointes des habitants, associations, élus locaux et les pétitions ;
- ne proposent pas d'échéancier clair pour le tronçon Polytechnique – Saclay – Châteaufort du SPTC (site propre de transport en commun) est/ouest dont les études ne sont toujours pas finalisées ;
- n'évoquent même pas la proposition des acteurs de l'opération Campus d'un SPTC nord/sud sur l'axe Les Ulis – Moulon – Saclay – Jouy – Vélizy/Viroflay (ou Versailles) ;
- ne prévoient pas d'études pré-opérationnelles pour le SPTC Massy-Courtabœuf / Les Ulis ;
- ne prévoient rien sur l'amélioration de l'axe Versailles – Massy (actuel RER C), remis après la réalisation du tram-train Massy – Evry

Quels déplacements pour demain ?

Le plan annoncé par l'État propose un axe lourd Massy – Saclay – Versailles dont on peine réellement à croire, malgré les assurances, qu'il puisse être opérationnel avant 2025. Quelles garanties avoir sur ces engagements quand l'État peine à financer les projets déjà étudiés, voire validés ?

Au-delà des infrastructures lourdes à long terme, comment les pouvoirs publics comptent-ils accompagner le développement du plateau de Saclay ? Quelles voies nouvelles suggèrent-ils pour traiter un territoire aux besoins pluriels mais aussi atypiques, puisque voué en grande partie aux études universitaires et à la recherche ? Quelles solutions multimodales associant desserte de proximité, lignes express, circulations douces, transports de masse ? Ces questions ne trouvent pas la réponse souhaitée.

À quand une alternative complète à la voiture ?

Les usagers du plateau payent aujourd'hui le prix du retard pris pour réaliser des aménagements structurants, nécessaires mais sans cesse pris en otages par les acteurs politiques. Afin d'éviter qu'une fois encore, l'urbanisation ne se fasse avant qu'une offre décente de transports soit proposée, il nous semble primordial que ces points marquants fassent l'objet de la plus large attention et que des réponses précises soient apportées quant à leur phasage et financement.



Association pour l'amélioration
des transports du plateau de Saclay



Association des Usagers
des transports d'Île-de-France

DOSSIER
26 mai 2009

Une concertation et un diagnostic préalables insuffisants

L'aménagement du plateau de Saclay se profile dans un climat de **tension permanente** entre les multiples intervenants publics, avec une dispersion importante des moyens : région Capitale, initiatives de la Région (SDRIF, Arc'Express), opération Campus, schémas directeurs départementaux, travaux des communautés d'agglomérations, propositions de la RATP, de RFF, la SNCF, etc. La conduite des réflexions sur les transports, particulièrement opaque à ce jour, augure mal du rôle des usagers et habitants dans la **future gouvernance des aménagements** du plateau. **Quasiment aucune donnée chiffrée** n'a été diffusée publiquement. Faute de projections de trafic, difficile d'étayer des décisions aussi importantes que les tracés proposés ou la priorité mise sur la desserte des aéroports (Orly, Roissy-CDG, voire l'aéroport d'affaire de Toussus-le-Noble). Il est pourtant temps, **l'aménagement du plateau a commencé** (déménagement de l'ENSTA, campus de l'École Polytechnique, Digiteo PCRI, Neurospin, déménagement du siège du CEA, SOLEIL, etc.) !

ATPS demande qu'un **véritable processus de consultation** soit mis en place au plus vite pour prendre en compte les propositions et réserves des habitants, usagers et associations.

Des axes ferrés saturés ou obsolètes

La **ligne B du RER** (RATP / SNCF) fait face à une **dégradation vertigineuse de sa qualité de service** alors que son trafic devrait s'accroître fortement avec l'urbanisation du plateau et des secteurs périphériques. Saturation, retards systématiques, absence d'information en période d'incident, annulation de trains, signalétique non actualisée, délestages sauvages d'usagers en gares de Massy, Laplace, suppression des personnels en gare, notre analyse (<http://www.atpsaclay.fr/dossier/rerb>) montre à quel point le service sur le sud de la ligne B est hors norme. Malgré la décision du Conseil régional d'avancer à 2012 le réaménagement des infrastructures et la réfection des rames (sans augmentation de capacité) du projet Nord+ (*Plan de mobilisation pour les transports*, mars 2009), les améliorations ne devraient pas être ressenties avant cette date avec, en outre, des phases travaux très perturbatrices.

Près de 5 000 personnes ont signé la **pétition pour « un Plan d'urgence pour le RER B »** lancée par ATPS avec le soutien de l'AUT Île-de-France et du Comité des usagers du RER B en vallée de Chevreuse. Ce mouvement a été rejoint par les communes d'Orsay, Bures-sur-Yvette, Villebon-sur-Yvette, Massy, Palaiseau, Les Ulis et les communautés d'agglomération du Plateau de Saclay et Europ'Essonne.

ATPS s'inquiète donc très fortement du fait que le plan annoncé par l'État ne semble constituer qu'un recoloriage (plan RER B Nord+ au financement était acquis et aux travaux engagés, rénovation des rames, également acté). Aucun projet ne semble aujourd'hui à même de contenir la saturation prévisible de la ligne à court terme.

Engluée dans les interrogations sur les aménagements du plateau, et notamment les priorités entre la desserte de la vallée de la Bièvre et du plateau, la nécessaire modernisation du **RER C** et des **lignes Transilien desservant Versailles-Chantiers** reste en attente à ce jour.

ATPS s'inquiète par conséquent de l'absence de perspectives d'amélioration lourdes, financées et phasées.

Enfin, le maillage avec les autres axes ferrés (tramways, tram-trains, etc.) reste peu clair :

raccordement à la tangentielle ouest (Achères - Saint-Cyr, dont la concertation publique s'est achevée fin 2008), tramway T6 Châtillon – Viroflay, tram-train Massy – Evry, SPTC Massy – Courtabœuf à l'agenda incertain, etc.

À long terme, ATPS s'inquiète fortement du manque de précision des données concernant **le tronçon de métro automatique Massy – Saclay – Versailles** annoncé ce jour : financement, flux projetés, niveau des études menées. Vu la géologie du plateau, nous peinons vraiment à croire que celui-ci sera souterrain dans le secteur. Les flux de marchandises n'apparaissent pas non plus dans la réflexion locale sur les transports.

Bus : un axe pas franchement structurant mais enfin sur site propre

ATPS considère que la saturation prévisible du trafic automobile rend plus que jamais nécessaires des infrastructures en site propre. Axe quasiment médian entre les RER B et C, **la ligne Mobilien pôle-à-pôle 91-06** (Massy – St-Quentin-en-Yvelines) constitue un étrange tracé structurant privilégiant une desserte à longue distance à un rabattement rapide vers les lignes ferrées. Celle-ci emprunte partiellement un SPTC dont le 2^e tronçon (Massy – École Polytechnique) a enfin été ouvert le 27 avril 2009 (coût des travaux : 35 M€, financés par l'État, la région Île-de-France et le Conseil général de l'Essonne).

La **poursuite de sa mise en site propre** sur le tronçon École Polytechnique – Christ de Saclay, pour un coût identique (avec le difficile franchissement de la RN118) doit être considéré comme prioritaire. Son phasage et son financement doivent être clarifiés.

Si ce tracé est confirmé, la création d'un **deuxième axe SPTC nord-sud** (reprenant le tracé des lignes actuelles 269-02 et Phebus Z), dont le tronçon Christ de Saclay / HEC-INRA est évalué dans le plan Campus à 30 M€, permettrait de relier Les Ulis / Courtabœuf, le Moulon / Saclay et le nord du plateau (RER C, tramway T6 à Viroflay).

Ce projet est, à notre sens, une priorité essentielle qui demanderait une prise de décision urgente. Aujourd'hui, force est de constater que ce n'est pas le cas. Il demanderait la création d'une gare multimodale moderne au niveau de la gare RER B du Guichet (Orsay).

Un réseau de bus secondaire médiocre et des circulations douces bien problématiques

Les aménagements doivent s'accompagner d'un effort très significatif pour améliorer **la qualité de service sur le réseau de transports** : augmentation de la cadence aux heures de pointes, les week-ends et pendant les vacances scolaires, amélioration des correspondances, cadencement des lignes structurantes, meilleur accès aux informations (plans, horaires), signalisation statique et dynamique, charte de qualité de service signée par les transporteurs

Les **autres lignes de bus** assurent à la fois un maillage du plateau (relativement inefficace aujourd'hui) et une desserte « de cabotage » des zones denses de logement et d'emploi. Une situation très contrastée prévaut entre des lignes à forte fréquentation voire saturation (91-06, 269-02, 495/496...), et d'autres nettement moins empruntées. Une **remise à plat de ce réseau** est une attente forte des usagers. Les projets actuels, notamment celui de la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay, font craindre une hiérarchisation du réseau, **avec l'introduction de correspondances supplémentaires** (« ruptures de charges ») alors que les zones desservies ne sont souvent qu'à quelques kilomètres des RER.

Les transports alternatifs (dessertes hectométriques, covoiturage, autopartage, parc-relais, transports à la demande) sont quasiment absents des discussions. Pourtant comment concevoir la desserte d'un tel territoire sans multimodalité ?

Les **circulations douces** sur le plateau (vélo, piétons) restent des parents pauvres, comme le montrent l'absence de trottoirs, mais également les discussions surréelles concernant l'ouverture au public des futurs ouvrages franchissant les voies en gares de Massy-Palaiseau et d'Orsay-ville. L'absence de concertation mène parfois à des aménagements ostensiblement dangereux pour les cyclistes et les piétons (ronds-points géants du plateau).

L'association pour l'Amélioration des Transports du Plateau de Saclay (ATPS)

Depuis 2006, les adhérents d'ATPS travaillent à l'amélioration des transports du plateau de Saclay dans le but de faciliter les déplacements des usagers des transports, des cyclistes et piétons et de promouvoir ces moyens de déplacement, en veillant au respect de la qualité de vie des riverains. ATPS est une association à but non lucratif (« loi 1901 »).

Consultée régulièrement par les collectivités et les transporteurs, ATPS est membre du Conseil Économique et Social et du Comité Local des Transports de la Communauté d'agglomération du plateau de Saclay.

ATPS travaille activement avec les acteurs associatifs, notamment avec l'Association des usagers des transports d'Île-de-France (AUT-IDF).

Site internet : <http://www.atpsaclay.fr>

Contact : contact@atpsaclay.fr

L'association des usagers des transports d'Île-de-France (AUT-IDF)

L'AUT regroupe les adhérents franciliens (personnes morales ou physiques) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, une des 18 associations nationales agréées de consommateurs. Celle-ci, créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises. Elle est membre du Conseil National de la Consommation, de France Nature Environnement et de la Fédération Européenne des Voyageurs. L'AUT est elle-même membre d'Île-de-France Environnement.

La FNAUT agit :

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains,
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien et de l'environnement.

La FNAUT représente les usagers des transports publics auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

Site internet : <http://www.aut-idf.org/>

Contact : aut@aut-idf.org

----- ✂ -----

Bulletin d'adhésion 2009 à ATPS :

Mes coordonnées :

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : VILLE :

Adresse électronique :@.....

J'adhère / Je **renouvèle mon adhésion**, comme membre :

adhérent : cotisation annuelle 10 EUR

adhérent étudiant : cotisation annuelle 5 EUR

bienfaiteur : EUR à partir de 10 EUR

Je soutiens l'action d'ATPS en adressant un **don libre** de : EUR

Date :

Signature :

Établissez votre chèque à l'ordre de **Association pour l'amélioration des transports du plateau de Saclay**, et envoyez-le à : ATPS, 19 rue Gazan, 75014 PARIS.