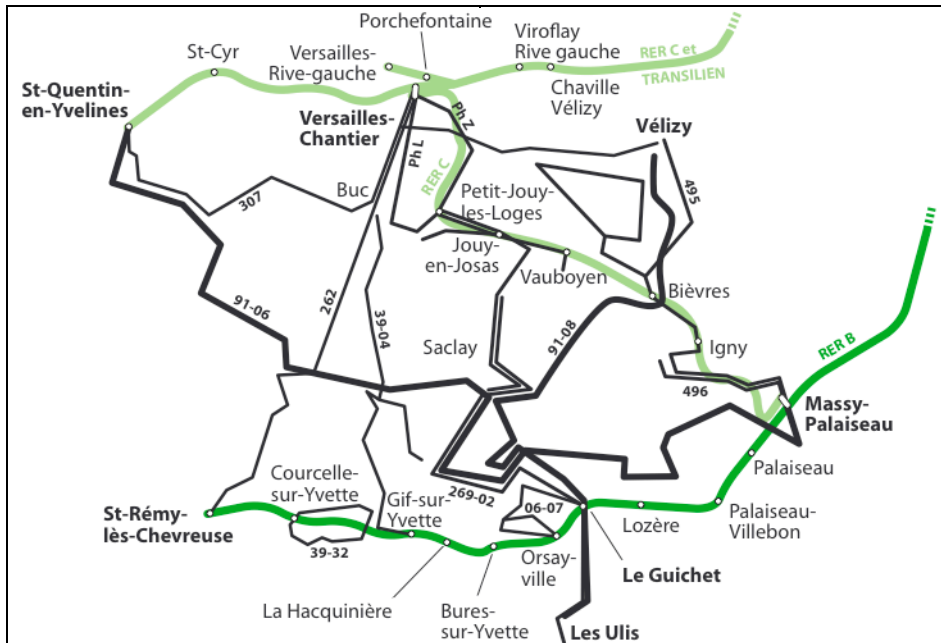


PLATEAU DE SACLAY : refusons l'improvisation



Le plateau de Saclay doit faire l'objet d'aménagements d'ampleur dans les prochaines années. Aujourd'hui sous-équipé en terme de liaisons, ce territoire cumule développement fulgurant, desserte minimaliste et incohérence au niveau de l'offre de transport.

Le plateau de Saclay forme une entité géographique propre délimitée par le creusement des vallées de l'Yvette (au sud) et de la Bièvre (au nord). Principalement urbanisé sur sa frange sud, il fait l'objet d'aménagements très importants centrés sur ses activités scientifiques.

Ce développement suscite des débats exacerbés au niveau local avec deux points de vue opposés, l'un centré sur le maintien d'espaces agricoles, l'autre sur la création de logements en nombre à proximité des bassins d'emploi. Ainsi, le SDRIF, suivant les projections de l'État, table sur la création de 5000 nouveaux logements par an sur l'ensemble du « territoire stratégique » Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-St-Quentin-en-Yvelines.

Un état des lieux désastreux

Le plateau de Saclay présente des difficultés naturelles d'accès qui

restreignent les voies envisageables pour le desservir. En outre, l'éparpillement des zones d'habitation et d'activité sur le pourtour du plateau complique sa desserte. Priorité a donc été donnée historiquement à la voiture individuelle sur un réseau routier dense (RN286, A12, RN118, RD36 dont le doublement est à l'étude) aujourd'hui saturé en pointe. La part modale des transports en commun ne dépasse pas 13% dans le secteur.

Les lignes RER B et C empruntent respectivement les vallées de l'Yvette et de la Bièvre, l'interconnexion RER - plateau se faisant très majoritairement par deux gares : Massy-Palaiseau (B, C) et Le Guichet (B). Toutes deux souffrent du manque de fiabilité et de la saturation du RER B : retards à répétition, manque d'information sur les incidents, trajet interminable. Enfin, la desserte par Le Guichet, gare la plus proche de la zone du Moulon, est rendue particulièrement difficile par l'existence de RER semi-directs aux heures de pointe n'y

marquant pas l'arrêt, en provenance de Paris le matin et vers Paris le soir.

Concernant le RER C, la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ne constitue pas une vraie alternative de rabattement du fait de son éloignement de la proche couronne. L'accès aux autres stations du RER C est anecdotique (4 liaisons Jouy-en-Josas - Christ de Saclay par jour par la ligne Phebus Z). Cette portion du RER serait pourtant 20 min plus proche du sud du plateau que Saint-Quentin.

Le plateau est traversé par des lignes de bus structurantes selon les axes est-ouest (la ligne Mobilien pôle-à-pôle 91-06 Massy - St-Quentin, voir *encadré*) et sud-nord (principalement la ligne 269-02 Les Ulis - Saclay, ainsi que potentiellement 262 St Rémy-lès-Chevreuse - Versailles et 39-04 Gif-sur-Yvette - Buc). Les zones denses de logement et d'emploi Palaiseau/Massy, Igny/Vauhallan, Orsay/Bures-sur-Yvette, et Saclay/Val d'Albion sont desservies par des lignes de proximité.

Ce réseau souffre de graves difficultés de conception et de fonctionnement en réelle inadéquation avec le développement du plateau. La complémentarité des tracés des lignes n'est pas satisfaisante (91-06, 269-02, 06-07 sur le Campus universitaire d'Orsay, 91-08 Les Ulis - Vélizy, réseau Phébus autour de Versailles). Des « points chauds » (IUT d'Orsay) souffrent d'une capacité insuffisante. Certaines lignes présentent également une multitude de sous-lignes illisibles (25 pour la 269-02 !). Leurs horaires sont inappropriés : cadencements irréguliers, saturation aux heures de pointe, horaires de vacances irréalistes et complexes, heures creuses, amplitudes insuffisantes.

Leur qualité de service n'est pas satisfaisante : passages en avance, modification à l'improviste des trajets par les conducteurs... L'information fait défaut : signalétique inadaptée, absence d'information en temps réel aux points d'arrêt malgré les dispositifs parfois présents, girouettes mal réglées, etc. Enfin, des équipements de base manquent : abribus, éclairage, poteaux d'arrêts, cheminements piétons.

Enfin soulignons que la ligne 91-08

(Les Ulis-Vélizy), malgré son récent passage au standard Mobilien, n'est pas conçue pour desservir le plateau puisqu'elle ne s'y arrête pas le matin et ne permet d'en descendre ni l'après-midi ni le soir.

Ces difficultés ont favorisé le développement de navettes privées d'entreprise, y compris pour les structures publiques (!) qui ne desservent pas les habitants et ont un coût prohibitif pour ces structures.

Du fait des déclivités importantes, le développement de la bicyclette est aujourd'hui principalement abordé selon l'axe loisir, comme le montrent les schémas directeurs de l'Essonne et des communautés d'agglomération.

Il s'agirait néanmoins de s'assurer que les aménagements à venir ne bloqueront pas une utilisation future sur les trajets domicile-travail/école et travail/travail. Le vélo doit aussi pouvoir se pratiquer de manière attrayante et en toute sécurité en dehors du réseau des pistes cyclables. En un mot, tout laisse à penser que les circulations douces sont jusqu'à présent envisagées « pour faire bien dans les programmes politiques » et non comme une alternative viable à la voiture.

Enfin certains axes routiers particulièrement dangereux sont empruntés par des piétons (RN306, RD128, RD36, RD446, etc.) en l'absence totale d'aménagement (trottoirs, passages).

Un entremêlement d'acteurs

Les nombreux transporteurs conservent une forte autonomie, confortée par les interdictions de trafic local (cf. AUT-infos n°72).

Les communautés d'agglomération, notamment celle du plateau de Saclay (CAPS), ont acquis ces dernières années des compétences élargies en terme de transport. La CAPS finançait ainsi les déficits de 11 lignes de bus, pour un montant total de 1,73 M€ en 2006.

Les communes conservent évidemment leurs droits sur certaines voiries, comme rappelé récemment par

deux dossiers concernant la ville d'Orsay : la mise en place d'une tarification discriminatoire à l'égard du stationnement nocturne sur le parc-relais STIF de Corbeville, la localisation contestée de la gare routière du Guichet. Ces choix se sont sans doute faits aux dépens des trajets domicile - travail de personnes non résidentes (et non électriques...) sur le plateau.

Au plan départemental, le contraste est fort entre le Conseil général de l'Essonne, connu pour sa proactivité en terme d'offre de transports à travers les lignes Albatrans (91-XX évoquées précédemment) et celui des Yvelines.

Enfin, au niveau régional, le STIF entend jouer pleinement son rôle d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), notamment par la mise au standard Mobilien des lignes 91-06 et 91-08. Une part du financement des aménagements lourds (TCSP) devrait transiter par l'enveloppe du CPER 2007-2013, le plateau de Saclay constituant l'un des 6 territoires d'« intérêt régional et national ». À long terme, le SDRIF envisage la création d'un tramway empruntant le tracé du TCSP Massy - St-Quentin.

À ces niveaux s'ajoute un échelon inattendu, à travers l'Opération d'intérêt national (OIN) créée sous l'impulsion de l'État. Ce Groupement d'intérêt public se fait le porteur des projets d'urbanisation à grande échelle. Il envisage de jouer à court terme le rôle d'AOT de niveau 2... sans la légitimité d'une instance élue.

Les conséquences de la multiplication de ces niveaux décisionnels sont importantes. Ainsi, les frontières administratives entre départements (Yvelines, Essonne) et communautés d'agglomération (Versailles-Grand-Parc, Plateau de Saclay...) contraignent fortement les tracés actuels des lignes de bus qui peinent à mailler le territoire et à le relier aux agglomérations adjacentes (Versailles, Vélizy, Les Ulis).

Une illustration ponctuelle récente de dysfonctionnement est la détérioration de la piste cyclable lors de la réfection de

la montée du Guichet (RD446), pourtant axe majeur du Schéma départemental des circulations douces du Conseil général de l'Essonne (itinéraire n° 31).

Dans ce paysage complexe, les acteurs associatifs n'ont d'autre choix que de se tourner successivement vers chacune de ces strates décisionnelles pour contribuer à la réflexion d'ensemble sur la desserte en transports en commun du territoire.

Dix propositions concrètes

Prévoir d'aménager un axe lourd de transport entre Saint-Quentin et Massy – critiqué par certains dans la mesure où il serait facteur d'une urbanisation non souhaitable – apporterait tout au plus une solution partielle. L'AUT préconise un ensemble de mesures de nature à améliorer de façon significative la desserte du plateau.

1. Augmentation de l'offre sur les lignes de bus structurantes

Nombre de difficultés relevées pourraient être résolues par une augmentation progressive de l'offre de bus.

2. Réorganisation du réseau de bus

Nous appelons également à une remise à plat de ce réseau sans idées préconçues, sinon celle d'améliorer la complémentarité et les trajets des lignes (269-02, 91-06, 91-08, 39-04, 06-07, réseau Phébus de Versailles). L'axe nord-sud 269-02 pourrait ainsi devenir une ligne « structurante de bassin » du STIF.

3. De nouveaux points d'accès au nord du plateau ?

Nous demandons que soit étudié le rabattement du réseau de bus vers une des gares du RER C situées entre Versailles-Chantiers et Vauboyen.

4. Amélioration de la desserte par la station RER B du Guichet

Nous demandons que les semi-

directs ne marquant pas l'arrêt en gare du Guichet aux heures de pointe s'y arrêtent, en provenance de Paris le matin et vers Paris le soir pour ne pas pénaliser les habitants de la vallée de Chevreuse.

5. Fiabilisation des lignes

RER

L'AUT souligne l'influence de la mauvaise régularité du RER B sur les correspondances avec les bus du plateau. Elle demande l'arrêt des changements de rame inopinés effectués même en pointe par la RATP en gare de Massy-Palaiseau. Elle renouvelle sa demande que la puissance électrique de la ligne C Massy-Versailles soit augmentée conformément aux engagements pris par la SNCF.

6. Information et signalétique

Nous demandons que l'information disponible sur les différents sites Internet (transports-idf.com, RATP, collectivités locales, compagnies de bus) soit mise aux standards d'usage. La signalétique aux arrêts, gares routières et sur les bus devra également être clarifiée et disponible en anglais.

7. Qualité de service

L'adoption de procédures rigoureuses de reporting des incidents, de réponse aux usagers et la publication d'indicateurs de qualité de service, d'un commun accord entre associations, collectivités et transporteurs, devraient permettre d'améliorer la desserte du plateau.

8. Développement des plans de déplacement d'entreprise

En participant aux instances locales concernant les transports, les établissements privés et publics du plateau devraient être incités à promouvoir de concert les modes de déplacement alternatifs des employés (cycle, co-voiturage, transports en commun, transport à la demande, auto-partage).

9. Participation des associations aux choix

d'aménagement

Les associations devraient être associées aux projets d'aménagement en amont des étapes décisionnelles, afin d'assurer que ceux-ci répondront aux principaux besoins identifiés.

10. Des choix ambitieux pour un territoire axé sur la recherche ?

Il serait enfin souhaitable que le plateau constitue une zone d'expérimentation de solutions ambitieuses en termes de transport (Vélib électriques aux stations de RER, co-voiturage, bus avec porte-vélos comme en Allemagne, etc.) Il en va de l'image de ce territoire, comme de la qualité de vie des usagers.

**Loïc BERTRAND et les adhérents
de l'association pour
l'Amélioration des Transports du
Plateau de Saclay**