

L'articulation transports et urbanisme dans un aménagement nouveau : le cas du Plateau de Saclay

Antoine Huré

▶ **To cite this version:**

Antoine Huré. L'articulation transports et urbanisme dans un aménagement nouveau : le cas du Plateau de Saclay . Géographie. 2014. dumas-01313854

HAL Id: dumas-01313854

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01313854

Submitted on 10 May 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

Antoine Huré

L'articulation transports et urbanisme dans un aménagement nouveau : le cas du Plateau de Saclay



Mémoire de Master 1

Dirigé par Xavier Desjardins

Master Urbanisme et aménagement - 2013-2014

UFR de Géographie

Université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne

UNIVERSITÉ PARIS 1
PANTHÉON SORBONNE

Résumé

Ce mémoire a pour ambition de décrire et d'analyser les projets d'aménagements du sud du Plateau de Saclay, en ce qui concerne notamment la coordination entre urbanisme et transports. Les deux ZAC du Plateau de Saclay correspondent à un espace dans lequel l'héritage agricole est important malgré les nombreux projets qui se sont succédé. En effet, le Plateau s'insérait dans un projet de ville nouvelle dont les projets actuels ont pour partie hérité. La question de la phase de transition entre l'installation de logements et l'arrivée du métro, transport structurant du projet, fera l'objet d'un attention particulière.

The aim of this study is to describe and analyze Plateau de Saclay's urban projects, mainly about the articulation between urban planning and transportation projects. On the Plateau de Saclay, the agricultural heritage is really important, in spite of the numerous projects that were proposed. A new town was planned in the 1960s and the actual project has some characteristics in common with. The problematic of the transitional phase between the arrival of the first inhabitants and the establishing of the underground will especially be studied.

Mots-clés

Transport, métro, urbanisme, aménagement, université, concertation, décentralisation, Grand Paris, quotidien urbain

Remerciements

Je tiens à remercier dans un premier temps la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay qui m'a accueilli pendant trois mois dans le cadre de mon stage, et en particulier Monsieur Pi., mon maitre de stage, Messieurs K., et Monsieur Co., pour leur accueil, leur accessibilité et la mise à disposition d'informations et de documents ; merci aussi à Monsieur C., directeur général des services, pour son suivi et sa disponibilité malgré une période d'élections chargée.

Je tiens également à remercier Xavier Desjardins, mon directeur de mémoire, pour son accessibilité, pour ses réponses à mes (très) nombreuses interrogations, et pour son suivi.

Un grand merci à ceux qui ont accepté de me rencontrer pour contribuer à mon mémoire. Je pense d'abord à Monsieur Ch., pour le temps qu'il m'a consacré et pour l'accès aux documents et à ses archives personnelles. Merci à Monsieur G. et à Madame T., de l'EPPS, à Monsieur M. de la Communauté d'agglomération Europ'Essonne, à Madame R., à Monsieur Gu., à Monsieur P. et à Monsieur B.. Merci aux étudiants, Odile, Geoffrey, Damien et à l'anonyme de Polytechnique (ce que je respecte jusque dans les remerciements !) pour leurs réponses.

Merci à Charlaine, qui m'a accompagné durant nos longues journées de bibliothèque et qui a réussi à me motiver au quotidien ; merci à Timothée et Violaine pour leur précieuse relecture et leurs conseils.

Sommaire

Introduction 1

Chapitre 1 : de l'espace agricole en marge de l'agglomération parisienne à un espace urbain intégré 4

1.1. Le Plateau de Saclay, espace urbain ou espace rural ? 5

1.1.1. Un espace préservé à la lisière de l'urbanisation 5

1.1.2. Accessibilité et mobilité sur le Plateau de Saclay 9

1.1.3. L'opération d'intérêt national et les ZAC 13

1.2. Le Plateau de Saclay, lieu convoité pour des projets bien souvent avortés 16

1.2.1. Les premières installations sur le Plateau 16

1.2.2. Saclay, partie prenante de la ville nouvelle de Trappes dans le SDAURP de 1965 17

1.2.3. L'abandon de l'urbanisation dans le SDAURIF de 1976 21

1.3. Le cluster, synonyme de « réveil du plateau » ? 22

1.3.1. Le retour du Plateau dans le schéma directeur 22

1.3.2. Du rapport de Christian Blanc à la loi sur le Grand Paris 23

1.3.3. Les projets du plateau 27

Chapitre 2 : Paris-Saclay, un projet discuté. Quels liens avec les villes nouvelles ? 34

2.1. Saclay, une ville nouvelle d'une nouvelle génération ? 35

2.1.1. L'État impose sa loi 35

2.1.2. Une cacophonie d'acteurs 38

2.1.3. Un métro qui ne fait pas l'unanimité 43

2.2. Le transport linéaire au cœur du projet 48

2.2.1. Le mode lourd central au projet : comparaison entre les villes nouvelles françaises et étrangères 48

2.2.2. Un urbanisme orienté vers le transport 53

Chapitre 3 : la problématique phase de transition 60

3.1. Un projet sans fin, des habitudes chamboulées ? 61

3.1.1. Un projet phasé : Paris-Saclay sera-t-elle terminée ? 61

3.1.2. Une centralité, des centralités 63

3.1.3. Un quotidien urbain en constante évolution 65

3.2. La place de l'automobile dans le projet et avant sa réalisation 69

3.2.1. L'oubli de l'automobile 69

3.2.2. Un besoin de déplacement, même pendant la phase de transition 72
3.2.3. Et si le métro n'arrivait pas ? La remise en cause des projets 79
Conclusion 82
Bibliographie 83
Table des figures 87
Liste des abréviations 89
Annexes 90

Introduction

La problématique de la coordination entre urbanisme et transports est parfois soulevée dans le cas des villes existantes, aux systèmes et à la gestion déjà bien définis. Dans le cas où les aménagements « d'origine » sont tout simplement inexistants (villes ou quartiers nouveaux), la question est bien moins évoquée dans la recherche, en particulier en ce qui concerne le phasage entre investissements dans les transports et décisions d'urbanisme, et aussi en ce qui concerne les solutions transitoires.

Ce mémoire s'intéressera à la façon dont s'articulent les politiques de transports et les choix d'aménagements qui sont faits dans un espace en profonde transformation, tant pour la gestion actuelle que pour les projets en cours et futurs.

La planification des transports est réellement mise à part dans les projets d'urbanisme, dans les PLU, les SCoT, alors même que son impact est plus qu'important sur la vie des habitants. Qui plus est, la recherche d'une mobilité « durable » ne peut se faire si l'on continue à compartimenter transports et urbanisme. En effet, comment adapter l'urbanisme à cette nouvelle forme de mobilité si peu de liens existent entre les décideurs (Desjardins, Leroux, 2007) ?

L'espace en profonde mutation qui sera étudié dans ce mémoire, et dont la problématique découlera, est le Plateau de Saclay, ou plus précisément sa partie sud, concernée par deux zones d'aménagement concerté, qui constituera un campus urbain appelé Paris-Saclay.

Ce mémoire s'intéressera donc tout particulièrement à la problématique de l'articulation entre transports et urbanisme dans un l'aménagement d'un espace « vierge » d'urbanisation, comme ce fut le cas pour les villes nouvelles. Ainsi, on peut se demander **comment les politiques de transport et d'urbanisme s'imbriqueront-elles pour créer un espace nouveau intégré dans le système métropolitain ?** Cette problématique s'insère tout particulièrement dans un contexte francilien où le projet de métro du Grand Paris s'apprête à remodeler le territoire de grande couronne. Les pôles formés par les gares pourraient accueillir une urbanisation à des endroits qui n'étaient pas forcément prévus pour. Ce mémoire portera sur le cas notable du Plateau de Saclay, qui comportera trois stations de métro et accueillera plus de 50 000 personnes supplémentaires.

Le Plateau de Saclay a fait l'objet de plusieurs projets d'urbanisation à partir de la fin des années 1950, avec l'arrivée de premières installations scientifiques (le Commissariat à l'énergie atomique, l'Université Paris-Sud, le CNRS), puis a pris part aux premières ébauches de ville nouvelle à l'est de Trappes au début des années 1960, avant l'avortement du projet. Le « réveil » du Plateau ne s'est fait

qu'avec l'arrivée de certaines grandes écoles (École Polytechnique, Supélec) à la fin des années 1970, connaissant ensuite une certaine stabilité et enfin un retour au premier rang de l'aménagement parisien avec le rapport Christian Blanc et l'arrivée du Grand Paris Express.

Nous entrerons plus en détail dans le projet actuel, qui — pour ses opposants — n'est qu'une ville nouvelle d'une nouvelle génération. La comparaison entre Paris-Saclay et les villes nouvelles françaises comme étrangères sera donc évoquée, tant pour la question de la mobilité que pour les interactions entre les différents acteurs de l'aménagement et du transport.

Aussi, nous montrerons que le métro du Grand Paris est central et indispensable au projet de campus urbain, remisant dans l'ombre les autres modes de transports, notamment l'automobile, grande oubliée du projet. La question de la temporalité du projet urbain sera elle aussi étudiée, parce qu'elle est extrêmement importante. En effet, plusieurs années vont s'écouler entre l'installation des premiers habitants sur le Plateau de Saclay et la mise en service du mode de transport lourd.

> « Qu'adviendra-t-il en 2015, quand les 2 000 nouveaux logements de l'écoquartier Camille-Claudel, à Palaiseau, seront occupés et que les nouveaux locaux d'EDF, accueillant près de 1 000 salariés, auront ouvert leurs portes ? La mise en service d'un bus en site propre entre la gare de Massy-Palaiseau et l'Ecole polytechnique a déjà amélioré la desserte de la partie est du plateau. Son prolongement jusqu'au Christ-de-Saclay, en 2015, ne suffira pas à décongestionner les routes bouchées. « *Il ne faut pas s'attendre à un miracle*, tranche Pierre Veltz [Président de l'Établissement public Paris-Saclay, EPPS]. *Il y aura forcément quelques années difficiles à passer.* » Patience… »
>
> *Extrait de l'article « Le métro qui va tout changer » de L'Express, paru le 28 août 2013*

La façon dont répond le président de l'EPPS laisse à penser que la phase de transition sera délicate ; ce peut être intéressant de se pencher sur cette question, sur les solutions proposées par les différents acteurs ainsi que sur des cas éventuellement comparables (notamment les villes nouvelles).

En tout cas, le terrain semble réellement adapté à la problématique et aux questions secondaires, parce qu'il est le lieu de projets considérables qui influeront (et influent déjà) sur la mobilité en région parisienne. Le terrain est tout à fait pertinent sur la question de la multiplicité des acteurs, caractéristique de l'aménagement en Île-de-France, et sur les conflits qui les opposent.

Méthodologie

Pour connaître les habitudes actuelles de mobilité des habitants du plateau de Saclay, mais aussi leur propension à les changer avec la présence d'un nouveau transport, un sondage aurait pu être effectué. Malheureusement, le temps alloué à la rédaction du mémoire est trop faible pour pouvoir construire et administrer un véritable sondage avec un échantillon significatif.

J'ai par conséquent opté pour des entretiens ciblés, donc plus efficaces pour prendre la mesure des attentes, des besoins des habitants, des étudiants, mais aussi pour comprendre les relations entre les différents acteurs et leurs rôles. Des entretiens avec des acteurs concernés (Établissement Public Paris-Saclay, Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay, STIF associations, etc.) ont pu m'aiguiller.

Lors de ces entretiens, j'ai abordé la question de la place réservée à la voiture dans les deux ZAC Moulon et Polytechnique qui composent l'Opération d'intérêt national[1] : le stationnement public et privé, la voirie, les transports en commun proposés avant l'arrivée du métro aussi bien qu'après. Il paraissait aussi judicieux de mettre en avant les dysfonctionnements entre les différents acteurs sur le plateau (EPPS, CAPS, Polytechnique, STIF, SGP, etc.) et leurs points de vue divergents sur la façon d'aborder la question de la mobilité sous l'angle de l'urbanisme.

Il semblait aussi évident de s'interroger sur les attentes des « occupants » actuels, de comprendre leur point de vue. Des entretiens bien ciblés avec des étudiants ou des employés ont pu aider à mieux cerner les problématiques actuelles.

En plus de ces entretiens, j'ai effectué mon stage à la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, dans le département transports et déplacements, ce qui m'a permis d'être en contact avec les principaux acteurs de ces projets, tout en ayant des liens étroits avec le département d'urbanisme. Dans le cadre de ce stage, j'ai été amené à réaliser un cahier de préconisations sur les déplacements urbains à l'intérieur des deux ZAC qui composent l'opération. C'était donc une bonne façon de s'approprier les problématiques qui incombent aux politiques de transports et d'urbanisme, entre les demandes électorales, politiques, les attentes des aménageurs, les logiques de desserte et les demandes du STIF.

[1] Nous reviendrons sur la définition de l'OIN dans le chapitre 1.

Chapitre 1 : de l’espace agricole en marge de l’agglomération parisienne à un espace urbain intégré

1.1. Le Plateau de Saclay, espace urbain ou espace rural ?

1.1.1. Un espace préservé à la lisière de l'urbanisation

Le plateau de Saclay a toujours attiré les Parisiens, de par ses vallées calmes et ses espaces aérés, en témoignent les nombreuses résidences secondaires bâties dans les années 1920 le long de la voie ferrée appelée ligne de Sceaux (ligne de Paris - Denfert-Rochereau à Limours), construite à la fin du XIX^{e} siècle. Les villas installées à l'époque dans la vallée de l'Yvette étaient de trois sortes : des maisons anciennes rénovées, des villas bourgeoises — voire des châteaux, comme celui de Launay repris par la Faculté d'Orsay sous l'impulsion de Frédéric Joliot-Corie — ainsi que des maisons individuelles plus « classiques » des années 1920-1930. La véritable urbanisation est donc apparue à partir du milieu des années 1920 et l'installation de ces nombreuses résidences secondaires dans la vallée de l'Yvette, puis en 1936 était, sur le Plateau à proprement parler cette fois-ci, construit le premier aérogare de l'aéroport Paris—Toussus-le-Noble (Stock, 1971).

Le Plateau, jusque-là, n'avait pas subi d'urbanisation — nous y reviendrons dans la partie 1.2. Même aujourd'hui, cet espace pourrait être défini comme « vierge » de toute urbanisation par rapport aux aménagements qui étaient à l'origine prévus. Il est évidemment exagéré d'utiliser ce terme puisque l'on y trouve déjà des facteurs d'urbanisation, toutefois dispersée, avec le campus de l'école Polytechnique, l'université Paris-Sud, les zones d'activités et d'entreprises, le CEA (Commissariat à l'énergie atomique).

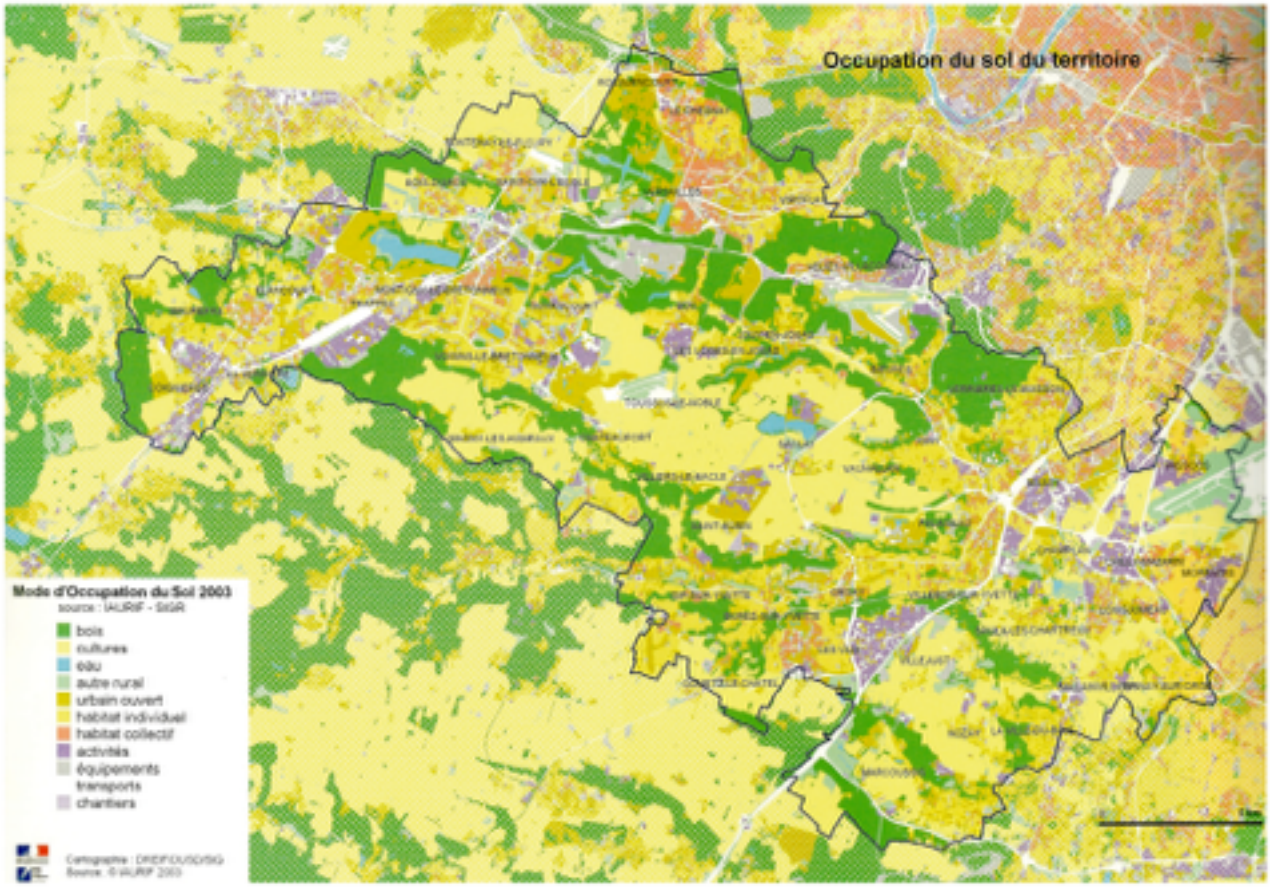
Néanmoins, les espaces agricoles sont nombreux voire prédominants (figures 1 et 2), surtout si on les compare à la très proche vallée de l'Yvette ou à Massy et Palaiseau, et si l'on considère que cela va intensément changer avec les projets actuels. De plus, le peu d'espaces occupés par l'urbanisation présente un étalement caractéristique de la mobilité en véhicule particulier, ce qui implique de véritables évolutions quant aux choix futurs des transports et une problématique réelle pour la desserte en transports en commun.

La Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay comptait, en 2010, 96 000 habitants, mais la plupart d'entre eux résident dans les vallées de l'Yvette et de la Bièvre. Sur le Plateau en tant que tel, en tout cas dans sa partie essonienne, seules les villes de Saclay, Saint-Aubin, Villiers-le-Bâcle, Vauhallan, et une partie des villes de Palaiseau, Gif-sur-Yvette et Orsay doivent être prises en compte (figure 3).



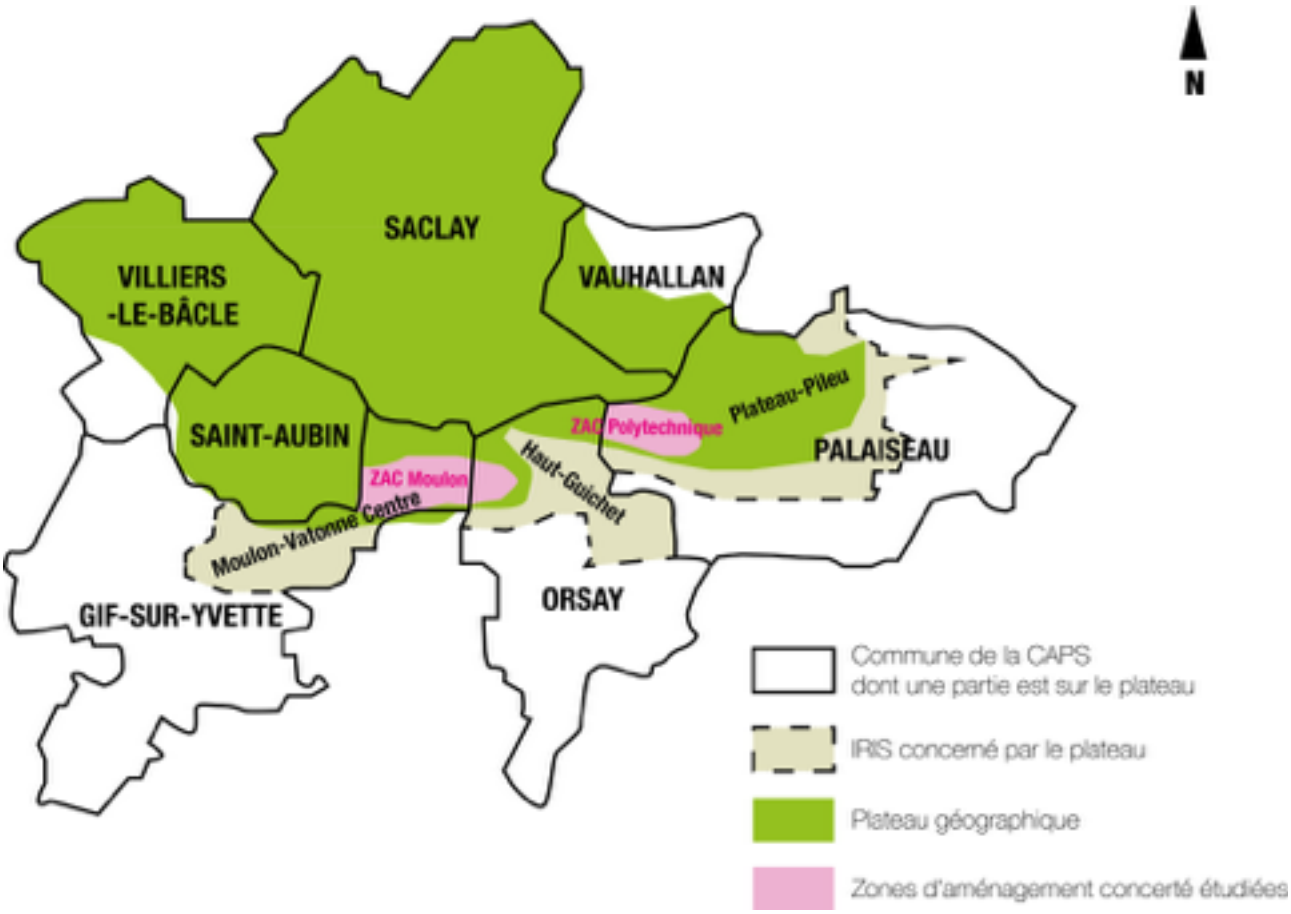
Source : Géoportail

Figure 1 - Les projets de campus, à la lisière de l'urbanisation de la vallée de l'Yvette et des espaces agricoles préservés du Plateau.



Source : Mission de préfiguration de l'OIN

Figure 2 - Le plateau reste encore en majorité agricole, intégrant la « ceinture verte » francilienne.



Source : Antoine Huré

Figure 3 - Communes concernées par le Plateau de Saclay et ses projets.

Au sens large du terme, si l'on comptabilise les communes entières sur le Plateau de Saclay, 76 000 habitants sont concernés. Si l'on ne prend en compte que les IRIS du Plateau (toutes les communes, mais seulement une partie de Gif-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau, tout en notant que les IRIS sont plus grands que la place du Plateau dans la commune et que la plupart des habitants vivent en vallée), le Plateau de Saclay dans sa partie comprise dans la Communauté d'agglomération atteint 18 500 habitants[2].

Le Plateau de Saclay a surtout la particularité d'être un espace où la recherche occupe une place importante. Il compte déjà, aujourd'hui, 17 000 chercheurs, qui représentent autour de 10 % de la recherche française. Ainsi, la commune de Saclay se classe au premier rang francilien en nombre de chercheurs en 2006, avec 4 956 chercheurs du domaine public représentant 11,9 % de la recherche en Île-de-France (Brédif, 2009). Le cinquième arrondissement de Paris se situe en deuxième position,

[2] Chiffres INSEE, 2010.

et Gif-sur-Yvette, commune du Plateau de Saclay elle-aussi, en troisième position avec 4 129 chercheurs[3] (figure 4).

Département	Commune	Recherche publique	Poids en Ile-de-France
91	Saclay	4 866	11,9 %
75	Paris 5e	4 373	10,5 %
91	Gif-sur-Yvette	4 129	9,9 %
75	Paris 15e	2 719	6,5 %
94	Ivry-sur-Seine	2 256	5,4 %
75	Paris 16e	1 967	4,7 %
91	Bruyères-le-Châtel	1 916	4,6 %
92	Clamart	1 710	4,1 %
75	Paris 10e	1 528	3,7 %
94	Rungis	1 369	3,3 %
75	Paris 13e	1 153	2,8 %
91	Evry	894	2,1 %
92	Fontenay-aux-Roses	875	2,1 %
78	Jouy-en-Josas	867	2,1 %
92	Châtillon	861	2,1 %
75	Paris 12e	791	1,9 %
75	Paris 14e	761	1,8 %
78	Rocquencourt	609	1,5 %
94	Maisons-Alfort	605	1,5 %
77	Champs-sur-Marne	586	1,4 %
	Ensemble Ile-de-France	41 614	///

Source : APUR[2]

Figure 4 - Les 20 premières communes franciliennes accueillant les effectifs de la recherche publique.

Si l'on se penche tout particulièrement sur la frange sud du Plateau, à savoir le secteur des zones d'aménagement concertées, le CEA et HEC à Jouy-en-Josas, on comptait en 2012 20 500 usagers du campus, parmi lesquels 3 100 enseignants, chercheurs et doctorants, 7 600 salariés, 8 200 étudiants dont 3 700 logés sur place (dont 900 à Moulon et 1 500 à Polytechnique) et 1 600 personnels administratifs, auxquels il faut ajouter la population de Saclay (3 000 habitants) et de Saint-Aubin (800)[4]

La population de chercheurs et d'employés — même parfois d'étudiants — semble avoir tendance à effectuer ses déplacements majoritairement en véhicule personnel ; le territoire, marqué la présence routière, paraît particulièrement révélateur de cela.

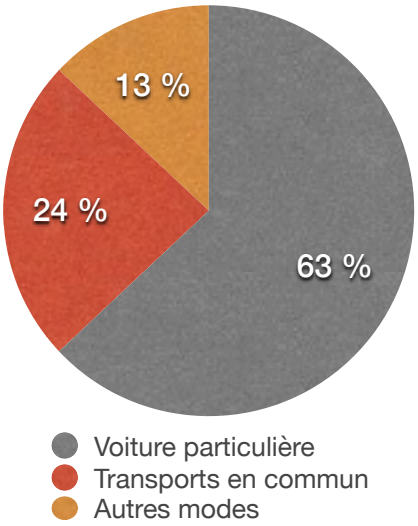
[3] Rapport de l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme), *Géographie de l'emploi 2006 en Île-de-France*, 2006.

[4] EPPS, *Atlas des mobilités*, août 2012.

1.1.2. Accessibilité et mobilité sur le Plateau de Saclay

Les données concernant la mobilité sur le Plateau de Saclay sont difficiles à trouver. En effet, la frange sud, étudiée dans ce présent mémoire, ne correspond à aucune entité administrative prise en compte par les organismes de type INSEE. Malgré tout, quelques statistiques existent concernant la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (qui déborde du plateau géographique, puisqu'elle comprend les villes de la vallée de l'Yvette — Orsay, Les Ulis, Palaiseau, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, etc. — ainsi que celles de la vallée de la Bièvre — Bièvres et Igny).

Ainsi, les déplacements quotidiens depuis la CAPS vers l'extérieur étaient estimés en 1999 à 41 000 et ceux à destination de la CAPS à 39 000. Concernant la part modale de ces entrants et sortants, elle s'élève à 63 % pour la voiture particulière — contre 60,7 % en moyenne pour la grande couronne, à 24 % pour les transports en commun — 12,8 % en grande couronne — et à 13 % pour les autres modes (marche à pied, vélo, deux-roues motorisés, etc.) — contre 26,5 % en moyenne en grande couronne[5].



Source : CAPS[5]

Figure 5 - Répartition modale des déplacements des entrants et des sortants

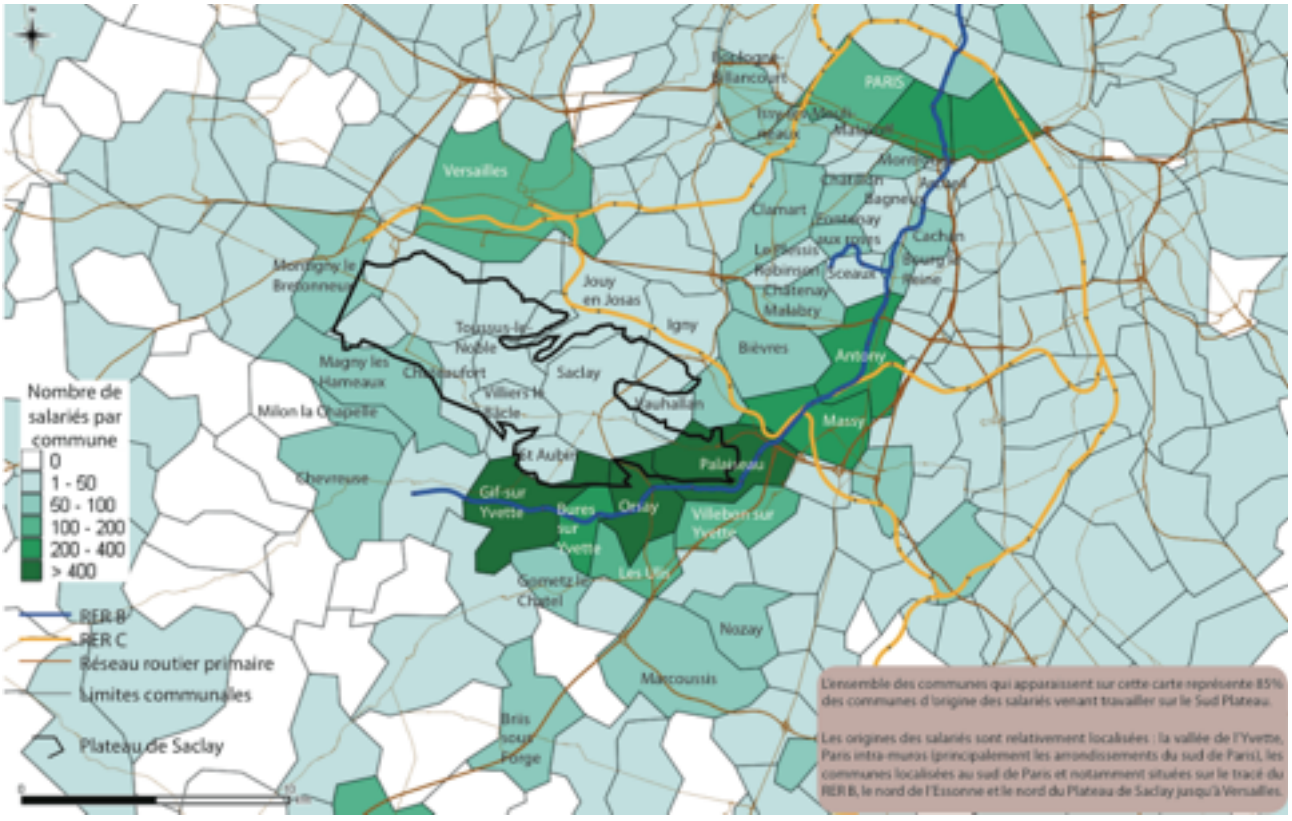
La mobilité actuelle des étudiants, des chercheurs et des salariés sur le Plateau semble donc se faire majoritairement en automobile ; en tout cas, c'est que ce que laissent suggérer les aménagements autour des centres de recherche : des trottoirs étroits voire absents, un certain étalement des bâtiments, de nombreuses places de stationnement, etc. (figures 6 et 7).

[5] Les chiffres concernant le Plateau de Saclay sont issus du diagnostic du Plan de développement des réseaux et déplacements de la CAPS (2010), fondé sur des études INSEE.
Ceux concernant la grande couronne sont issus de La Revue du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (en ligne : http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/_shared/pdf/IDF_cle0ec212.pdf, consulté le 14 mai 2014).



Source : Antoine Huré, avril 2014

Figures 6 et 7 - Parc d'entreprises « Les Algorithmes » à Gif-sur-Yvette, dans le secteur de Moulon. Les bâtiments ne dépassent pas le R+1 et sont entourés par des places de stationnement ; le parc est caractéristique de l'étalement urbain des années 1970 et 1980.



Source : EPPS, Atlas des mobilités, 2012.

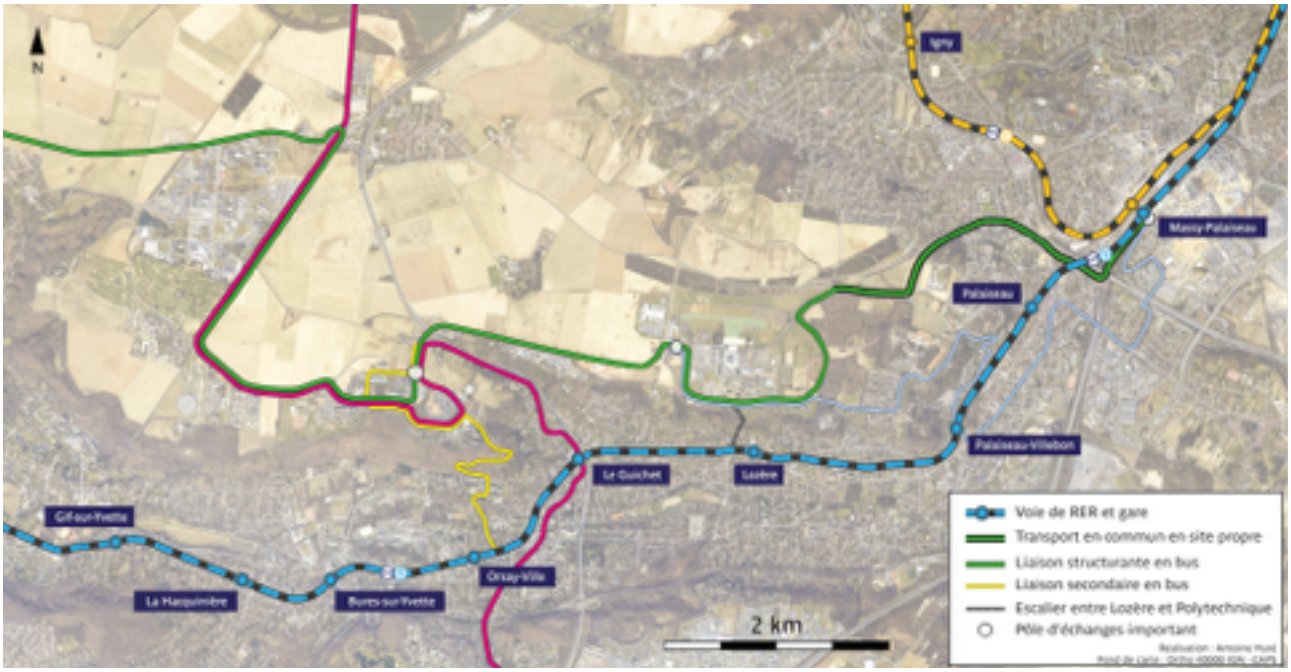
Figure 8 - Origine des salariés travaillant sur le Plateau de Saclay.

L'étude mobilité menée par l'EPPS estime que la part modale de la voiture personnelle se situe entre 75 et 80 %[6], si l'on prend en compte les déplacements internes au Plateau géographique notamment. La Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay a néanmoins mis en place un système de bus qui permet une correspondance avec le RER aux gares d'Orsay, de Le Guichet ou de Lozère, mais la porte d'entrée la plus importante du plateau est le pôle de Massy-Palaiseau, où commence le site propre. Ce système de transports en commun performant, en heures de pointe notamment, permet d'atteindre une part modale des entrants et sortants sur le Plateau élevée pour les transports en commun, en comparaison avec la moyenne de la grande couronne. Il faut néanmoins noter que la présence du RER B, drainant plus facilement les flux des migrations quotidiennes puisqu'il traverse la Communauté d'agglomération, peut fausser ce résultat si l'on se penche uniquement sur le plateau géographique.

La figure 8, ci-dessus, montre l'origine des salariés qui travaillent sur le Plateau de Saclay. Pour la grande majorité d'entre eux, ils proviennent de la vallée de l'Yvette (Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau) ; le reste réside plutôt sur la ligne de RER B (Massy, Antony, XIII^{e} et XIV^{e} arrondissements de Paris) ou dans les communes du sud de la petite couronne qui ne sont desservies par aucun moyen de transport en commun. Ceci confirme l'usage important de l'automobile pour les déplacements quotidiens, en particulier pour les liaisons vallée-plateau qui sont, nous le verrons, limitées en ce qui concerne les transports en commun.

Il est évident que le plateau de Saclay ne peut drainer autant de voitures que de personnes se rendant dans un pôle de cette ampleur. En effet, la desserte du plateau est considérée comme médiocre notamment en ce qui concerne les réseaux internes, de par la longueur des routes ou les faibles possibilités de transports en commun (CREPIF, 1995). L'accessibilité du plateau depuis l'extérieur semble être assez moyenne, en comparaison avec d'autres espaces d'Île-de-France. Pour un pôle de cette importance, il n'y a qu'une branche du RER B à destination de la Vallée de Chevreuse qui le dessert, mais seulement en tangentiel, via les arrêts Massy-Palaiseau, Palaiseau, Palaiseau-Villebon, Le Guichet, Lozère ou Orsay-Ville au nord-est. La ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines clôt le plateau à l'ouest, avec un réseau de transport assez développé, et le RER C, restant lui aussi en tangentiel. Dans tous les cas, un changement de mode est à opérer si l'on veut effectuer le parcours en utilisant les transports en commun pour rejoindre la frange sud du Plateau de Saclay, ce qui augmente considérablement le temps de trajet (figure 9).

[6] Étude EPPS-AREP-TRACTEBEL, Mobilité campus. *Une stratégie globale de mobilité pour le Campus urbain Paris-Saclay*, août 2013.



Source : Antoine Huré

Figure 9 - Les portes d'entrée sur le Plateau de Saclay : Massy-Palaiseau et le site propre, Lozère, Le Guichet et Orsay-Ville. Deux lignes de bus principales structurent le réseau : la ligne verte, qui correspond au futur TCSP (Orly-Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines) et la ligne rose qui relie Les Ulis à Vélizy via HEC. Deux autres lignes, secondaires parce que le relief rend étroit et sinueux le parcours, complètent la desserte, entre Orsay-Ville (RER et Université en vallée) et Moulon et entre Palaiseau-Villebon et Polytechnique.

Malgré cette desserte qui semble, au premier abord, plutôt efficace, l'immense majorité des déplacements — qu'ils soient internes ou en provenance et à destination de l'extérieur — se fait par l'intermédiaire du véhicule particulier. Le territoire étudié ici est desservi par un grand axe routier, la N 118, qui relie Sèvres (A 13 et Boulevard périphérique parisien) aux Ulis (A 10 et N 104, la Francilienne), desservant Vélizy (A 86) (figure 10). Ce lien routier de grande couronne est fortement utilisé pour les déplacements banlieue à banlieue, et est quotidiennement congestionné aux heures de pointe (figures 11 et 12). L'accès aux quartiers Moulon et Polytechnique se fait principalement par l'échangeur n°9 de la N 118, qui se situe juste entre les deux quartiers. Les autres portes d'entrée en voiture sont l'échangeur du Christ de Saclay pour l'accès au CEA notamment et la D 36/A 126 en provenance de Massy au nord de Polytechnique.



Source : ViaMichelin

Figure 10 - La partie sud du Plateau de Saclay dans le contexte routier francilien.



Source : V>Traffic

Figure 11 - La congestion autour des deux ZAC un matin normal, capture prise le jeudi 22 mai 2014 à 9h.



Source : Mission de préfiguration de l'OIN

Figure 12 - Niveau de trafic du réseau routier à l'heure de pointe du soir.

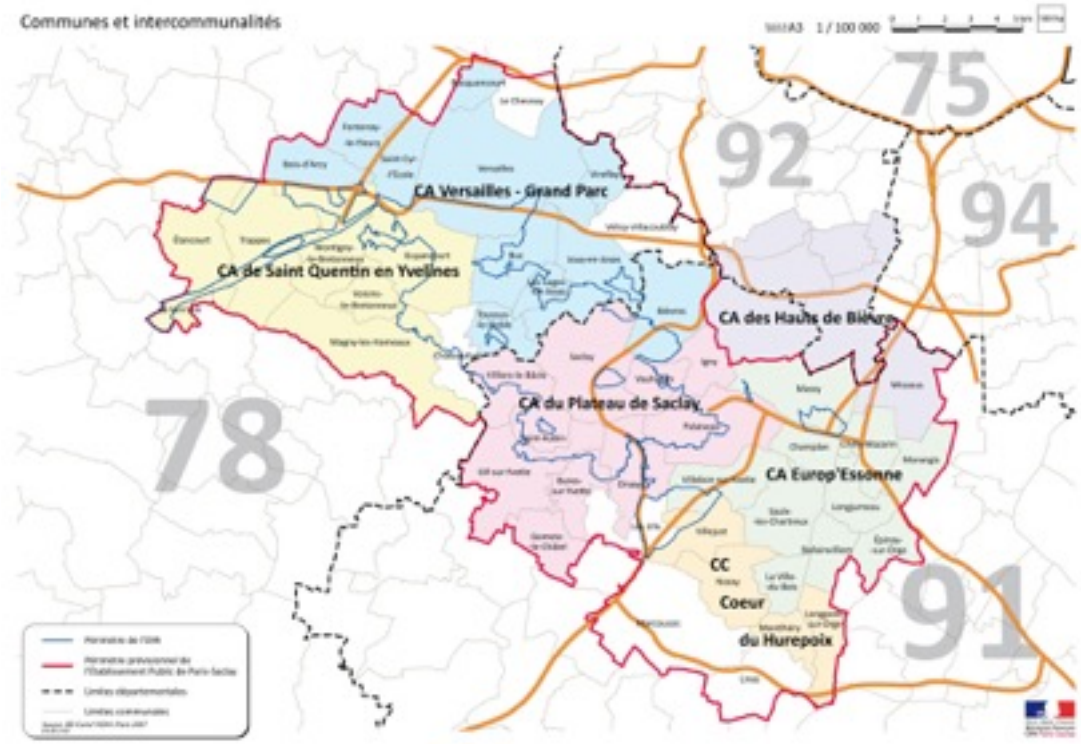
Alors que le Plateau doit accueillir un campus urbain d'envergure internationale, il semble nécessaire de faire évoluer les politiques de transport sur celui-ci. Ainsi, le Plateau de Saclay est le décor d'une opération nationale décidée par l'État en 2006.

1.1.3. L'opération d'intérêt national et les ZAC

Le Plateau de Saclay fait l'objet d'une opération d'intérêt national (OIN), opération qui peut être définie ainsi : « Opération, décidée dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire,

menée par l'État, qui bénéficie d'un régime dérogatoire au droit commun »[7]. Une OIN permet de transgresser les règles « habituelles » d'urbanisme : la règle de constructibilité limitée ne peut pas leur être opposée ; toutes les interventions prévues dans ce périmètre sont des projets d'intérêt général ; l'État délivre les permis de construire et ils demeurent de sa responsabilité. Il existe 24 opérations d'intérêt national en France, 14 en Île-de-France comprenant les cinq villes nouvelles (Marne-la-Vallée, Évry, Cergy-Pontoise, Melun-Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines), le quartier de La Défense, Nanterre, La Garenne-Colombes, les trois aéroports les plus importants (Roissy—Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget), Mantois-Seine aval, Orly-Rungis-Seine amont et bien évidemment le Plateau de Saclay.

L'OIN de ce dernier est gérée par l'Établissement public Paris-Saclay (EPPS), l'organisme décideur de l'aménagement de cet espace, qui a été créé législativement par l'État (loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris). L'EPPS s'étend sur le territoire de 49 communes, de Versailles à Massy-Palaiseau, et deux départements (l'Essonne et les Yvelines) (figure 13).

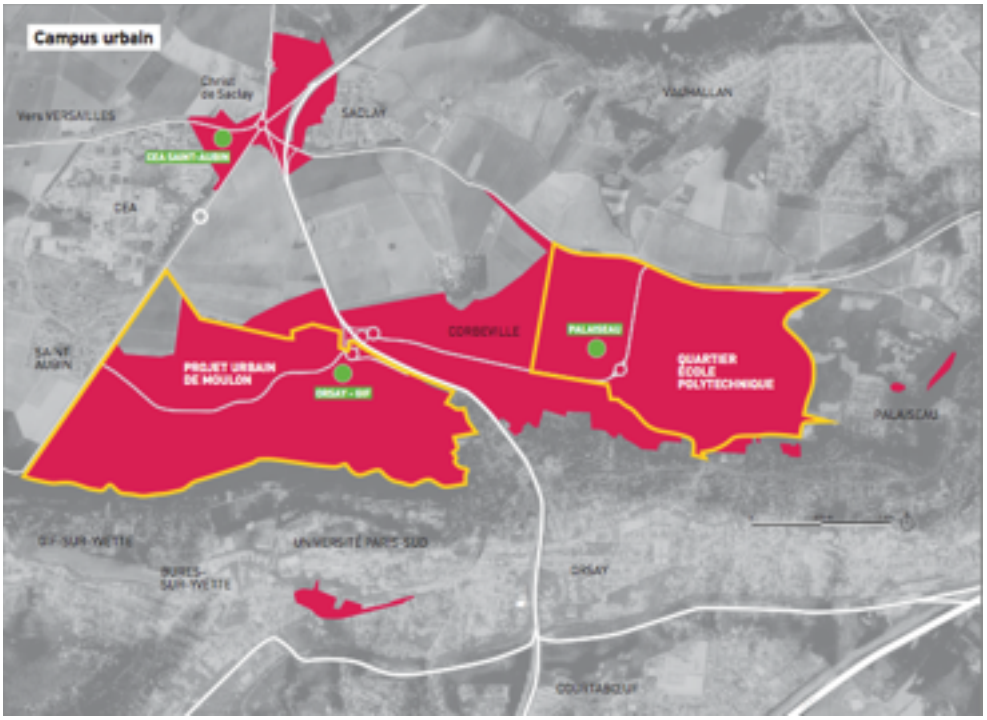


Source : Contrat de développement territorial du Sud du Plateau de Saclay

Figure 13 - Périmètres de l'EPPS et de l'OIN du Plateau de Saclay.

Dans le cadre de ce mémoire ne sont étudiées plus finement que les deux zones d'aménagement concerté (ZAC), l'une sur le quartier de Polytechnique, et l'autre au Moulon, ce qui néanmoins ne limite pas la réflexion à ces deux espaces, mais à tous ceux influencés par ces projets (figure 14).

[7] Pierre MERLIN, « Opération d'intérêt national » in MERLIN Pierre, CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : PUF, 2010.



Source : Brochure de présentation du campus urbain de l'EPPS, 2013

Figure 14 - Les périmètres exacts des ZAC et des ZAD.

Une Zone d'aménagement concerté est une procédure d'initiative publique d'intérêt général visant à aménager et à équiper des terrains en vue de réaliser une opération d'aménagement. Celle-ci doit « comprendre une intervention foncière ou immobilière et avoir une incidence urbaine relativement importante, traduisant une volonté d'agir significativement sur le territoire concerné »[8].

Ces deux ZAC sont les projets-phares qui constituent le campus urbain. Chacune accueillera une gare de métro Grand Paris Express (Palaiseau pour Polytechnique, Orsay-Gif pour le Moulon). Ce sont les deux projets sur lesquels l'attention se porte tant par les élus locaux que par l'État, dans la mesure où ils établissent le « *cluster* » d'envergure internationale, c'est-à-dire un lieu où se concentrent les activités de recherche de développement et universitaires. Nous reviendrons sur ce point dans la partie 1.3.

Le Plateau de Saclay présente donc plusieurs particularités. À la fois isolé de par sa topographie et son accessibilité en transports, il se situe au cœur de la recherche française et des projets franciliens de grande envergure. Il s'intègre dans le projet actuel du Grand Paris Express, mais ce n'est pas le premier projet d'une telle envergure à s'y intéresser, le Plateau étant convoité par l'État et ses aménageurs depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

[8] Sylvain PERIGNON, « Zone d'aménagement concerté : création », in Yves JEGOUZO, *Droit de l'urbanisme : dictionnaire pratique*, Paris : Le Moniteur, 2013.

1.2. Le Plateau de Saclay, lieu convoité pour des projets bien souvent avortés

1.2.1. Les premières installations sur le Plateau

Les premières installations sur le Plateau de Saclay datent de 1952, avec l'ouverture du Commissariat à l'énergie atomique (CEA). Ce dernier, créé en 1945 par le Général de Gaulle, est installé sur des terrains agricoles à proximité du Christ de Saclay acquis en 1947 par l'État[9], qui avait pour avantage d'être situé suffisamment loin de la ville tout en étant accessible depuis Paris.



Source : CEA Saclay

Figure 15 - Le premier bâtiment du CEA à Saclay, construit en 1952.

Le Centre national de la recherche scientifique (CNRS) s'installe à Orsay en 1956, dans la vallée de l'Yvette, sous l'impulsion d'Irène et Frédéric Joliot-Curie, qui avaient débuté la création d'un campus avec le Laboratoire de physique nucléaire et le Laboratoire de l'accélérateur linéaire, arrivés en 1952[10].

> « Il semble donc que malgré l'importance de leur emprise, ces organismes (le CEN et le CEPr) ont un pouvoir d'entraînement réduit. De même, les lotissements qui se développent au pourtour, au Val d'Alain et la Vauve semblent tourner le dos au plateau plus qu'ils ne s'y intègrent. Pour l'instant encore, l'emprise urbaine demeure faible sur le plateau. » (Stock, 1971)

Les établissements s'installant sur le Plateau de Saclay recherchaient une certaine tranquillité, en restant fermés sur eux-mêmes, c'est bien le cas du CNRS et du CEA. C'est aussi le cas des écoles venues s'y implanter : HEC à Jouy-en-Josas, l'École polytechnique à Palaiseau et Supélec à Gif-sur-Yvette, toutes trois sur le Plateau, voulant y créer un campus à l'américaine, dans la perspective de la mise en place du schéma directeur de 1965[11]. Néanmoins, comme l'indique la citation ci-dessus, l'urbanisation du Plateau restait très limitée.

---

[9] http://www.futura-sciences.com/magazines/matiere/infos/actu/d/physique-50-ans-recherches-centre-cea-saclay-1276/

[10] René Bimbot, « Les années Joliot », *La revue pour l'histoire du CNRS* [En ligne], 16 | 2007, mis en ligne le 22 avril 2007, consulté le 05 mai 2014. URL : http://histoire-cnrs.revues.org/1597

[11] Mission de préfiguration de l'OIN Massy, Palaiseau, Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines, Versailles, *Concours international d'idées / urbanisme et développement durable : état des lieux*, 2006.

1.2.2. Saclay, partie prenante de la ville nouvelle de Trappes dans le SDAURP de 1965

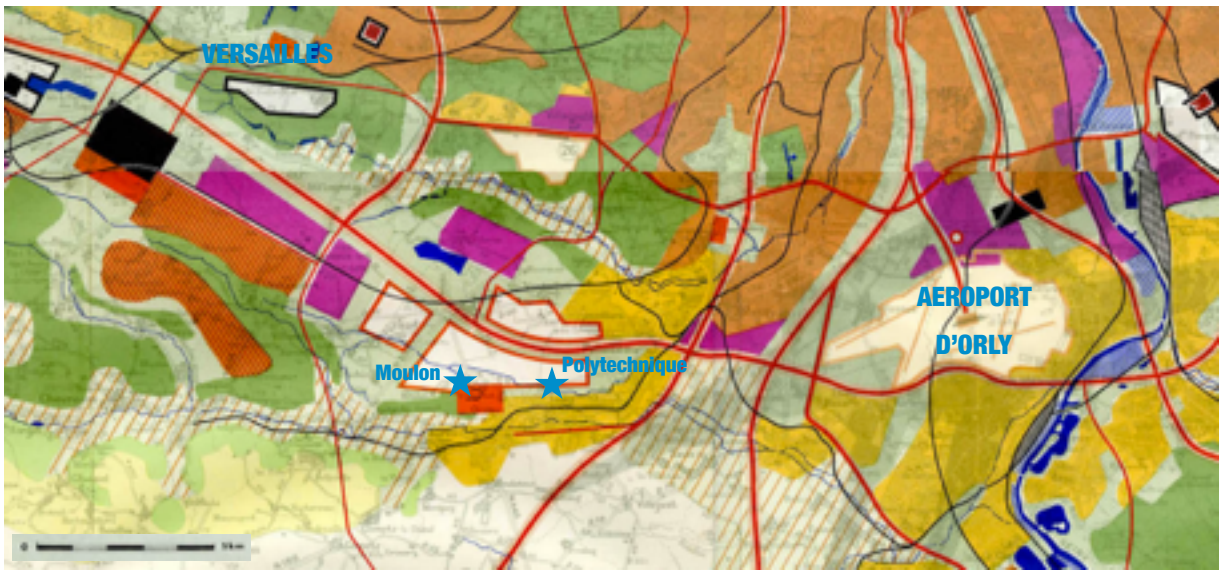
Confronté à une croissance massive de l'agglomération parisienne, menacée par la trop forte centralisation de la ville-centre — avant 1959, aucune université hors Paris intra-muros ; des transports vétustes et ultra congestionnés, l'État décide de prendre les choses en main en aménageant la région, d'abord via le PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne) en 1960 qui créait le district de la région de Paris avec pour délégué général Paul Delouvrier, qui deviendra un acteur majeur pour les villes nouvelles (Merlin, 1991).

Le premier schéma d'aménagement de Paris et de sa région, le SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris), dessiné en 1965, retenait des perspectives de croissance rapide : 14 millions d'habitants, 5 millions d'emplois, 12 à 35 millions de déplacements par jour d'ici l'an 2000 et un triplement de l'espace urbanisé. Ainsi, le SDAURP tablait sur cinq grands principes d'aménagement (Merlin, 1991) :

- La réalisation de nouveaux centres urbains dans la banlieue de Paris et dans des espaces nouveaux (ce qui allait devenir les villes nouvelles) ;
- L'organisation et l'urbanisation le long d'axes préférentiels avec pour but de la canaliser ;
- L'extension spatiale de l'agglomération ;
- Le desserrement des activités du centre vers la périphérie ;
- Un double réseau d'autoroutes et de transports collectifs rapides (R.E.R.).

Le SDAURP propose donc la création de centres urbains nouveaux pour contrer la congestion du centre de Paris qui « n'est pas adapté au service de 7 ou 8 millions d'habitants » mais aussi pour équiper les banlieues qui souffrent d'un manque d'équipements collectifs. L'introduction du schéma directeur précise même : « Pour eux, tout ce qui dépasse la banalité quotidienne est lointain, difficilement accessible ».

Huit centres urbains nouveaux étaient alors prévus : Évry, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Trappes-Ouest, Trappes-Est, Tigery-Lieusaint, Beauchamp — dans la vallée de Montmorency — et Mantes. Le SDAURP de 1965 inclut bien le Plateau de Saclay dans le système métropolitain : il prévoit en effet la construction d'une autoroute traversant le Plateau, reliant Saint-Quentin-en-Yvelines (alors appelée Trappes-Saclay ou Trappes-Est) à Massy et à Orly-Sud, en tangentielle entre l'A 86 et la Francilienne (N 104). Une voie ferrée était aussi prévue, entre Paris et le plateau puis vers Trappes, sans passer par Versailles. Cette voie existe aujourd'hui, mais ne passe pas à l'emplacement prévu ; c'est en fait le RER C qui relie Massy à Versailles, implanté le long de la vallée de la Bièvre, à l'extrémité nord du Plateau.

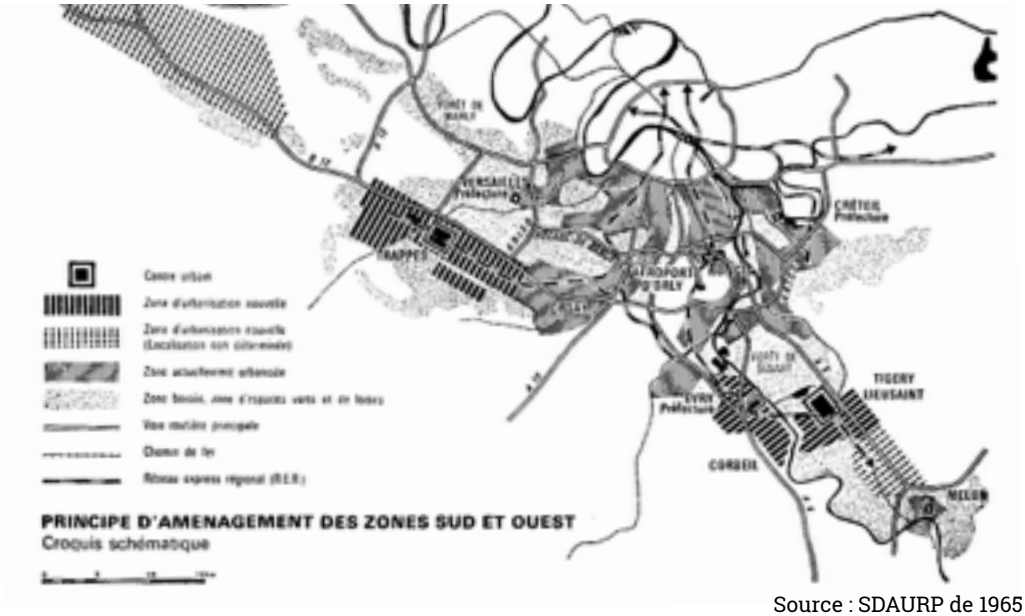


Source : SDAURP de 1965

Figure 16 - Sur la carte du SDAURP de 1965, les deux ZAC actuelles sont comprises dans une large zone réservée à un « centre universitaire ou culturel important » (voir légende en annexe 1). En rouge, traversant le Plateau d'est en ouest, l'autoroute projetée et en liseré noir la voie ferrée qui deviendra le RER C avec un tracé modifié.

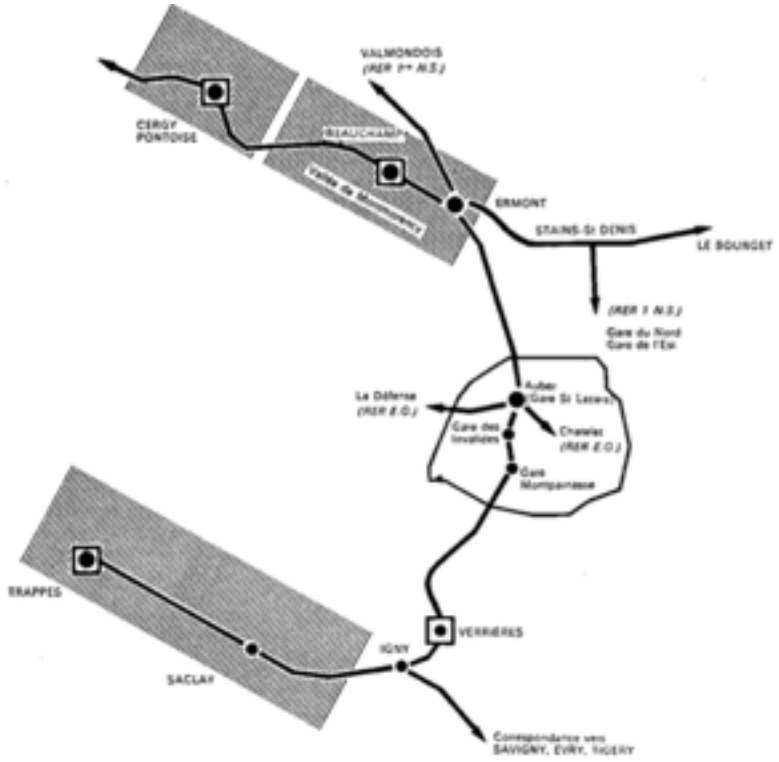
Le constat mis en avant dans le commentaire de la carte du schéma directeur est qu'il n'existe pas, en région parisienne, de centre urbain « intermédiaire », entre Paris et les communes de banlieue de 30 000 habitants. Ainsi, le SDAURP émet trois grandes orientations. D'abord, et c'est ce qui nous intéresse particulièrement, c'est l'amélioration du réseau de transports, notamment entre le centre (de Paris mais aussi du pôle urbain nouveau) et la banlieue. Déjà, la congestion du réseau routier et l'obsolescence du réseau ferré sont signalées. Non seulement le SDAURP avait pour objectif d'améliorer ces deux réseaux qui sont principalement radiaux, mais il prévoyait aussi des réseaux nouveaux, surtout des autoroutes, à l'époque où la voiture n'était pas un problème mais une solution. Ensuite était prônée l'amélioration de l'équipement dans les banlieues « au niveau de la commune ou du grand ensemble », et enfin la création de centres urbains en dehors de l'agglomération, une sorte de « centre bis », avec la construction de villes nouvelles, ouvrant la voie à l'innovation architecturale.
Le SDAURP proposait donc la création de deux villes nouvelles sur le Plateau de Saclay, Trappes-Est et Trappes-Ouest (figures 17 et 18).

Le projet d'aménagement comportait en 1967 deux autoroutes traversant le plateau, du nord au sud et d'est en ouest, une agglomération nouvelle de 15 000 habitants reliant Saclay à Orsay (autour de la ferme de la Martinière) ainsi que l'installation d'une faculté des Sciences, de l'École polytechnique, de l'Institut agronomique et de l'école des ponts et chaussées sur les fermes de Moulon et la Vauve (Stock, 1971).



Source : SDAURP de 1965

Figure 17 - Le Plateau de Saclay est bel et bien inclus dans le projet de « zone d'urbanisation nouvelle » autour de Trappes, traversé par une voie ferrée et une autoroute.

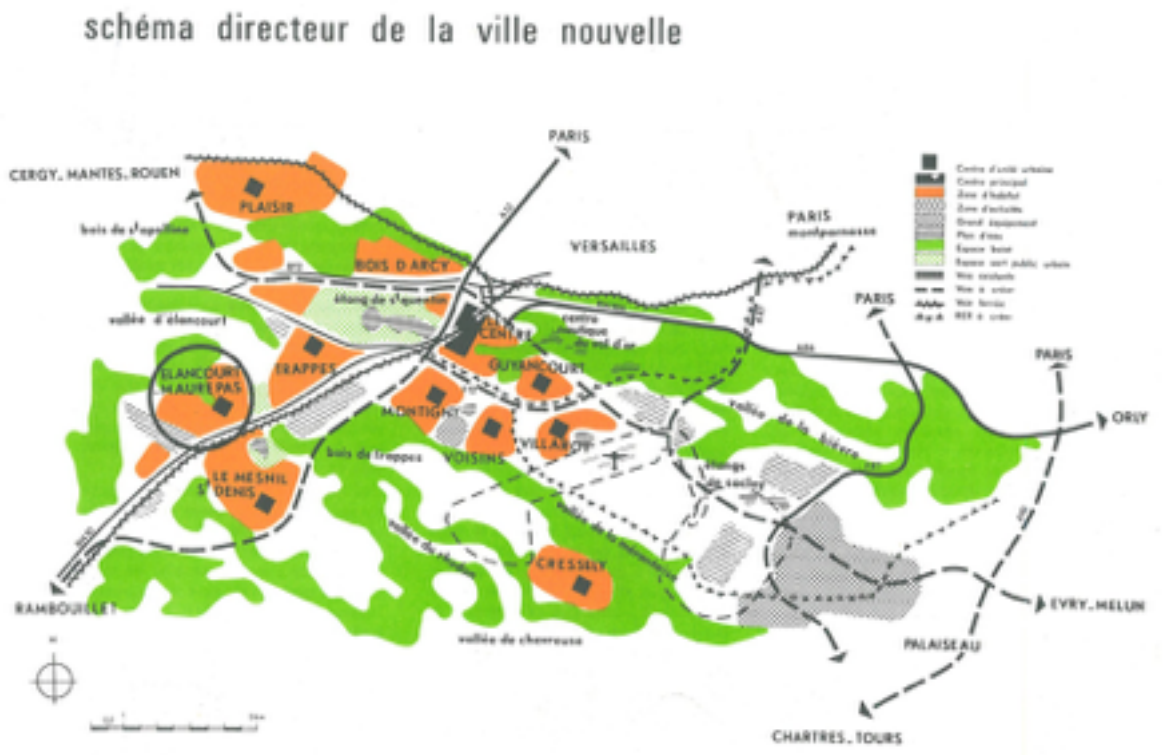


Source : SDAURP de 1965

Figure 18 - Le Plateau de Saclay était réellement concerné par la ville nouvelle de Trappes-Saclay (en hachures), traversé par un nouveau système de transport ferroviaire, le Réseau Express Régional (R.E.R.).

L'est du Plateau de Saclay est décrit dans le SDAURP comme « peu boisé et inoccupé ». L'objectif était d'y réaliser des infrastructures d'accueil pour des activités importantes, « en cohérence avec la présence actuelle de différents établissements existants - Centre d'études nucléaires de Saclay (CEN) et Centre d'essai des propulseurs (CEPr) - et avec l'implantation décidée de plusieurs grandes écoles nationales : Institut national agronomique (INA), École polytechnique, Collège des techniques avancées et extensions nouvelles de la Faculté des sciences d'Orsay ».
L'idée d'un Plateau de Saclay à la pointe des avancées technologiques et de la recherche universitaire n'est donc pas nouvelle.

Dans le Schéma directeur de 1969, révision du SDAURP de 1965, l'idée de la double centralité pour Trappes et ses deux villes nouvelles est abandonnée, au profit d'un centre unique, celui de Saint-Quentin-en-Yvelines, avec des zones urbaines plus aérées dans son pourtour (Carmona, 1981) (figure 19).



Source : Schéma directeur de la ville nouvelle de Trappes

Figure 19 - La ville nouvelle de Trappes après la révision de 1969. Le Plateau de Saclay dans sa frange sud comprenait l'aménagement d'un « grand équipement », en l'occurrence un campus urbain.

1.2.3. L'abandon de l'urbanisation dans le SDAURIF de 1976

En 1976, la ville nouvelle de Trappes-Saclay a totalement disparu des cartographies du nouveau SDAURIF (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France), qui remplace le SDAURP. Trappes-Ouest a été réalisée sous le nom de Saint-Quentin-en-Yvelines, mais il ne reste plus rien des ambitions émises dix ans auparavant pour le Plateau de Saclay. Sur le plan d'orientation à l'horizon 2000, il n'est prévu aucun changement sur le Plateau. La zone agricole doit le rester, et seuls trois carrés oranges signifient la présence (déjà existante en 1976) des centres universitaires actuels (figure 20).



Source : SDAURP de 1976

Figure 20 - Le Plateau de Saclay a totalement perdu la forme prévue par le SDAURP de 1965 : ne sont représentés que l'École polytechnique et l'Université d'Orsay, le reste étant même un « espace rural » (légende en annexe 2). Le RER C emprunte la voie de la vallée de la Bièvre au nord du Plateau, contrairement au choix précédent. Seule l'autoroute (A 87) subsiste dans le projet de 1976.

Du schéma de 1965 rien n'a été réalisé comme prévu, finalement, sur le Plateau de Saclay. Il faut dire aussi que la crise pétrolière de 1973 et la chute de la natalité en 1965 — deux événements non prévus par le premier SDAURP — ont enrayé la dynamique des villes nouvelles (Merlin, 1991). Les seules installations sur le Plateau entre 1965 et 1988 ont été celles de Supélec, qui rejoignait le Moulon en 1975, et de l'École polytechnique, qui quittait alors le cinquième arrondissement de Paris à la demande de Georges Pompidou, en 1976. À ce moment-là, les deux écoles avaient posé une seule condition à leur venue : que soit constituée une sorte de campus, avec d'autres établissements, ce qui n'a pas été réalisé les années qui ont suivi, alors qu'était pourtant prévue l'arrivée de l'École nationale des ponts et chaussées, notamment.

1.3. Le cluster, synonyme de « réveil du plateau » ?

1.3.1. Le retour du Plateau dans le schéma directeur

En 1988, François Mitterrand, visitant les locaux de l'École polytechnique à Palaiseau, évoquait sa volonté de créer un « centre d'excellence pour attirer les meilleurs étudiants d'Europe et les industries de pointe ». L'objectif était de pouvoir faire face aux autres pôles de recherche européens (Oxford, Cambridge ou Zurich)[12].

En 1994, le nouveau Schéma directeur de la Région Île-de-France veut conforter la place européenne de la capitale. Il cite Saclay-Orsay comme un pôle de recherche et développement déjà existant. Il revient sur la question de l'évolution du Plateau de Saclay : il qualifie la frange sud de zone d'espace urbanisable, et propose la construction d'un transport en site propre (bus en site propre ou tramway) le traversant, pour « désenclaver les sites mal desservis » dont fait partie le Plateau de Saclay, tout en conservant l'idée d'une autoroute entre Saint-Quentin et Massy.

Ce schéma a toujours le même objectif que les précédents, c'est-à-dire de doter la région parisienne d'une organisation polycentrique, bien que ne proposant plus de grandes opérations d'urbanisme comme l'avaient été les villes nouvelles. Il leur préfère la création de « centres d'envergure européenne », dont fait partie le pôle Orsay-Saclay-Massy-Orly. Le SDRIF de 1994 ne paraît pas être très volontariste, contrairement aux précédents, parce qu'il se contente de ne développer que les pôles déjà en développement (Merlin, 2012).

Le Plateau est donc — encore une fois — destiné à l'urbanisation et à l'accueil de l'enseignement supérieur et de la recherche mais plus modestement, en comparaison avec les orientations de 1965.

[12] Christophe de Chenay, « Inquiets devant les projets d'aménagement du territoire, les établissements du plateau de Saclay défendent leur pôle scientifique », *Le Monde*, 28 mai 1994.



Source : SDRIF de 1994

Figure 21 - Le Plateau de Saclay « redevient » urbanisable, mais de façon moins importante, puisque seule la frange sud est concernée par cette potentialité, le reste du Plateau restant agricole.

1.3.2. Du rapport de Christian Blanc à la loi sur le Grand Paris

En 2004, Christian Blanc, alors député des Yvelines, remet un rapport intitulé *Pour un écosystème de croissance* au Premier ministre[13]. Par la proposition de création de « pôles de compétitivité », il évoque la création d'une « Silicon Valley » française sur le Plateau de Saclay, qui prendra la forme en 2005 du pôle à vocation internationale « System@tic Paris-Région », militant pour le *cluster* saclaysien.

Ce rapport met en exergue le véritable handicap de l'époque pour le Plateau de Saclay : l'absence d'un acteur territorial fort et incontesté. Christian Blanc suggérait alors que le Conseil régional puisse « catalyser les dynamiques et aligner les efforts dispersés ». La création de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay en 2004 a peut-être comblé ce manque, jouant un rôle de médiateur, d'entremetteur[14].

Si le rapport vante le potentiel du Plateau de Saclay, pouvant devenir « l'archétype en France des grands campus de recherche et d'innovation », il précise que cela ne pourra pas se faire si certains manques subsistent. En effet, d'après l'auteur, le développement des zones industrielles s'est fait de

[13] Christian Blanc, Pour un écosystème de croissance, rapport au Premier ministre, mai 2004.

[14] Entretien avec Monsieur C., directeur général des services de la CAPS.

manière non maîtrisée et trop hétérogène ; une logique de « parc technologiques dotés d'une image forte, fondés sur une offre de services aux sociétés innovantes et sur la mise en partage des moyens d'essais lourds avec les laboratoires publics » lui serait nécessaire. Aussi, il propose la création d'un lieu de vie fédérateur, « où se croiseraient toutes les populations » et d'un schéma de transports en commun pour relier le Plateau à la vallée.

En 2007, la région Île-de-France émet l'hypothèse d'un nouveau réseau de métro régional en rocade. Lors du vote du SDRIF de 2008, un fuseau est même décidé (voir annexe 3) proposant plusieurs scénarios en proche couronne, où le tissu urbain est dense et où la rentabilité d'une ligne de métro n'est pas à démontrer, puisque ce projet aurait attiré entre 120 000 et 135 000 voyageurs en heure de pointe. L'Arc Express, ainsi nommé, se justifiait par un trafic élevé que le tramway n'aurait pas pu accueillir et par un bon report modal puisque les correspondances auraient été nombreuses ; le tout aurait coûté environ 5 milliards d'euros, sans prendre en compte les acquisitions foncières (Merlin, 2012).

En 2008, Christian Blanc est nommé par Nicolas Sarkozy, alors Président de la République, Secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale, l'occasion pour lui de réutiliser ses travaux, parmi lesquels son projet de *cluster* en Île-de-France, un métro de rocade en grande couronne et une intercommunalité pour Paris et sa région.

En 2009, Nicolas Sarkozy présente le « plan gouvernemental pour la métropole parisienne » avec Christian Blanc. Dans ce plan, un projet de métro rapide long de 130 kilomètres et baptisé « Grand Huit » est présenté. Contrairement au projet Arc Express, le Plateau de Saclay intègre le réseau de métro ; c'est la première fois qu'est évoquée la ligne Orly-Massy-Versailles-Nanterre-Roissy, sur laquelle se situe le Plateau (figure 22).

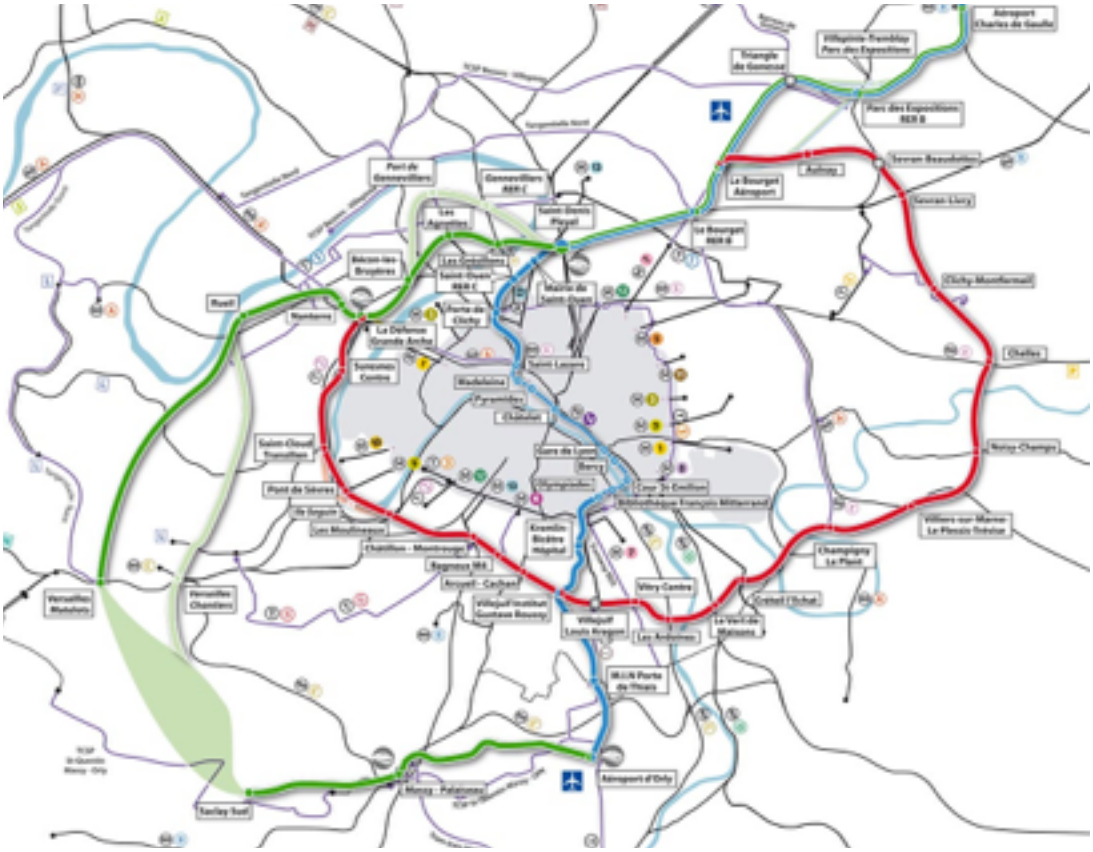
Christian Blanc présente à la fin de l'année 2009 un premier projet de loi, l'« Acte I du Grand Paris »[15]. Ce projet de loi donne lieu à une loi, dite « loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris », votée à l'Assemblée Nationale et au Sénat par la droite et le centre.

La loi consacre un titre entier à la création du *cluster* du Plateau de Saclay, nommé « Dispositions relatives à la création d'un pôle scientifique et technologique sur le Plateau de Saclay », dans lequel est institué un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial, dénommé « Établissement public de Paris-Saclay »[16], ayant pour mission, entre autres, de réaliser les opérations

[15] Christian Blanc, « L'ambition nationale du Grand Paris », Le Monde, 23 novembre 2009.

[16] Loi du 3 juin 2010, en ligne : http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000022308227&dateTexte=&categorieLien=id#JORFSCTA000022308234 (consulté le 12 mai 2014)

d'aménagement sur le secteur, de réaliser des investissements « destinés à favoriser l'implantation d'organismes exerçant des activités d'enseignement supérieur et de recherche, et d'entreprises » et d'assurer la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers.



Source : Ville de Tremblay-en-France, Métro du Grand Paris

Figure 22 - Le « Grand Huit », projet de rocade en grande couronne, desservant le futur cluster voulu par l'État.

Nicolas Sarkozy, défenseur du cluster et du métro du Grand Paris lance finalement en septembre 2010 l'aménagement du plateau.

> « C'est un gâchis de constater que depuis un demi-siècle tant de talents ont été regroupés en ces lieux sans qu'y soient développés une véritable stratégie et un véritable campus.
>
> (…) À terme, cette première solution d'un transport collectif en site propre à travers le plateau sera puissamment complétée par la création d'une gare du futur métro automatique, au cœur du campus. Vous savez, le grand métro automatique qui fera le tour d'Île-de-France. Il y aura une gare au cœur de vos campus. Elle permettra d'inscrire pleinement Paris-Saclay dans le projet du Grand Paris.
>
> (…) S'agissant de l'arrivée du futur métro automatique sur le campus de Saclay, je ne méconnais pas les oppositions qui s'expriment à la réalisation de cette boucle Versailles-Saclay-Massy. Mais pourtant,

qui peut honnêtement imaginer que nous réalisions ici un campus d'ambition mondiale sans qu'il soit raccordé directement, c'est-à-dire en moins d'une demi-heure, au centre de Paris ? Je ne cèderai pas. On ne peut pas faire un campus mondial et être à plus d'une demi-heure du centre de Paris. C'est clair. Le centre de la capitale demeurera, en effet, et je tiens à le dire, un centre universitaire et de recherche de tout premier plan. Et encore une fois, élargissons notre esprit, Il ne s'agit pas de retirer à Paris, il s'agit de faire un campus mondial.

(…) Qui peut penser un instant que des dizaines de milliers de chercheurs, d'étudiants, de cadres puissent venir ici, sans que ce territoire soit relié à la capitale, aux gares et aux aéroports internationaux ? Qui peut imaginer sérieusement de laisser demain les centres de l'excellence universitaire scientifique française à plus d'une heure et demie de Roissy ! Faire un campus mondial et mettre une heure et demie pour aller à l'aéroport, quand le projet de double boucle pourrait nous permettre de diviser ce temps de parcours par deux ? Mais qui peut imaginer attirer ici de grandes entreprises multinationales sans leur garantir des liaisons rapides, fiables, permanentes jour et nuit avec tous les grands centres de décision français, européens et mondiaux. Il nous faut être cohérent : le campus de Saclay ne peut être qu'en prise directe sur le reste du monde. Et le plus tôt sera le mieux.

Je comprends les craintes, les oppositions. Mais en France il y a toujours des craintes et toujours des oppositions. On va aller encore plus vite et Saclay se fera. »

Extrait du discours de Nicolas Sarkozy sur l'opération d'aménagement du campus Paris-Saclay.
Palaiseau, le 24 septembre 2010.

Ce discours du Président de la République montre une chose : l'État n'a pas renoncé à prendre les grandes décisions d'aménagement en Île-de-France, malgré les volontés de décentralisation des années 1980. Il cherche à imposer son point de vue, laissant parfois peu de place à la concertation.

Dans le même temps, État et région, après avoir fermement porté leur projet de métro pour le Grand Paris et mené un débat public commun aux deux projets, ont fini par conclure un accord. Pourtant, les désaccords étaient nombreux entre l'État qui souhaitait un tracé reliant les pôles stratégiques et la région qui espérait pouvoir desservir la proche banlieue de façon maillée ; la région arguait aussi du fait que le coût du Grand Huit était trop élevé (environ 20 milliards d'euros à l'époque), empêchant toute rénovation du réseau existant (Merlin, 2012).

Le 26 janvier 2011, l'accord signé entre le conseil régional et l'État est un compromis entre les deux projets, Arc Express et Grand huit, réunis sous l'appellation Grand Paris Express. Ce nouveau projet conserve l'idée originale d'une rocade de proche couronne à laquelle il ajoute une partie du Grand

huit, et notamment la ligne 18 qui dessert le Plateau de Saclay, mais qui ne reliera Massy à Nanterre dans son entièreté que bien après 2030 (figure 23).



Source : Le Monde

Figure 23 - Le phasage du projet de métro du Grand Paris Express, fruit d'un accord entre l'État et la région.

1.3.3. Les projets du plateau

Le nouveau SDRIF, adopté de 2013, a simplement confirmé la volonté d'urbaniser la frange sud du Plateau de Saclay, desservie par un transport en site propre, mais aussi par un métro, dans le cadre du Grand Paris. L'objectif — qui n'est pas nouveau — consiste à conforter l'envergure internationale du pôle du Plateau de Saclay et à le dynamiser, notamment sur le côté attractivité culturelle, commerciale et touristique, qui est absent ; aussi, le SDRIF appuie sur le manque d'un « centre décisionnel ». Du point de vue de la recherche et de l'innovation par contre, le Plateau de Saclay est vu comme un pôle majeur, juste derrière Paris. Le SDRIF souligne aussi l'importance de l'intégration dans les tissus urbains existants du pôle. Seule véritable différence avec le précédent schéma, le projet d'autoroute (A 126, anciennement B 12 ou A 87) a, lui, disparu. Non seulement les élus du

Plateau y étaient majoritairement opposés[17], mais aussi l'automobile n'est clairement plus au goût du jour dans les aménagements nouveaux.



Source : SDRIF de 2013

Figure 24 - Dans le SDRIF de 2013, le sud du Plateau de Saclay est vu comme une zone à urbaniser préférentiellement (points oranges), et à densifier pour les zones déjà construites sur les ZAC de Moulon et Polytechnique (points rouges).

Le projet de *cluster* a été retenu pour la frange sud du Plateau de Saclay. Un *cluster*, ou pôle de compétitivité en Français, se définit comme « un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires »[18]. « Les personnes qui travaillent dans ces institutions se retrouvent, discutent, se comprennent et sont capables d'entreprendre ensemble, permettant ainsi le développement des pôles », complète ainsi Christian Blanc dans son rapport.

La DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) le définit ainsi :

> « Un pôle de compétitivité rassemble sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises, petites et grandes, des laboratoires de recherche et des établissements de formation. Les pouvoirs publics nationaux et locaux sont étroitement associés à cette dynamique.

[17] Patrick Desavie, « Le nouveau schéma directeur de la région : les projets d'aménagement du plateau de Saclay mécontentent les écologistes », *Le Monde*, 6 mai 1994

[18] Définition de Michael Porter, cité dans le rapport de Christian Blanc

> Un pôle de compétitivité a vocation à soutenir l'innovation. Il favorise le développement de projets collaboratifs de recherche et développement (R&D) particulièrement innovants. Il accompagne également le développement et la croissance de ses entreprises membres grâce notamment à la mise sur le marché de nouveaux produits, services ou procédés issus des résultats des projets de recherche. En permettant aux entreprises impliquées de prendre une position de premier plan sur leurs marchés en France et à l'international, les pôles de compétitivité sont des moteurs de croissance et d'emplois. »[19]

En résumé, le cluster a pour but de renforcer les échanges entre la recherche, l'enseignement supérieur et les entreprises, mettant en lien direct recherche publique et recherche privée, avec pour objectif le partage des connaissances, mais aussi et surtout de « retenir » les futurs diplômés en France et dans la région parisienne.

Avec la loi sur le Grand Paris, l'EPPS a été chargé de l'aménagement du Plateau de Saclay, et en particulier du campus urbain situé sur les deux zones d'aménagement concerté. Les deux ZAC sont entrées dans leur phase opérationnelle. La ZAC de Moulon a été lancée en 2011, préalablement étudiée avant d'être approuvée par les communes concernées à la fin de l'année 2013 et créée par arrêté préfectoral en janvier 2014. La ZAC du Quartier de l'École polytechnique a quant à elle été arrêtée un peu plus tôt, en juillet 2013.

Le projet, à terme — soit en 2030, doit atteindre une programmation totale d'1 740 000 mètres carrés, comprenant 550 000 mètres carrés dédiés à l'enseignement supérieur et à la recherche, 560 000 mètres carrés d'entreprises, 380 000 mètres carrés de logements familiaux, 168 000 mètres carrés de logements étudiants et 86 000 mètres carrés de commerces et équipements. Les travaux de la première phase ont d'ores et déjà commencé sur la ZAC Polytechnique : l'entreprise Danone a déjà ouvert ses portes et EDF R&D est en chantier (figure 25).
En septembre 2014, l'Université Paris-Saclay ouvrira officiellement ses portes, avec, à la clé, l'arrivée de 60 000 étudiants et de 10 500 enseignants et chercheurs. Tous ne travailleront pas sur le futur campus du plateau de Saclay et les autres, pour la plupart, y sont déjà. Le Plateau en tant que tel accueillera environ 40 000 étudiants. Les premiers véritables habitants arriveront après 2016 et la construction de 330 logements, puis 4 500 autres seront construits en 2017. Seule la première phase de construction est décidée, soit jusque 2018 principalement. Concernant les installations dédiées à l'enseignement supérieur, un établissement ouvrira dès 2015 : EDF R&D, en cours de construction, en plus de l'extension des laboratoires de l'École polytechnique et de Digiteo dans la ZAC Polytechique et du « Lieu de vie » de la ZAC Moulon, un bâtiment rassemblant gymnases, restaurant universitaire et locaux associatifs. Les premières grandes écoles arriveront en 2016 et 2017, comme

[19] Site des Pôles de compétitivité français, en ligne : http://competitivite.gouv.fr/politique-des-poles/la-politique-des-poles-depuis-2005-472.html, consulté le 18 mai 2014

l'ENSAE ParisTech, l'EDF Lab Campus, l'Institut moléculaire des sciences d'Orsay ou QUAERO, laboratoire du CNRS, puis l'École normal supérieure de Cachan (ENS), l'École centrale Paris (ECP) et l'Institut Mines-Télécom.



Source : EPPS

Figure 26 - Plan des différents programmes sur les deux opérations de ZAC du Plateau de Saclay.

Les estimations de la Fondation de coopération scientifique prévoyaient qu'aux 23 500 personnes présentes sur le Plateau en 2010, il faudrait ajouter en 2015 21 000 personnes supplémentaires et en 2025 encore 20 000 autres, pour au final atteindre 63 000 salariés et étudiants — qui ne vivront évidemment pas tous sur le campus[20].

Concernant les transports, deux grands projets sont attendus. Le premier, sur le point d'être finalisé et dont les travaux ont commencé, est un site propre pour les bus reliant Massy-Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines. Une première partie de ce TCSP est ouverte depuis 2000, de Magny-les-Hameaux à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, puis une deuxième a été inaugurée en 2009 entre



Source : Antoine Huré, mars 2014

Figure 25 - Le chantier EDF R&D vu depuis l'entrée de la ZAC par l'Avenue de la Vauve.

[20] Données relevés dans le Plan de développement des réseaux et déplacements de la CAPS, 2010.

Massy-Palaiseau et l'entrée du domaine de l'École polytechnique. Le tracé École polytechnique-Christ de Saclay est actuellement en travaux (figures 27 à 29).

Le deuxième projet, qui semble être le moteur de l'aménagement du Plateau de Saclay, est celui de la ligne 18 du métro du Grand Paris, dont l'ouverture est prévue, du moins pour la partie Massy-Opéra —Christ de Saclay, en 2023. À moyen terme, il reliera Orly et Saint-Quentin-en-Yvelines, et à long terme ira jusque Nanterre. Ainsi, le Plateau de Saclay sera relié directement à Orly, en moins de 15 minutes (contre 50 minutes avec la ligne de bus 91-10 aujourd'hui), et sera en correspondance, à Orly encore, avec la ligne 14 prolongée qui rejoindra le centre de Paris (figure 30). Nous reviendrons plus longuement sur la question du métro par la suite.

Ces deux projets entrent dans un objectif clair de la part des aménageurs consistant à réduire la place de l'automobile dans les déplacements. En effet, l'EPPS table sur une part modale de 50 % de la voiture personnelle et de 50 % pour les transports en commun et alternatifs pour tous les nouveaux arrivants, tout en étant conscients que la répartition modale des actuels usagers du Plateau ne changerait pas (environ 80 % pour l'automobile, voir 1.1.2). Au final, la voiture devrait représenter, selon leur volonté, 60 % des déplacements pour l'accès au Plateau de Saclay.

Tous ces projets n'omettent pas l'important héritage agricole sur le Plateau de Saclay. Élus et associations se sont battus pour la préservation de terres agricoles qui n'était pas prévue au départ. La loi relative au Grand Paris de 2010 crée une Zone de protection naturelle, agricole et forestière dans le périmètre de l'opération d'intérêt national du plateau de Saclay « *d'au moins 2 300 hectares* », zone non urbanisable et délimitée en concertation avec les collectivités territoriales et les établissements publics[21]. Au final, ce sont même 2 469 hectares qui ont été sanctuarisés[22] (figure 31).

Cette zone, définie en concertation avec les associations et les élus locaux, après de lourdes batailles de la part des opposants à l'urbanisation, montre que les discussions sur ce projet sont nécessaires et importantes ; c'est ce qu'il avait probablement manqué aux villes nouvelles. Mais le projet du Plateau de Saclay est-il comparable à celles-ci ?

---

[21]Article L141-5 du Code de l'urbanisme, en ligne : http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=7DED4056BA63627AC60835E51779CB0C.tpdjo05v_2?idArticle=LEGIARTI000028810340&cidTexte=LEGITEXT000006074075&dateTexte=20140605, consulté le 10 juin 2014

[22] En raison de la Loi ALUR (http://www.leparisien.fr/espace-premium/essonne-91/plateau-de-saclay-2469-ha-de-terres-agricoles-sanctuarises-01-01-2014-3452929.php, consulté le 2 juin 2014)



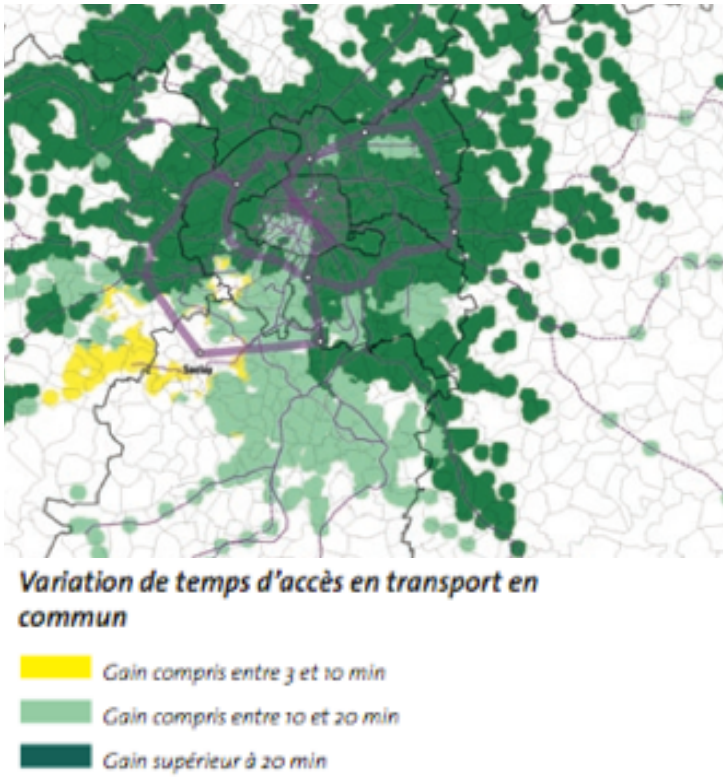
Source : Dossier de concertation du TCSP

Figure 27 - Tracé du TCSP École polytechnique - Christ de Saclay.



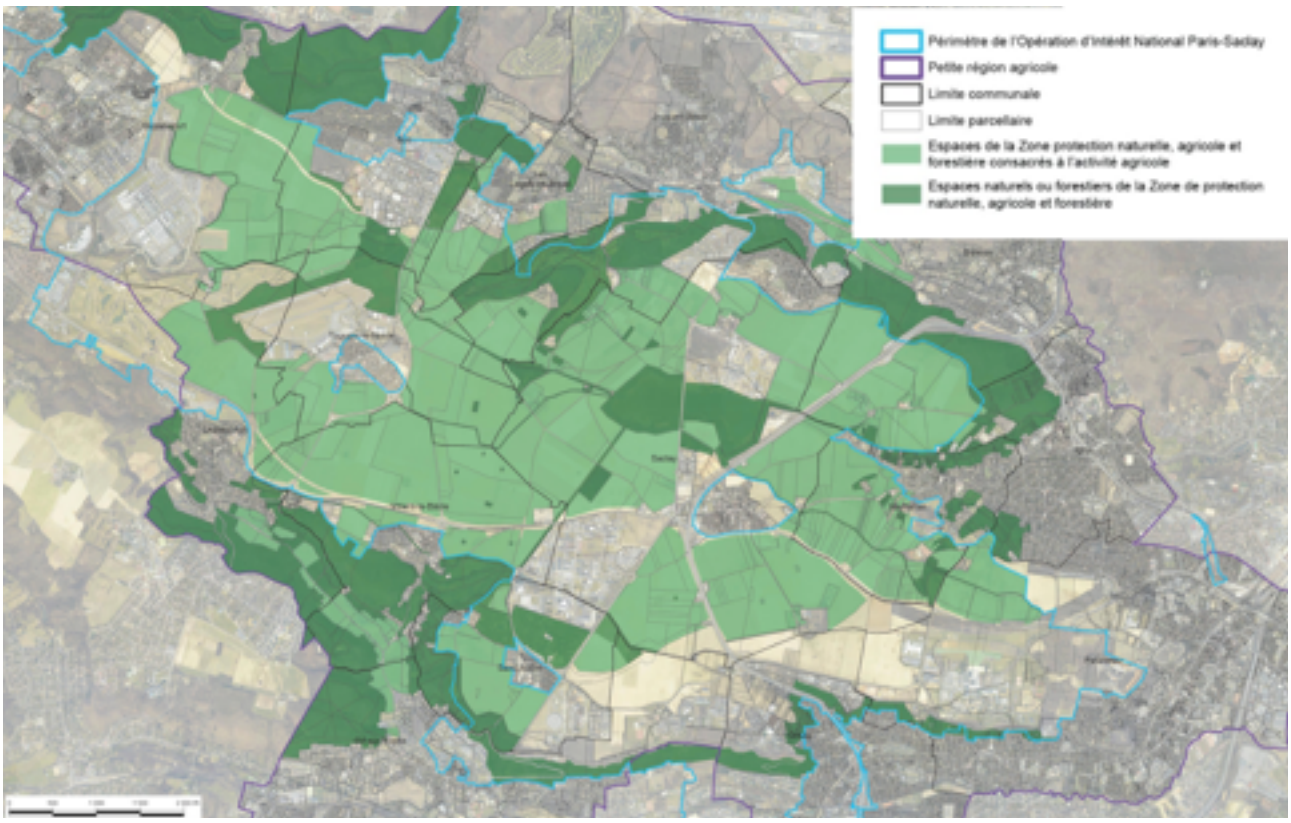
Source : Antoine Huré, mars et avril 2014

Figures 28 et 29 - Station Camille-Claudel à Palaiseau de la partie ouverte du TCSP Massy-Saint-Quentin (à gauche) et premiers travaux de construction du pont du TCSP au-dessus de la N 118 à Orsay.



Source : Dossier de débat public du Grand Paris, 2010

Figure 30 - Gains de temps en métro par rapport à la situation actuelle en transports en commun à partir du Christ de Saclay.



Source : Annexe à l'article L141-5 du Code de l'urbanisme

Figure 31 - La Zone de protection naturelle, agricole et forestière telle que dessinée en 2014.

Chapitre 2 : Paris-Saclay, un projet discuté. Quels liens avec les villes nouvelles ?

2.1. Saclay, une ville nouvelle d'une nouvelle génération ?

2.1.1. L'État impose sa loi

Les villes nouvelles françaises décidées et dessinées dans les années 1960 constituent une forme d'exception administrative. Certains pensent que les villes nouvelles ont été les « buttes-témoins d'un État aménageur » critiqué dès le début de cette politique, même si cela aurait permis à l'État de conserver ses prérogatives et de passer outre les pouvoirs locaux ainsi que l'économie de marché (Vadelorge, 2005 b).

Les villes nouvelles françaises se sont constituées par l'intermédiaire de deux structures bien spécifiques au contexte : l'EPA, Établissement public d'aménagement, et le SCA, Syndicat communautaire d'agglomération, devenu en 1983 SAN, Syndicat d'agglomération nouvelle.

Avant de passer à la phase opérationnelle, des structures institutionnelles spécifiques aux villes nouvelles avaient été mises en place ; différents organismes régionaux avaient suggéré la création de villes nouvelles lors de l'élaboration du SDAURP (District, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme, etc.), puis vinrent des missions d'études, qui pourraient être comparables, pour les projets du Plateau de Saclay, à la Mission de préfiguration de l'OIN qui a décidé des grandes lignes à suivre (Aw, 2010).

Malgré la Loi d'orientation foncière de 1967 décidant d'associer les collectivités à l'élaboration des documents d'urbanisme, les villes nouvelles continuaient de fonctionner différemment, selon une procédure antérieure : les schémas des villes nouvelles ont été établis sans aucune participation des communes, parce que l'administration considérait que les élus locaux ne voulaient qu'une chose, « torpiller les villes nouvelles » (Carmona, 1981). L'autre raison, plus facilement admise par les aménageurs, était qu'il existait un risque de spéculation foncière et qu'il fallait garder secrets les projets de villes nouvelles. Ce problème a été résolu par la création de ZAD (Zones d'aménagement différé), qui contraignent les propriétaires vendeurs à déclarer leur volonté d'aliéner, avec un droit de préemption de la collectivité.

En 1970, la loi Boscher rangeait la ville nouvelle hors de l'intercommunalité « de droit commun ». Cela passait par l'établissement d'un EPA ayant pour mission d'aménager la ville nouvelle. Dans cet EPA, les élus locaux avaient une place, puisqu'ils constituaient la moitié des sièges du conseil d'administration, à égalité avec les représentants de l'État, et le président était obligatoirement issu des élus locaux (Brouant et al., 2005).

Au fur et à mesure de la réalisation de la ville nouvelle, l'EPA devait s'élargir au suffrage universel direct. C'était bien l'objectif de la loi Boscher. Au final, c'est la formule d'une simple association des élus du système représentatif local à la mise en œuvre du projet qui a été retenue : c'était la création du SCA, syndicat communautaire d'aménagement, qui « taillait à la hache dans les attributions communales » (Brouant et al., 2005).

Sur le Plateau de Saclay et les projets des deux ZAC (Zones d'aménagement concerté), plusieurs acteurs sont réunis : l'organisme d'État, équivalent de l'EPA, l'EPPS (Établissement public Paris-Saclay) ; l'organisme « local » non décisionnaire mais associé, en général, aux décisions, la CAPS (Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay) ; l'organisme responsable du métro, la SGP (Société du Grand Paris) ; et enfin l'organisme responsable des autres transports — dont le transport en commun en site propre, le STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France). On peut ajouter à ceux-ci le Conseil général de l'Essonne et le Conseil régional d'Île-de-France.

Il est probablement excessif de comparer l'EPPS à l'EPA. En effet, l'EPPS n'était quasiment qu'une représentation de l'État, avec pour seuls élus locaux le président de la CAPS et un maire de droite dans une intercommunalité de gauche. De plus, ce dernier n'était pas directement concerné par le projet. Monsieur Pi., directeur transports de la CAPS, exprimait ainsi la place de l'EPPS à sa formation :

> « Avec l'EPPS, l'État a d'abord essayé de faire comme dans les années 1970, en imposant les choses. Mais c'est bien différent, parce que l'État n'a plus autant de moyens, et en plus il a rencontré l'opposition des élus des moyennes communes et pas uniquement des petites, des élus des agglomérations déjà constituées, des députés, etc. »[23]

Rencontrant des oppositions chez les élus locaux (majoritairement socialistes avant les élections municipales de mars 2014), l'EPPS, majoritairement de droite, à l'image du gouvernement qui l'a institué, va devenir un EPA (Établissement public d'aménagement) où la concertation et la place des élus seront plus importantes. En octobre 2013, Jean-Marc Ayrault, alors Premier ministre, déclarait lors d'une visite à Palaiseau que l'EPPS est une structure « où l'État est le seul pilote », qu'il fallait transformer en EPA, donnant « aux élus territoriaux la place qui doit normalement leur revenir, aux côtés de l'État. »[24] Cette déclaration a donné lieu à la promulgation d'un amendement dans la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

---

[23] Entretien avec Monsieur Pi., avril 2014.

[24] L'Usine Nouvelle, « Jean-Marc Ayrault donne un nouvel avenir au Plateau de Saclay », 10 octobre 2013, en ligne : http://www.usinenouvelle.com/article/jean-marc-ayrault-donne-un-nouvel-avenir-au-plateau-de-saclay.N207858 (consulté le 12 mai 2014)

Dorénavant, l'EPAPS (Établissement public d'aménagement Paris-Saclay) respectera les prérogatives d'un EPA classique, comme défini dans le Code de l'urbanisme :

> « Le conseil d'administration est composé de représentants de l'État et, pour au moins la moitié, de membres représentant les collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. »
>
> *Article L321-21 du Code de l'urbanisme*

Le nouvel Établissement public est donc très attendu par les élus, qui auront cette fois-ci, pour de vrai, leur mot à dire dans les choix faits concernant l'aménagement du Plateau de Saclay. Ce qui semblait, vu de loin, plus autoritaire que les villes nouvelles — puisque c'est bien l'État, ici, qui voulait aménager le Plateau, uniquement en imposant ses propres idées — est finalement beaucoup moins imposé :

> « Les élus locaux ne voulaient pas se laisser faire sur leur territoire. On aurait pu devenir une sorte de laboratoire en Île-de-France, parce que je crois que l'État voulait reprendre la main sur les questions d'aménagement et de transport. Finalement, ça a amené une certaine concurrence, et du coup une mise de moyens importants. Mais le Plateau n'a plus rien d'une ville nouvelle des années 1970. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Monsieur Pi.*

Il faut dire aussi que se voir imposer un certain avenir pour son territoire par l'État n'est plus du tout au « goût du jour ». Alors qu'à la fin des années 1960 et dans les années 1970, le contexte économique faisait que la question de l'urbanisme était gérée par l'État, les lois de décentralisation du début des années 1980 ont changé la donne, parce qu'il semblait désormais nécessaire que les élus et les collectivités locales aient la parole sur des problématiques qui les concernent. Le transfert de la compétence de l'urbanisme a été effective dès 1982. Non seulement ce droit est devenu effectif, mais en plus les communes se sont emparées du sujet, alors même que le transfert de compétence n'était pas imposé (Priet, 1992). Dès lors, on imagine mal comment les communes pourraient renoncer à ce droit qu'elles se sont approprié ; ce serait vécu comme un véritable retour en arrière et c'est ce que souligne l'entretien précité.

Finalement, le projet du Plateau de Saclay n'a que peu d'héritages des projets des villes nouvelles telles qu'elles ont été décrites. Il faut néanmoins souligner que l'État, s'il est moins présent, l'est toujours beaucoup par rapport à d'autres cas d'aménagements, ce qui accentue le « millefeuille » des acteurs présents sur le Plateau.

2.1.2. Une cacophonie d'acteurs

Le millefeuille territorial est une particularité française, dont l'existence n'est plus à démontrer. Dans le domaine de l'aménagement, la compétence est détenue par la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay sur le territoire, même si l'Établissement public Paris-Saclay a dépossédé la CAPS de cette charge dans le cadre de l'Opération d'intérêt national.

Concernant le domaine des transports, le territoire s'intègre dans un système propre à l'Île-de-France. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), contrôlé par le Conseil régional, est l'autorité organisatrice des transports collectifs de tous modes ; trois grands documents orientent les politiques de développement des transports de la région : le SDRIF (voir chapitre 1), issu de la collaboration entre l'État et la région, le Contrat de projets État-région (CPER) qui fixe pour une période de sept ans les engagements financiers des deux partenaires, notamment dans le cadre des investissements pour les infrastructures de transports, et le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui diagnostique et définit des objectifs, plan concerté avec les différents échelons territoriaux. On peut ajouter aux acteurs la Société du Grand Paris qui a pour but de conduire à terme le projet de métro en rocade. Comme la loi le permet, les communes ou groupements de communes peuvent se constituer en Autorité organisatrice de second rang ou de proximité, pour s'occuper des services routiers réguliers dans leur périmètre (CERTU, 2012). C'est le cas de la CAPS qui a choisi de recevoir cette compétence, et qui gère par conséquent tout le réseau de bus *Mobicaps* à l'exception des lignes départementales. Elle peut donc décider — ou tout du moins proposer au STIF — des modifications de tracé et la création de nouveaux arrêts, par exemple.

Dans le cadre du Plateau de Saclay, cet enchevêtrement est particulièrement perceptible : l'EPPS est maître d'ouvrage de l'espace public ; il décide également des opérations menées et de leur lieu, mais il n'est pas maître d'ouvrage pour ces opérations. Le STIF est maître d'œuvre du TCSP, à l'exception d'une petite partie sur la ZAC Polytechnique, où pour des raisons des commodité, l'EPPS en a la charge. Cela correspond en fait à la bande centrale assez étroite[25]. Le métro quant à lui dépend de la Société du Grand Paris. La CAPS n'a pas de compétence particulière sur les deux opérations, mais représentant les élus locaux, elle possède une certaine légitimité ; son rôle est uniquement consultatif. Monsieur G, chef de projet en charge de la mobilité à l'EPPS confirme les difficultés liées à cet enchevêtrement d'acteurs :

> « C'est parfois compliqué d'agir sur toutes les échelles, parce qu'il y a de nombreuses maîtrises d'ouvrage différentes, entre le STIF pour le TCSP, qui est autorité organisatrice des transports, la CAPS qui a reçu une délégation de réseau, nous, la SGP pour le métro, le Conseil général pour les routes etc.

[25] Entretien avec Madame T. et Monsieur G, mars 2014.

On n'a pas cette compétence en propre, mais tout ce qu'on peut faire c'est mettre en commun le tout pour le développement du territoire. »

Les relations entre les différents acteurs n'ont pas toujours été faciles, chacun ayant des objectifs et des légitimités différents. À l'arrivée de l'EPPS, la CAPS, en minorité dans le conseil d'administration de l'Établissement public, refusait de siéger[26], notamment parce qu'elle n'était représentée que par un élu de droite dans une collectivité majoritairement à gauche, à l'époque. Malgré tout, la CAPS a réussi à s'imposer d'une autre manière :

« On a su créer un trident politique avec le Conseil régional et le Conseil général pour ne pas être noyé. La stratégie que nous avions choisie était de dire que nous sommes à la fois en dedans et dehors. On ne participe pas au conseil d'administration, mais on a un protocole commun de gestion. »

Extrait de l'entretien avec Monsieur C.

À ce moment-là, le STIF servait de médiateur, et la CAPS jouait un rôle assez particulier, représentant les élus locaux mais manifestant son hostilité aux aménagements imposés sans concertation.

« Il y a eu une longue période de bras de fer où EPPS et CAPS ne se parlaient pas du tout ; l'EPPS faisait son projet dans son coin tandis que la CAPS menait une bataille pour avoir droit de cité dans les instances de l'EPPS, parce que l'EPPS était le seul établissement public d'aménagement non présidé par un élu local. »

Extrait de l'entretien avec Monsieur P.[27]

Les relations sont aujourd'hui apaisées entre CAPS et EPPS ; les deux organismes travaillent ensemble, et se montrent justement plus unis face au STIF ou à la Société du Grand Paris.

« On fait beaucoup de choses ensemble [CAPS et EPPS], et on arrive bien à peser sur les choix concernant le métro, et pourtant c'est la SGP et le STIF qui mènent le projet. C'est surtout parce que l'on a une très bonne connaissance du terrain et une logique d'action que cela fonctionne bien. »

Extrait de l'entretien avec Monsieur C.

« L'EPPS est un outil créé par l'État, il est logique qu'il y ait eu une certaine défiance. Pour exercer nos prérogatives, on peut aussi signer des protocoles d'accord ; c'est toujours l'EPPS qui décide, mais il y a une concertation avec les élus locaux et les collectivités en amont. Cela passe par des comités de pilotage et techniques pour les ZAC, par exemple. En quelque sorte, les collectivités sont décisionnaires

[26] Entretiens avec Monsieur Pi., Monsieur C., Madame T. et Monsieur G, mars et avril 2014.

[27] Entretien avec Monsieur P., chef adjoint de la division Tram Sud au sein de la direction des projets d'investissement du STIF, responsable du TCSP Massy-Saclay, juin 2014.

avec nous. Quand l'on décide quelque chose, ça résulte toujours d'un accord déjà obtenu. Les relations avec les élus locaux n'ont pas toujours été bonnes, c'est pour ça que l'on a créé ces protocoles. On a déjà eu des conflits, mais c'est terminé. »

Extrait de l'entretien avec Madame T.

En effet, l'EPPS, le Conseil général de l'Essonne, le Conseil régional d'Île-de-France et la CAPS — ainsi que toutes ses communes membres concernées par les projets du Plateau — ont signé un protocole d'accord « afin d'harmoniser leurs réflexions, décisions et actions en matière d'aménagement de la frange sud du plateau de Saclay, de coordonner leurs actions en matière de logements, d'équipements et de services, et pour bâtir un projet scientifique et urbain partagé »[28]. Cet accord met en place un comité de pilotage commun pour la frange sud et trois comités opérationnels, un pour chaque ZAC et un pour l'Université Paris-Sud à Orsay vallée.

Ces comités communs ont un réel impact sur les décisions prises concernant les transports : CAPS et EPPS arrivent maintenant à se coordonner et à se concerter avant même de discuter, souvent ensemble, avec le STIF concernant le transport en commun en site propre ou avec la Société du Grand Paris concernant le métro — qui se fait lui aussi en concertation, par l'intermédiaire de comités de suivi associant les instances locales.

En tout cas, il existe un réel millefeuille que n'admettent pas forcément les acteurs eux-mêmes. Un article des *Cahiers de l'Espace Marx* l'exprime ainsi, dans un registre d'opposition au projet :

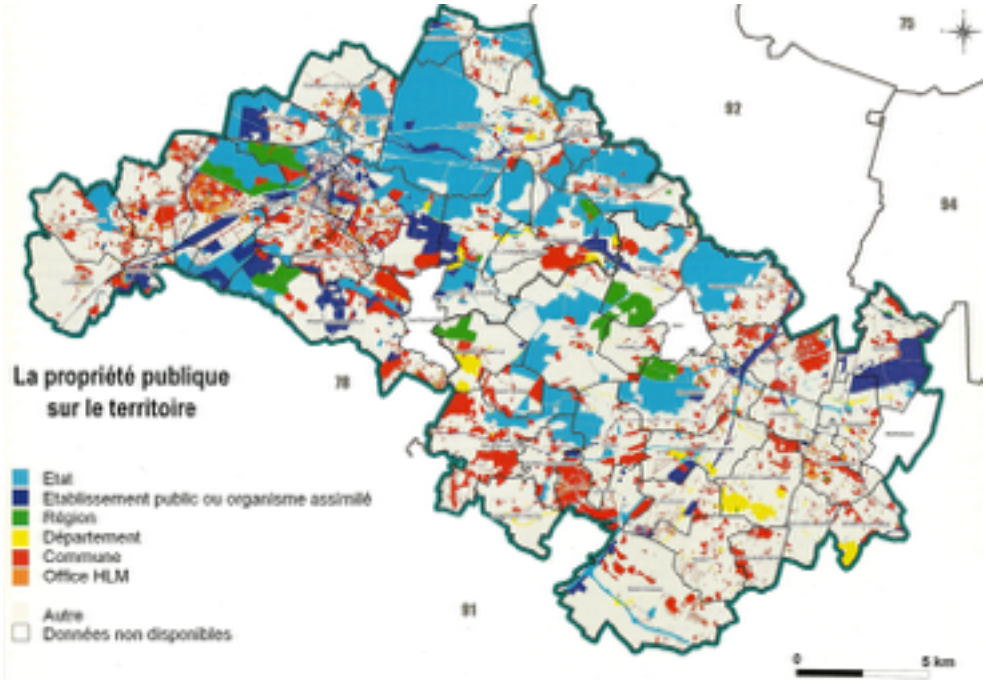
> « D'une manière bien française, ce projet accumule et entrelace les couches administratives de tailles variées, pôles de compétitivité, PRES, projets territoriaux, nouvel établissement public Paris-Saclay, plan-campus, etc., qui en rendent la lecture des plus difficiles, et qui toutes se caractérisent par un déni de plus en plus marqué de démocratie. »[29]

Effectivement, il faut ajouter d'autres acteurs : les propriétaires terriens du Plateau de Saclay qui sont de plusieurs types ; l'État est le propriétaire le plus important sur le territoire des communes concernées par les deux ZAC (figure 32). Ces terrains de l'État sont eux-mêmes divisés entre plusieurs ministères, notamment celui de l'Enseignement supérieur et de la recherche pour le domaine universitaire et celui de la Défense pour l'École polytechnique, ce qui ajoute un échelon supplémentaire, où des désaccords peuvent survenir (figure 33). Notamment, certaines voiries sur la ZAC de Moulon ne sont pas aménagées pour les piétons et non dégagées en hiver parce que

[28] Protocole d'accord pour l'organisation de l'aménagement de la frange sud du Plateau de Saclay, janvier 2012.

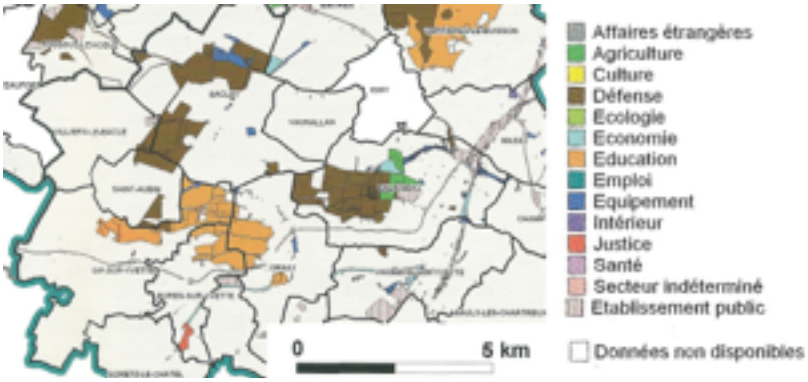
[29] Annick Jacq, « L'OIN du Plateau de Saclay : science contre démocratie, ou science sans démocratie ? », *Les Cahiers de l'Espace Marx*, septembre 2011.

communes, Conseil général et université se renvoient la balle continuellement[30]. Les propriétaires privés sont également importants sur un plateau encore fortement agricole. Pour beaucoup, ils ont recours à des associations pour se faire conseiller ou pour défendre leurs droits.



Source : Mission de préfiguration de l'OIN, 2006.

Figure 32 - L'État et les collectivités publiques fortement présents sur le territoire de l'OIN du Plateau de Saclay.



Source : Mission de préfiguration de l'OIN, 2006.

Figure 33 - Les territoires des ZAC sont partagés entre trois ministères : l'Agriculture, la Défense et l'Éducation.

[30] Entretien avec Monsieur Pi.

Il serait inadapté d'évoquer les acteurs de l'aménagement sur le Plateau de Saclay sans mentionner les associations participant à la concertation, dont la légitimité auprès de la population est importante. Les associations que j'ai pu rencontrer ont manifesté à chaque fois leurs craintes concernant l'urbanisation du Plateau, mais pour des raisons souvent bien différentes.

Les habitants du Plateau de Saclay ont déjà dû, dans les années 1970, s'exprimer, plus ou moins violemment, contre le projet de la ville nouvelle de Trappes. Le mémoire de Marie-José Stock, datant de 1971 et déjà cité précédemment, portait sur les grandes exploitations agricoles face à l'urbanisation sur le Plateau de Saclay. Si les projets de l'époque étaient bien plus imposants qu'aujourd'hui — deux autoroutes, une ligne de chemin de fer, une ville de 15 000 habitants entre Saclay et Palaiseau, il est possible de retrouver quelques caractéristiques de l'opposition comparables à la situation actuelle.

Malgré tout, dans la plupart des entretiens que Marie-José Stock a menés dans le cadre de sa recherche, les exploitants semblaient plutôt désabusés. « Nous sommes tous voués à disparaître quand bien même une zone agricole serait organisée », disait l'un deux. La problématique actuelle n'en est pas si éloignée, avec les 2 300 hectares préservés au milieu des espaces urbanisés. Les agriculteurs des années 1970 étaient défaitistes, tant les projets étaient massifs. Pour autant, ils étaient bien décidés à se défendre, sous forme d'association regroupant propriétaires et exploitants de toute la région versaillaise, supervisée par la Chambre d'agriculture. Déjà à l'époque, les réguliers changements dans les décisions d'urbanisme contribuaient à compliquer la compréhension : « [L'association] tente d'informer les adhérents au fur et à mesure de l'évolution des projets et plans d'urbanisme mais ce n'est pas toujours facile vu leur remise en cause fréquente », expliquait le même exploitant. Le ressenti de l'auteure concernant ces entretiens mettait en avant une résistance « dirigée et clairvoyante » plutôt que de « fausses illusions ».

La crainte la plus importante concernait, en fait, le risque d'étalement autour des noyaux, en forme de tâche d'huile, qui aurait « grignoté » petit à petit les terres agricoles. À l'époque, les trois potentiels sites d'étalement étaient Toussus-le-Noble, Saclay-C.E.A. et Trappes-Étang auxquels il fallait ajouter les « *poussées conquérantes* » de la vallée (Stock, 1971). La situation actuelle diffère peu ; cette extension de l'urbanisme fait que le métro est contesté par les associations.

2.1.3. Un métro qui ne fait pas l'unanimité

Lors de l'entretien que j'ai pu mener avec le président de l'association APESA (Association pour la préservation des espaces naturels et de l'environnement de Saint-Aubin), Monsieur Gu., maintenant conseiller communautaire de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, expliquait sa crainte de l'urbanisation en tâche d'huile, autour des stations de métro, et notamment celle qui pourrait concerner sa commune directement, au Christ de Saclay : « Le métro amènera une urbanisation supplémentaire. À terme, je pense que les 2 300 hectares agricoles sanctuarisés vont passer à 1 500, surtout autour de la station du Christ de Saclay, c'est ce que je crains. Cette station risque d'être hyper nocive. »

Cette crainte est partagée avec d'autres associations, comme l'UASPS (Union des associations de sauvegarde du Plateau de Saclay, dont l'APESA est membre), dont le président, Monsieur Ch., évoque une urbanisation de rentabilisation : « actuellement, ils ont prévu des gares sans budget. Pour rentabiliser la ligne, il faudra augmenter le trafic, et donc urbaniser autour des gares ! ».

L'imprécision et la quantité de différents projets sur le Plateau de Saclay dans les années 1960 et 1970, pour qu'au final presque rien ne se passe, ont pu être difficile à appréhender. Marie-José Stock (1971) se laisse faire un commentaire certes subjectif, mais probablement réaliste : « Ne connaissant ni l'importance réelle, ni l'échéance de l'amputation, nous comprenons l'angoisse que peut ressentir [l'exploitant] ». Ils étaient tous conscients que leur exploitation serait amputée, mais ils ne savaient pas à quel moment. Pour cela, le campus urbain du Plateau de Saclay diffère peu des villes nouvelles. On pense aisément à Cergy-Pontoise et à la construction de la Préfecture en plein cœur d'un espace agricole et à la réaction qu'ont pu y avoir les exploitants (figures 34 et 35).





Sources : EPA Cergy-Pontoise, repris dans CERTU, Centralités dans la ville en mutation, 2003 et Antoine Huré, mai 2014

Figures 34 et 35 - La Préfecture de Cergy-Pontoise, construite entre 1967 et 1970, au milieu des champs (à gauche), et le chantier d'EDF R&D à Palaiseau (à droite).

Une seconde crainte était relevée dans cette même recherche : celle des contraintes liées à l'emprise urbaine. Les exploitants s'alarmaient de devoir cultiver leurs champs au milieu des villes : accessibilité réduite entre l'autoroute et la voie ferrée, mais surtout, ils appréhendaient des pillages de la part d'habitants des villes nouvelles (Stock, 1971). Encore dans ce mémoire, l'auteure relevait que les agriculteurs se sentaient mis à part dans le cadre des décisions d'aménagement. « Les exploitants souhaiteraient que les urbanistes ne dressent pas de plans d'aménagement sans leur demander leur avis et ne les modifient pas sans cesse », expliquait-t-elle.

Le point de vue est véritablement différent du côté de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay et de l'Établissement public Paris-Saclay ; l'utilisation du terme de « ville nouvelle » pour désigner l'urbanisation décidée du Plateau pouvait surprendre. « C'est vraiment ce que l'on essaie d'éviter. La ville nouvelle est synonyme d'échec, de bétonisation. Notre politique, ici, depuis 10 ans, est de l'éviter, tout en construisant beaucoup. On prolonge d'abord les villes actuelles et on respecte l'échelle du quartier », expliquait Monsieur C., directeur général des services de la CAPS. Quand j'ai évoqué avec lui le fait que les associations de défense du Plateau mettaient en avant que, certes, il y avait sanctuarisation des terres agricoles — et elles s'en félicitaient, mais qu'il existe une crainte quant au futur plus lointain, il niait tout grignotage supplémentaire des terres agricoles :

> « C'est malhonnête de dire que l'urbanisation pourra s'étendre. La protection du territoire est telle que ça ne pourra jamais arriver. Pourquoi le plateau est-il actuellement ouvert et non construit ? C'est la vraie question. Ce n'est pas grâce aux agriculteurs ni aux politiques. Dans toute l'Essonne, il y a eu un important développement d'installations. Ici, l'État a pratiqué en réalité une vraie politique publique en figeant le foncier depuis 1950. Les opposants refusent de comprendre ça. C'est pour ça qu'ici, c'est propre, il faut s'en féliciter. Aujourd'hui, 20 % maximum sera construit, alors que 100 % du territoire était prévu pour cela. Finalement, il y a 80 % de terres sanctuarisées ! Et la loi ne pourra pas changer. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Monsieur C.*

Le métro rencontre une réelle opposition auprès des habitants et des associations du Plateau, qui lui préfèrent le tramway ou tout simplement le site propre tel qu'il est actuellement prévu.

> « Claudine Parayre est porte-parole du Costif – Coordination pour la solidarité des territoires d'Ile-de-France et contre le Grand Paris, à l'initiative avec les collectifs de soutien à Notre-Dame-des-Landes de la manifestation. Ces projets qu'elle qualifie de « *démesurés* » et qui selon elle, « *ne répondent aux besoins de habitants* » font partie d'une même logique de « *concurrence entre les territoires* » avance-t-elle. « *On va encore déplacer les emplois, et cela va accroître les problèmes de transports* » indique Claudine Parayre »



Source : Essonne Info, mai 2012

Figure 36 - Oppositions publiques au projet de métro aérien sur le Plateau. Plusieurs manifestations ont eu lieu en 2012 et 2013.

Extrait de l'article de Julien Monier, « Ils contestent le Grand Paris et le cluster Saclay », publié sur EssonneInfo.fr, le 20 décembre 2013

Si les habitants du Plateau de Saclay, les associations écologistes et les agriculteurs ont pu et peuvent encore se mobiliser contre le projet de métro et d'urbanisation[31] (figure 36 et citation ci-dessus), il semble que les usagers actuels, qu'ils soient étudiants, employés ou habitants dans les deux zones d'aménagement concerté soient en faveur de celui-ci ; c'est encore une fois similaire aux villes nouvelles, certes dans d'autres mesures. Les premiers usagers des villes nouvelles ont rapidement réclamé des transports en commun et des routes pour relier leur ville à Paris. À la recherche d'une qualité de vie supérieure, d'une sorte de « ville à la campagne », les premiers habitants voulaient conserver leurs liens forts avec la capitale, tant pour le travail que pour leurs loisirs (Vadelorge, 2003).

Mes entretiens avec des étudiants du Plateau de Saclay peuvent montrer que les usagers actuels du Plateau soutiennent les projets et surtout qu'ils ont besoin d'une meilleure desserte — ce qu'ils demandent.

[31] http://essonneinfo.fr/91-essonne-info/52722/ils-contestent-le-grand-paris-et-le-cluster-saclay/, consulté le 9 mai 2014.

« C'est simple, dès qu'il s'agit de sortir du campus, c'est l'enfer !

— Et dès lors que tu as un bagage, c'est impossible. La montée par les marches de Lozère[32], sans rien c'est faisable, mais avec une valise il n'y a pas moyen.

— Le problème, c'est qu'il n'y a pas assez de fréquence pour les transports en commun, surtout en heures creuses. Et même en heures de pointe, ça a beau être toutes les cinq minutes, c'est toujours plein. Ça arrive même régulièrement de laisser passer un ou deux bus. Et puis les bus restent longtemps à l'arrêt, ça fait prendre du retard.

Le midi, c'est aussi un problème. Quand on n'a pas cours l'après-midi, on finit à 12h45. On ne peut pas attraper la course de 12h46, on doit attendre le suivant, trois-quarts d'heures plus tard !

Je sais qu'il n'y a pour l'instant pas beaucoup d'habitants, mais quand même… »

Entretien avec Geoffrey et Odile, étudiants à l'ENSTA (Quartier de l'École polytechnique)

Pour se justifier de leur opposition au projet de métro, les associations arguent du manque de pertinence de sa construction : implanté d'est en ouest, il est parfaitement conçu pour les passagers en provenance et à destination de Paris, mais, comme on l'a vu dans la partie 1.1.2, ces personnes sont loin de constituer la majorité des déplacements, qui se font principalement du nord au sud.

« Le métro n'est utile que pour les déplacements est-ouest, comme le TCSP, d'ailleurs. Rien n'est prévu en nord-sud, entre la vallée et le Plateau. Cela deviendra donc encore plus difficile, parce que je crois que l'on continuera d'habiter dans la vallée ; ceux qui travaillent sur le Plateau ne vont pas y déménager, et ceux qui arriveront voudront peut-être plus un pavillon qu'un appartement. »[33]

Par contre, les entreprises ont toutes besoin d'un mode de transport lourd pour desservir le Plateau de Saclay. Néanmoins, elles contestent son tracé à cause des nuisances qu'il peut occasionner, et elles s'opposent à une urbanisation trop importante, pour des raisons bien différentes de celles mises en avant par les associations de sauvegarde du Plateau. Ainsi, l'association Polvi, interlocutrice entre entreprises et acteurs de l'aménagement, met en avant que « le tracé actuel passe trop près des laboratoires. Ça induit des nuisances, et l'impossibilité de certaines expériences. On a peur que l'on soit obligé d'arrêter nos activités à cause des nuisances dues au métro »[34].

« Nous ne soutenons pas une urbanisation à outrance, mais uniquement dans des endroits où des noyaux existent déjà, pas là où il n'y a rien. Il faut évidemment un minimum de logements, c'est logique. On ne juge pas de la stratégie de la collectivité, mais on veille simplement à ce que cette stratégie ne nous empêche pas de travailler.

---

[32] Lozère est la station de RER B la plus proche de l'École polytechnique ; un chemin pentu permet de relier la vallée au plateau.

[33] Entretien avec Monsieur Gu., mars 2014.

[34] Entretien avec Madame R., directrice de Thalès Palaiseau, présidente de l'association Polvi, avril 2014.

> Urbanistiquement parlant, c'est un projet très chouette. Avoir une gare en cœur de quartier, comme ça, c'est super pour une ville, mais pas pour une zone d'activité de recherche. On ne peut pas faire emménager des personnes aussi près des établissements à cause des nuisances. On va donc avoir une zone déserte, qui la nuit sera mal fréquentée… »
>
> *Extrait de l'entretien avec Madame R.*

En tout cas, associations et aménageurs s'accordent sur le fait qu'une concertation existe. Les associations considèrent être écoutées — mais pas forcément entendues — et l'EPPS estime laisser une grande place à la concertation :

> « Nous sommes écoutés mais pas toujours compris, parce que ce qu'on fait à l'intérieur de nos établissement est souvent peu connu du grand public ou des élus. » *Madame R. - Polvi*

> « Les associations commencent à être considérées comme des représentants de la société civile. On a une grande connaissance du terrain, on soulève les problèmes, on connait l'historique. On est embêtant, mais on les aide quand même à ne pas faire trop d'erreurs. » *Monsieur Ch. - UASPS*[35]

> « On nous entend, mais on ne nous écoute peut-être pas. On sert de caution à l'EPPS dans les réunions d'information. À chaque nouvelle réunion, on oublie le contenu de la précédente. Mais au moins, il y a des réunions. » *Monsieur Gu. - APESA*

Il semble en tout cas clair que le projet de *cluster* du Plateau de Saclay, s'il n'est pas une véritable ville nouvelle dans sa gestion, présente des caractéristiques communes avec les villes nouvelles qui ont été créées en France et à l'étranger, notamment pour ce qui est de la relation entre le moyen de transport structurant et les options d'urbanisme.

[35] Entretien avec Monsieur Ch., président de l'Union des associations de sauvegarde du Plateau de Saclay, mai 2014.

2.2. Le transport linéaire au cœur du projet

2.2.1. Le mode lourd central au projet : comparaison entre les villes nouvelles françaises et étrangères

2.2.1.1. Le RER pour les villes nouvelles des années 1960 et 1970

L'expérience des villes nouvelles en matière de transports est à prendre en compte dans les projets actuels et futurs. L'avantage de la ville nouvelle, de la création, comme c'est le cas pour le Plateau de Saclay, c'est que le « problème ne précède pas la planification ». Il est en effet bien plus aisé — et bien moins coûteux — de planifier « préventivement » plutôt que de réparer les erreurs passées (Garde, 1980).

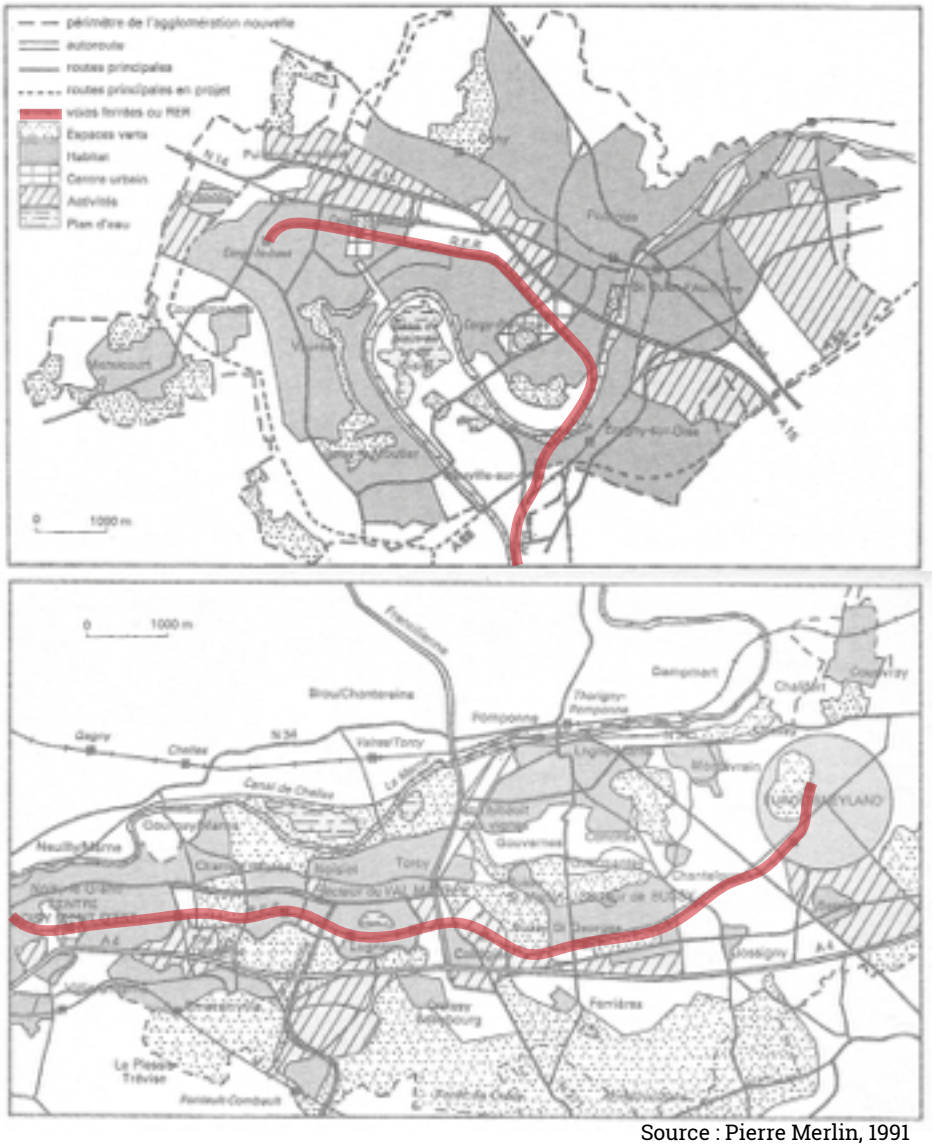
Malgré l'époque de création des villes nouvelles, qui voulait que l'automobile devienne le mode de transport principal, les différents schémas de Paul Delouvrier et de ses équipes prônaient la création d'un mode de transport en commun lourd pour les desservir — en plus de projets autoroutiers pharaoniques, bien sûr. Ce choix semblait être assez surprenant parce que les spécialistes des transports de l'époques voyaient déjà les transports en commun condamnés face à l'automobile et à l'adaptation de la ville à celle-ci (Merlin, 1991). Ces villes nouvelles retenaient une organisation de l'urbanisation le long d'axes préférentiels.

Avec les villes nouvelles projetées, huit, à l'origine, était proposée la création d'un réseau express régional (R.E.R.) ferré, avec une ligne est-ouest et deux lignes nord-sud, en émettant la possibilité de relier ces axes radiaux par des barreaux tangentiels. Les lignes A, B et C du RER correspondent à ce schéma.

Dans les cinq villes finalement réalisées, la ligne de RER occupe une place centrale : à Cergy-Pontoise, le RER A dessert les centres principaux (Cergy-Préfecture, Cergy-Saint-Christophe et Cergy-le-Haut) ; à Évry, le principal arrêt du RER C se situe à l'Agora, en plein centre de la ville nouvelle ; à Saint-Quentin-en-Yvelines, le RER C dessert université et centre-ville ; à Sénart, moins développée, c'est toujours le cas — bien que le RER D ait été réalisé très tardivement ; enfin, Marne-la-Vallée est probablement la ville nouvelle la plus réussie pour la desserte en RER, qui relie tous les lieux centraux jusqu'à Eurodisney, de façon longitudinale et assez fine, avec dix arrêts (figures 37 et 38).

C'est d'ailleurs le RER qui constitue l'« atout-maître » de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée dans sa communication. Dans une édition publicitaire de France Soir, consacrée à Marne-la-Vallée, « le vent

en poupe », datée du 9 mai 1980, c'est tout le sens de l'interview que donne Michel Rousselot, alors président de l'EPAMARNE (Établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée) : « Nous avons choisi ici de concentrer l'urbanisation autour des stations et de placer le logement en maison individuelle plutôt en périphérie. La majorité des constructions de Marne-la-Vallée sont situées dans un rayon de dix minutes à un quart d'heure à pied (600 à 800 mètres environ) ».



Source : Pierre Merlin, 1991

Figures 37 et 38 - Les villes nouvelles de Cergy-Pontoise (en haut) et de Marne-la-Vallée (en bas), structurées autour d'un mode de transport lourd nouveau, le R.E.R.

Parce que la région parisienne n'est pas la seule à avoir été pourvue de villes nouvelles, il faut évoquer Villeneuve-d'Ascq (Lille-Est), qui a vu la création un métro automatique léger (VAL) dès sa conception, avant même l'arrivée des premières installations. Ce fut une réussite, puisque les premiers habitants ont pu directement bénéficier du transport structurant.

Néanmoins, l'expérience des villes nouvelles a prouvé que l'installation d'un mode de transport en commun lourd ne suffisait pas à contrecarrer l'avènement de la voiture. Quand naissaient les villes nouvelles, seul un foyer sur deux possédait un véhicule. Alors que ces villes ont été conçues dans l'objectif de répondre à l'éventuelle anarchie de l'étalement urbain, elles n'ont pas échappé aux tendances de la grande couronne, l'automobile dominant largement : en 1994, 48 % des déplacements internes aux villes nouvelles étaient réalisés en voiture (50 % pour les déplacements internes à la grande couronne) et 71 % pour les déplacements depuis et vers les villes nouvelles (Dupuy, 1999).

On peut donc s'interroger sur les objectifs affichés par l'EPPS quant à la réduction des parts modales de l'automobile, dans une grande couronne dépendante à celle-ci. Il peut être intéressant de comprendre comment d'autres villes nouvelles se sont attaquées à cette problématique.

2.2.1.2. Les villes nouvelles scandinaves précurseuses d'une ville libérée de l'automobile : un exemple pour Paris-Saclay ?

Alors que les villes nouvelles françaises des années 1960 et 1970 avaient pour objectif d'atteindre près de 500 000 habitants[36], il est clair qu'à aucun moment les aménageurs du Plateau de Saclay ont imaginé, en tout cas dans le cadre du projet actuel et non celui de 1965, que la population atteindrait ce nombre. Tout au plus, il ne devrait y avoir que 50 000 nouveaux arrivants[37] (étudiants, chercheurs ou habitants). Par conséquent, la comparaison avec les villes nouvelles françaises, si elle peut être utile quand l'on évoque la question de la concertation, n'est pas forcément la plus pertinente lorsque l'on aborde la problématique des transports.

Pour cela, il pourrait être judicieux de s'intéresser aux villes nouvelles scandinaves, qui sont en fait des quartiers nouveaux. Ces derniers, construits autour de Stockholm par exemple, ne devaient atteindre que 15 000 habitants par unité, formant des groupes d'unités de 60 000 habitants, comme pour Vällingby, Farsta et Skärholmen (aujourd'hui, ces quartiers comptent respectivement 6 000, 11 000 et 8 000 habitants). Au Danemark, l'objectif pour Albertslund était de s'élever à 30 000 habitants (Merlin, 1972), population aujourd'hui atteinte. Cette situation est assez comparable au cas du Plateau de Saclay, chacune des ZAC — Polytechnique et Moulon — constituant un quartier, terme d'ailleurs utilisé par l'EPPS dans ses documents de communication.

---

[36] Résumé de la politique des villes nouvelles, CRDALN, en ligne : http://www.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/la-politique-des-villes-nouvelles-a20692.html, consulté le 1er juin 2014.

[37] EPPS, Brochure de présentation du projet, mars 2013

La place du transports en commun était réellement primordiale dans ces projets de quartiers nouveaux. Ces derniers, autour de Stockholm, étaient disposés sur des lignes de métro, alors en construction ou en projet, en grains de chapelet (figure 39). L'organisation interne des villes se faisait elle-même autour du transport en commun, la gare servant de pôle d'échanges et commercial, autour de laquelle les hauts immeubles — dont la hauteur diminuait plus on s'éloignait de la gare — étaient disposés. Une plus large couronne (entre 500 et 900 mètres de distance par rapport à la gare) était constituée de maisons individuelles (Merlin, 1972).



Source : Pierre Merlin, 1972

Figure 39 - La ville nouvelle de Vällingby (Suède) série de quartiers agencés autour des stations de métro.

Les quartiers nouveaux danois, suédois et finlandais n'ont pas ou peu eu à subir une phase de transition entre l'installation des premiers habitants et l'arrivée du transport structurant. Par exemple, à Skärholmen, le métro a été inauguré en mars 1967 quand les tout premiers habitants étaient arrivés en septembre 1965, soit à peine un an et demi avant. Dans son ouvrage, Pierre Merlin (1972) souligne que les pays scandinaves ont été les seuls à pourvoir le site d'infrastructures avant l'arrivée de nouveaux habitants : « On retiendra tout particulièrement de l'expérience scandinave les heureux effets d'une planification qui a permis de réaliser les infrastructures — de transports en particulier — avant la construction des bâtiments qu'elles sont appelées à desservir ». Albertslund, dans la banlieue

de Copenhague, avait même été retardée parce que la voie ferrée mettait du temps à être construite ; ce n'est qu'une fois réalisée que la ville a pu accueillir les habitants (Merlin, 1972).

Ce qui ressort de l'expérience des villes nouvelles scandinaves, c'est la gestion spatiale et temporelle réussie de la coordination entre transports et urbanisme.

2.2.1.3. Les villes nouvelles britanniques : entre « paradis » de la voiture et villes à taille humaine

Les Britanniques ont, eux aussi, contribué au mouvement des villes nouvelles et ont commencé dès la fin du XIX^{e} siècle avec les fameuses cités-jardins d'Ebenezer Howard qui tentaient de réunir les atouts de la ville et ceux de la campagne. Les « *garden cities* » devaient être des villes à taille humaine, conçues pour le piéton et où le seul moyen de transport aurait été une voie ferrée en périphérie pour relier les cités entre elles. C'est en tout cas sur la complémentarité marche-transports en commun que sont fondées les *garden cities* (Garde, 1980), bien plus évidente à l'époque où la voiture n'existait quasiment pas.

Quand l'on évoque les villes nouvelles britanniques, on pense surtout au *New Towns Act* de 1946, décret fondateur de celles-ci. Encore une fois, la voiture n'était pas le mode de transport le plus répandu, et par conséquent les voiries n'étaient pas dimensionnées pour celle-ci, d'autant plus que rien ne prédisait son avènement aussi fulgurant — tout avait été conçu selon les besoins présents, aucune place à l'évolution n'avait été laissée. Les premières villes dessinées sont elles aussi dédiées au piéton, mais à l'époque, les seules congestions constatées étaient imputées à la trop grande concentration des activités urbaines, et surtout à un manque de mixité (Garde, 1980).

Alors qu'étaient évoquées en France les premières villes nouvelles, le Royaume-Uni entamait une « seconde génération », celle de la ville de l'automobile. Comme en France, les circulations sont séparées, le centre-ville est réservé au piéton dans une ville compacte ; il y a même une ségrégation totale des modes. Bernard Garde, auteur de *Transports en villes nouvelles : l'expérience britannique* (1980), considère que la séparation piétons-voitures est un succès dans la ville qu'il cite pour exemple, Cumbernauld. Pourtant, certes, la congestion est moindre, mais les déplacements piétonniers sont inférieurs aux attentes. On sait surtout, aujourd'hui, que cette séparation est plutôt favorable à la voiture puisque sa circulation est facilitée. L'essor des « zones de rencontre » en est la preuve, ces zones visant à décourager la circulation automobile sans pour autant l'interdire, en la mettant au même niveau que le piéton ou le cycliste.

En tout cas, il est clair que l'expérience des villes nouvelles britanniques, a ciblé la voiture comme mode de transport principal, contrairement aux villes nouvelles françaises qui tablaient aussi sur un mode de transport en commun lourd — le RER — et qui, malgré la concurrence voiture-RER, ont vu leur parc automobile exploser. Ainsi, à Évry, on a commencé à construire des parcs de stationnement étagés, et l'on devait supprimer ceux au sol, comme cela était prévu originellement. Finalement, le stationnement au sol est resté tel quel (Dupuy, 1999).

La raison principale à cet essor de la voiture est le « *zoning* » dans ces villes nouvelles — qu'elles soient britanniques ou françaises — puisque toutes les fonctions étaient séparées, et surtout parce que tout était conçu pour l'automobile. Bernard Garde soulignait bien justement qu'en « favorisant l'automobile qui roule aujourd'hui on en attire une supplémentaire le lendemain ». C'est probablement pour cette raison que le projet du Plateau de Saclay s'oriente tout particulièrement vers les transports en commun, le bus en site propre et le métro.

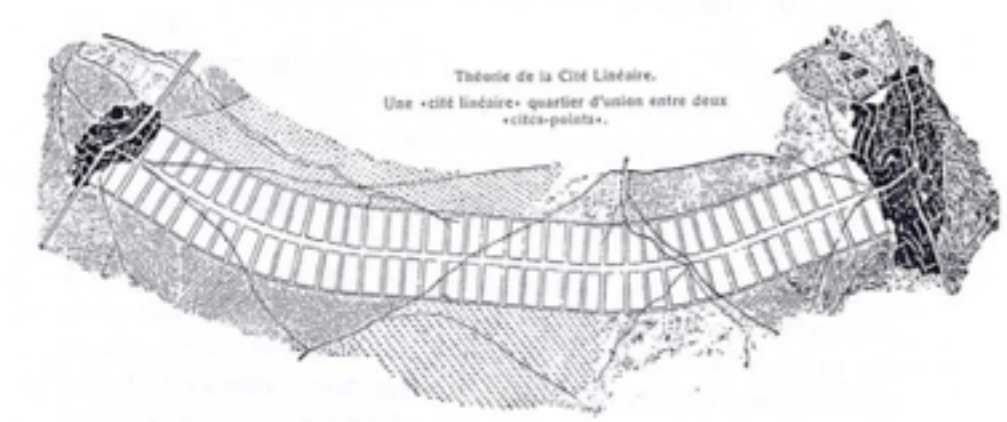
2.2.2. Un urbanisme orienté vers le transport

L'aménagement du Plateau est clairement orienté vers les deux infrastructures de transports, le bus en site propre et le métro. Lors des entretiens que j'ai pu mener avec les acteurs de l'aménagement du Plateau, auprès de l'EPPS, la CAPS ou la CAEE (Communauté d'Agglomération Europe Essonne), il m'a été dit et répété que le métro était absolument indispensable à la réalisation du campus tel qu'il est prévu, et qu'il était central dans le projet.

2.2.2.1. Cité linéaire, Paris-Saclay ?

Dans le projet de Paris-Saclay, les transports en commun doivent être pleinement intégrés dans les aménagements des deux quartiers. Ces derniers seront desservis en leur centre, de façon à ce que toutes les constructions prévues se situent à moins de 350 à 400 mètres d'une station de TCSP. Cela donne une forme plutôt linéaire aux quartiers, forme qui peut en partie rappeler la *Ciudad Lineal* d'Arturo Soria y Mata, ville linéaire sans réel centre — ou pourvu d'une centralité étalée, où les transports en commun articulent tous les échanges[38], et où aucune unité d'habitation ne se situe au-delà de 230 mètres du transport en commun central (figure 40).

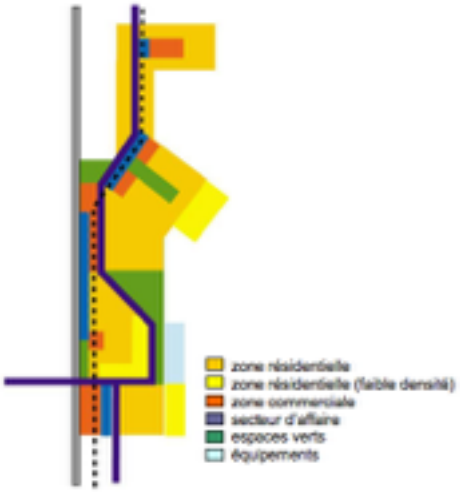
[38] http://www.urbanews.fr/2012/09/27/23607-1-utopies-urbaines-la-ville-lineaire-darturo-soria/, consulté le 15 mai 2014



Source : Min-Ah Choi, 2007

Figure 40 - La cité linéaire, large de 500 mètres, lien entre deux « cités-points », structurée autour d'une avenue de 40 mètres de large, lieu de passage du transport en commun.

Cet exemple — certes ancien, puisqu'il date de 1882 — peut être comparé aux villes nouvelles linéaires autour de Séoul, en Corée du Sud. Cinq villes ont été construites dans la périphérie de la capitale coréenne dans les années 1990, dans une même logique de décentralisation que pour la région parisienne. Là aussi, le choix a été fait de conserver les liaisons avec la ville-mère par l'intermédiaire de transports en commun efficaces, à savoir la prolongation du métro, tout en restant autonome. C'est le cas de Bandung (figure 41), qui compile une urbanisation mixte favorable aux transports en commun et une certaine linéarité des aménagements autour du métro (Choi, 2007).

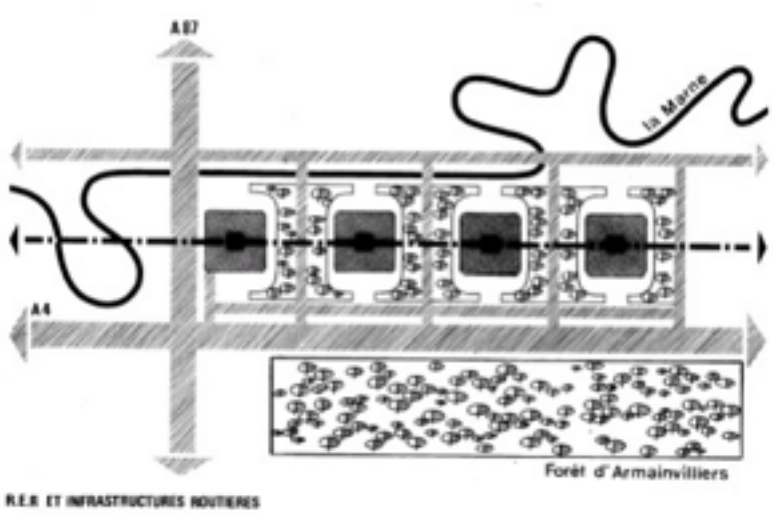


Source : Min-Ah Choi, 2007

Figure 41 - Schéma de la ville nouvelle de Bandung, en périphérie de Séoul, structurée autour de la ligne de métro (en pointillés).

Alors que la logique occidentale était dominée par le lotissement et la dispersion urbaine éclatée, les villes nouvelles de Séoul présentent une grande densité, avec un noyau central constitué autour d'un transport en commun ; c'est aussi ainsi que le projet du Plateau de Saclay se dessine et se différencie de son environnement, où la voiture et le pavillonnaire sont majoritaires dans les vallées l'entourant.

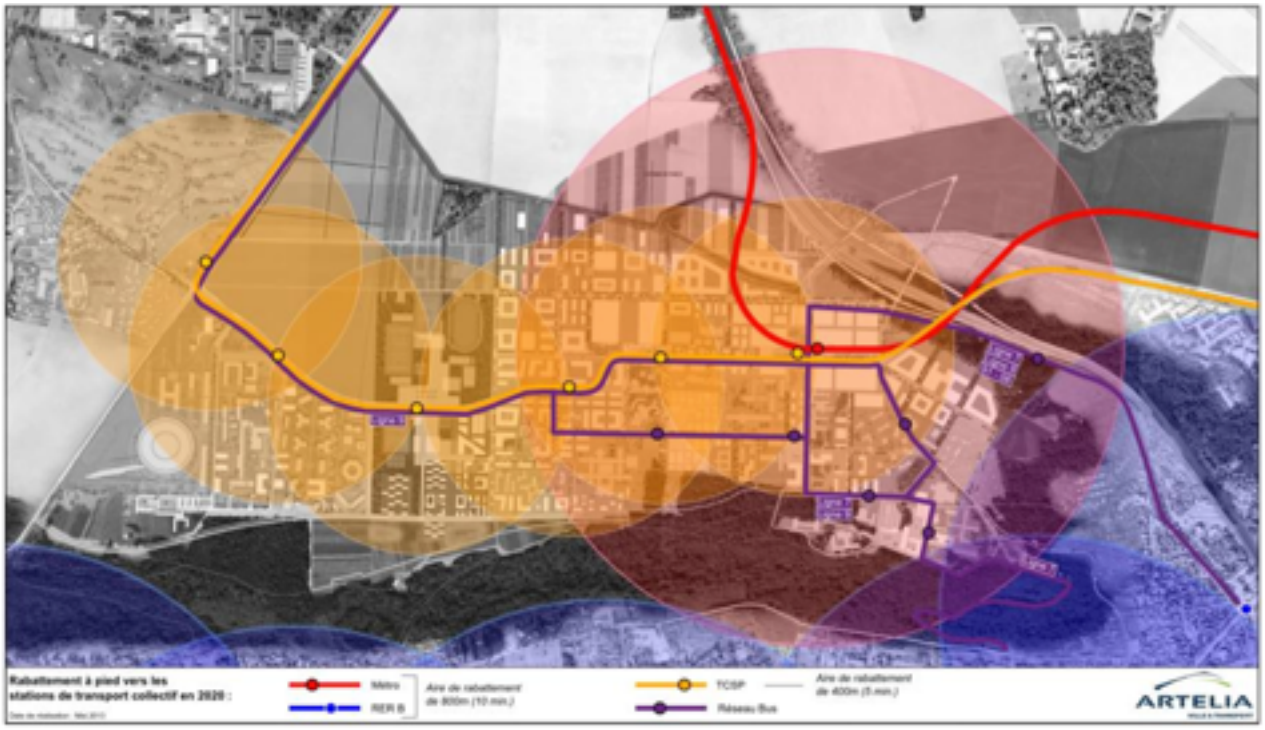
Dans sa thèse portant sur Marne-la-Vallée, Thierno Aw décrit l'urbanisation de la ville nouvelle comme linéaire, le long de la vallée de la Marne, mais surtout « articulée autour d'axes structurants de transports assurant une liaison rapide avec le centre de l'agglomération ». Marne-la-Vallée était ainsi reliée à Paris par le RER, et ce dernier permettait aussi de desservir les différents centres de la ville nouvelle, « sous une forme juxtaposée le long du RER pour permettre à la population un accès rapide aux différents services et limiter l'usage de la voiture particulière », donnant ainsi à la ville une forme polycentrique et discontinue (Aw, 2010) (figure 42).



Source : IAURP, 1974, repris dans la thèse de Christophe Imbert, 2005.

Figure 42 - Marne-la-Vallée, ville polycentrique, linéaire, axée sur le RER et l'autoroute A 4.

On peut imaginer que le campus urbain de Paris-Saclay reprenne ce polycentrisme linéaire, le long du métro et du site propre (figure 43), puisque trois stations de métro desserviront ce nouvel espace.



Source : EPPS, Étude d'impact du quartier du Moulon, 2011

Figure 43 - Le rabattement autour des stations de TCSP montre bien la linéarité de du campus urbain, ici sur la partie Moulon, large de 700 mètres au maximum.

Non seulement l'urbanisme choisi se devait d'être orienté vers le transport en commun, mais disposer le transport au centre ne suffit pas à modifier les habitudes ancrées depuis l'avènement de l'automobile en grande couronne.

2.2.2.2. Une ville compacte et mixte

Pour mieux faire accepter les projets du Plateau de Saclay, les aménageurs se devaient d'imaginer la création d'une ville compacte mais aérée, économe en espace.

La ville compacte correspond à la conception d'une ville à l'inverse de celle qui était majoritaire avant les années 1980, alors que les agglomérations de desserraient, provoquant une expansion des terrains urbains remplaçant des terrains agricoles et ruraux. Néanmoins, la politique de la ville compacte consiste à récupérer des terrains inoccupés en milieu urbain notamment, des « dents creuses »[39], pas à urbaniser un espace qui ne l'était pas, c'est là la différence avec le Plateau de Saclay.

[39] Pierre MERLIN, « Ville compacte », in Pierre MERLIN, Françoise CHOAY (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : PUF, 2010.

C'est clairement l'objectif de l'EPPS, qui décrit ainsi les projets des deux ZAC :

> « Ces quartiers s'inscriront en rupture avec les logiques d'aménagement qui ont jusqu'à présent prévalu :
>
> Ces quartiers seront compacts, entre 40 et 100 logements à l'hectare, ce qui permettra de maintenir l'urbanisation nouvelle dans des limites strictes, tout en préservant, au sein de ces quartiers, des contrastes de densité (forte densité pour certains secteurs d'habitat et d'activité, importance des espaces publics et végétalisés, transitions douces entre les quartiers et l'environnement naturel et agricole), de faciliter l'organisation des mobilités, d'accueillir des services et de créer une ambiance vivante et attractive.
>
> Ces quartiers seront mixtes, mêlant activités d'enseignement et de recherche, activités économiques, habitat, services et moyens de transport, ce qui en fera de véritables lieux de vie, ouverts à une grande diversité d'usagers : étudiants et chercheurs, habitants, salariés des entreprises, habitants des communes voisines.
>
> Ces quartiers seront conçus en lien avec les centres urbains existants, pour assurer les complémentarités nécessaires : équipements communs, circulations douces, liens renouvelés plateau-vallée...
>
> Ces quartiers offriront une gamme étendue de logements, correspondant à la diversité des habitants attendus : logements étudiants, résidence pour chercheurs invités, logements familiaux, logements sociaux, logements collectifs et maisons individuelles. »
>
> *Extraits du Schéma de développement territorial, 2012.*

Les densités élevées de la ville compacte permettent le maintien de faibles distances de déplacement, facilitant ainsi le transfert vers des modes de transport plus doux, comme c'est la volonté de l'EPPS. La ville compacte permet aussi que les transports en commun soient plus efficaces et donc plus utilisés puisque capables de concurrencer la voiture personnelle. En plus de réduire la part modale automobile, il s'avère que les transports en commun se rentabilisent plus facilement, avec une augmentation du nombre de voyages par habitants, une meilleure densité du réseau, et donc une meilleure efficacité (Pouyanne, 2004).

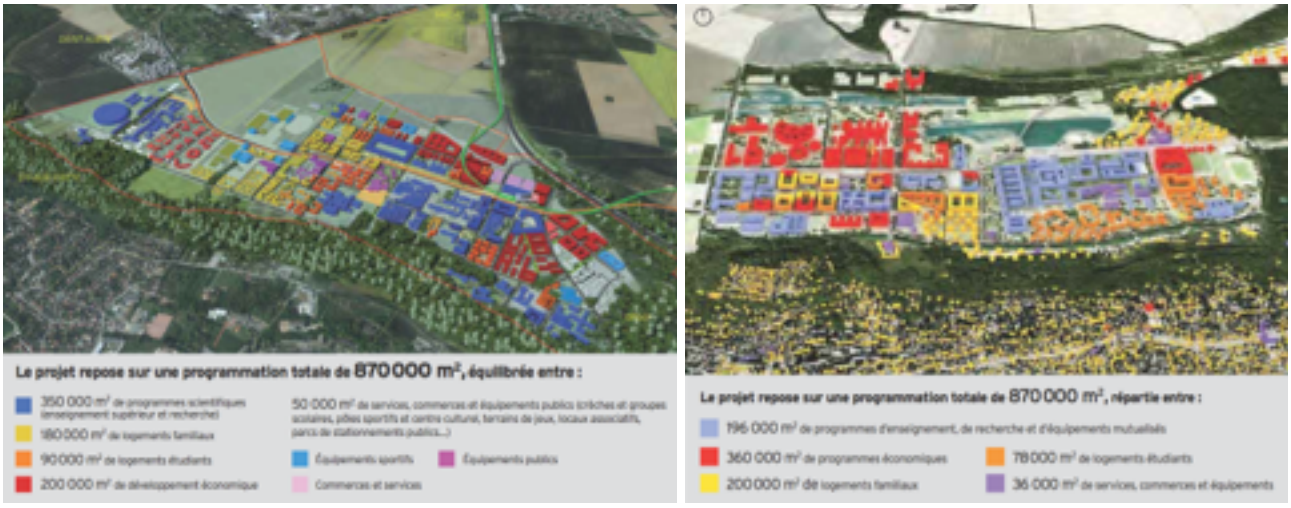
> « De manière générale, il est aujourd'hui communément admis que des densités élevées fournissent un milieu urbain relativement défavorable à l'automobile, et encouragent au contraire à l'usage des modes alternatifs. C'est ce qui fonde l'idéal de la « ville des courtes distances », qui permet de rapprocher le domicile et le lieu de travail et d'avoir accès à un plus grand nombre de biens et services dans un périmètre donné. » (Pouyanne, 2004).

Guillaume Pouyanne évoque, dans son article, les premières politiques de transports « durables », comme au Royaume-Uni en 1994, où il a été décidé de densifier autour des nœuds de transports en commun pour réduire le besoin de se déplacer et surtout réduire l'utilisation de l'automobile. C'est le cas sur le Plateau de Saclay, s'urbanisant avec un peu d'avance, certes, autour des futures stations de métro de la ligne 18.

S'il peut être compliqué de réduire la part modale de l'automobile dans un environnement qui lui est plus que favorable, la ville compacte et cohérente peut permettre, au moins, de réduire les distances parcourues. Il a été montré que lorsque l'on rapproche emplois et habitat, les distances parcourues se réduisent, mais il faut pour cela que le tous les types d'habitats soient représentés (Korsu, Massot et Orfeuil, 2012).

La ville durable, en plus d'être compacte, semble devoir être mixte, de par sa population et ses activités. Les projets veulent mettre en place une mixité fonctionnelle avec des lieux de vie, des commerces, et surtout une mixité sociale, avec des logements de différents types ciblant diverses populations.

Les plaquettes promotionnelles du projet insistent tout particulièrement sur cette compacité et cette mixité. Comme on peut le voir sur les deux schémas ci-dessous, l'EPPS a tenté de ne pas répéter les erreurs du passé et d'éviter de fabriquer ce *zoning* qui favorise l'automobile. Ainsi, sur les deux ZAC et leurs 1,74 millions de mètres carrés, 31 % sont consacrés à l'enseignement supérieur et à la recherche, 31 % aussi aux logements, qu'ils soient familiaux ou étudiants, 32 % aux programmes économiques et les 5 % restants aux commerces et équipements (figure 44).



Source : Brochure de présentation du campus urbain, mars 2014

Figure 44 - Une programmation « équilibrée » pour une ville mixte et compacte, selon la brochure.

Malgré tout, on ne peut imaginer que l'« envie de posséder » va disparaître. Les cadres et professions supérieures continueront probablement de rêver de verdure, de propriété et de pavillonnaire. Or, cette catégorie de logement — bien évidemment très peu durable et anti-compacité — est totalement absente des ZAC, forçant les potentiels utilisateurs à aller chercher ce dont ils pensent avoir besoin ailleurs. C'est d'ailleurs ce que craint Monsieur M., chef de projets transports à la Communauté d'agglomération Europe Essonne (CAEE) qui, après avoir été associée aux différents projets, a été laissée à l'écart : « L'EPPS aménage et développe un quartier certes, mais ne prend pas tout en compte tout ce qu'il y a autour. Il y aura forcément des personnes qui souhaiteront s'installer dans un pavillon ; on ne pourra pas aller contre le désir de propriété. Un logement de quinze mètre carrés ne suffira pas pour des cadres ou une famille. »

Il y a effectivement un risque d'augmenter les flux d'usagers qui habiteront sur le Plateau et travailleront ailleurs, s'ajoutant ainsi au flux inverse, le plus répandu. Ce peut être un réel avantage pour les réseaux de transports en commun, puisqu'en plus de remplir les bus à l'aller, le retour ne se ferait plus à vide ; mais si la répartition modale venait à rester ainsi, la congestion ne ferait qu'augmenter.

Le Plateau de Saclay présente donc plusieurs points communs avec les villes nouvelles françaises ; une concertation pas toujours respectée, un réseau de transports en commun bien développé. Néanmoins, les aménageurs semblent avoir appris des erreurs et expériences passées pour tenter de réduire la place de l'automobile comme pour réduire la consommation d'espace.

Chapitre 3 : la problématique phase de transition

3.1. Un projet sans fin, des habitudes chamboulées ?

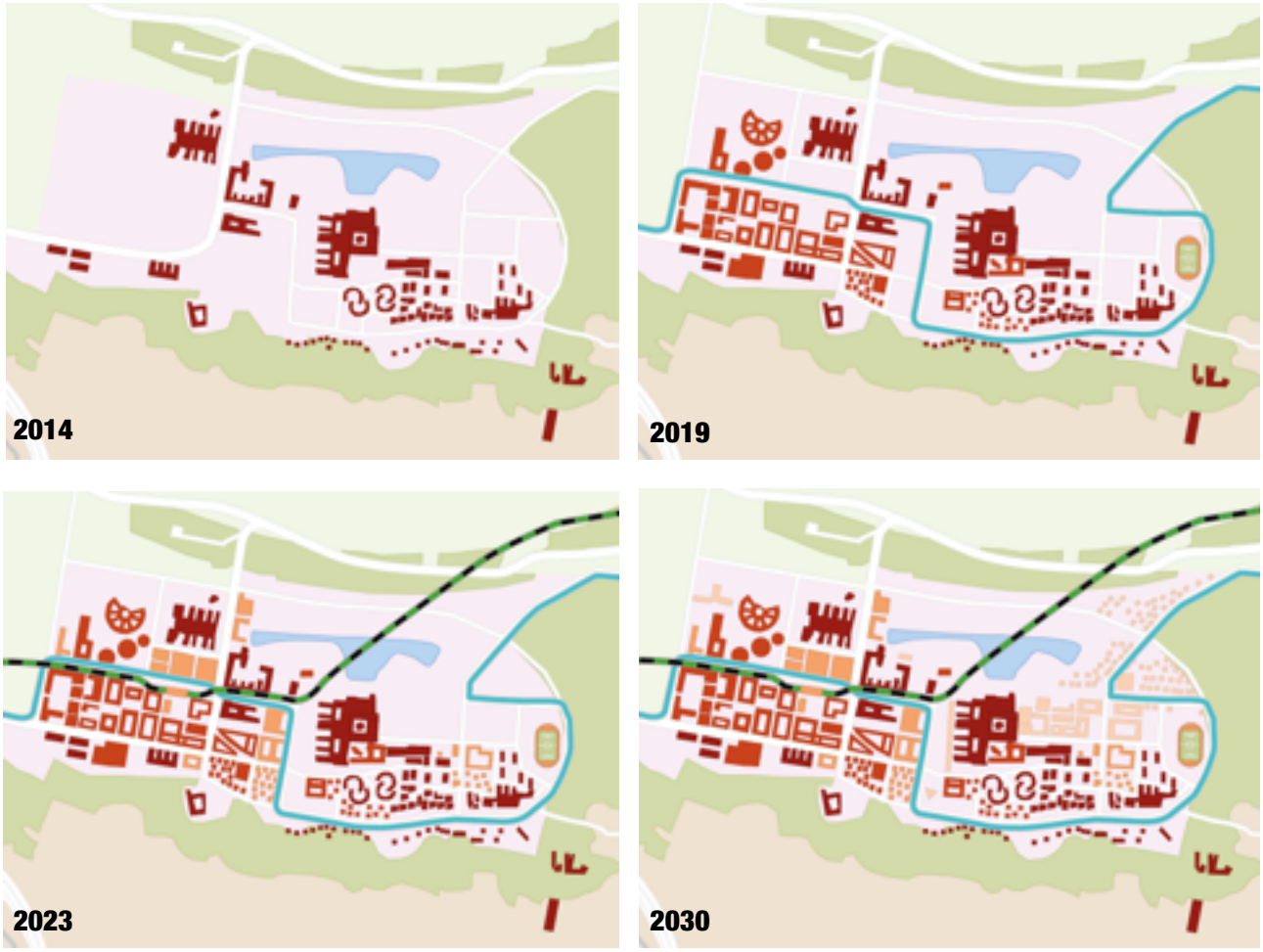
3.1.1. Un projet phasé : Paris-Saclay sera-t-elle terminée ?

La ville n'est jamais réellement terminée. L'urbaniste aurait une tâche impossible, éternellement à recommencer. La ville n'est qu'évolutions et le travail de projet en urbanisme ne tend pas vers la solution mais s'inscrit dans une démarche d'amélioration progressive et toujours ouverte (Masboungi, 2001). Les aménageurs du Plateau de Saclay ne peuvent pas exiger qu'un projet d'une telle ampleur soit réellement terminé. À peine construit, il faudra modifier, gérer l'existant, pendant qu'on construira d'autres parties. Même les villes nouvelles françaises conçues pour être terminées dans les années 1990 ne le sont pas forcément, notamment Marne-la-Vallée et Sénart, et la gestion de villes considérées comme terminées (Évry, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise) provoque évidemment des modifications.

Dans tous les cas, la transition avant l'arrivée du métro est un problème soulevé dans les entretiens que j'ai effectués ; elle inquiète d'ailleurs acteurs et usagers. Monsieur C., directeur général des services de la CAPS, l'exprimait ainsi :

> « La question de la phase intermédiaire est très importante et très intéressante. Il y a une nécessité de lisibilité de cette phase, pour les habitants, les acteurs et les « spectateurs », et une nécessité de fonctionnalité. Déjà qu'il est assez difficile de gérer une ville en la rénovant, alors la gérer en la créant, c'est encore pire. »

L'EPPS a tout de même réussi dans son entreprise de phasage des projets. En effet, le site propre — bien que déjà prévu avant tous les projets du Plateau — ouvrira avant même l'installation des habitants et la construction des nouveaux programmes. Il y a une réelle progression des programmes selon celle des infrastructures : le TCSP conditionne la première phase (2014-2019), le métro la suivante (2019-2023), comme le montre la figure 45.



Source : Antoine Huré, selon les données de phasage de l'EPPS

Figure 45 - Phasage des projets de la ZAC Polytechnique : situation actuelle (2014), phase 1 (2014-2019, ouverture du site propre — en bleu — et premières installations), phase 2 (2019-2023, travaux liés à l'arrivée du métro — en noir et vert — et nouvelle phase de construction d'installations) et phase 3 (après 2023, post-métro, pour laquelle aucune décision n'a été encore prise).

Le transport en commun en site propre conditionne l'arrivée des établissements d'enseignement supérieur et de recherche. Aucun d'entre eux n'ouvrira avant la réalisation effective du TCSP. Ce phasage, dépendant aussi de l'arrivée du métro, permet de ne pas surcharger les transports — et notamment les voies routières — en cas de retard dans la réalisation d'infrastructures de transports en commun.

Malgré tout, si les projets peuvent paraître parfaitement phasés vus de cette manière, il faut noter que chaque année de nouveaux bâtiments sortiront de terre, faisant des deux ZAC des « chantiers permanents » possiblement difficiles à vivre pour les premiers usagers (voir 3.1.3). Et le métro, au centre du projet, n'arrivera que tardivement.

> « Il est clair que le projet urbain n'est absolument pas en adéquation avec les transports. Il y a un déphasage plus que critique. Le fait que le métro arrive aussi tard n'est pas du tout optimal et est même nuisible au projet. Je crois que le projet mettra beaucoup plus de temps que prévu à cause de cela. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Madame R.*

L'interrogation réside en fait là : le Plateau de Saclay doit-il réellement être réalisé dans son entièreté pour pouvoir « fonctionner » ?

3.1.2. Une centralité, des centralités

Dans le projet du campus urbain Paris-Saclay, c'est en fait la création de centralités nouvelles qui est prévue, notamment autour des deux stations de métro qui desservent chacune une des deux zones d'aménagement concerté. La centralité est un enjeu sociétal, aujourd'hui, alors que la différence entre ville et campagne est de plus en plus difficile à saisir : les entrées de villes, les centres commerciaux, les multiplexes peuvent-ils ainsi être considérés comme une forme de centralité (Ascher, 2003).

L'heure est au renouvellement de la ville sur elle-même, redonnant aux quartiers denses leur fonction centrale, permettant d'identifier la ville et sa périphérie, la campagne, où le multifonctionnel primerait. La centralité, aujourd'hui, c'est un lieu qui doit répondre à une demande forte d'animation urbaine, tout en prenant en compte tous les modes de communication et d'échanges et en ne se contentant pas uniquement d'installations du bureaux, mais plutôt en favorisant la multifonctionnalité (Ascher, 2003).

À terme, les lieux d'échanges devraient devenir les espaces stratégiques de la ville. Il n'y aura plus la gare, le centre commercial en périphérie et le centre ville, mais un pôle d'attraction, d'échanges (Tortel, 2003). C'est probablement l'objectif des futures gares du Grand Paris Express dont celles de Paris-Saclay font partie ; devenir un lieu de vie, plus qu'un lieu subi, au centre des quartiers desservis.

La question de la centralité pour le Plateau de Saclay est bien loin d'être figée. Si elle est « prévue », en quelque sorte, autour des stations de métro, il faut garder à l'esprit les nombreux changements qui vont intervenir entre l'arrivée des premiers habitants, au début de l'année 2017 selon les prévisions, et l'inauguration du métro en 2023 — voire plus tard, parce que l'on sait pertinemment que ce genre de projet peut prendre du retard. Les centralités évolueront, puisque celles-ci dépendront des modes de vie, des habitudes et des transformations.

> « Traditionnellement, le centre se trouve au centre géographique du territoire, par exemple celui d'une agglomération, au nœud d'un système de communication ou encore d'un système défensif. Son importance dépend de sa position et des caractéristiques morphologiques, démographiques et économiques des territoires qu'il dessert : certaines villes ont dépéri d'avoir refusé le chemin de fer, et récemment des quartiers centraux entiers se sont fortement dégradés parce que l'on ne pouvait pas y stationner et que l'accès par les transports en commun était totalement insuffisant. » (Bourdin, 2003)

C'est un risque pour les quartiers Moulon et Polytechnique. Le métro ne desservira pas les centres décidés sur les plans avant plusieurs années. Les habitants auront pris l'habitude d'autres centres ; dans le quartier du Moulon, si l'on considère que le centre est le nœud de transports en commun, il évoluera dans une mesure réduite. À Polytechnique par contre, le lieu de vie, d'échanges, sera différent, puisque la station de métro déterminera l'implantation des commerces notamment. Le problème réside surtout, outre dans cette question de changement de centralités, dans les habitudes que prendront les habitants ; parce qu'il est évident que le nombre d'habitants ne sera pas suffisant entre 2017 et 2023 pour l'ouverture de grands commerces. Ils continueront à se rendre dans la vallée, et l'on revient au problème du mode de transport, qui ne semble pas pouvoir être autre que la voiture individuelle ou, au mieux, le covoiturage.

La question ne réside donc pas tant dans la position des centralités sur les deux zones du campus urbain mais bien sur leur existence elle-même. En effet, il n'existe, actuellement, aucun commerce, aucun restaurant (à l'exception des restaurants d'entreprise et universitaires), ni aucun autre équipement qui donnerait vie à cet espace. Or, aucun équipement « structurant » n'est à prévoir avant 2023 ; les premiers habitants auront leurs habitudes dans la vallée ou ailleurs, là où il y a des activités (cinémas, piscine, etc.), et les deux ZAC ressembleront à une zone monofonctionnelle à l'intersection entre le campus — dans son acception si française où, à part des bâtiments universitaires, il n'y a aucun lieu de vie — et la zone industrielle.

Même en 2023, il est peu probable que des équipements « citadins » soient construits. Il n'est question ni de zone de loisir, ni d'école dans l'immédiat ; les usagers du plateau devront aller en vallée, celle-ci conservant donc son rôle central.

Dans cet espace qui sera dépourvu d'équipements pendant plusieurs années, il faut ajouter que le quotidien urbain sera continuellement transformé et difficilement lisible.

3.1.3. Un quotidien urbain en constante évolution

Si la phase de transition est assez peu évoquée dans le cadre des projets menés par les aménageurs du Plateau de Saclay — elle n'est, d'ailleurs, pas beaucoup plus présente dans la recherche universitaire, la question des nuisances dues aux chantiers et des évolutions quasi-quotidiennes des aménagements est totalement mise de côté. Pourtant, le problème du quotidien urbain des premiers habitants, qui subiront les chantiers encore en cours et côtoieront les ouvriers pendant quelques années, devrait être centrale pour que Paris-Saclay attire et ne décourage pas l'arrivée d'autres habitants ; de même, le traitement des établissements, entreprises et populations déjà présentes sur le Plateau à l'heure actuelle ne peuvent être négligés, parce que d'eux dépend la réputation de celui-ci.

> « Comme ça va changer tous les six mois, les gens ne pourront pas digérer, s'adapter. On prend tous des habitudes, on est tous un peu conservateurs au fond de nous. On vit souvent avec une sorte de pilote automatique qu'on appelle « habitude ». Quand on ne connaît pas, on tâtonne, puis on s'habitue, comme dans un nouvel appartement. C'est la même chose pour un espace de vie. Quelle que soit notre capacité d'adaptation, on préfère toujours conserver ses habitudes. Les gens, ici, ne pourront pas avoir d'habitude ni d'automatisme. Notre but est de leur faire se poser le moins de questions possibles. Dès que ça change, ça brusque, c'est risqué. Si l'on change tout le temps, c'est comme une violence, c'est vécu comme une agression, parce que c'est ni choisi, ni accepté, ni partagé. Il risque d'y avoir un blocage psychologique, et peu d'acceptation sociale. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Monsieur C.*

Le phasage, qui semble adapté aux projets de transports, comme évoqué dans le point 3.1.1, paraît, en l'observant plus précisément, particulièrement périlleux à suivre ; les travaux sur la voirie, qui ont commencé tant sur la ZAC de Moulon que sur la ZAC du Quartier de l'École polytechnique, occasionnent des déviations dans un environnement déjà bien congestionné.

La figure 46 montre bien les difficultés qui seront provoquées par les chantiers. Non seulement la circulation des voitures (et des camions de chantier, d'ailleurs) sera compliquée, mais le stationnement deviendra difficile et surtout, les lignes de transports en commun seront déviées, les terminus modifiés. Alors que les transports en commun peinent à faire concurrence à la voiture personnelle, ils seront encore moins capables de faire concurrence, puisqu'ils perdront en lisibilité. De plus, la venue des ouvriers et ingénieurs sur les chantiers ne fera qu'ajouter de la congestion ou saturera les transports en commun.



Source : Antoine Huré, selon les données de phasage de l'EPPS

Figure 46 - Chaque voie sera construite en décalé pour ne pas gêner la circulation, ici sur la ZAC du Quartier de l'École polytechnique. Chaque couleur correspond à une période : en vert foncé le premier semestre 2014, en vert clair, le second semestre, en jaune le premier semestre 2015, et ainsi de suite, jusque 2017.

L'autre difficulté amenée par ce décalage entre les différents travaux concerne les nuisances dues aux chantiers auprès des établissements déjà existants (Danone, Thalès, Horiba, Polytechnique, Institut d'Optique Graduate School, etc.) (figure 47). C'est en tout cas une crainte exprimée par l'association Polvi qui a pour objectif d'exprimer les besoins des entreprises et établissements d'enseignement supérieur implantés sur le Plateau, dont Madame R., directrice de Thalès Palaiseau, en plein cœur de la ZAC (figure 48), est présidente :

> « Il y a une autre crainte, qui elle concerne la phase travaux, encore une fois sur les nuisances. En effet, il y a récemment eu une opération de compactage sur un terrain voisin, on a dû arrêter certaines de nos activités pendant une semaine. Il y a aussi la pollution de l'air, parce que nous avons besoin d'un air propre ; là, ça risque d'encrasser les filtres. »

Lors de l'installation des premiers habitants des villes nouvelles françaises au début des années 1970, ceux-là ont rapidement critiqué la desserte en transports en commun — jugée insuffisante — et se sont souvent regroupés en associations pour défendre leur RER, leur gare ou leur liaison avec tel lieu. Dès le début des années 1970, une association des usagers de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines émettait lettres ouvertes et pétitions notamment pour obtenir une augmentation de la desserte (Vadelorge, 2003). On peut tout à fait imaginer qu'il en sera de même sur le Plateau de Saclay, où les nouveaux habitants auront des revendications et pourront se constituer en associations. Pendant la construction des villes nouvelles, des associations d'habitants s'étaient formées pour relever les manques et protester face aux nuisances des chantiers, qui parfois duraient plusieurs années[40].

Le STIF se veut néanmoins rassurant, en tout cas pour les aménagements qui le concernent :

> « Les phases travaux sont toujours compliquées, il faut donc les réduire au maximum. Pour l'instant, ça commence à peine à être perceptible pour les usagers, notre but est de les limiter à l'année 2015. Il faudra simplement veiller à bien informer les usagers des changements. C'est assez courant sur nos projets de surface, et quoi qu'il arrive, le site propre fonctionnera, malgré les travaux menés par l'EPPS. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Monsieur P.*

Cette phase de transition, compliquée pour la vie quotidienne des actuels et futurs usagers, semble aussi impliquer des problèmes dans la gestion des transports, entre la congestion automobile, l'augmentation des flux et l'absence de solution intermédiaire avant l'arrivée du métro.

[40] C'est ce qui ressort de plusieurs articles de presse concernant le quartier Saint-Christophe de Cergy-Pontoise au début des années 1980.



Source : Antoine Huré, avril 2014

Figure 47 - Le site propre en construction, dans le domaine du CEA Saint-Aubin, dont le chantier peut engendrer des nuisances, à proximité d'installations de recherche.



Source : Antoine Huré, mars 2014

Figure 48 - L'entreprise Thalès, à droite, située au centre actuel de la ZAC du Quartier de l'École polytechnique, fait face à l'arrêt le plus fréquenté de la ligne 91.06 sur la ZAC ainsi qu'au chantier en cours d'EDF R&D.

3.2. La place de l'automobile dans le projet et avant sa réalisation

3.2.1. L'oubli de l'automobile

Il a été constaté au niveau européen que les seules agglomérations ayant réussi à contenir l'utilisation de l'automobile sont celles qui ont allié développement des différents modes de transports publics, tout en restreignant l'usage de la voiture, et mesures d'urbanisme et d'aménagement (Gallez, Kaufmann, 2010).

L'aménagement de centralités, de pôles d'échanges, semble donc indispensable à la réussite d'un projet tel que celui porté sur le Plateau de Saclay, tout en restreignant autant que possible la place de l'automobile particulière. Malgré tout, le territoire étudié est tourné vers l'automobile, tant historiquement que géographiquement. Par exemple, l'usage des modes doux pour les liaisons vallée-plateau semble impossible en raison de la topographie. Le projet doit donc concilier les habitudes actuelles des usagers — non sans tenter de faire évoluer les choses — tout en prônant l'usage des transports publics pour les nouveaux arrivants, qui n'auront pas forcément pris l'habitude de la voiture.

Lors d'un entretien auprès de Monsieur G, chef de projet en charge de la mobilité à l'EPPS, il semblait clair que la voiture n'était que peu prise en compte dans le projet :

> « On ne peut pas tenir le discours qui consiste à dire que tout le monde doit prendre les transports en commun et ensuite mettre deux places de stationnement par logement. C'est volontaire. Le fait de ne pas construire suffisamment de places, enfin de ne pas trop construire de places de stationnement, ça fait partie intégrante de notre stratégie. La collectivité va devoir gérer le stationnement, le rendre payant, pour décourager l'usage de la voiture.
> Si l'on surdimensionne les voies avant l'arrivée du métro, on loupera quelque chose. Et le métro, aussi indispensable soit-il, ne couvrira qu'une partie des déplacements. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Monsieur G*

Il semble vrai, néanmoins, que dans un espace marqué par une urbanisation étalée, « à l'américaine », la place de la voiture devrait être réduite. Le Plateau de Saclay, sous sa forme actuelle, que ce soit dans la zone Polytechnique ou dans celle de Moulon, a beaucoup de points communs avec les *suburban centers* américains : ils ont été construits à des densités bien en dessous de celles que l'on trouve dans les centres-villes, comme des gratte-ciels horizontaux (*horizontal skyscrapers*), où tout mode de transport autre que la voiture est moins commode (Cervero, 1989). C'est pour cela que la congestion est forte dans les *suburban centers* comme sur le Plateau de Saclay.

Dans les lieux de travail situés en périphérie dont traite l'ouvrage de Robert Cervero (1989), le problème est l'importance de la voiture et le fait que les employés sont encouragés à l'utiliser : les places de parking sont très nombreuses, puisque les bâtiments sont en général entourés de 360 degrés de bitume ; la plupart des employés (80 %) ont une place de parking située, si ce n'est face à leur entreprise, à moins de 35 mètres de celle-ci, dans l'exemple d'Houston qu'il cite. En comparaison, l'arrêt de bus le plus proche se trouvait à plus de 150 mètres, soit quatre fois plus loin. Tant qu'il n'est pas compliqué de trouver une place — et si en plus elle est gratuite — rien ne peut empêcher l'autosolisme (Cervero, 1989).

Robert Cervero (1989) propose une classification des différents *suburban centers* ; si le Plateau de Saclay devait être comparé à l'un de ceux-là, il serait un « *office park* », c'est-à-dire un espace tertiaire de très faible densité, dans un environnement vert et paysager, aménagé et contrôlé, où les parcs de stationnements entourent ou presque les bâtiments, et où l'habitat et le commerce sont quasiment inexistants (figure 49).



Source : Géoportail

Figure 49 - Vue aérienne du Parc club Orsay Université, dans le secteur de Moulon, caractéristique de la description de l'« office park ».

Les dernières orientations dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme se font en faveur d'aménagements de zones déjà bien desservies par les transports en commun, inversant « l'algorithme d'action issu des modèles de trafic classiques, qui consiste à prévoir les besoins où à légitimer le développement des infrastructures à partir de l'urbanisation existante ou projetée » (Gallez,

2010), en particulier depuis la Loi Solidarité et renouvellement urbains de 2000, qui impose la création d'infrastructures de transports en commun avant l'aménagement des zones concernées, notamment pour enrayer la logique automobile. Le projet sur le Plateau de Saclay se situe à la limite entre l'ancien et le nouveau modèle. En effet, le site propre de transport en commun va ouvrir à la fin de l'année 2015, précédant l'installation des premiers habitants à la fin de l'année 2016. Ce n'est, certes, pas totalement un hasard, mais il s'avère que le TCSP était déjà prévu bien avant le projet d'urbanisation du campus[41]. Or, le projet repose sur le Grand Paris Express, métro de grande couronne en rocade. Celui-ci ne sera mis en fonction qu'en 2023 pour la liaison Christ de Saclay-Palaiseau. La première phase d'installation des habitants, des entreprises et des grandes écoles se situant entre 2017 et 2023, il semble que le projet n'ait pas respecté les recommandations. Par contre, de la création du métro dépend une seconde phase qui sera clairement fonction des gares et des pôles d'échanges nouveaux provoqués par son arrivée.

Le principal obstacle à la création d'importants transports en commun est bien la rentabilité. En effet, il paraît difficile de prolonger des lignes de bus ou de métro avec une fréquence intéressante et concurrentielle à la voiture si la fréquentation n'est pas au rendez-vous, étant donné le coût élevé des transports publics pour les collectivités (Gallez, 2010).

Toutefois, le projet de campus urbain sur le Plateau de Saclay répond à une logique que Robert Cervero (1989) décrit comme une alternative à l'autosolisme.

> « Single-use office settings seem to induce solo-commuting, whereas work environments that are more varied, both on-site and nearby, generally encourage more ridesharing, walking, and cycling. »

En effet, alors qu'actuellement logements et commerces sont très peu nombreux, le projet veut que le rapport emplois-logements s'équilibre, surtout que ce sont les zones d'emploi les plus denses, les plus grandes et où le nombre d'emplois dépasse largement celui des logements qui rencontrent les plus grandes difficultés de circulation et de congestion (Cervero, 1989).

Pour autant, il ne faut pas négliger la voiture comme moyen de transport, parce que c'est bien le mode le plus utilisé aujourd'hui. Il est clair que les décisions prises contre l'autosolisme sur le Plateau de Saclay, dont les projets prévoient moins de places de stationnement, ne font et ne feront pas l'unanimité quand les usagers sont habitués à se déplacer en voiture :

> « Je suis inquiet du peu de places de stationnement qui sont prévues dans le projet du campus sur Polytechnique. C'est une dimension qui n'est pas prise en compte. Actuellement, on a trois parkings

[41] Entretien avec Monsieur Pi.

(laboratoire, élèves et visiteurs), dont deux vont très vite disparaître sans aucune solution alternative : cela interroge sur la phase transitoire.

La voiture est indispensable pour tous les gens dont les parents vivent dans une ville où il n'y a pas TGV ou quand le train n'est pas concurrentiel. Donc on vient avec une voiture et même si l'on ne s'en sert pas, il faut bien la garer. »

Extrait d'un entretien avec un étudiant de l'École polytechnique

En tout et pour tout, l'EPPS prévoit environ 600 places de stationnement public sur la ZAC du Quartier de l'École polytechnique — cette ZAC étant la plus avancée des deux sur ce sujet — pour l'année 2015, ce qui peut paraître assez faible par rapport à la demande potentielle. Pour autant, il est prévu que cette offre évolue petit à petit pour doubler d'ici à 2023 et l'arrivée du métro, qui changera fortement la donne. Il faut aussi noter que le PLU prévoit le stationnement dans les programmes, et il paraît logique que l'EPPS ne prenne pas en compte le besoin des habitants dans le besoin global, considérant que l'arrivée du métro ne changera rien à cela[42]. Par contre, les stationnements visiteurs des programmes d'établissements de recherche et de développement économique ont été pris en compte dans l'offre publique, dimensionnés à raison de 8 % des besoins en stationnement des salariés. Le stationnement sur voirie sera réduit au minimum, avec seulement 260 places au total, la majorité des autres places se situant dans un parc de stationnement « silo », situé au centre de la ZAC.

Les aménageurs ne semblent pas prendre en compte le fait que la voiture restera le moyen de transport majoritaire des usagers du campus urbain du Plateau de Saclay, d'autant plus qu'il n'y aura d'autre possibilité pendant la phase de transition.

3.2.2. Un besoin de déplacement, même pendant la phase de transition

Les pays développés dont fait partie la France sont totalement dépendants de l'automobile. Il paraît déjà difficile de faire changer les habitudes lorsque que la voiture personnelle est bien concurrencée, par un mode lourd, par exemple, alors dans le cas du Plateau de Saclay où les solutions intermédiaires ont été quasiment omises, cela peut paraître encore plus compliqué. De plus, les trajets en voiture sont particulièrement courts, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer. 52 % des trajets sont inférieurs à cinq kilomètres et 27 % inférieurs à trois kilomètres (Dupuy, 1999). Alors que le site propre sur le Plateau de Saclay risque d'être saturé très rapidement, puisque la ligne l'est déjà aux heures de pointe et que l'on s'attend à une importante augmentation du nombre de passagers, peu nombreuses seront les solutions à la mobilité pourtant nécessaire aux nouveaux habitants.

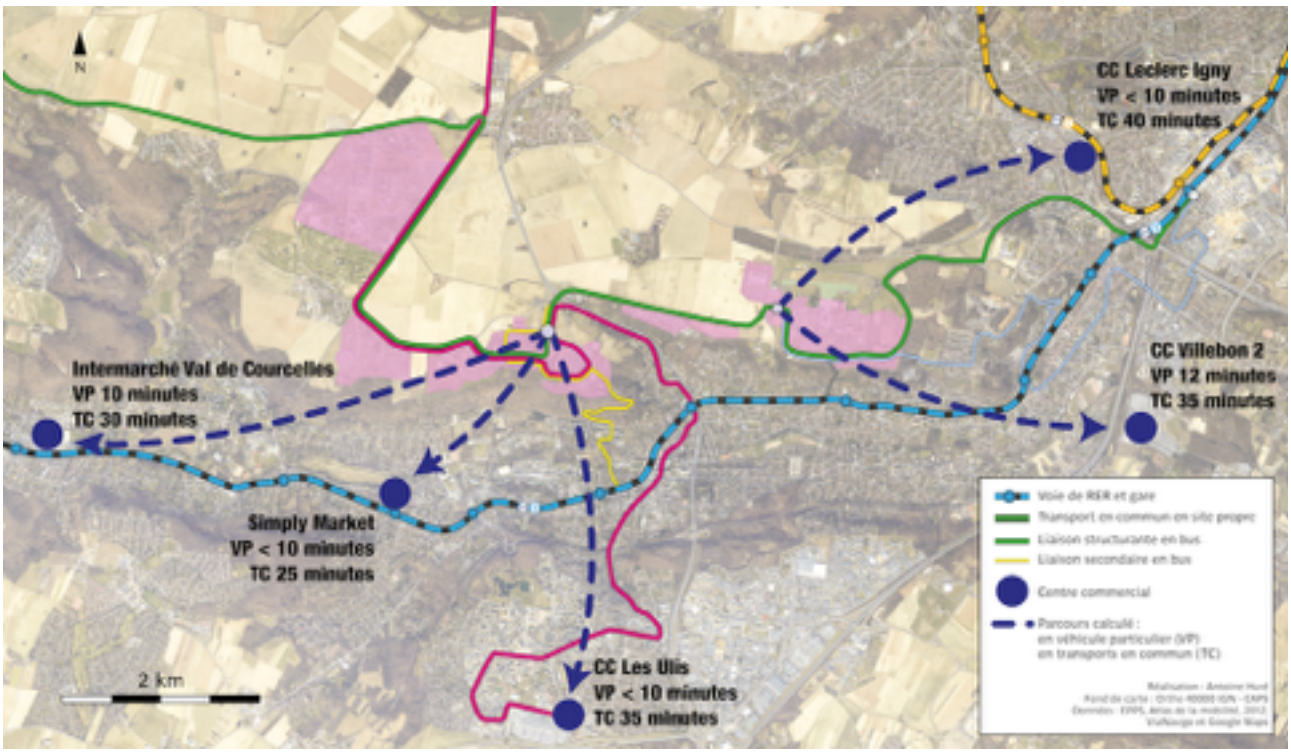
[42] Document de travail EPPS, mai 2014.

Certes, ces derniers seront probablement découragés par la congestion, mais n'auront d'autre choix que de se déplacer en voiture, ne serait-ce que pour les loisirs ou les besoins quotidiens (courses, par exemple), puisqu'il n'y aura pas encore de commerce sur le Plateau, et que les zones commerciales ne sont pas — ou très peu — desservies par les transports en commun. « Je n'ai fait qu'une seule fois les courses en bus, plus jamais je ne le referai ! » me disait Geoffrey, étudiant à l'ENSTA, mettant en avant le temps de parcours pour rejoindre les centres commerciaux, parfois jusqu'à une heure de trajet en cas de congestion (voir figure 51).



Source : EPPS

Figure 50 - Conforme aux nouvelles « règles » d'un urbanisme plus durable, les quartiers se veulent avant tout mixtes, avec une présence de l'automobile la plus faible possible.



Source : Antoine Huré

Figure 51 - Les centres commerciaux sont mal desservis par les transports en commun, ou du moins un minimum d'une correspondance est nécessaire pour y accéder depuis le campus du Plateau de Saclay à l'exception des Ulis ; la voiture est par conséquent largement privilégiée.

L'automobile constitue un « système » : toute l'organisation de l'espace a été conçue pour l'automobile ; tout est fait pour que l'automobile perdure, puisque qu'aucun « auxiliaire » ne manque, comme un club qui gagnerait massivement des adhérents grâce à un système d'interdépendances (garages, assurances, crédit, pneumatique, compagnies pétrolières, etc.) (Dupuy, 1999).

Gabriel Dupuy justifie l'emploi du terme « système » en reprenant les travaux de Peter Hall, qui explique que l'automobile s'auto-entretient depuis les années 1970 avec un dispositif de production de masse, un ensemble de centres de services, un ensemble de codes uniformes, un réseau de routes étendu et un réseau d'équipements et lieux destinés aux automobilistes (Dupuy, 1999).

On l'a vu dans la partie 3.2.1, le stationnement semble mis de côté et remisé dans les programmes immobiliers de logements ou d'entreprises. Pour autant, l'EPPS a bien pris en compte le phasage et le manque de solution provisoire entre 2017 et 2023. Dans un document de travail datant de mai 2014, l'EPPS précise que les prescriptions du PLU sont cohérentes pour atteindre les parts modales voulues comme objectif après l'arrivée du métro, mais signale qu'il existe un besoin provisoire à intégrer avant l'arrivée du métro. Pour répondre à ce besoin, il est prévu de proposer chaque année

un peu plus de places de stationnement, correspondant à chaque fois à l'arrivée de nouveaux programmes, pour atteindre, en 2019, 1 200 places, et ce que jusqu'en 2023 où la mise en service prévue du métro restreindra le nombre de places à moins de 900 sur la ZAC du Quartier de l'École polytechnique.

Mais, comme cela a été évoqué dans 1.1.2, le Plateau de Saclay se caractérise par une importante congestion des accès routiers — peu nombreux — aux heures de pointe. Avec l'arrivée de nouveaux usagers, habitants comme travailleurs, et avec peu de changement au niveau des transports, puisque le site propre sera très rapidement saturé comme les routes, la voiture va rester le mode de transport principal ; acteurs et usagers s'en inquiètent tous :

> « Le TCSP, dès son arrivée, sera à saturation. Les voiries structurantes sont déjà à saturation et il n'y a pas de changement de prévu. » *Monsieur Pi.*[43]

> « Les gens vont arriver en 2016, le métro est prévu pour 2023, mais tout le monde sait qu'il n'arrivera qu'en 2030 pour raisons financières… Que fait-on entre temps ? Les gens arrivent et qu'est-ce qu'on fait ? Le problème n'est pas abordé. » *Monsieur Ch.*[44]

> « Déjà aujourd'hui, les usagers du plateau sont nombreux. On va continuer de répéter que sans le métro il n'y a pas de projet. Le projet est rentré en phase opérationnelle, on essaie de mener les deux de front. Les collectivités et nous sommes d'accord sur le fait qu'il doit arriver le plus vite possible. Il est indispensable au campus. En attendant, il y a une situation transitoire, qui est compliquée, parce qu'il faut accueillir les nouveaux habitants tout en continuant les projets. Et il faut que ces habitants prennent tout de suite de bonnes habitudes. » *Cécile Tignol et Monsieur G*[45]

> « On a de quoi être inquiet concernant les difficultés de circulation en voiture. On travaille avec le STIF, pour augmenter l'offre sur le RER B, mais il y a déjà saturation des voies… » *Marie-Ros-Guézet*[46]

Tous sont conscients des difficultés engendrées par la congestion actuelle et future des voiries mais aussi des transports en commun, tant le site propre que le RER. La seule évolution qui sera amenée, c'est, peut-être, le renforcement de l'offre RER avec des arrêts supplémentaires à la gare du Guichet à Orsay, permettant ainsi de désengorger le pôle de Massy-Palaiseau, dont la gare routière est, elle aussi, à quasi-saturation. L'offre devrait être augmentée sur le RER B Sud, ou en tout cas améliorée en cas de perturbation — et donc rendue plus attractive — avec la construction d'un nouveau quai

---

[43] Directeur transports et déplacements de la CAPS

[44] Président de l'Union des associations de sauvegarde du Plateau de Saclay (UASPS)

[45] Respectivement directrice du projet urbain du Moulon et chef de projet en charge de la mobilité de l'EPPS

[46] Directrice de l'entreprise Thalès à Palaiseau et présidente de PolVi, association des entreprises du Plateau

en terminus à Denfert-Rochereau, qui permettra au RER B d'être moins dépendant de sa partie nord[47].

D'autres possibilités ont pu être évoquées dans les projets menés par l'EPPS pour suppléer le réseau de transport existant. Des escaliers mécaniques entre la station de RER B Lozère et l'École polytechnique ont été envisagés, sur un parcours où la topographie ne permet pas le passage de bus ou de véhicules. Ce projet était même inscrit dans le Contrat de développement territorial publié en septembre 2013, tout comme un téléphérique qui aurait relié Orsay-Ville au quartier du Moulon sur le Plateau. Il semble que cela concerne plus le long terme que la phase de transition, mais néanmoins cette solution a été envisagée par les associations de défense du Plateau — qui veulent, par ce biais, éviter à tout prix le métro dont l'utilité pourrait être remise en question si le RER B devenait plus attractif et qu'une correspondance en téléphérique était efficace — mais aussi par des étudiants de l'ENSTA que j'ai pu rencontrer, qui voient dans le téléphérique une solution provisoire, modulable et adaptable. En effet, ils proposaient trois lignes, une entre les deux campus, qui aurait vocation à disparaître à l'arrivée du métro puisqu'il est apparemment relativement peu coûteux de déplacer le matériel, une entre Orsay-Ville et Moulon et une autre entre Lozère et Polytechnique.

Pour cette phase de transition, on pourrait s'inspirer des villes nouvelles ou tout du moins comprendre comment elle a été vécue lors de leur création. Mais cette question est totalement absente de la recherche française et même étrangère. C'est pourtant un sujet particulièrement important, puisque cela touche directement la vie et le quotidien de la population ; il est donc assez paradoxal que cela ne soit évoqué que dans quelques lignes dans les ouvrages sur les villes nouvelles, alors même qu'entre 1965 et 1980 les aménageurs des cinq villes franciliennes — et fort probablement des autres — ont tous dû s'interroger. Il peut s'avérer que ce manque dans la recherche est aussi dû au « laisser-aller » des aménageurs, conscients des problèmes amenés par cette phase, mais qui ont opté pour la solution de facilité consistant à laisser la population s'adapter d'elle-même. Pierre Merlin mentionne le décalage entre l'arrivée des premières installations et celle des transports dans son ouvrage *Les villes nouvelles en France* (1991), mais cela tient en à peine six lignes. Même dans les ouvrages plus précis, plus ciblés, rien ne transparait ; on serait en droit d'en attendre plus des travaux sur l'histoire des villes nouvelles, comme ceux de Loïc Vadelorge (*Élément pour une histoire des villes nouvelles*, 2005) et du Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des villes nouvelles, ou même en dehors des villes nouvelles, de tout ce qui concerne la coordination, l'articulation entre urbanisme et transports, dans les travaux de chercheurs spécialistes (Vincent Kaufmann, Fritz Sager, Yves Ferrari [et al.], *Coordonner transports et urbanisme*, 2003 ou encore Caroline Gallez et Vincent

[47] http://www.ratp.fr/fr/ratp/r_100502/reamenagement-du-quai-n-3-a-la-gare-rer-denfert-rochereau/, consulté le 29 mai 2014.

Kaufmann [dir.], *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport, Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*, 2010).

Pour m'être intéressé de plus près au cas des villes nouvelles françaises, puisque l'on connaît les retards dans la réalisation des transports dits « structurants » comme le RER, j'ai pu constater que même la presse évoquait peu la question[48]. Pourtant, on imagine bien que lors de l'ouverture de la Préfecture de Cergy-Pontoise, au milieu des champs (revoir la figure 34), celle-ci n'était pas desservie par un transport en commun. C'est, certes, un problème qui se résout de lui-même, le temps faisant, mais c'est un manque dans la recherche. Le mode de transport lourd et structurant dans les villes nouvelles a très souvent été mis en service après la construction de la ville : les premiers habitants d'Évry se sont installés en 1971 tandis que les gares d'Évry-Courcouronnes et du Bras-de-Fer n'ont été ouvertes qu'en 1975. A Cergy-Pontoise, la préfecture a ouvert ses portes en 1970, les premiers logements ont été habités en 1972, alors que le l'équivalent du RER n'est réellement arrivé qu'en 1979.



Et, enfin, l'interconnexion!

Derrière ce mot barbare, une promesse encore plus belle que celle de l'aérotrain et des travaux qui prouvent que c'est non seulement vrai, engagé, financé, mais que c'est pour très bientôt.

En gros, interconnexion signifie : liaison directe et ultra-rapide des deux centres-ville Paris-Cergy, grâce à la rencontre SNCF-RER.

Les étapes de ce projet :

- d'abord et avant tout, la construction de la gare de Cergy, en plein centre du quartier de la Préfecture. Tous les Cergy-Pontins ont l'œil sur ce chantier et espèrent bien que la gare naîtra comme prévu en 1978. Chat échaudé...
- ensuite, la gare de Cergy reliée directement à celle de Saint-Lazare par la ligne SNCF passant par Achères et Nanterre-Université où un arrêt assurera la correspondance quai à quai avec la ligne est-ouest du RER.
- ensuite, pénétration directe dans Paris, grâce à l'interconnexion de la ligne SNCF et du RER.

Alors qu'avec l'aérotrain, seul le contact Défense-Ville Nouvelle était assuré, avec l'interconnexion, ce seront tous les pôles d'affaires de la Région parisienne et le centre même de la capitale qui deviendront les terminus de Cergy.

Comme quoi, le mieux n'est pas toujours l'ennemi du bien !

Source : Cergy Magazine, 1975

Figure 52 - Extrait de l'article « C'est encore loin Cergy ? ».

En 1975, *Cergy magazine*, le magazine de l'Établissement public d'aménagement, titre tout de même « C'est encore loin Cergy ? » (figure 52), dénonçant l'abandon à l'été 1974 de la liaison ultra rapide entre la ville nouvelle et La Défense, par l'aérotrain, train sur coussin d'air fonctionnant avec un turboréacteur au kérosène. L'infrastructure qui a attiré les habitants fait défaut, et cela provoque le doute chez les nouveaux habitants, comme le signale l'article : « Toutes les familles récemment installées se mettent à douter de tout, à remettre toutes les promesses en question : "ce sera pareil pour le lycée, les commerce, pour tout !" ». L'article évoque aussi la volonté des habitants d'installer une gare au plus vite dans le quartier de la Préfecture, n'espérant aucun retard (figure 53).

[48] J'ai mené des recherches dans les archives du fonds « Villes nouvelles » du CRDALN (Centre de ressources documentaires aménagement, logement et nature) à La Défense. J'ai notamment ciblé tous les articles de presse de la période 1980-1983 pour la ville nouvelle de Cergy-Pontoise — les articles d'avant 1980 n'étant pas compilés. De même, j'ai eu accès aux documents plus officiels des villes nouvelles, aux bulletins municipaux, mais il est nullement question d'évoquer les problèmes liés au transport, ou du moins très peu. Je me suis surtout penché sur le cas de Cergy-Pontoise puisque c'est la ville nouvelle qui a connu le plus de retard quant aux infrastructures de transports ; j'ai exploré tous les documents de communication la concernant, de 1975 à 1985.

Une enquête de l'IFOP commandée par la Jeune chambre économique de Cergy-Pontoise en 1975 relève elle-aussi les défauts des transports, notamment ceux vers et depuis Paris. À la question « Parmi les choses suivants, quelles sont celles qui vous paraissent plutôt satisfaisantes à Cergy et celles qui vous paraissent plutôt pas satisfaisantes ? », l'échantillon d'habitants répond, sur les liaisons avec Paris, à 78 % d'insatisfaction contre 18 % de satisfaction et 4 % d'indécis[49].

La difficulté de comparaison entre le Plateau de Saclay et les villes nouvelles, outre le peu d'études sur le sujet, réside dans le fait que le transport n'était pas du tout pensé de la même manière à cette époque, puisque l'automobile tenait une place prédominante et que le transport en commun n'était qu'un atout supplémentaire mais pas indispensable. C'est peut-être aussi la raison pour laquelle cette problématique est peu évoquée quand l'on s'intéresse aux villes nouvelles.

Après tout, beaucoup de situations comparables ont pu être résolues ainsi et l'on sous-estime le potentiel d'adaptation et d'acceptation des habitants et usagers. Pour preuve, la congestion automobile ne remet pas en cause le développement et l'expansion de la voiture comme moyen de transport. Les usagers s'adaptent et l'organisation des territoires aussi, de fait (Lesteven, 2012).

Dans sa thèse, Gaële Lesteven souligne que le collectif s'adapte automatiquement — à la congestion automobile dans son étude de cas — en partageant, notamment, les informations, les techniques. Elle évoque le « bon plan » comme une « méso-régulation » naturelle de la congestion : c'est le partage d'information « à la machine à café » ; c'est aussi le covoiturage, celui qui se fait tout naturellement, entre voisins, collègues ou amis (Lesteven, 2012).

La congestion provoquée par les nouveaux arrivants sur un Plateau de Saclay encore en chantier pourrait donc ne pas atteindre les difficultés attendues. En effet, les stratégies d'adaptation sont nombreuses ; certains ne feront rien, continueront de participer à la congestion, quand d'autres modifieront leurs horaires, leurs emploi du temps ou utiliseront un autre mode de transport (Lesteven, 2012).

Néanmoins, si l'adaptation peut être une bonne chose — en tout cas pour un situation temporaire — il faut bien signaler que la congestion pourrait faire fuir des emplois ou des habitants, parce que dans les stratégies d'adaptation citées par Gaële Lesteven on trouve « changer de lieu de travail ou de lieu de résidence » voire « quitter son emploi ». Ainsi, si la situation compliquée venait à se prolonger, les projets du Plateau de Saclay pourraient tout à fait être remis en cause. C'est notamment le cas, parfois évoqué, de la non-venue du métro.

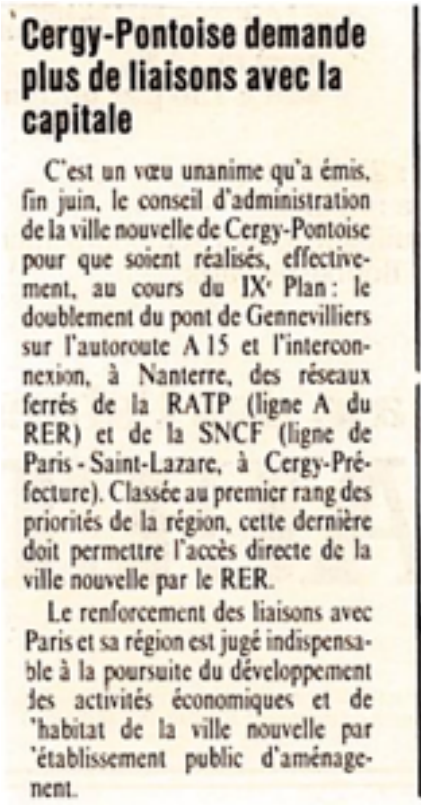
---

[49] Jeune chambre économique de Cergy-Pontoise, *Cergy-Pontoise ville nouvelle vue par ses habitants*, mai 1975, archives du CRDALN à La Défense.

3.2.3. Et si le métro n'arrivait pas ? La remise en cause des projets

Le Grand Paris Express, dont le coût est estimé à 26,6 milliards dans le dernier rapport[50], est un projet absolument pharaonique pour Paris et sa région. Comme tout projet de cette ampleur, il convient de douter de sa réelle mise en œuvre. En effet, sur tous les projets proposés entre 1965 et aujourd'hui, combien ont été réalisés ? Ni le réseau d'autoroutes dans Paris sous Georges Pompidou, ni celui de grande couronne (A 87) n'ont vu le jour. « Dès lors qu'un projet n'a pas de financements bouclés, il n'existe pas. Ce n'est qu'une fois que l'argent est engagé par tout le monde qu'il prend corps, comme pour tout projet », expliquait Monsieur P.[51].

> « Si aujourd'hui on n'a pas le métro, à terme, on va vers quelque chose de catastrophique. Cela remettrait en cause le développement du Plateau au-delà de 2017**.** » *Monsieur Pi.*



Cergy-Pontoise demande plus de liaisons avec la capitale

C'est un vœu unanime qu'a émis, fin juin, le conseil d'administration de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise pour que soient réalisés, effectivement, au cours du IX[e] Plan : le doublement du pont de Gennevilliers sur l'autoroute A 15 et l'interconnexion, à Nanterre, des réseaux ferrés de la RATP (ligne A du RER) et de la SNCF (ligne de Paris - Saint-Lazare, à Cergy-Préfecture). Classée au premier rang des priorités de la région, cette dernière doit permettre l'accès directe de la ville nouvelle par le RER.

Le renforcement des liaisons avec Paris et sa région est jugé indispensable à la poursuite du développement des activités économiques et de l'habitat de la ville nouvelle par l'établissement public d'aménagement.

Source : Le Nouveau Journal, 5 juillet 1983

Figure 53 - Le Conseil d'administration lui-même se fait porte-parole de la population et réclame l'amélioration des transports pour continuer à développer la ville nouvelle.

Sans métro, le risque pour le Plateau de Saclay serait de ressembler à Vélizy-Villacoublay et sa zone commerciale, qui devait, originellement, être reliée à Paris par un métro[52] ou un tramway. En effet, les seuls accès à Vélizy 2, le centre commercial le plus fréquenté de France (60 000 personnes par jour en 2004) se font quasiment exclusivement en voiture, par l'autoroute A 86 et la N 118. La zone contient plus de 7 000 places de stationnement[53], et c'est bien là la différence avec Saclay qui, sans métro, n'aurait aucun moyen d'accueillir tous les véhicules. Monsieur Ch. a évoqué avec moi le cas du tramway T6 qui reliera Châtillon-Montrouge à Vélizy, puisqu'il avait travaillé, dans les années 1960

---

[50] Premier Ministre, *Le Nouveau Grand Paris*, mars 2013

[51] Entretien mené en juin 2014 avec le chef adjoint de la division Tram Sud du STIF.

[52] Selon le mémoire de Dominique Montagnon, *Le Développement récent de la zone industrielle de Vélizy Villacoublay*, 1974.

[53] http://www.lsa-conso.fr/auchan-velizy-le-grand-hyper-n-est-pas-mort,108248
http://www.lepoint.fr/actualites-economie/2010-03-25/big-brother-a-velizy/916/0/437442, consultés le 2 juin 2014.

sur le sujet : « En 1964, on en parlait déjà. Alors c'est pour dire que la fameuse ligne 18, n'étant pas urgente, n'est ni pour 2023 ou 2030, mais pour 2050 ! »

Les Ulis, ville nouvelle prévue avant le SDAURP de 1965, a été conçue, elle, sans système de transports en commun, et se caractérise aujourd'hui par une congestion automobile importante. 80 % de ses ménages possèdent au moins une voiture (84 % pour l'Essonne), alors même que sa population est bien en-dessous de la moyenne départementale concernant les revenus nets moyens (21 000 pour Les Ulis contre 28 500 en Essonne)[54], cela montre que la voiture y est indispensable.

Si la non-venue du métro remettrait en cause le projet de Paris-Saclay, l'inverse aurait le même effet : si les projets n'étaient pas maintenus, le métro ne serait pas rentabilisé, alors même qu'il ne le sera probablement pas. Pour rentabiliser le métro, il faut de l'urbanisation, et pour urbaniser, il faut un métro ; cela engendre un véritable cercle vicieux que craignent les associations de défense du Plateau, redoutant qu'une urbanisation encore plus massive soit nécessaire pour rentabiliser le transport.

D'ailleurs, au début du projet du métro « Grand Huit » voulu par Christian Blanc, avant les accords entre l'État et la région, la Société du Grand Paris, en charge de réaliser le métro, demandait la maîtrise de l'aménagement sur un périmètre de 1 500 mètres autour de toutes les stations prévues, remplaçant ainsi les collectivités locales dans le domaine. Cela n'a pas pu passer au Sénat où de nombreux élus franciliens se sont opposés à cette volonté[55].

Quand l'on évoque la coordination transports et urbanisme, on pense souvent à une situation où le mode de transport en commun n'est mis en place qu'après l'arrivée des logements, commerces et équipements. Pourtant, l'inverse n'est pas impossible : Strasbourg est l'exemple même d'un projet de transport en commun qui précède l'aménagement urbain. En effet, la ligne F du tramway de Strasbourg est actuellement en extension vers Kehl, ville d'Allemagne voisine de Strasbourg, et son inauguration est prévue pour 2017. Or, elle traversera deux anciennes friches industrielles sans les desservir, jusqu'à ce que soient construits les nouveaux quartiers, Citadelle et Starcoop, soit pas avant 2018. Les stations prévues concernées devraient rester fermées avant l'aménagement des quartiers et recevraient plus tard leurs équipements et le mobilier urbain, ce qui permettrait d'éviter les coûts inutiles pour une rentabilité nulle[56].

---

[54] INSEE, 2010.

[55] Annick Jacq, « L'OIN du Plateau de Saclay : science contre démocratie, ou science sans démocratie ? », *Les Cahiers de l'Espace Marx*, septembre 2011.

[56] http://www.latribune.fr/regions/alsace/20131211trib000800399/le-tramway-strasbourgeois-se-tourne-vers-l-allemagne.html, consulté le 5 juin 2014.

En tout cas l'EPPS veut croire en l'arrivée du métro, probablement parce que sans métro, le projet ne peut plus se faire.

> « On a franchi toutes les étapes politiques, le gouvernement s'est clairement positionné dessus. Les seules incertitudes concernent le planning, mais il faut qu'il arrive le plus vite possible. Le métro sur le Plateau de Saclay, c'est indispensable. On est convaincu que la ligne doit être bouclée jusque Versailles, par contre. Ça va créer un nouveau flux, ça va remodeler le territoire et changer la mobilité résidentielle. »
>
> *Extrait de l'entretien avec Monsieur G*

La boucle jusque Versailles, elle, n'ouvrirait pas avant 2030, prolongeant ainsi la phase de transition. Cela donnerait, peut-être, la possibilité à la recherche de s'y intéresser.

Si le projet de Paris-Saclay semble être conçu pour une mobilité efficace une fois réalisé dans son entièreté, il apparaît que les mobilités transitoires ont été mise à l'écart.

L'articulation entre urbanisme et transports sur le Plateau de Saclay n'est plutôt pas réussie quand on s'intéresse à cette phase si problématique de transition. Chacun y va de son analyse, mais les solutions n'existent pas, alors même que tous les acteurs sont conscients des difficultés.

Conclusion

Le Plateau de Saclay est un cas très particulier d'aménagement en Île-de-France. Partant d'un espace peu occupé, il va devenir un véritable campus urbain desservi par un métro, là où déjà il y a cinquante ans, on prévoyait une urbanisation importante dans le cadre des villes nouvelles. D'ailleurs, les politiques menées sur le Plateau y ressemblent, même aujourd'hui, quand l'État fait son retour sur la scène des aménagements et contrôle le tout.

Autant le projet semble proportionné pour l'arrivée du métro en 2023 — si l'on met de côté la place de la voiture qui pourrait être plus importante que prévue, autant il se caractérise par un véritable manque quant aux politiques à mener pendant la phase de transition. Certes, l'enchevêtrement des acteurs évoqué dans ce mémoire ne participe pas à la lisibilité de la problématique. Néanmoins, cette phase qui durera au minimum six ans risque de poser d'importantes interrogations ; et il faut signaler, encore une fois, l'absence la plus totale de cette problématique dans la recherche universitaire, ce qui peut faire regretter de ne pas avoir poussé l'analyse plus profondément.

Dans leur ouvrage *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transports* (2010), Caroline Gallez et Vincent Kaufmann distinguent deux termes : coordination et cohérence des politiques d'urbanisme et de transports. Le premier concerne l'organisation, les procédures, les modalités d'une mise en ordre des stratégies d'actions entre les deux secteurs tandis que le second est l'union étroite entre les deux champs, l'absence de contradiction entre les actions mises en œuvre, le fait de penser ensemble ville et transport.

Sur le Plateau de Saclay, il semble que la coordination se fait parfois assez mal, particulièrement à cause du millefeuille d'acteurs concernés, bien que ce soit en nette amélioration notamment pour les relations entre les élus locaux et l'aménageur. Concernant la cohérence, elle paraît être respectée, puisque c'est l'EPPS qui se charge de la majorité des aménagements, transport en fait compris, si l'on met à part le métro, qui dépend de la SGP. La cohérence sera réellement de mise lorsqu'il aura été mis en fonction, s'il l'est. S'il ne l'était pas, de toute façon, les projets du Plateau de Saclay seraient totalement remis en cause.

Bibliographie

ASCHER François, « En finir avec la notion de centralité ? », in CERTU, *Centralités dans la ville en mutation, Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, Lyon : CERTU, 2003.

ASCHER François, *Les Nouveaux principes de l'urbanisme*, suivi de *Lexique de la ville plurielle*, Paris : L'Aube, 2010.

AW Thierno, *La Ville nouvelle de Marne-la-Vallée et son insertion dans la dynamique francilienne, évaluation des enjeux du renforcement de la structure polycentrique sur les systèmes de déplacements*, thèse de doctorat d'université, Marne-la-Vallée : Université Paris-Est, 2010.

BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent et al., *Géographie des transports*, Paris : Armand Colin, 2005.

BREDIF Hervé, « Quel projet d'intérêt national pour le plateau de Saclay », *L'Espace géographique*, 2009, vol. 38, p. 251-266.

BROUANT Jean-Philippe, COCQUIÈRE Alexandra, GUELTON Sonia et al., *Trente ans d'intercommunalité dans les villes nouvelles : enquête sur la législation et ses pratiques*, Paris : GRIDAUH, 2005.

CARMONA Michel, *Le Grand Paris, l'évolution de l'idée d'aménagement de la région parisienne*, thèse de doctorat d'université, Paris : Université Paris 4, 1981.

CERTU, *Les Transports publics urbains en France, organisation institutionnelle*, Lyon : CERTU, 2012.

CERVERO Robert, *America's suburban centers. The land use-transportation link*, Boston : Unwin Hyman, 1989.

CHOI Min-Ah, *Linéarité des villes nouvelles de Séoul : une nouvelle centralité face à l'extension urbaine*, thèse de doctorat d'université, Paris : Université de Paris 8 - Vincennes-Saint-Denis, 2007.

CREPIF (Centre de recherches et d'études sur Paris et l'Île-de-France), « Pôle scientifique européen : comment conjuguer un projet national avec le respect de la ceinture verte d'Ile-de-France ? », in *Les Cahiers du CREPIF*, n°52, 1995.

CORNAERT Jean-Jacques, *L'avenir de l'automobile*, Paris : Armand Colin, 2010.

DESJARDINS Xavier, LEROUX Bertrand., « Les schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial », *Flux*, n° 69, 2007, pp 6-20.

DUPUY Gabriel, *L'Urbanisme des réseaux*, Paris : Armand Colin, 1991.

DUPUY Gabriel, *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Anthropos, 1999.

KAUFMANN Vincent, SAGER Fritz, FERRARI Yves et al. *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2003.

GALLEZ Caroline, KAUFMANN Vincent (dir.), *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport, Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*, Bron : INRETS, 2010.

GARDE Bernard, *Transports en villes nouvelles, l'expérience britannique*, Lyon : Presses Universitaires de Lyon, 1980.

Grand Paris Développement, « Saclay, enjeux sur le plateau », n°1, 2011.

IMBERT Christophe, *Les Ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction*, thèse de doctorat d'université, Paris : Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, 2005.

KORSU Emre, MASSOT Marie-Hélène, ORFEUIL Jean-Pierre, *La Ville cohérente. Penser la ville autrement*, Paris : La documentation française, 2012.

LESTEVEN Gaële, *Les Stratégies d'adaptation à la congestion automobile dans les grandes métropoles. Analyse à partir des cas de Paris, São Paulo et Mumbai*, thèse de doctorat d'université, Paris : Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, 2012.

MASBOUNGI Arielle, « Du bon usage de la chronotopie », in PAQUOT Thierry (dir.), *Le Quotidien urbain : essai sur le temps des villes*, Paris : La Découverte, 2001.

MERLIN Pierre, CHOAY Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : PUF, 2010.

MERLIN Pierre, *Les Villes nouvelles, urbanisme régional et aménagement*, Paris : PUF, 1972.

MERLIN Pierre, *Les Villes nouvelles en France*, Paris : PUF, 1991.

MERLIN Pierre, *Transports et urbanisme en Île-de-France*, Paris : La documentation française, 2012.

MIRABEL François, REYMOND Mathias, *Économie des transports urbains*, Paris : La Découverte, 2013.

NAVARRE Danièle « L'Articulation urbanisme-transport : l'exemple des villes nouvelles de la région Île-de-France », *Transport public international*, vol. 56, n°5, 2007, pp. 10-12.

ORFEUIL Jean-Pierre, WIEL Marc (2012), *Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris : Scrineo, 2012.

PASS David, Vällingby and Farsta. *From idea to reality. The suburban development process in a large Swedish city*, thèse de doctorat d'université, Stockholm : KTH Royal Institute of Technology, 1969.

POUYANNE Guillaume, « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°45, 2004, pp. 49-82.

PRIET François, « La décentralisation de l'urbanisme — Bilan et perspectives », A*nnuaire des collectivités locales*, tome 12, 1992, pp. 87-107.

RATP (Régie autonome des transports parisiens), *Développement des transports urbains dans la région d'Évry. Perspectives d'évolution du réseau d'autobus et conséquences économiques. Effets sur l'offre de stationnement et sur le dimensionnement des voiries dans le centre de la ville nouvelle*, 1984.

STOCK Marie-José, *Les Grandes exploitations agricoles face à l'urbanisation sur le Plateau de Saclay*, mémoire de maîtrise, Paris : Université Paris I - Panthéon-Sorbonne, 1971.

SUBRA Philippe, *Le Grand Paris, Géopolitique d'une ville mondiale*, Paris : Armand Colin, 2012.

TORTEL Lucie, « Pratiques commerciales et comportements de centralités », in CERTU, *Centralités dans la ville en mutation, Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?*, Lyon : CERTU, 2003.

L'Urbanisme, dossier « les gares du Grand Paris Express », n°382, 2012.

VADELORGE Loïc, « Les villes nouvelles et la question des transports en région parisienne », in DELARGE Alexandre, GAUDIN Pierre, SPIRE Juliette (et al.), *Ville mobile*, Paris : Créaphis, les Neuf de Transilie, 2003.

(a) VADELORGE Loïc (dir.), *Éléments pour une histoire des villes nouvelles*, Paris : Le Manuscrit, 2005.

(b) VADELORGE Loïc (dir.), *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'État et des collectivités (1960-2005)*, Paris : Le Manuscrit, 2005.

VERPRAET Gilles, *Les Villes nouvelles françaises. Le point de vue de l'usager des transports en commun*, rapport du Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, 1975.

WIEL Marc, *Ville et automobile*, Paris : Descartes et Cie, 2002.

WIEL Marc, « Agencement spatial et optimisation du temps », Rapport dans le cadre du PREDIT, 2000.

Table des figures

Figure 1 - Les projets de campus, à la lisière de l'urbanisation de la vallée de l'Yvette et des espaces agricoles préservés du Plateau. 6

Figure 2 - Le plateau reste encore en majorité agricole, intégrant la « ceinture verte » francilienne. 6

Figure 3 - Communes concernées par le Plateau de Saclay et ses projets. 7

Figure 4 - Les 20 premières communes franciliennes accueillant les effectifs de la recherche publique. 8

Figure 5 - Répartition modale des déplacements des entrants et des sortants 9

Figures 6 et 7 - Photos du parc d'entreprises « Les Algorithmes » à Gif-sur-Yvette, dans le secteur de Moulon. 10

Figure 8 - Origine des salariés travaillant sur le Plateau de Saclay. 10

Figure 9 - Les portes d'entrée sur le Plateau de Saclay et le réseau structurant 12

Figure 10 - La partie sud du Plateau de Saclay dans le contexte routier francilien. 13

Figure 11 - La congestion autour des deux ZAC en heure de pointe du matin 13

Figure 12 - Niveau de trafic du réseau routier à l'heure de pointe du soir. 13

Figure 13 - Périmètres de l'EPPS et de l'OIN du Plateau de Saclay. 14

Figure 14 - Les périmètres exacts des ZAC et des ZAD. 15

Figure 15 - Le premier bâtiment du CEA à Saclay, construit en 1952. 16

Figure 16 - Carte du SDAURP de 1965 19

Figure 17 - Le Plateau de Saclay est bel et bien inclus dans le projet de « zone d'urbanisation nouvelle » autour de Trappes, traversé par une voie ferrée et une autoroute. 20

Figure 18 - Le Plateau de Saclay était réellement concerné par la ville nouvelle de Trappes-Saclay (en hachures). 20

Figure 19 - La ville nouvelle de Trappes après la révision de 1969. 21

Figure 20 - Carte du SDAURP de 1976. 22

Figure 21 - Le Plateau de Saclay « redevient » urbanisable. 24

Figure 22 - Le « Grand Huit », projet de rocade en grande couronne. 26

Figure 23 - Le phasage du projet de métro du Grand Paris Express 28

Figure 24 - Carte du SDRIF de 2013. 29

Figure 25 - Le chantier EDF R&D vu depuis l'entrée de la ZAC par l'Avenue de la Vauve. 30

Figure 26 - Plan des différents programmes sur les deux opérations de ZAC du Plateau de Saclay. 31

Figure 27 - Tracé du TCSP École polytechnique - Christ de Saclay. 32

Figures 28 et 29 - Station Camille-Claudel à Palaiseau de la partie ouverte du TCSP Massy-Saint-Quentin et premiers travaux de construction du pont du TCSP au-dessus de la N 118 à Orsay. 32

Figure 30 - Gains de temps en métro par rapport à la situation actuelle en transports en commun à partir du Christ de Saclay. 33

Figure 31 - La Zone de protection naturelle, agricole et forestière telle que dessinée en 2014. 34

Figure 32 - L'État et les collectivités publiques fortement présents sur le territoire de l'OIN du Plateau de Saclay. 42

Figure 33 - Les territoires des ZAC sont partagés entre trois ministères : l'Agriculture, la Défense et l'Éducation. 42

Figures 34 et 35 - La Préfecture de Cergy-Pontoise, construite entre 1967 et 1970, au milieu des champs, et le chantier d'EDF R&D à Palaiseau. 44

Figure 36 - Oppositions publiques au projet de métro aérien sur le Plateau. 46

Figures 37 et 38 - Les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Marne-la-Vallée, structurées autour d'un mode de transport lourd nouveau, le R.E.R. 50

Figure 39 - La ville nouvelle de Vällingby (Suède) série de quartiers agencés autour des stations de métro. 52

Figure 40 - La cité linéaire. 55

Figure 41 - Schéma de la ville nouvelle de Bandung, en périphérie de Séoul 55

Figure 42 - Marne-la-Vallée, ville polycentrique, linéaire, axée sur le RER et l'autoroute A 4. 56

Figure 43 - Le rabattement autour des stations de TCSP sur la ZAC Moulon 57

Figure 44 - Une programmation « équilibrée » pour une ville mixte et compacte, selon la brochure. 59

Figure 45 - Phasage des projets de la ZAC Polytechnique. 63

Figure 46 - Chaque voie sera construite en décalé pour ne pas gêner la circulation, ici sur la ZAC du Quartier de l'École polytechnique. 67

Figure 47 - Le site propre en construction, dans le domaine du CEA Saint-Aubin. 68

Figure 48 - L'entreprise Thalès située au centre actuel de la ZAC du Quartier de l'École polytechnique. 68

Figure 49 - Vue aérienne du Parc club Orsay Université. 71

Figure 50 - Conforme aux nouvelles « règles » d'un urbanisme plus durable, les quartiers se veulent avant tout mixtes, avec une présence de l'automobile la plus faible possible. 73

Figure 51 - Les centres commerciaux sont mal desservis par les transports en commun. 75

Figure 52 - Extrait de l'article « C'est encore loin Cergy ? ». 78

Figure 53 - Le Conseil d'administration lui-même se fait porte-parole de la population. 79

Liste des abréviations

APESA : Association pour la préservation des espaces naturels et de l'environnement de Saint-Aubin

CAEE : Communauté d'agglomération Europ'Essonne

CAPS : Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay

CEA : Commissariat à l'énergie atomique

CEN : Centre d'études nucléaires

CEPr : Centre d'essai des propulseurs

CEPR : Contrat de projet État-région

CNRS : Centre national de la recherche scientifique

EPA : Établissement public d'aménagement

EPAPS : Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

EPPS : Établissement public Paris-Saclay

OIN : Opération d'intérêt national

PADOG : Plan directeur d'organisation générale de la région parisienne

PDUIF : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

PRES : Pôle de recherche et d'enseignement supérieur

SAN : Syndicat d'agglomération nouvelle

SCA : Syndicat communautaire d'aménagement

SDAURIF : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France

SDAURP : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Parisienne

SDRIF : Schéma directeur de la Région Île-de-France

SGP : Société du Grand Paris

STIF : Syndicat des transports d'Île-de-France

TCSP : Transport en commun en site propre

UASPS : Union des associations de sauvegarde du Plateau de Saclay

ZAC : Zone d'aménagement concerté

ZAD : Zone d'aménagement différé

Annexes

Annexe 1 : légende du SDAURP de 1965.



Annexe 2 : légende du SDAURIF de 1976.

