

Paris, le 13 janvier 2015

Avis d'Ile-de-France Environnement

Enquête publique sur le contrat de développement territorial

"Paris-Saclay Territoire Sud"

L'union « Ile de France Environnement » (IDFE), fédération régionale de France Nature Environnement (FNE), compte plus de 350 associations et collectifs franciliens de protection de l'environnement. IDFE a suivi l'évolution de ce projet d'aménagement et a émis des avis, en collaboration avec les associations territoriales locales qui lui sont affiliées. Elle approuve de ce fait la position de COLOS (Collectif OIN Saclay).

La position de principe d'Ile-de-France Environnement

IDFE préconise que toute opération d'aménagement en Ile-de-France, quelle que soit son importance, soit exemplaire pour la mise en valeur de l'environnement et a minima la préservation du cadre de vie, voire son amélioration dans les territoires particulièrement affectés par l'urbanisation et ses infrastructures. Cette préconisation s'impose particulièrement dans les zones dites de la « Ceinture Verte » francilienne.

Le projet d'aménagement du plateau de Saclay

La loi dite du Grand Paris a prévu la création d'un campus scientifique et technique sur le plateau de Saclay, aux ambitions d'envergure mondiale.

Le projet est consécutif au constat que « les établissements de recherche et d'enseignement supérieur présents sur le plateau de Saclay ne produisaient pas des centaines de start-up par an, comme dans la Silicon Valley ». Ce constat a conduit à concevoir un « cluster » dans le cadre d'une OIN (Opération d'Intérêt National), instaurée en 2006.

Cette OIN, ayant pour but d'aménager le plateau de Saclay, a intégré la « Loi du Grand Paris », incluant par ailleurs le réseau de transport du Grand Paris (le "Grand Huit") qui a été soumis à débat public. Ce débat public a escamoté la problématique de l'aménagement du plateau de Saclay.

Les contraintes de la Loi du Grand Paris, déjà reportées une fois, conduisent aujourd'hui à diligenter, dans l'urgence, l'enquête publique sur le contrat de développement territorial « Paris-Saclay Territoire Sud ».

Les arguments du projet de CDT et leurs conséquences

1- Il est présenté comme « un projet stratégique de développement durable », alors qu'il :

- 1- détruit 350 hectares de terres agricoles d'excellente qualité pour l'agriculture ;
- 2- sous-estime les problèmes liés à la gestion des eaux ;
- 3- n'aborde pas la problématique créée par la présence des installations nucléaires du CEA ;
- 4- ne traite pas des problèmes de sécurité, liés à la concentration d'activités hautement sensibles ;
- 5- induit des aménagements routiers démesurés (doublement de la RD 36, parking de 2000 places au milieu des champs ...) ;

6- envisage la desserte par un métro du campus-cluster, situé en zone périurbaine très peu dense, qui en fait est un non-sens économique.

NOTA :

- **la ligne 18 du Grand Paris Express est soi-disant indispensable à la réussite du cluster.** En réalité, cette ligne ne serait que marginalement utile : elle servirait à transporter des passagers entre Saclay et Paris ou la Petite Couronne. Or, seul un usager sur cinq du plateau a besoin de ce type de liaison.

- **le RER B dessert ce territoire.** En organisant le rabattement sur les gares de RER, avec des navettes et un téléphérique par exemple, le problème de la desserte du plateau depuis Paris serait résolu, ce qui ferait économiser 6 à 9 milliards d'investissements (en incluant les habituels dépassements) et quelques 10 millions de frais de fonctionnement annuel. Le décalage d'une bonne décennie entre l'arrivée des établissements (pour la plupart en 2017-2018) et du métro (théoriquement en 2024) serait également évité. Un réel report modal serait possible pour les habitants des vallées limitrophes, dont les véhicules encombrant les routes d'accès au plateau, et pour qui la ligne 18 ne sera d'aucune utilité. **Enfin, on éviterait l'urbanisation massive à terme du plateau** au détriment de ses terres agricoles – nonobstant la zone de protection qui vient d'être instaurée –, car il n'existe pas d'exemple d'un transport lourd qui ne soit pas un puissant vecteur d'urbanisation.

Par ailleurs, IDFE regrette qu'à l'exception des études d'impact spécifiques aux ZAC de Polytechnique et de Moulon, il n'y ait jamais eu, à sa connaissance, de réflexion sur l'impact de ce CDT, non seulement sur son périmètre, mais également sur les territoires environnants du nord de l'Essonne et de l'est des Yvelines qui seront fortement impactés.

2

2- Le cluster doit favoriser l'innovation et ainsi créer des emplois, mais sa pertinence est discutable pour les raisons suivantes :

- 1- **pour réussir, un cluster doit reposer sur une culture partagée de coopération entre les acteurs** et rien ne permet d'affirmer que ce sera le cas à Saclay ; au contraire, la juxtaposition d'entités souvent rivales risque d'exacerber cette rivalité plutôt que de favoriser leur coopération ;
- 2- **en France, ce n'est pas l'innovation qui est en panne, c'est sa transformation en produits** : le cluster n'a guère de prise sur ce phénomène, avant tout culturel ;
- 3- **le projet n'est pas en accord avec son époque** : le sens de l'histoire est que l'innovation quitte les territoires isolés ou périurbains pour s'implanter dans le centre des grandes agglomérations afin de bénéficier de leurs aménités urbaines ;
- 4- **de nos jours, la distance n'est plus un problème pour les échanges relevant de la recherche fondamentale et/ou expérimentale** ; ainsi, depuis quelques décennies, on assiste à une forte internationalisation des projets. De plus, la dispersion de la recherche améliore de fait sa robustesse aux aléas climatiques, économiques, sociaux ou relevant d'actes malveillants (piratage, sabotages, etc.).

En conséquence, les retombées escomptées du cluster, notamment en termes d'emplois créés, semblent aussi illusoirs que celles avancées naguère pour le Grand Huit (1 million d'emplois à horizon 2030 devenu 115 000 aujourd'hui selon la SGP...)

Ce qu'inspire le projet

Le projet est gigantesque, ce qui réduira à néant les chances de réussite.

S'il est légitime de vouloir créer une synergie entre les établissements présents sur le plateau, il est totalement disproportionné de vouloir y concentrer 20 % de toute la R&D française sur un campus deux fois plus grand que celui de Berkeley, au sein d'une ville nouvelle de 35 000 habitants, desservie par un métro (la ligne 18 du Grand Paris Express).

Ce dimensionnement n'est pas en accord avec la capacité d'accueil du territoire.

Le vrai problème du plateau va être d'affronter l'accroissement du trafic routier, car :

- 1- dans une zone périurbaine très peu dense, les transports collectifs ne peuvent concurrencer économiquement les voitures ;
- 2- la topographie du territoire n'autorise pas l'élargissement des routes d'accès depuis les vallées limitrophes, qui hébergent la majorité des usagers du plateau.

Devant ces problématiques, l'Établissement public Paris-Saclay, responsable de l'aménagement, a reconnu ne pas être sûr d'avoir une solution.

Avec un réseau routier complètement saturé, inadapté et inadaptable, le projet devient perdant-perdant : pour l'attractivité du campus, pour le cadre de vie du territoire et pour l'État (perte de crédibilité, financement inopérant, gâchis économique et humain, risques accrus).

3

Les conditions de la concertation

Le déroulement de la concertation est hautement préjudiciable à son intérêt réel et à l'esprit de transparence et de loyauté qui doit prévaloir dans un projet de cette importance. En effet :

- 1- **Le principe d'établir un cluster sur le plateau de Saclay a été élaboré par un cabinet ministériel, en tout petit comité, sans avoir jamais été soumis au moindre débat public**, ce qui est inacceptable pour un projet de cette envergure.
- 2- **Le projet de CDT a été élaboré au sein d'un comité de pilotage**, réunissant autour du préfet de région le président de la CAPS et 7 maires « volontaires », sans consultation du conseil communautaire et des conseils municipaux concernés, ni a fortiori de la société civile.
- 3- **Le dossier présenté a été constitué au printemps 2013**, puis validé le 2 septembre 2013. Le projet ayant beaucoup évolué depuis, **ce dossier est aujourd'hui obsolète**, d'autant plus, qu'entre temps, nombre d'équipes municipales ont changé et ont exprimé de nouvelles demandes et des remises en cause. Celles-ci ont été jointes au dossier par la CAPS, mais le public n'a pu en prendre connaissance en temps utile.
- 4- Les citoyens sont invités à se prononcer sur **plusieurs opérations qui sont déjà en cours de réalisation** et qui en outre échappent à la compétence des parties signataires du CDT.
- 5- **Le dossier est très loin de répondre aux exigences du décret 2011-724 du 24 juin 2011**, selon lequel un CDT doit mentionner les engagements et les obligations réciproques des signataires, comprenant : les emplacements ou périmètres envisagés ; le maître d'ouvrage ; le calendrier des étapes d'élaboration et de réalisation ; l'évaluation des coûts ; les conditions générales de financement.

En l'état, le dossier ne permet de juger ni de sa faisabilité, ni des engagements souscrits par les signataires.

AVIS

IDFE, pour les raisons évoquées ci-dessus tant sur le fond que sur la forme :

- 1- estime que ce projet est hautement contestable dans ses objectifs, arguments, moyens et procédures et émet un avis défavorable.**
- 2- considère qu'un projet plus réaliste, à redéfinir en partant des réserves émises par la commission d'enquête, peut participer à atteindre les objectifs du projet sur lequel a travaillé l'Etablissement Public Paris Saclay jusqu'à fin 2011, conçu pour se réaliser sans urbanisation excessive et sans desserte par métro ;**
- 3- propose de mettre sa connaissance du territoire au service d'un « comité permanent de concertation » qui sera en charge de l'élaboration du projet et de son suivi.**

Pour le Conseil d'administration
Dominique Duval, Présidente