Contribution de l'association **« Buressois Unis et Solidaires »**
au complément d'enquête publique du
Contrat de développement territorial Paris-Saclay Territoire Sud

BUS – 23, rue de la Prairie – 91440 Bures-sur-Yvette
email : buressois.unis.solidaires@gmail.com

Il y a un an, une enquête publique concernant le Contrat de Développement Territorial Paris Saclay Territoire Sud était ouverte. Nous dénoncions alors un document obsolète décrivant des projets déjà engagés, dont la pertinence était discutable et les éléments financiers inexistants. Près de 700 citoyens et associations s'étaient exprimés, puis la commission d'enquête a rendu son verdict en avril 2015 : « avis défavorable », l'une des recommandations étant de «renforcer substantiellement la concertation ». Dans un premier temps, cet avis a fait naître l'espoir d'une concertation démocratique, mais hélas réduit à néant par la soumission d'une version modifiée à la marge sans une réelle participation de l'ensemble des acteurs concernés. Nous avons vraiment le sentiment que le Comité de pilotage (villes, CAPS, Etat) nous conduit vers un avenir écrit d'avance et inaliénable. Nos remarques critiques exprimées lors de la précédente enquête nous paraissent toujours fondées, c'est pourquoi nous nous bornerons ci-dessous à ne commenter que les évolutions du Contrat de Développement Territorial par rapport à la version initiale, conformément à la règle de conduite dictée par la présidente de la commission d'enquête, lors de la réunion publique d'Orsay, le 13 novembre 2015.

1. Les logements

Cette nouvelle mouture fait apparaître une nouvelle répartition du parc de nouveaux logements, en accentuant fortement les nouvelles implantations sur le Plateau de Saclay Territoire Sud. En effet, du schéma initial qui prévoyait la construction de 6000 logements (2500 quartier de Polytechnique, 2000 quartier du Moulon, 1500 quartier Camille Claudel) on est passé à la construction de 8150 logements sur le Plateau, essentiellement par l'implantation de 1500 logements dans le quartier de Corbeville et de 700 dans Saclay bourg. Auquel il faut ajouter les 7700 logements étudiants sur le Plateau.

Cette augmentation substantielle de la population résidant sur le Plateau et de son urbanisation conduit encore à une réduction des espaces naturels et agricoles, à l'augmentation des nuisances et à l'augmentation du trafic routier.

D'autre part, concernant les logements sociaux hors logements étudiants, il n'est fait mention que de 600 logements sociaux dans le quartier de Camille Claudel, soit un ratio de 10% (600/6000) sur le parc de nouveaux logements prévus sur le Plateau. On est loin des 25% de la nouvelle disposition de la loi SRU.

2. Les transports

Les travaux d'aménagement qui ont déjà été engagés le montrent bien : la circulation se densifie, les transports sont inadaptés et conduisent à des temps de trajet déraisonnables et qui ne font qu'empirer. Or, les déplacements quotidiens générés par ces aménagements ne sont toujours pas évalués dans cette nouvelle version de CDT, la ligne 18 en service en 2024 étant présentée comme la solution miracle, alors que certains rapports récents mettent en doute sa pertinence et sa fréquentation, sans répondre aux réels besoins des usagers. D'autres alternatives sont à mettre en

place d'urgence : Renforcer les lignes RER existantes B et C qui mènent jusqu'à la capitale, les aéroports, les gares TGV et même à Versailles ou Saint-Quentin ; assurer les navettes régulières et fréquentes entre le Plateau et les gares RER par des bus en site propre, ou des téléphériques ; investir fortement dans les liaisons douces pour les piétons et deux-roues pour les déplacements sur le Plateau.

De plus, les impacts des déplacements massifs sur la qualité de vie (pollution de l'air, des sols, nuisances sonores) n'ont pas été analysés. Pourtant, comme l'a fait remarquer l'Autorité Environnementale, « les impacts liés aux déplacements par un développement massif des transports en commun mais également par l'adaptation du réseau routier existant » constituent l'un des principaux enjeux environnementaux.

3. Les eaux de ruissellement

Si nous prenons note du rajout d'un paragraphe à la fin du Titre I, qui mentionne que la restauration des rigoles du plateau est au « cœur du projet », il n'y a toujours pas plus de précisions sur le phasage et le financement de ces travaux dans la nouvelle version du CDT. Pourtant, si l'on veut protéger les vallées du risque d'inondation, la restauration du réseau des rigoles devrait être réalisé bien avant la fin des travaux sur le Plateau.

4. Aspects économiques

Nous rappelions lors de la précédente enquête publique « Selon le décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le titre III doit indiquer les principales caractéristiques des actions, opérations d'aménagement et projets d'infrastructures, en particulier **l'évaluation de leur coût**. »

Si quelques éléments de chiffrage et de financement sont apparus sur le CDT nouvelle mouture, ils restent notablement insuffisants et le total des dépenses consacrées à l'aménagement de Saclay est loin du compte !

Pourtant divers chiffres circulent sur le budget global du projet. Cinq milliards ? Six milliards ? Non seulement une incertitude ahurissante existe sur les estimations de coûts, mais le financement de l'ensemble des travaux est loin d'être assuré. Il est prévu que les finances publiques couvrent 2,1 milliards d'euros sur le volet immobilier et 1,2 milliards d'euros sur le volet transports, alors que la ligne 18 coûterait plus de 3 milliards d'euros…

Pourtant, dans le contexte de réduction des dépenses publiques, la recherche et l'enseignement supérieur manquent aujourd'hui si cruellement de fonds pour la formation de qualité, le développement de la recherche, la mise à niveau des équipements scientifiques.

Nous alertons une fois de plus sur les opérations recourant au Partenariat Public Privé (PPP) qui dissimule des bombes à retardement : les loyers versés au privé reviennent au final à payer deux à trois fois plus cher le coût de l'équipement initial, sans compter les problèmes de non-conformité. Il en est hélas question sur des transferts d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, et même sur des moyens de transports publics.

En conclusion, nous sommes convaincus que la préservation d'espaces naturels et agricoles est une nécessité vitale pour la région Ile de France. Des milliards sont dépensés, essentiellement pour des transferts d'activités et d'emplois, sans aucune certitude de créations nouvelles. Un pari qui risque de coûter cher aux contribuables et ne servir qu'à dégrader l'environnement des Franciliens au lieu d'accroître leur bien-être et leur qualité de vie.