Quelle utilité d'un parking de 1 000 places au Christ de Saclay ?

Mme la Présidente de la commission d'enquête a posé comme « règle n°1 » lors de la réunion publique du 13 novembre, de nous exprimer uniquement sur « les évolutions ». C'est ce que nous allons faire dans cette contribution.

Lors du 1er CDT, la fiche 21 présentait comme un levier de l'objectif « *répondre au besoin de stationnement de l'ensemble des usagers du territoire, sans favoriser l'usage de la voiture particulière pour se déplacer* » la création d'un « *parking relais au Christ de Saclay à proximité immédiate de la future gare Saclay-CEA de la ligne 18, profitant de la position centrale du Christ de Saclay au sein du réseau viaire structurant* ». On nous annonçait « ***Parking Relais au Christ de Saclay : 2 000 places minimum à 10K€ / place en moyenne*** », soit un parking relais d'un coût de 20 millions d'euros.

Si la fiche 20 du nouveau CDT conserve le même objectif, et le même levier que pourrait être un parking relais au Christ de Saclay, les chiffres ont, eux évolué… et pas qu'un peu, ils diminuent de moitié : « ***Parking Relais au Christ de Saclay : un potentiel de 1 000 places minimum a été identifié après réalisation complète de la ligne 18 (à 10K€ / place en moyenne)*** », soit tout simplement une diminution de moitié (et pour un coût de 10 millions d'€).

Que s'est-il passé entre les deux versions du CDT pour diminuer de 1 000 places ce parking relais qui semblait indispensable en septembre 2013 ? On voit qu'entre avril 2013 (page 128 du CDT n°1) et mai 2015 (page 144 du nouveau dossier), la différence est la fin des études pré-opérationnelles sur les besoins de stationnement dans les quartiers de l'Ecole Polytechnique et de Moulon qui en avril 2013 étaient « en cours » et en mai 2015 sont « terminées » :

Etat d'avancement (en avril 2013)

*- Etudes pré-opérationnelles sur les besoins de stationnement dans les quartiers de l'Ecole polytechnique et du Moulon **en cours**.*

- Première étude de dimensionnement des besoins en rabattement sur la ligne 18 réalisée par la SGP

Etat d'avancement (en mai 2015)

*- Etudes pré-opérationnelles sur les besoins de stationnement dans les quartiers de l'Ecole polytechnique et du Moulon **terminées***

- Première étude de dimensionnement des besoins en rabattement sur la ligne 18 réalisée par la SGP. Une étude spécifique sur la question du rabattement sur la ligne 18 sera lancée en 2016 dans le cadre du comité de pôle.

Une expérimentation à l'échelle des quartiers du campus urbain est programmée sur la période 2015-2018 dans le cadre d'un appel à projets de la Région IDF.

Notons, au passage que la SGP en est toujours, deux ans plus tard à la « première étude de dimen-sionnement des besoins en rabattement sur la ligne 18 » !

A AUCUN moment, on ne nous a expliqué pourquoi il fallait « 2 000 places minimum » (malgré nous questionnements lors du 1er CDT, notre contribution du 15 janvier sur ce sujet :

« Pour quoi faire ? Pour qui ? Certainement pas pour les habitants du Plateau qui, s'ils veulent prendre le métro au Christ, auront un bus toutes les 4 minutes pour y aller. Certainement pas non plus pour les gens qui viendront travailler sur le Plateau, on nous dit qu'on veut limiter leur venue en voiture (et les y inciter en réduisant au minimum le nombre de parkings dans les entreprises… ce n'est pas pour leur « offrir » tant de places à quelques encablures de TCSP !). Encore moins, nous l'espérons pour les habitants des vallées… qui ont, pour la vallée de l'Yvette le RERB à leur disposition (rappelons que le CDT prévoit dans la première phase de travaux (fiche 12) l'amélioration de son fonctionnement), pour la vallée de la Bièvres, le RERC et que pour « désengorger » le Plateau, il serait assez peu judicieux de l'encombrer avec des gens venant d' « en bas » pour prendre le métro en haut !

Alors pour qui ? Pour quoi faire ? Pourquoi 2000 places MINIMUM situées là ? D'autant que ce n'est sans doute pas tout : la fiche nous dit : qu'après la « *Création d'un parking relais au Christ de Saclay à proximité immédiate de la future gare Saclay-CEA de la ligne 18, profitant de la position centrale du Christ de Saclay au sein du réseau viaire structurant.* » *« seront intégrés en parallèle, les besoins complémentaires de rabattement sur la ligne 18 au sein des parkings mutualisés créés dans les quartiers du Moulon et de l'Ecole polytechnique à proximité des stations de Palaiseau et Orsay-Gif.* ». Donc, pour rabattre qui, ces parkings, dont le coût, pour celui du Christ, est quand même estimé à la bagatelle de 20 millions d'euros ?).

Et à aucun moment on ne nous explique pourquoi ces 2 000 places de parking indispensables ne le sont plus, ni d'ailleurs pourquoi 1 000 le restent ! Aucune justification, aucun chiffre étayant l'argumentation, totalement absente d'ailleurs.
Poursuivant notre raisonnement du 1er CDT « Pour qui ? Pour quoi faire ? », nous réaffirmons qu'il n'y a aucun besoin de places de parking à cet endroit, hormis peut-être quelques-unes pour le personnel de la gare, et nous demandons, donc, à l'image de ce qui s'est passé entre les deux versions du CDT, la diminution de 1 000 places du parking relais et par conséquent, sa suppression définitive.

Au-delà de ce sujet ponctuel, nous voulons souligner un problème de fond pour ce CDT : de nombreuses études concernant de nombreuses fiches sont « en cours ». Quelques exemples : la gestion intelligente de l'énergie, le téléphérique, zone de Courtaboeuf, le trafic routier… Imaginons que ces études une fois terminées arrivent sur un résultat faisant varier les projets de façon aussi significative que pour le parking relais (dans un sens ou dans un autre, d'ailleurs), que se passera-t-il ? Pour des projets d'une telle ampleur et avec de telles conséquences sur notre territoire et la vie des gens qui y habitent et qui y travaillent, il nous aurait paru plus sensé de réaliser les études AVANT de décliner les projets, leurs impacts environnementaux, etc…

Le collectif Moulon2020