



COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL N°3

« DEPLACEMENTS, TRANSPORTS, LOGEMENT : COMMENT AMELIORER L'OFFRE ? »

Jeudi 27 Novembre 2008

Animateur : Arnaud Deschamps

Référénts administratifs : Patrick Cathelineau et Miled Zrida

Les deux grands axes de réflexions :

Déplacements

Habitat

Introduction

Le groupe de travail n°3 s'est attaché à retravailler les questions des transports et de l'habitat du projet de notre territoire. Il s'agit pour les élus d'agir sur le développement du territoire et d'établir un partenariat avec les organismes financeurs : Etat, Région Île-de-France, Conseil Général de l'Essonne.

Sans préjugé des plans de financements de nos projets par les organismes financeurs, il est proposé d'élaborer un projet de territoire **très ambitieux** à la hauteur des enjeux nationaux et locaux. La CAPS élabore un projet cohérent, détaillé et crédible car elle souhaite être actrice à part entière du développement de son territoire. Elle sera alors en position pour faire valoir ses principes de mixité sociale et fonctionnelle, son ambition de bâtir un modèle de développement durable et conjointement sa volonté de conforter la mise en oeuvre du pôle scientifique que dicte l'intérêt international, européen et national. C'est à cette condition qu'elle protégera efficacement son territoire et ses habitants d'un aménagement qui n'en tiendrait pas compte.

Déplacements

1/ Un réseau de transport en commun plus efficace

Nous voulons faire du nouveau pôle scientifique un modèle de développement social, écologique et économique. Les déplacements sont au cœur de ce modèle. Il s'agit d'éviter le recours systématique à la voiture et donc d'offrir une réponse adaptée à des besoins très divers.

Le développement du Plateau de Saclay passe immanquablement par une amélioration structurante de sa desserte en transport en commun. La CAPS vise trois objectifs essentiels : 1/ renforcer les facilités de déplacement des habitants au sein des villes elles-mêmes 2/ Assurer les déplacements professionnels des habitants de nos vallées vers le plateau 3/ Assurer le déplacement des personnes extérieures au territoire vers les entreprises et centres de recherche de notre territoire : salariés de la région parisienne, chercheurs et ingénieurs de province et de l'étranger. De plus, notre plan de développement doit prendre en compte les demandes régulières et occasionnelles de transport.

Avec 2 lignes RER, 10 gares, 33 lignes de bus qui desservent le territoire dont 12 sont conventionnées par la CAPS, l'A10, l'A6, la RN118, plusieurs routes départementales, le territoire

semble particulièrement bien desservi. Cette apparence ne doit pas masquer les carences dans la desserte actuelle des grands pôles économiques et d'habitat de la CAPS. Le développement du pôle scientifique doit impérativement s'accompagner d'un plan ambitieux de transports en commun. Même si aujourd'hui, près de 77% de la population et 66% des emplois du territoire sont desservis, l'offre de transport en commun doit non seulement satisfaire les besoins des populations installées sur le territoire, mais également accompagner le développement scientifique et économique.

Ce plan doit permettre de renforcer l'efficacité et la lisibilité du réseau. Pour ce faire, quelques grands principes sont retenus :

- a/** Hiérarchiser les lignes de bus du territoire et différencier leurs traitements, en fonction de leur caractère de lignes structurantes ou de lignes de desserte locale,
- b/** Diversifier les modes de déplacement sur le territoire pour s'adapter aux différents besoins exprimés,
- c/** Donner une identité à l'ensemble des modes de déplacements et faciliter le recours à cette nouvelle offre, pour l'ensemble des usagers.
- d/** Adapter les voiries pour rendre le réseau de transport plus fiable.

En fonction de ces principes, plusieurs actions sont à mettre en oeuvre :

1.1/ Les axes structurants « Massy-Plateau de Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines » et « les Ulis-Orsay-Jouy-en-Josas »

Pour limiter les correspondances et desservir au mieux les habitants, les actifs et les étudiants du plateau, le réseau de transport en commun s'organisera autour d'un axe Est/Ouest et d'un axe Nord/Sud structurants :

a/ Axe Est-Ouest

Il relie le pôle scientifique aux deux nœuds de communication les plus proches que sont Massy à l'Est et St-Quentin-en-Yvelines à l'Ouest. Ces deux pôles offrent en effet une diversité de modes de transports RER, SNCF, TGV, aéroport et assurent les liaisons vers de multiples directions. Dans cette perspective, la poursuite du Site Propre de Transport en Commun de L'Ecole Polytechnique à Saint Quentin est une priorité absolue, ainsi que la liaison entre la gare de Massy et l'aéroport international d'Orly. Ce Site Propre doit être ouvert à l'ensemble des modes de transport entrant dans la logique du projet de développement de la CAPS. Enfin, la ligne 91-06, structurante pour la desserte Est-Ouest du territoire, doit bénéficier d'un renforcement conséquent (fréquence et Bus à Haut Niveau de services). Le STIF vient de renforcer la fréquence de cette ligne.

b/ Axe Nord-Sud

Il relie la vallée au plateau, des Ulis à Jouy-en-Josas par Orsay(le Guichet), le CEA et HEC. Sur cet axe qui pourra difficilement être traité sur sa totalité en Site Propre de Transport en Commun, une liaison en Bus à Haut Niveau de Services sera indispensable (adaptation des voiries, priorité des bus aux feux, services d'information des voyageurs, correspondances RER...). L'efficacité de ce dispositif exige que tous les RER desservent la gare du Guichet, qui devient un moyen stratégique d'accès au territoire.

1.2/ Réorganiser les réseaux locaux

De nombreuses lignes de bus locales irriguent le territoire. Elles ont chacune des vocations distinctes pour lesquelles il est nécessaire de créer un maillage cohérent et hiérarchisé en terme de parcours, de point de correspondance, de fréquence, d'amplitude et d'information, cela

pour tout acteur et habitant de l'agglomération. Ces lignes locales doivent donc être réévaluées pour permettre aux habitants un accès optimisé aux centres villes, aux services publics et à l'ensemble du réseau de transport en commun. Il faut améliorer le service de proximité dans les vallées avec des navettes à haute fréquence, lorsque la demande des usagers rend ce service nécessaire.

Au titre des actions qui doivent être rapidement étudiées :

- a/** renforcer la liaison Gif Vallée – Plateau (vers st Quentin).
- b/** désengorger la liaison Les Ulis – Chevry - Gometz - Bures –Orsay.
- c/** Redéployer les lignes Igny-Palaiseau-Orsay.

1.3/ Des transports adaptés à des besoins divers

La logique de réorganisation du réseau de transport doit s'appuyer sur l'ensemble des modes de déplacements disponibles pour éviter le recours individuel à l'automobile. Nous n'envisageons pas ces nouveaux modes comme des alternatives en soi mais plutôt comme des recours possibles dans une chaîne globale de déplacement d'un usager qui se rend sur notre territoire. Celui-ci peut être amené à les utiliser successivement : RER, Bus, vélo ou bus, autopartage ou encore, covoiturage et vélo entre deux centres de recherche. Il revient à l'agence de mobilité de construire ce parcours et de permettre l'accès à ces différents modes de déplacement.

a/ Covoiturage :

Voué aux déplacements professionnels, le covoiturage ne peut être efficace qu'à la condition de répondre aux deux grandes craintes des usagers : le sentiment d'insécurité à voyager avec une personne inconnue et la peur de ne plus être transporté en cas de congés du partenaire. Une gestion professionnelle à l'aide d'un logiciel spécifique permet de résoudre le problème : système d'abonnement identifié et liste de plusieurs référents en cas d'absence du partenaire habituel. Pour exemple, le CEA pense pouvoir développer considérablement le covoiturage s'il était géré. Une grande partie de ces personnels habitent dans les mêmes zones et pratiquent des horaires proches.

b/ Autopartage :

Il s'agit de mettre à disposition une flotte de véhicules propres, électriques ou hybrides, à la disposition des personnels qui ont besoin de circuler entre des centres et des entreprises peu ou pas desservis. L'usager est ainsi incité à utiliser les transports en commun puisqu'il sait pouvoir réserver sur place un véhicule pour assurer ses rendez-vous.

c/ Vélos électriques :

Étant donné le relief de notre territoire, on ne peut raisonnablement recourir qu'aux vélos électriques si l'on veut développer ce moyen de locomotion. Plutôt que le système *Vélib* qui laisse trop d'inconnus quant au respect du matériel (cher), on prévoit de créer une carte d'abonnement pour des périodes allant de 1 jour à plusieurs mois. On mettrait une partie de la flotte à disposition des habitants des communes et une autre partie destinée aux entreprises. Au sein de l'agence de mobilité, un atelier avec un employé entretiendrait le matériel. L'utilisation régulière du vélo pour des parcours professionnels nécessite une sécurisation des voies par un aménagement spécifiquement dédié : voie réservées ou piste cyclable.

1.4/ Les liaisons externes

Pour être totalement efficace, le renforcement des transports en commun doit aussi s'effectuer en partenariat avec les territoires voisins de la CAPS : communes, communautés

d'agglomération, départements, transporteurs. Nous devons assurer les meilleures connexions. En ce sens, le rôle des lignes de RER et des bus est prépondérant : la qualité et la ponctualité du service doivent être améliorées afin de permettre un meilleur usage de ces modes de déplacement. Le réaménagement des pôles-gares est nécessaire pour favoriser l'usage des différents modes de déplacement. Dans cette perspective, des pôles doivent être complétés (gare du Guichet...) ou créés (Corbeville), afin de faciliter l'accès à l'ensemble de l'offre disponible localement (RER, bus, stations vélos, taxis...).

1.5/ Fluidifier le trafic en réaménageant les infrastructures routières

Une plus grande fiabilité du réseau de transport en commun renforce sa fréquentation par les usagers. Il faut donc sérieusement améliorer la capacité actuelle du réseau routier. Celle-ci implique d'aménager en priorité les points d'échange sur le plateau et à proximité. Il faut s'attaquer aux points durs qui sont les causes principales des blocages et des encombrements quotidiens dans le secteur : Christ de Saclay, giratoire de St-Aubin, échangeur de Corbeville, accès Nord du C.E.A. de Saclay, ... Et au-delà : Petit Clamart, Croix de Palaiseau, Ring des Ulis... Il faut également s'attaquer aux engorgements des différentes liaisons vallée/plateau, partout où cela est possible, dans l'optique de rendre plus attractif l'usage des transports en commun.

a/ L'aménagement des ronds-points : ring des Ulis, Christ de Saclay, Polytechnique, Saint-Aubin

Les projets routiers doivent en priorité améliorer le fonctionnement des carrefours : en premier lieu celui du *Christ de Saclay*, cœur du plateau où se croisent des flux très importants (transit et desserte locale), puis des carrefours comme à Saint-Aubin et à Corbeville. Alors que les routes du plateau ont en général des capacités suffisantes d'écoulement du trafic, les carrefours constituent les points de blocage et découragent souvent les usagers des transports voire les transporteurs.

Cette réorganisation apportera une amélioration déterminante des conditions de circulation. Dans une seconde étape, on augmentera la capacité des voies.

b/ Les nœuds d'échanges voisins

La saturation de certains grands carrefours aux abords du plateau de Saclay (*Croix de Palaiseau, Petit Clamart, Pont Colbert ou la Folie Bessin*) limite fortement l'apport de trafic supplémentaire lié à une nouvelle grande infrastructure routière comme la "Francilienne". Il serait inutile d'augmenter la capacité de ces échangeurs et de rendre plus complexe leur fonctionnement alors que de nombreuses difficultés se répercutent déjà sur le plateau. Cette approche reviendrait à amplifier l'effet de goulot d'étranglement.

c/ Des aménagements pour les modes de déplacement alternatif

Pour que ces modes soient vraiment utilisés, il faut renforcer les conditions de sécurité et les connexions aux centres de recherches et aux entreprises. Nous souhaitons adapter le schéma de principe des circulations douces aux nouvelles orientations d'aménagement, développer en priorité les liaisons connectées au réseau de transport en commun, mettre au point un plan CAPS permettant, lors de rénovations de voiries, d'imposer des voies réservées ou partagées pour les cyclistes et piétons, y compris dans les vallées, aménager l'axe routier (RD 36), réaménager la RD 128 en voie urbaine, permettant le maillage des premiers secteurs créés (QEX/QOX) et favoriser la création de parcs relais en entrée de territoire.

2/ Identifier et faciliter les déplacements sur le territoire

Desservir et irriguer le territoire par une refonte du réseau de transport en commun est nécessaire, mais ne peut suffire à rendre ce réseau attractif. Des actions sont à entreprendre, visant à rendre ce réseau visible et pratique à utiliser. De même, ce réseau sera d'autant plus utilisé qu'il sera complété par un dispositif important de modes de transport alternatifs.

2.1/ Inscrire l'amélioration du réseau de transport en commun dans une logique globale

La refonte du réseau de transport du territoire doit s'inscrire dans une réflexion élargie aux secteurs stratégiques du transport, en particulier le pôle multimodal de Massy et Les Ulis. Il est donc préconisé de réaliser un PLD (Plan Local de Déplacement) avec les communautés voisines (particulièrement Europe Essonne et Les Ulis) et avec les entreprises (PDE) et dans le cadre du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale). Ce PLD est nécessaire, mais ne doit pas conditionner la mise en œuvre des actions prévues sur le réseau.

2.2/ Simplifier l'accès au réseau de transport

Multiplier l'offre et les modes de déplacements sur le territoire répond aux besoins des usagers, mais doit s'inscrire dans un cadre clair qui facilite et fluidifie le recours aux modes de transports. Des outils doivent être conçus et mis en place à cette fin très rapidement :

a/ La société unique de transport

Nous sommes en faveur de la création d'une société de gestion unique sur le territoire. Cette action permettra à la CAPS de disposer d'un seul interlocuteur pour l'organisation du réseau de transport en commun. Elle offrira la cohérence dont à besoin le réseau de transport du futur centre scientifique européen. Elle facilitera également la mise en place d'un plan qualité transport en partenariat avec les transporteurs, ce plan étant d'une importance considérable pour la crédibilité du réseau et sa fréquentation.

b/ L'Agence de mobilité

Cette agence centralisera et simplifiera les déplacements au profit des habitants et des publics venant sur le territoire. Elle aura pour mission d'informer et d'organiser les déplacements pour les usagers, en mobilisant tous les modes de déplacements disponibles : RER, bus, autopartage, covoiturage, taxis, vélos ...

Cette agence pourrait se situer dans la future maison de l'environnement du territoire. Nous pourrions même envisager de l'intégrer dans un pôle d'information général de la CAPS avec d'autres services à la population.

c/ Identifier le réseau : un logo, une charte, des noms de lignes

Il faut donner une identité visuelle au réseau des transports de la CAPS. Trop de sigles, trop de logos illisibles sur les bus, trop d'appellations différentes des noms de lignes, 2907, 495, JBL ! Qui peut dire que la CAPS assure les transports, qui sait que la CAPS dépense 1,7 millions d'euros, quel usager parvient à s'y retrouver dans les dédales de ce labyrinthe ? Cette identité doit concourir à faciliter l'usage des transports et se traduira par un habillage des bus, l'aménagement des arrêts, l'édition d'un guide horaire unique. Il est proposé également de renommer les lignes avec des noms de scientifiques célèbres : Copernic, Galilée, Einstein, Marie Curie, Darwin... plus humains et plus facile à retenir.

3/ Un territoire à l'avant-garde de l'innovation

Notre territoire se doit d'être à la pointe de l'innovation en faisant valoir ses atouts : entreprises, centres de recherche et faculté. Pour cela, nous souhaitons créer la première ligne de bus

régulière en France à hydrogène propre sans émission de CO₂. Cet hydrogène serait produit sur le territoire à partir d'énergies renouvelables (Eolien/ PV), stocké dans une station, utilisé comme énergie pour faire rouler un car à hydrogène qui rejeterait de l'eau. Si le coût baisse, si l'expérience est concluante, ce dispositif à vocation à s'étendre. Il ne s'agit en aucun cas d'une simple opération de prestige.

Habitat

Préambule

La CAPS a une ambition affichée de développement économique et scientifique à conjuguer avec des volontés fortes de préserver l'existant : espaces naturels et patrimoine (préservation du tissu urbain...). Or **ce développement** non seulement générera de futurs besoins en logement mais **dépend dès aujourd'hui de la situation du marché de l'habitat**.

Les marchés locaux de l'habitat de la CAPS connaissent des tensions importantes, révélatrices d'une crise du logement. Le territoire fonctionne avec d'autres ce qui suscite des flux qui masquent les évolutions majeures du peuplement et des besoins.

Le territoire de la CAPS n'est pas autonome. Du point de vue de l'habitat, il s'insère dans un fonctionnement régional, à l'échelle du sud parisien, avec des relations étroites avec Paris, la petite couronne, mais aussi Saint-Quentin en Yvelines, les autres communes du bassin d'habitat Massy-les Ulis et le canton de Limours. Rendues possible par une bonne desserte routière et ferroviaire, ces relations sont particulièrement visibles par la mise en évidence des pôles commerciaux et dans l'analyse des déplacements domicile-travail. L'évolution du nombre d'emplois est faible tandis que celle de la population et du nombre de ménages est positive, ce qui montre une relative déconnexion des marchés de l'habitat et de l'emploi.

A ces déplacements quotidiens s'ajoutent des flux liés à la mobilité résidentielle, résultant du fonctionnement des marchés locaux de l'habitat. La CAPS « exporte » des petits ménages de 1 à 2 personnes (jeunes et personnes âgées), notamment vers le sud de l'Essonne, et « importe » des ménages plus grands, le plus souvent avec enfants, à partir de trois personnes. Ces flux mènent à de faibles évolutions de la population, le solde migratoire négatif étant compensé par le solde naturel sans excédent important.

Dans ce territoire au statut intermédiaire, entre ville et campagne, malgré la présence de quelques secteurs très urbanisés dans la vallée, **se sont progressivement mis en place des mécanismes sélectifs** selon un modèle typique des zones périurbaines : soit les ménages locaux sont rejetés vers le centre des villes avec des taux d'efforts importants, soit vers les secteurs périphériques, peu équipés, avec un allongement des temps de transport.

Des ménages plus favorisés viennent s'installer, modifiant progressivement le profil social de la zone, déjà favorisée par rapport aux territoires voisins (24% de ménages non imposables dans la CAPS contre 30% dans le Bassin d'Habitat et 34% dans l'Essonne). Ces ménages arrivants ont le plus souvent un apport : ce ne sont pas des primo-accédants. Ils appartiennent donc plutôt à la tranche d'âge des 35-45 ans, ce qui vient ajouter au vieillissement général de la population. Ces mouvements soulignent l'importance de réfléchir à la façon de libérer des espaces ou de créer des logements pour les jeunes actifs. Il nous faut aussi penser aux salariés à revenu modeste qui arriveront parallèlement au développement du pôle scientifique. Il n'y aura pas que des chercheurs, des ingénieurs et des cadres. Notre PLH doit être en mesure de les accueillir dans de bonnes conditions immobilières et financières. L'un des moyens est de créer de l'offre dans la vallée mais également sur le plateau tout en privilégiant sur celui-ci, l'implantation des chercheurs et des étudiants grâce à du logement plus spécifique.

1/ Mise en œuvre du PLH

Il faut très rapidement mettre en œuvre le PLH, bâti sur la consolidation des opérations prévues par les villes : 725 log/an + 360 log (temporaires étudiants chercheurs logement d'urgence)/an avec >20% de logement sociaux.

Les réalisations actuelles ne permettent d'atteindre que 50% de l'objectif.

1.1/ Logements permanents

Dans le respect de la motion adoptée le 27 octobre 2008 par la CAPS, le développement de l'habitat doit être effectué sur le tissu urbain existant et cela tend à une densification de l'habitat dans les vallées, par exemple autour des gares RER.

Cette action met en jeu une véritable politique de maîtrise foncière, qui peut s'adosser à la conclusion de conventions avec l'Etablissement Public d'Intervention Foncière de l'Île de France.

La mixité sociale est un axe fort du PLH adopté par la CAPS, qui doit veiller à la mise en œuvre de cette orientation, en consolidant les projets des communes et en facilitant la relation entre ces dernières et les organismes spécialisés.

Il est proposé de privilégier une mixité au sein des opérations, plutôt que de raisonner en termes de cages d'escaliers.

1.2/ Logements temporaires

Notre territoire se distingue par un fort besoin de logements temporaires, en direction de multiples publics :

- Etudiants
- Chercheurs
- Jeunes salariés
- Salariés en déplacement

Il ne peut y avoir, sur le territoire, d'opérations isolées, ciblées vers des publics particuliers, sans cohérence d'ensemble. Il est au contraire proposé, en priorité sur le Plateau, de concevoir des opérations d'ensemble, permettant d'accueillir toutes sortes de publics et donc de susciter les échanges, tout en préservant une relative autonomie des modes de vie. Dans cet esprit, il est possible de concevoir des opérations accueillant des étudiants, des jeunes salariés et des cadres en déplacement, par exemple, et de favoriser les échanges à travers les services de proximité mutualisés. Cette approche rompt avec la construction de cités étudiantes, voire dédiées exclusivement à un établissement, et des résidences services isolées.

1.3/ Exigences qualitatives

Les qualités architecturales et environnementales des bâtiments sont des priorités. Il convient d'affirmer l'exigence HQE/ HPE sur les projets QEX/ Moulon. Afin que le surcoût d'investissement immédiat ne pénalise pas l'objectif de mixité sociale, un suivi méthodique des cofinancements disponibles doit être mis en œuvre.

1.4/ Mobiliser les outils existants

Des outils permettant de maîtriser une politique foncière et la production de logements existent et peuvent être mobilisés par les communes, afin de répondre aux objectifs du PLH :

- L'Etablissement Public Foncier d'Ile de France, avec lequel certaines communes ont déjà conclu des conventions, pour assurer une veille et une maîtrise du foncier sur les secteurs susceptibles d'accueillir des logements ou des activités économiques
- La SEM Scientipôle Aménagement, structure dans laquelle la CAPS détient la majorité du capital et qui a pour vocation principale de produire des logements sur le territoire.

2/ Freins au développement du territoire

- Que faire sur le Moulon qui doit être avant tout un quartier scientifique. Attention à ne pas trop concentrer un type de population et ne pas être entraîné vers une urbanisation massive du plateau.
- Le concept de « Campus à l'américaine » = « campus scientifique », modèle privilégié avec une dominante de population scientifique (chercheurs invités, logements étudiants) côtoyant de nouveaux bâtiments scientifiques (extension de la faculté des sciences, nouveaux instituts, pépinières d'entreprises hitech, laboratoires privés) peut être un frein au développement des petits commerces et des lieux de vie,
- Pas de transport lourds (tram –train) sur le plateau, qui risque de masquer la nécessaire et urgente réalisation du SPTC Est-Ouest et du BHNS Nord-sud.
- Le groupe rappelle que « construire durable c'est aussi réhabiliter des bâtiments existants » et s'oppose ainsi à la proposition de C. Blanc de démolir l'actuelle faculté des Sciences pour la reconstruire sur le plateau,
- Le groupe rappelle que les équipements scientifiques, d'enseignement supérieur et d'activités économiques doivent se concentrer sur la frange sud du Plateau, suffisante à leur implantation. La conservation de 2300 hectares de terres agricoles reste un objectif à préserver. Des mutations sont possibles vers une part d'agriculture maraîchère, des vergers, de l'élevage et la création d'espaces naturels.