

## CDT Paris-Saclay Territoire Sud – des fondamentaux qui n'en sont pas !

Nous vivons une époque où – en dépit de la crise économique qui plombe durablement les finances publiques – le marketing et la communication, à travers les discours incantatoires et le "storytelling", prennent le pas sur l'affichage d'arguments objectifs, factuels et vérifiables – bref, sur la recherche de la vérité.

Nous constatons que les pouvoirs publics, souvent relayés par des élus, pratiquent l'esbroufe et la désinformation : en serinant inlassablement des idées fausses, des contre-vérités, des messages subliminaux, etc., on cherche à installer ces idées dans l'opinion publique, à commencer par les médias. Il ne s'agit pas forcément de mensonges, mais souvent d'illusions alimentées par un manque de compétence et/ou par une vision simpliste et tronquée – à l'instar de celle de Christian Blanc sur le Grand Paris – qu'on se garde bien de confronter à la contradiction des experts indépendants.

Le projet du Grand Paris et son réseau de transport, le Grand Paris Express, ont été promus de cette manière, en diffusant des **contes, des comptes et des mécomptes** de fée jouant sur la sensibilité des Français au mythe du grand projet qui résout tous les problèmes. Il est tout-de-même assez troublant de constater qu'en pleine crise financière, l'État – avec la bénédiction de la Région, avec laquelle il a conclu un accord qui se veut "historique" – ait pu lancer un investissement de plus de 40 milliards d'euros (sans compter les habituels dépassements), sur la base d'une évaluation aussi approximative que désinvolte, faite pour l'essentiel par ses propres services.

Le projet du campus-cluster Paris-Saclay, qui fut à l'origine du projet du Grand Paris, suit la même trajectoire. Mais contrairement au réseau de transport, il n'a même pas été soumis à un débat public.

Le contrat de développement territorial (CDT) pour la frange sud du plateau se veut la consolidation du projet de cluster Paris-Saclay, englobant des opérations déjà en cours – en particulier dans le cadre de la ZAC du quartier de Polytechnique et de la ZAC de Moulon – et en rajoute une palanquée d'autres, correspondant le plus souvent à des souhaits locaux émis par les différentes municipalités impliquées. Le tout donne l'impression d'une liste de courses. **Le CDT est un contrat entre l'État et les collectivités locales, mais le présent CDT n'a de contrat que le nom** : contrairement aux obligations légales, sur bien des opérations **aucune évaluation financière n'est fournie, encore moins des engagements financiers des partenaires**. De plus, ayant été élaboré au printemps 2013, le dossier soumis à enquête publique n'est plus du tout en phase avec les projets actuels. Nous perdrons donc notre temps à passer en revue toutes les opérations du dossier et nous limitons à dénoncer ici les contre-vérités qui sous-tendent certains de ses éléments, présentés comme des "fondamentaux".

### ***L'avenir de l'économie française dépend-il de la réussite de Paris-Saclay ?***

Voici un petit échantillon de phrases tirées de discours et documents officiels vantant les mérites du projet Paris-Saclay :

*"Paris-Saclay est un projet scientifique et économique exceptionnel au service de la croissance et de la création d'emplois."*

*"Paris-Saclay est un projet majeur d'aménagement du territoire au service du développement des entreprises et des établissements de recherche et de la qualité de vie des habitants, afin de devenir un avantage compétitif essentiel dans un environnement mondial hautement concurrentiel."*

*"Un exemple national du redressement de notre compétitivité et de notre appareil industriel."*

*"Paris-Saclay est un projet phare du Grand Paris. Son ambition est d'inscrire Paris et la France sur la carte des premiers pôles mondiaux de l'économie de la connaissance."*

*"Excellence académique, renommée des établissements d'enseignement supérieur, concentration d'activités de recherche et développement, force industrielle des pôles d'activités majeurs de l'Essonne et des Yvelines, tissus de PME innovantes : Paris-Saclay possède les atouts pour répondre aux enjeux d'une économie mondiale en profonde mutation et s'adapter au modèle d'innovation du XXI<sup>e</sup> siècle."*

Ne reposant sur aucune réalité palpable, ces **propos incantatoires** relèvent de la méthode Coué et sont destinés à faire rêver le citoyen et à justifier auprès de lui les milliards d'euros d'argent public engloutis dans ce projet.

Ce type de discours a été pris pour argent comptant par un journaliste américain qui est venu faire une excursion à Saclay ; ses propos sont résumés ainsi :

*"Le site de Paris-Saclay est considéré par la MIT Technology Review comme l'un des huit clusters les plus importants au monde, à côté de la Silicon Valley ou de la Tech City de Londres."*

On anticipe un futur totalement hypothétique en raisonnant comme si Saclay se trouvait aux États-Unis ! En effet, le cluster – le regroupement en un même lieu d'établissements d'enseignement supérieur, d'instituts de recherche et d'entreprises innovantes, autour d'une spécialisation technologique – est un concept académique américain. Comme le rapportent différentes études de l'IAU IdF<sup>1</sup>, **le résultat des nombreuses tentatives de clonage de ce concept ailleurs dans le monde est extrêmement mitigé.**

Les chances de succès d'un cluster dépendent beaucoup de l'aptitude à coopérer des acteurs du cluster. À cet égard, l'archétype du cluster, la Silicon Valley californienne, est exemplaire. Elle est née et s'est développée de façon spontanée et non dirigée et il y règne une culture de coopération, même entre entreprises concurrentes, associée à un cadre de travail créatif, rendant ce territoire unique : personne n'a réussi à le reproduire ailleurs, même aux États-Unis<sup>2</sup>. Vouloir créer à Saclay une "Silicon Valley à la française"<sup>3</sup> est une idée pour le moins saugrenue, ne fut-ce qu'en raison de l'échelle de la vraie Silicon Valley (territoire d'une taille moitié celle de l'Île-de-France, 7 000 sociétés technologiques, 1,3 millions de salariés). **Mais avant tout, ce qui est fort douteux, compte tenu des différences de traditions, de mentalités et de relations sociales, c'est la capacité de transposer en France le modèle du cluster, fondé sur une culture de coopération entre les acteurs rassemblés au sein du cluster.** Une étude québécoise, analysant l'échec d'un cluster<sup>4</sup>, montre que la proximité physique peut même être contre-productive car susceptible d'exacerber des rivalités entre les acteurs au lieu de les inciter à coopérer, et cela surtout lorsque cette proximité est imposée par le haut, comme c'est le cas à Saclay. L'étude *Clusters mondiaux* de l'IAU IdF met également en garde contre cet écueil.

L'intention du cluster Paris-Saclay est de "booster" l'innovation en France et ainsi de créer des emplois et de favoriser la croissance économique. Or, l'innovation est certes un facteur majeur de la compétitivité économique, mais, pas plus que l'excellence, elle ne se décrète pas ! De notoriété publique, la France ne manque certes pas de talents pour innover, mais elle ne brille pas par sa capacité de transformer des innovations en produits ; le cluster n'a guère de prise sur ce problème avant tout culturel.

---

<sup>1</sup> Entre autres :

- *Clusters mondiaux : regards croisés sur la théorie et la réalité des clusters ; identification et cartographie des principaux clusters internationaux* – Sylvie Lartigue, Odile Soulard – IAU IdF, janvier 2008, [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_444/ClustersMondiaux.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_444/ClustersMondiaux.pdf).
- *Science Cities : campus scientifiques et clusters dans les métropoles du XXI<sup>e</sup> siècle* – Laurent Perrin, Odile Soulard – Note rapide n° 512, IAU IdF, juillet 2010, [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_724/NR\\_512\\_web.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_724/NR_512_web.pdf).
- *Campus et clusters mondiaux : un détour par l'ailleurs* – Odile Soulard – Note rapide n° 607, IAU IdF, novembre 2012, [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_963/nr\\_607\\_web.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_963/nr_607_web.pdf).

<sup>2</sup> Quelques réflexions sur ce thème : *Why Cloning Silicon Valley Is So Hard* – Robert W. Lucky – IEEE Spectrum, avril 2014, <http://spectrum.ieee.org/at-work/innovation/why-cloning-silicon-valley-is-so-hard>.

<sup>3</sup> Idée lancée dès 2003 par Christian Blanc ; voir son livre *La croissance ou le chaos* – éd. Odile Jacob, février 2006 – où il dénonce "le scandale du plateau de Saclay" et présente son projet de cluster dans le cadre d'une OIN, "vendu" à Nicolas Sarkozy au printemps 2004.

<sup>4</sup> *Too close to collaborate? How geographic proximity could impede entrepreneurship and innovation* – Soumaya Ben Letaifa, Yves Rabeau – Journal of Business Research, Vol. 66, n° 10, octobre 2013, <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S014829631300057X>.

Le manque de pertinence des clusters franciliens est bien mis en relief dans cet avis exprimé par l'Atelier international du Grand Paris<sup>5</sup> : "Les atouts du Grand Paris sont immenses avec des porte-drapeaux liés profondément à ses ressources et son histoire. Encore faut-il reconnaître cette identité mondiale et bâtir une stratégie de renforcement de ces qualités plutôt que plaquer des concepts économiques venus d'ailleurs, inadaptés à notre territoire, dignes de la théorie de la machine à café et de clusters parachutés. Il n'y a pas de clusters, cloisonnés dans leurs spécialisations, sur le territoire du Grand Paris. Il y a une grande Mégapole universelle qui parle au monde, qui résonne avec l'armature économique et territoriale française et qui ancre l'Europe dans une modernité propre, fidèle aux valeurs sociales et humaines du continent."

Fabriquer des clusters a-t-il encore du sens ?<sup>6</sup> En tout cas, le cluster implanté en dehors des grandes agglomérations est désormais passé de mode. Déjà en 2009, la revue Business Week annonçait que "l'innovation retourne en centre-ville"<sup>7</sup> au sein de "districts d'innovation"<sup>8</sup>. Dans notre secteur, le déménagement de Microsoft et Cisco, qui ont quitté Courtaboeuf pour s'installer dans l'agglomération parisienne (à Issy-les-Moulineaux), afin de bénéficier des aménités de la ville, est une illustration de cette tendance. Le projet d'incubateur de start-up pour la Halle Freyssinet à Paris en est une autre.

En somme, les prémisses du cluster Paris-Saclay sont extrêmement douteuses et sa réussite est totalement hypothétique. **L'objectif de création de dizaines de milliers d'emplois sur le plateau de Saclay par la magie de l'effet cluster est tout aussi peu crédible que celui, avancé naguère par Christian Blanc, de la création d'un million d'emplois grâce au réseau de transport "Grand Huit" – prévision que la SGP a ramenée, quatre ans plus tard, à 115 000...**

Certains vont même jusqu'à affirmer que l'avenir de l'économie française dépend de la réussite de Paris-Saclay. Voilà de quoi sombrer dans un pessimisme noir... C'est évidemment une dramatisation parfaitement déplacée. L'Île-de-France regroupe déjà la moitié des dépenses françaises de R&D – il n'est pas raisonnable de vouloir accentuer ce déséquilibre et encore moins de tout concentrer en un seul lieu francilien : à Saclay on vise à concentrer pas moins de 20 % de toute la R&D française ! C'est totalement démesuré et aussi **contraire au principe de rééquilibrage des territoires franciliens** retenu dans le SDRIF.

Cela va également à contre-courant de la tendance observée sur le plan international, depuis une vingtaine d'années, vers une déconcentration des activités scientifiques. En effet, un communiqué du CNRS<sup>9</sup> indique que les résultats d'une récente étude franco-québécoise permettent de "remettre radicalement en question les postulats selon lesquels la production scientifique obéirait à un processus inéluctable de concentration dans quelques grandes métropoles, en direction desquelles il faudrait concentrer les moyens."

## **Paris-Saclay a-t-il besoin d'un métro ?**

**"Pas de métro, pas de projet", "Sans le métro, tout le reste s'effondre", "Sans le métro, le projet n'a aucun sens", "Le métro est la colonne vertébrale de notre projet",** voilà quelques-uns des slogans affichés pour nous convaincre comme d'une loi de la nature qu'il est impensable de faire vivre le campus-cluster Paris-Saclay sans qu'il soit desservi par une nouvelle ligne de métro : la Ligne 18 du Grand Paris Express.

**Or, cette "information" est fautive, archi-fausse. Jusque fin 2011, l'EPPS a travaillé sur un aménagement sans métro** et conduit une concertation préalable correspondante, procédure qu'il a dû recommencer en 2012 sur un projet avec métro, une fois que la réalisation du métro lui semblait être acquise. A lui seul, ce fait suffit à démontrer qu'un projet sans métro était – et est toujours – parfaitement imaginable !

<sup>5</sup> 12 clés pour inventer le projet métropolitain du Grand Paris -- Conseil scientifique de l'Atelier international du Grand Paris -- juin 2014, <http://www.ateliergrandparis.fr/12cles/12cles.pdf>.

<sup>6</sup> Titre de cet article : *Fabriquer des clusters a-t-il du sens ?* – Raphaël Suire – ina global, juin 2013, <http://www.inaglobal.fr/numerique/article/fabriquer-des-clusters-t-il-du-sens>

<sup>7</sup> *Innovation Goes Downtown* -- Pete Engardio – Business Week, novembre 2009, [http://www.businessweek.com/magazine/content/09\\_48/b4157050810294.htm](http://www.businessweek.com/magazine/content/09_48/b4157050810294.htm)

<sup>8</sup> Voir cette étude, fut-elle principalement orientée sur les centres d'innovation américains : *The Rise of Innovation Districts: A New Geography of Innovation in America* – Bruce Katz, Julie Wagner – Brookings Institution, mai 2014, <http://www.brookings.edu/about/programs/metro/innovation-districts>

<sup>9</sup> *Une nouvelle géographie mondiale des villes de science se dessine* -- Communiqué de presse du CNRS, décembre 2013, <http://www2.cnrs.fr/presse/communiqu/3353.htm>

L'utilité de la Ligne 18 ne serait que marginale car elle ne servirait qu'à transporter des habitants de Paris ou de la proche couronne, soit seulement quelque 20 % de l'ensemble des usagers du plateau ; en revanche, elle n'a aucun intérêt pour les autres usagers, en grande majorité installés dans l'Essonne, ni pour ceux du futur centre R&D d'EDF, qui habitent Clamart et les communes voisines. **Le vrai problème de la desserte du plateau de Saclay n'est donc pas celui de se déplacer entre Saclay et Paris.**

Mais ce serait aussi une solution démesurée : **le plateau de Saclay est une zone périurbaine très peu dense, y implanter un métro – lourd ou léger – serait un non sens économique<sup>10</sup>**, sinon le délire complet<sup>11</sup>. En effet, les besoins estimés (4100 passagers/heure en 2025, 6000 à l'horizon 2035, chiffres que l'on retrouve dans le rapport Auzannet<sup>12</sup>) ne justifient en aucune manière un métro, qui deviendrait fatalement un gouffre financier, en investissement comme en fonctionnement. Même avec 30 000 à 40 000 habitants supplémentaires sur le plateau, ce territoire reste une zone périurbaine de faible densité – à moins que ces personnes aient toutes besoin de se déplacer ailleurs en Île-de-France, auquel cas on aurait tout faux en matière d'aménagement du territoire.

On parle parfois de "*désenclaver le plateau*" – pourtant desservi par des RER au Nord et au Sud, si bien **qu'aucun point du plateau n'est éloigné de plus de 3 km d'une gare de RER** – et de "*relier ce territoire par une connexion rapide aux aéroports, aux gares, et aux autres pôles d'activité franciliens*" – ce qui a encore moins de sens économique puisque les déplacements travail-travail ne représentent que 3 % du trafic total.<sup>13</sup>

**Rappelons que l'accord "historique" État-Région du 26 janvier 2011 actait le désaccord de la Région sur le métro du plateau de Saclay : la Région estimait qu'une desserte par bus à haut niveau de service ou par tramway serait amplement suffisant.** Par la suite, la Région a sacrifié cette opposition en contrepartie d'un engagement de l'État sur la modernisation des réseaux de transport existants, mais cela n'enlève rien à la pertinence de la position exprimée.

Lors du débat public de la CNDP sur le réseau "Grand Huit" (octobre 2010 - janvier 2011), différents experts réputés, tels Jean-Pierre Orfeuill et Jean Vivier, avaient sévèrement critiqué le projet et dénoncé l'aberration de faire circuler des métros en grande couronne<sup>14</sup>, mais ces avis ont été superbement ignorés.

Il semble bien qu'en s'arc-boutant sur leur métro, les protagonistes – non seulement l'EPPS, mais aussi certaines collectivités locales – deviennent les fossoyeurs de leur propre projet.

Car par-dessus le marché, la **Ligne 18 arriverait une douzaine d'années** en retard par rapport à l'implantation des établissements d'enseignement et de recherche : théoriquement ce serait en 2023, mais l'expérience montre que les délais de réalisation de projets de cette ampleur dépassent toujours de beaucoup les prévisions, parfois du simple au double voire plus ; les exemples abondent, citons seulement le prolongement au Nord de la Ligne 14 (deux ans de retard pour un chantier à peine commencé), le tramway T6 Viroflay-Chatillon (quatre ans de retard en quatre ans) et le TCSP Massy-Polytechnique (réalisé en dix ans au lieu de trois)<sup>15</sup>. L'EPPS se complaît à croire qu'en attendant le métro, le TCSP Massy-Saclay fera l'affaire. C'est évidemment un vœu pieux, ce TCSP ayant une capacité insuffisante et ne servant, lui aussi, qu'aux seuls usagers parisiens. Ce qui a fait parler de "*génération sacrifiée*" le directeur de Télécom ParisTech pour plaindre les personnels qui devront endurer pendant de nombreuses années de mauvaises conditions d'accès au plateau ; lui aussi semble tomber dans piège de penser que tous les usagers du plateau résident à Paris.

<sup>10</sup> Pour l'abandon du métro Grand Paris Express en grande couronne – Laurent Chalard – Slate.fr, mars 2013, <http://www.slate.fr/tribune/66075/grand-paris-abandon-du-metro-express-en-grande-couronne>

<sup>11</sup> Dixit Jean-Marc Jancovici dans une audition par une commission sénatoriale en mars 2012, cf. [http://www.colos.info/images/doc/Jean-Marc\\_Jancovici\\_sur\\_Grand\\_Paris.pdf](http://www.colos.info/images/doc/Jean-Marc_Jancovici_sur_Grand_Paris.pdf)

<sup>12</sup> Rapport sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express – Pascal Auzannet – Ministère de l'égalité des territoires et du logement, décembre 2012, [http://www.territoires.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport\\_Auzannet\\_Grand\\_Paris\\_Express.pdf](http://www.territoires.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Auzannet_Grand_Paris_Express.pdf)

<sup>13</sup> Ce pamphlet gouvernemental donne dans le même registre : *Grand Paris : le temps des réalisations* – 15 octobre 2014, <http://www.gouvernement.fr/partage/2119-grand-paris-le-temps-des-realizations>

<sup>14</sup> *Grand Paris - l'avis des experts* – anthologie de critiques exprimées par différents experts sur le projet de réseau de transport du Grand Paris – COLOS, mai 2011, <http://www.colos.info/actualites/grand-paris/42-grand-paris-lavis-des-experts-21847534>

<sup>15</sup> Si les prévisions de coût et de délai sont presque toujours irréalistes, c'est qu'elles ne tiennent compte d'aucun aléa. Dans l'industrie, on a l'habitude de les multiplier par  $\pi$  pour se rapprocher de la réalité. Mais si on annonçait d'emblée des chiffres plus réalistes, ils deviendraient souvent inacceptables... d'où des sous-estimations délibérées.

Par conséquent, si l'on estime que l'accessibilité du plateau depuis Paris est indispensable pour l'attractivité du campus-cluster, il est urgent de trouver une solution autre que la Ligne 18, qui puisse se réaliser dans des délais compatibles avec le planning d'implantation des établissements d'enseignement et de recherche (pour l'essentiel, de 2016 à 2020).<sup>16</sup>

**Cette solution n'est pas difficile à trouver : elle devra nécessairement s'appuyer sur les moyens de transport lourd existants, à savoir les lignes de RER.** Le RER B passe à proximité quasi-immédiate de la frange sud du plateau. Il faut en améliorer le fonctionnement, qui laisse aujourd'hui à désirer ; un schéma directeur RER B Sud a été adopté à cet effet. La capacité de débit du RER B est suffisante par rapport aux besoins estimés mais elle peut et doit être augmentée.

Par ailleurs, il faudra organiser le rabattement sur les gares de RER, ce pour quoi deux options complémentaires se présentent : **une flotte de navettes et un réseau de téléphériques urbains.**

L'utilisation de téléphériques urbains – qui peuvent atteindre des débits très respectables, de l'ordre de 6000 passagers/heure dans les deux sens – permettrait de transporter des flux de passagers importants depuis certaines gares de RER vers des points centraux des pôles d'activités sur le plateau. Pour desservir le quartier de l'École polytechnique, la gare de Lozère s'imposerait, tandis que la gare d'Orsay-Ville ou celle du Guichet conviendrait le mieux pour alimenter le quartier de Moulon<sup>17</sup>.

Des services de navettes (gratuites) ont déjà été mis en place dans des communes du secteur, telles Jouy-en-Josas et Massy. Ce type d'offre – en plus sophistiqué, en s'appuyant sur les technologies d'information et de communication actuelles – pourrait être adopté pour assurer la desserte fine du plateau. Aux heures creuses, elle pourrait fonctionner à la demande. Elle ne servirait pas uniquement les besoins des usagers du plateau mais aussi aux habitants des villes et villages limitrophes, dont le projet Paris-Saclay ne se soucie guère.

**Cette solution est beaucoup plus pertinente que celle qu'apporterait la Ligne 18, car :**

- elle est beaucoup mieux en phase avec l'arrivée des établissements d'enseignement et de recherche ;
- elle est considérablement plus respectueuse des finances publiques ;
- elle est beaucoup plus complète que la Ligne 18 qui ne desservirait que trois points du plateau<sup>18</sup> et devrait donc de toute manière être complétée d'un réseau de desserte locale ;
- elle n'introduit pas de problèmes de vibrations et de rayonnements électromagnétiques ;
- elle n'interfère pas avec le périmètre de protection autour des installations nucléaires au CEA ;
- elle permettrait d'obtenir un réel report modal, puisqu'elle serait utile non seulement pour les usagers en provenance de l'agglomération parisienne, mais également pour ceux, bien plus nombreux, habitant les vallées limitrophes du plateau.

Ce dernier point est important car le vrai problème de la desserte du plateau va être de faire face à l'accroissement du trafic routier.<sup>19</sup>

## ***La doctrine de la "mixité équilibrée"***

**Le motif avancé pour passer d'un projet de campus à celui d'une "ville campus" est le postulat d'une "mixité équilibrée" entre recherche et développement, développement économique et espace d'habitation.** Nous contestons le bien-fondé de ce dogme (rêve ?), qui ne correspond ni à une loi de la nature ni à un principe d'aménagement répandu et semble avoir été inventé pour justifier une urbanisation massive.

---

<sup>16</sup> Sans compter que le mode de réalisation envisagé pour la Ligne 18 est particulièrement dispendieux. Nous avons démontré qu'on pourrait en réduire le coût de quelque 60 % en utilisant le tram-train au lieu du VAL (et par la même occasion, réunir la Ligne 18 et le TCSP Massy-Saclay en une seule ligne de transport) : *Desserte du plateau de Saclay – COLOS*, novembre 2013, <http://www.colos.info/documents/transports-a-deplacements/88-desserte-du-plateau-de-saclay>.

<sup>17</sup> On pourrait en profiter pour desservir également à partir de l'une de ces gares, le parc d'activités de Courtaboeuf, dont la desserte est plus problématique encore que celle du plateau de Saclay. Par ailleurs, au Nord du plateau, une liaison de ce type depuis la gare de Versailles Chantiers permettrait de desservir plusieurs points du pôle de Satory.

<sup>18</sup> Celui du Moulon est très excentré, mais celui du quartier de Polytechnique ne pourrait que l'être également, car le mode de réalisation et le tracé envisagés posent des problèmes rédhibitoires de vibrations et de rayonnements électromagnétiques (10 fois supérieurs aux limites supportables par les laboratoires), obligeant à déplacer le tracé vers l'extrémité nord du secteur.

<sup>19</sup> Pierre Veltz, PDG de l'EPPS, a d'ailleurs reconnu ne pas être sûr d'avoir une solution à ce problème !

Il est certes nécessaire de créer un espace de vie autour du campus, afin de rendre viable l'implantation de services et de commerces, mais la taille critique de cet espace de vie est très nettement en-dessous de ce qui est envisagé aujourd'hui : ce besoin ne nécessite en aucune façon de créer des espaces urbains de plusieurs dizaines de milliers d'habitants.

De même, rien ne justifie de consacrer autant de place au développement économique qu'aux établissements d'enseignement et de recherche. **Le plateau de Saclay n'est pas une île ! Sans compter les zones d'activités de Vélizy, de Massy, d'Orly et de Saint-Quentin-en-Yvelines, le parc d'activités de Courtaboeuf, l'un des plus grands d'Europe et tout proche de Saclay, offre une importante capacité de développement économique, extensible de surcroît, et dont on vient de décider la requalification.** Rappelons que l'Île-de-France connaît une surproduction notoire de bureaux (au détriment des logements)<sup>20</sup>. **Installer des entreprises à Saclay aura comme effet de vider des bureaux ailleurs !**

### ***Faut-il que Paris-Saclay construise de nombreux logements pour faire face à la crise du logement en Île-de-France ?***

Le manque de logements en Île-de-France est un problème très réel, mais aussi très complexe<sup>21</sup>. On se borne souvent à n'en considérer que l'aspect physique et quantitatif : le foncier à trouver et le nombre de logements à construire. **On a ainsi décrété qu'il faille construire 70 000 logements par an, objectif inscrit dans le SDRIF sous la pression de l'État, mais dont tout le monde sait qu'il est totalement hors d'atteinte.** L'État a en outre défini une "territorialisation de l'offre de logement" (TOL) en situant l'offre nouvelle de logements principalement autour des nouvelles gares du Grand Paris Express. C'est un bel exemple de vision simpliste en matière d'aménagement qui risque d'aggraver le problème du logement.

Car en réalité, c'est la dimension financière de la crise du logement qui la rend difficile à maîtriser : **il ne suffit pas de trouver des terrains à urbaniser, il faut également pouvoir financer un nombre suffisant d'opérations permettant d'accueillir une diversité suffisamment large de types de logements.** A défaut, on continuera de favoriser l'étalement urbain, on créera toujours plus de ségrégation sociale – avec toutes les conséquences que cela entraîne – et on augmentera encore la proportion de logements sociaux à construire. Proportionnellement à la population, l'Île-de-France compte déjà 40 % de plus de logements sociaux que les autres régions françaises, alors même que sa richesse globale est de 40 % supérieure. Ce paradoxe est dû à la non maîtrise des mécanismes qui régissent le marché du foncier et de l'immobilier.

**Pour combattre la crise du logement en Île-de-France, il faudra mettre en œuvre, à l'échelle régionale, des circuits financiers et des mécanismes fiscaux novateurs, d'une part pour faciliter l'accession à la propriété des primo accédants (et ainsi diminuer la nécessité de construire des logements sociaux), d'autre part pour mutualiser le coût des opérations de diversification des programmes d'habitat, car les lois du marché les empêcheraient de s'opérer spontanément.**

La mise en œuvre de telles mesures nécessite également une réorganisation des structures institutionnelles et c'est en effet la motivation première de la récente loi Mapam, avec la mise en place de la Métropole du Grand Paris et la refonte des intercommunalités en grande couronne. Cette dernière devrait s'inspirer des travaux sur les bassins de vie et d'emploi franciliens, effectués dans le cadre de l'AIGP<sup>22</sup>, qui ont analysé, à partir des données de l'INSEE, les flux de déplacements des personnes – principalement **les déplacements domicile-travail, mais aussi ceux liés au commerce, à l'enseignement, etc. Ils montrent que la frange sud plateau de Saclay fait partie d'un bassin d'emplois Antony-Massy-Palaiseau-Les Ulis.**

En attendant, des opérations locales au coup par coup, comme celles prévues sur le plateau de Saclay, sont à proscrire car elles risquent d'aggraver la situation.

<sup>20</sup> *En Île-de-France, les bureaux écrasent les logements* – Myriam Chauvot – Les Échos, novembre 2013, [http://www.lesechos.fr/27/11/2013/LesEchos/21572-073-ECH\\_en-ile-de-france--les-bureaux-ecrasent-les-logements.htm](http://www.lesechos.fr/27/11/2013/LesEchos/21572-073-ECH_en-ile-de-france--les-bureaux-ecrasent-les-logements.htm) ; les besoins y sont évalués à 5,5 millions de m<sup>2</sup>, mais les mises en chantier totalisent 11,8 millions de m<sup>2</sup> et les permis de construire 15,5 millions de m<sup>2</sup>.

<sup>21</sup> Pour y voir plus clair : *Grand Paris – sortir des illusions, approfondir les ambitions* -- Jean-Pierre Orfeuill et Marc Wiel – éd. Scrineo 2012, présenté dans cette vidéo : <http://youtu.be/oiwmvKjvDm4>.

<sup>22</sup> *Aménager l'Île-de-France à partir de ses bassins de vie : le Grand Paris des habitants* – Les urbanistes associés/Devillers et associés – mars 2013, <http://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/devillers/UrbanistesAssociesHabiter2013.pdf>

## Halte à l'illusionnisme !

Comme celle du projet du Grand Paris<sup>23</sup>, la conception du projet d'aménagement du plateau de Saclay est fondée sur des illusions et des rêves et s'est appuyée sur des simplismes incantatoires pour faire son chemin dans les médias.

Il est certes légitime de vouloir créer une synergie et mutualisation de ressources entre les établissements qui sont venus s'implanter sur et autour du plateau de Saclay au hasard des disponibilités de terrains, sans plan d'ensemble. En profiter pour rompre la dichotomie entre les Universités et les Grandes écoles – objectif poursuivi par l'EPPS – est également une initiative louable. Mais dans son état actuel, le projet Paris-Saclay a pris des proportions démesurées<sup>24</sup>. Ses auteurs se targuent de créer un campus deux fois plus grand que celui de Berkeley en Californie. Or, plus ils versent dans le gigantisme, plus les chances de succès du projet s'amenuisent.

Le projet ne se soucie qu'accessoirement du territoire dans lequel il s'insère : il demande à ce territoire de s'adapter à lui plutôt que l'inverse. Pour avoir une chance de réussir, le projet doit se mettre en accord avec la capacité d'accueil du territoire, c'est-à-dire revenir peu ou prou au dimensionnement prévu en 2011.

En outre, s'inscrivant dans l'état d'esprit des "trente glorieuses", ce projet lourd n'est pas en accord avec son époque : s'étalant sur de longues années, il a toutes les chances d'être dépassé lorsqu'enfin il sera terminé.<sup>25</sup> A une époque où les évolutions technologiques se succèdent à un rythme beaucoup plus rapide qu'il y a un demi-siècle et où il va falloir affronter les conséquences de l'inévitable transition énergétique – la raréfaction des ressources (en particulier, des hydrocarbures fossiles) engendrant mécaniquement et durablement une croissance économique "molle" alors même que l'état des finances publiques laisse déjà beaucoup à désirer<sup>26</sup> – les projets adaptables et agiles doivent primer sur les projets aux pieds d'argile et les dépenses somptuaires, comme celle d'un métro objet de prestige, sont à proscrire.

Dans son état actuel, avec sa ville nouvelle de 30 à 40 000 habitants desservis par un métro, le projet amène des vecteurs d'urbanisation extrêmement forts sur le territoire du plateau de Saclay. C'est une bombe à retardement : à terme, la zone de protection naturelle, agricole et forestière qui vient d'être instaurée ne pourra survivre à de telles agressions ! Cette zone est un vrai "fondamental", mais ne se trouve pas inscrite comme telle dans le projet de CDT. Car in fine, ce qui est en jeu, c'est le cadre de vie de tout notre territoire, non seulement apprécié par ses habitants, mais également un atout majeur pour la visibilité internationale et la réussite des nouvelles implantations. Si cet enjeu de l'attractivité n'est pas pris en compte, ce territoire deviendra invivable, donc tout le monde y perdra !

La construction de la Ligne Maginot fut décidée par quelques individus, soumise à aucune concertation et avalisée par un parlement docile, fut ruineuse pour les finances publiques et se solda par un échec retentissant. Avec l'actuel projet Paris-Saclay, on est en train de suivre un cheminement très semblable. Il est temps d'arrêter de croire aux contes de fée et de sortir de l'illusion du grand projet qui promet des lendemains qui chantent !

---

<sup>23</sup> Ce billet résume en quelques lignes l'avènement et les fondements irréalistes du projet du Grand Paris et incite à repenser la métropole parisienne dans sa globalité : *Le Grand Paris en panne : problème de moyens ou de stratégie ?* – Daniel Béhar – Le Monde, décembre 2012, [http://www.lemonde.fr/idees/article/2012/12/17/le-grand-paris-en-panne-un-probleme-de-moyens-ou-de-strategie\\_1807394\\_3232.html](http://www.lemonde.fr/idees/article/2012/12/17/le-grand-paris-en-panne-un-probleme-de-moyens-ou-de-strategie_1807394_3232.html)

<sup>24</sup> "Ce projet, gigantesque, n'est pas nécessairement bien connu aujourd'hui de nos concitoyens, tant sa taille que son ampleur" – Pierre Veltz, PDG de l'EPPS – *Quelle France dans 10 ans*, table ronde, novembre 2013, <http://www.strategie.gouv.fr/blog/wp-content/uploads/2013/11/SACLAY-CR-Editing-vuXRle06-FINAL.pdf>

<sup>25</sup> Selon Jean-Marc Jancovici, évoquant le projet Paris-Saclay : "Un tel projet était probablement une très bonne idée en 1930 ou en 1940, mais il est totalement anachronique aujourd'hui."

<sup>26</sup> En janvier 2011, lors d'une réunion publique dans le cadre du débat public sur le réseau de transport "Grand Huit", Marc Véron, alors bras droit de Christian Blanc, proférait les prévisions fantaisistes sur les créations d'emplois qu'allait engendrer le nouveau réseau, en précisant : "Bien sûr, je neutralise la crise économique" : il croyait que celle-ci ne serait que passagère et peut-être aussi qu'il suffisait d'aller "chercher la croissance avec les dents"... Cet état d'esprit semble toujours animer le projet Paris-Saclay.