

# DESSERTE DU PLATEAU DE SACLAY

## Les associations proposent et demandent une solution pertinente, abordable et rapide

### *En route vers l'asphyxie*

Aujourd'hui déjà, la circulation sur le plateau de Saclay est fortement congestionnée aux heures de pointe. Avec l'arrivée de milliers d'employés et étudiants et 35 000 nouveaux habitants, cette congestion ne peut qu'empirer. Car pour les nouveaux foyers, l'un des conjoints au moins sera probablement éloigné de son lieu de travail et obligé de circuler.

Or, les transports locaux, actuels ou prévus, sont inadaptés :

- du nord au sud, la RN 118 ne peut pas être élargie, et la juxtaposition d'un TCSP (transport en commun en site propre) ne peut que la réduire ;
- d'est en ouest, bien après les nouveaux arrivants, un métro ne recueillera qu'une faible partie des flux ;
- les routes secondaires des plateaux (**Saclay et Courtabœuf**) et vers les vallées, sont et resteront étroites et sinueuses, ce qui interdit d'améliorer significativement les liaisons plateaux-vallées par la route.

Mais le Contrat de Développement Territorial (CDT) « **Paris-Saclay Territoire Sud** » révisé du 10 juillet ne change pas ses options, alors que pour résoudre les problèmes de circulation locale, nous avons **besoin de façon urgente** d'une desserte efficace et pouvant se réaliser rapidement.

### *Adapter, améliorer, moderniser, compléter les transports en commun*

Les RER B et C longent les vallées de l'Yvette et de la Bièvre et aucun centre de vie n'est à plus de 3 km d'une gare. La capacité de débit des RER est suffisante pour écouler le trafic attendu, à condition de procéder à leur modernisation : rames à deux étages, aménagement du tunnel Châtelet-Gare du Nord, pilotage automatique. Mais les rabattements par transport en commun sont embryonnaires.

Le seul « dans les temps » est le TCSP Massy-Saclay : son prolongement après le quartier de Polytechnique, en passant par Moulon, est prévu début 2016. Mais cette ligne ne traite qu'une partie du problème.

### *Que pouvons-nous faire ?*

**Développer d'autres transports locaux, réellement adéquats et, qui plus est, innovants.** Ceux qui guériront la congestion chronique de la circulation dans notre secteur, seront les **visionnaires du siècle... et nos bienfaiteurs !**

### *Téléphérique, une idée qui monte*

**Les mouvements associatifs implantés sur et autour du plateau de Saclay\*** préconisent une solution pour limiter la congestion du secteur : **des liaisons de téléphériques urbains pour relier les vallées aux deux plateaux à partir des gares de RER**, au besoin complété d'un service de navettes pour la desserte fine, afin de réaliser un maillage efficace favorisant également les circulations douces.



\* 34 associations et collectifs signataires :

membres de l'UASPS : ABON, ACRO DES Loges, ADER, ADEVE, ADVMC, APESA, ARDY, ASEOR, ASES, Gif Environnement, GRAAL, UGAPE, VAB, VIVA, VYF

membres d'ENE : ASEVI, ASEOR, Gif Environnement, GRAAL, Les Jardins de Cérès-AMAP, VAB, VIVA

AGPV – AJI – AVB – CABNeR – CAS Orsay – Comité départemental de cyclotourisme – En bas des marches – FCDE – HHP – Jouy Écologie – Loi de 2005, accessibilité PMR – Moulon 2020 – MDB-La CAPS à vélo – Palaiseau Terre Citoyenne – Terres Fertiles – UAPNR – VeloBuc

## Pourquoi des téléphériques ?

Il s'agit d'une **technologie éprouvée**, efficace, confortable et sécuritaire, validée par diverses réalisations à l'étranger (New-York, Rio, Sydney, Vancouver, Medellin, La Paz, Taipei, Nizhny Novgorod, Londres, Coblenze...) et en France (Grenoble), plusieurs projets étant par ailleurs lancés (Brest, Villeneuve St. Georges) ou en cours de discussion (Bretigny-sur-Orge, Évry, liaison Vélizy-Pont de Sèvres).

Loin d'être « exotique », ce mode de transport possède de nombreux avantages en milieu urbain :

- pour un **coût de 10 à 20 millions d'euros par km** (selon les modèles), bien plus modeste que celui des autres moyens de transport en commun, il est réalisable de façon **modulaire** (tronçon par tronçon) ;
- son coût récurrent d'exploitation est également faible, 10 fois moindre que celui d'un métro léger ;
- ses infrastructures légères permettent une **réalisation très rapide** (hors procédures administratives) ;
- il permet de franchir toutes sortes d'obstacles ; opérant en site propre, il s'affranchit des embouteillages ;
- son **emprise au sol très faible** (4 m<sup>2</sup> pour un pylône) n'interfère pas avec les autres transports ;
- avec un **débit possible de 6500 passagers par heure** dans chaque sens – au moins équivalent à celui des tramways –, il permet d'écouler le trafic prévu (6000 passagers) aux heures de pointe à l'horizon 2035 ;
- sa **vitesse commerciale (18 à 25 km/h)**, bien supérieure à celle des bus, équivaut à celle d'un tramway, d'où des temps de parcours très faibles pour monter sur les plateaux ;
- son fonctionnement automatisé permet d'adapter la cadence des **cabines à la demande** ;
- statistiquement, il est **plus sûr** que l'avion et le train ;
- avec un **taux de disponibilité très élevé (99,8 %)**, il offre un niveau de régularité comparable à celui des métros automatiques ;
- **l'embarquement est facile**, y compris pour les personnes à mobilité réduite et les vélos ;
- mieux que tout autre mode de transport collectif, il joue ainsi un rôle d'« ascenseur à vélos », **facilitant les circulations douces** sur le plateau, qui s'y prête éminemment ;
- il est **silencieux**, avec un seul point de motorisation électrique pour toute la ligne ;
- sa **consommation énergétique est faible**, sans émission polluante.

Il s'inscrit ainsi dans la perspective de la transition énergétique, raison pour laquelle l'État encourage son utilisation par la loi du 3 août 2009 de programmation pour la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement.

**Alors, arrêtons le gaspillage d'argent public et d'énergie, traitons la problématique locale, désengorgeons notre région avec la solution la mieux adaptée aux contraintes de sa configuration topographique, tirant profit des infrastructures de transport existantes plutôt que d'en créer de nouvelles juste à côté !**

C'est possible rapidement et économiquement : dégager 250 à 300 millions d'euros et 12 à 18 mois plus tard, c'est une liaison efficace entre le RER B en vallée de l'Yvette et les plateaux de Saclay et de Courtabœuf ainsi que leur interconnexion. Ces frais peuvent être étalés dans le temps en commençant par les tronçons les plus urgents.

À comparer avec la ligne 18 du Grand Paris Express : 2 900 millions d'euros pour une infime diminution du trafic routier local dans 10 ans ...

### ***Nous demandons à nos élus locaux de porter le projet***

L'actualisation du CDT Paris-Saclay Territoire Sud relègue cet aménagement innovant aux seules heures creuses, qui plus est à long terme. Le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) s'est pourtant déclaré prêt à démarrer rapidement une étude de faisabilité, pourvu que les élus locaux le lui demandent.

Les tout prochains établissements publics « Communauté Paris-Saclay » (fusionnant la CAPS et la CAEE) et EPAPS (se substituant à l'EPPS) se doivent donc de saisir le STIF pour une étude approfondie de l'adaptation de ce transport par câble aux contraintes locales. Ils doivent aussi demander l'appui du Conseil départemental et du Conseil régional pour réduire les délais administratifs.

**Ces instances ne peuvent rester inertes, sous peine d'endosser la responsabilité d'énormes difficultés de circulation, pour les habitants de notre territoire comme pour la vague de nouveaux usagers qui déferlera sur le plateau de Saclay d'ici 2020.**

*Pour en savoir plus :*

COLOS : <http://www.colos.info/>, Moulon2020 : <http://moulon2020.jimdo.com/>