

Le sort du Parc naturel régional de l'ouest parisien (Haute Vallée de Chevreuse) est en jeu face à l'ensemble des dispositions qui s'amoncellent sur cette partie de l'Ile-de-France. La loi sur le Grand Paris, dont l'OIN de Saclay est une disposition majeure, représente à ce jour une réelle menace. En effet, ce projet qui borde le Parc et qui annexe même des communes limitrophes, aura un impact considérable sur l'ensemble de son territoire (environnement, transports, densification, augmentation des nuisances aériennes). L'accumulation de projets parfois contradictoires (Etat, Région, Département) et l'absence de concertation et d'études d'impact mettent à terme en péril la survie même du Parc naturel régional. La loi du Grand Paris telle qu'elle est à ce jour, aux yeux de l'Union des Amis du Parc, hypothèque sérieusement son avenir.

“ Paris : Ville Monde ,”

Trois millions de franciliens exposés à une pollution chronique de l'air.
Airparif - 2009 - AFP

Le cluster scientifique et technologique de rang mondial prévu sur le plateau de Saclay va donc pouvoir servir de prétexte pour étendre son archipel disproportionné d'Elancourt à Montlhéry et de Wissous à Rocquencourt, en englobant 3 communes du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse

La pression foncière sur tous les territoires ruraux de l'ouest sera incontrôlable comme l'a souligné le député des Yvelines Jean-Frédéric Poisson lors du vote en urgence à l'Assemblée Nationale. Les 2 300 ha de terres agricoles, indispensables d'un seul tenant sur le plateau de Saclay pour maintenir une activité agricole viable, garanties à ce jour par le SDRIF, ne sont pas clairement garantis dans la loi Blanc – le SDRIF étant bloqué par l'Etat à ce stade. Mais même cette protection ne saurait justifier le bétonnage sur tout le reste de l'OIN, en servant de simple caution environnementale.

Alors que le MEDEF lui-même demande que la priorité soit donnée en région parisienne à l'amélioration des transports collectifs existants, 21 milliards d'Euros (estimation du ministre), sont prévus pour un super métro destiné à ne voir le jour que vers 2030. Mais en attendant, l'urbanisation autour des 40 gares commencera. Cela découle du montage financier, car c'est la vente des terrains autour des gares qui permettra de procurer une partie du financement du projet (le reste étant emprunté en dehors du grand emprunt).

Tout cela s'articulant dans une vision d'aménagement du territoire totalement dépassée, de type villes nouvelles, qui consiste à entasser toujours plus de population sur 2% du territoire, où vivent déjà 20% des français, qui ne veulent pas vivre dans une ville monde à l'instar des Shanghai, Pékin ou Tokyo devenues pour nos décideurs, les seules références qui vaillent.

Cet élargissement de la métropole va à contre courant de toutes les nécessités du 21ème siècle.

Crise de l'énergie, changements climatiques, sécurité alimentaire imposent au contraire un maillage étroit de transports publics dans une ville compacte et la préservation de cette ressource rare que constitue l'espace naturel et agricole dans une très grande agglomération.

Le Grand Paris a un autre rôle à jouer pour rester une référence mondiale, ce que personne n'entend lui contester. Une autre logique doit émerger, l'après Grenelle de l'Environnement et l'après Copenhague imposent une autre vision des objectifs prioritaires et d'autres moyens pour les atteindre, surtout pour les villes et les pays qui prétendent peser sur l'avenir de la planète.

Le saviez-vous ?

Les villes-monde, quelle est la plus grande ville (municipalité) chinoise ?

Pékin ... 17 millions d'habitants
7 périphériques successifs
Shanghai ... 19 millions d'habitants
le plus grand port du monde

Réponse : tourner la page

Changqing .. 51 millions d'habitants
au centre de la Chine.

2300 hectares

de terres agricoles utiles d'un seul tenant pour maintenir sur le plateau de Saclay une agriculture péri-urbaine viable.



les surprises d'une métropole verte



Grand Paris : le MEDEF critique le projet
AFP 19/11/2009 : Le MEDEF IdF a estimé jeudi que le projet de loi sur le Grand Paris, "pose à la fois des problèmes de fond et des problèmes juridiques". "Le grand projet de rocade métro automatique se situe à un horizon lointain: 2025, mais plus sûrement 2030", relève le MEDEF. Or, "il ne peut prendre toute sa valeur que s'il est accompagné d'un plan/programme à court/moyen terme (5 à 10 ans)" pour résoudre les problèmes des transports en commun francilien.
"Plusieurs urgences doivent être traitées rapidement" comme la modernisation du RER, le prolongement d'Eole (RER E) jusqu'à la Défense, le prolongement de la ligne 14 pour alléger la 13, le prolongement ou la création de 7 lignes de tramway... De plus, "les tracés prévus (projets Blanc et Huchon) doivent être cohérents", affirme le MEDEF. Pour Paris/Roissy CDG "pas moins de trois projets se superposent" (RER B, Grand Huit, CDG Express)... Le tracé projeté pour le métro automatique, "éloigné du coeur d'agglomération", ne profite pas à l'hypercentre, ni même au coeur d'agglomération" (75-92-93-94), qui "regroupe sur 5 % du territoire francilien 70% des emplois", regrette-t-il. Alors que "55% des emplois en proche banlieue ne sont pas desservis par les transports en commun", il affirme que "les choix de développement conditionnent les tracés des transports en commun, et non pas l'inverse".

Une loi à tiroirs pour un Etat qui veut s'appropriier l'ouest parisien

L'Etat poursuit une volonté très ancienne depuis les années 1960 d'urbaniser le plateau de Saclay et d'étendre l'agglomération parisienne sur les espaces naturels et agricoles de l'ouest parisien. Le projet présenté en 2007, qui prévoyait 150 000 logements sur le plateau de Saclay autour du développement de la recherche, avait provoqué une levée de boucliers. Aujourd'hui, le Secrétariat d'Etat chargé du développement de la Région-Capitale, orchestre ce même projet dans les replis de la loi du Grand Paris, votée en urgence par l'Assemblée Nationale le 1er décembre 2009. Le rapporteur du Sénat lui-même s'est étonné, lors de la récente présentation par Christian Blanc, de l'étrangeté de cette loi dont le titre V, près de la moitié du texte, traite du seul plateau de Saclay. Cette loi, par ce chapitre notamment, impactera inmanquablement l'ensemble des 49 communes du projet initial de 2007, incluses dans le périmètre d'intervention de l'établissement public Paris-Saclay.

Une imbrication d'établissements publics permet au seul Etat de prendre directement la main sur l'aménagement du territoire

La Société du Grand Paris qui va gérer le nouveau système de transports, s'appropriera aussi les opérations d'aménagement et de construction autour des 40 gares du super métro (Grand Huit), dont l'une est à Saclay "dans les champs de patates" avec 3 autres gares pour notre seul OIN. Les Contrats de développement de territoires (CDT) qui sont de véritables outils d'intervention pilotés par l'Etat seul, au détriment des pouvoirs accordés aux collectivités par les lois de décentralisation, s'imposeront à tous les documents d'urbanisme et ne feront l'objet d'aucune concertation publique. Avec la Société du Grand Paris, est créé dans la deuxième partie de la loi, l'établissement public Paris-Saclay qui aura pour objectif le développement scientifique et technologique (objectif que tout le monde partage). Mais il exercera en réalité des fonctions bien plus larges, qui s'étendront sur le territoire des 49 communes de l'Essonne et des Yvelines formant un périmètre (initialement délimité en 2007 et inchangé) qui va bien au-delà des besoins universitaires et technologiques.