

6910 - BIFURQUER

QUAND LE FER PREND EN OTAGE LA TERRE



Un flux.

« Flux ». *Mouvement, déplacement.*

Une idée de vitesse, de mouvement, de changement, d'évolution. Des personnes qui partent dans tous les sens. Ou non.

Prenons une gare. Parisienne par exemple. Il y a des flux partout. Des trains, des métros, des humains, et même des animaux. Une formidable énergie, organisation, si minutieuse qu'il suffit d'un rien pour tout déranger – d'un coup, cette masse grouillante de personnes s'arrête, lève les yeux vers le tableau de la RATP affichant le problème en question, et, d'une simple étincelle, tout se désorganise. D'un coup, tout ce monde qui allait et venait dans une direction bien précise, doute, regarde sur leurs applications de transports pour trouver le moins pire des trajets, alpague les agents de gare vite débordés pour régler, au mieux, les problèmes de ces êtres humains qui veulent à tout prix atteindre leur destination.

Tous ces êtres humains vont finir par effectuer quelque chose de tellement courant dans notre vie finalement. Ils vont se poser, réfléchir (ou le téléphone réfléchira pour eux) et ils vont faire un pas de côté, demi-tour, suivre une autre ligne de transport.

Ils vont bifurquer.



J'aime cette idée de bifurcation. Ce moment clef où, d'un coup, avec ou sans événements annonciateurs, des âmes décident d'effectuer un pas de côté, un demi-tour, une remise en question, ne serait-ce qu'infime, de leur fil de vie.

Ces êtres humains vivent, travaillent, ont des loisirs, des projets, dans des cadres de vie. Ce cadre, omniprésent, sera tantôt limitant, tantôt galvanisant, pour les vies de ces personnes.

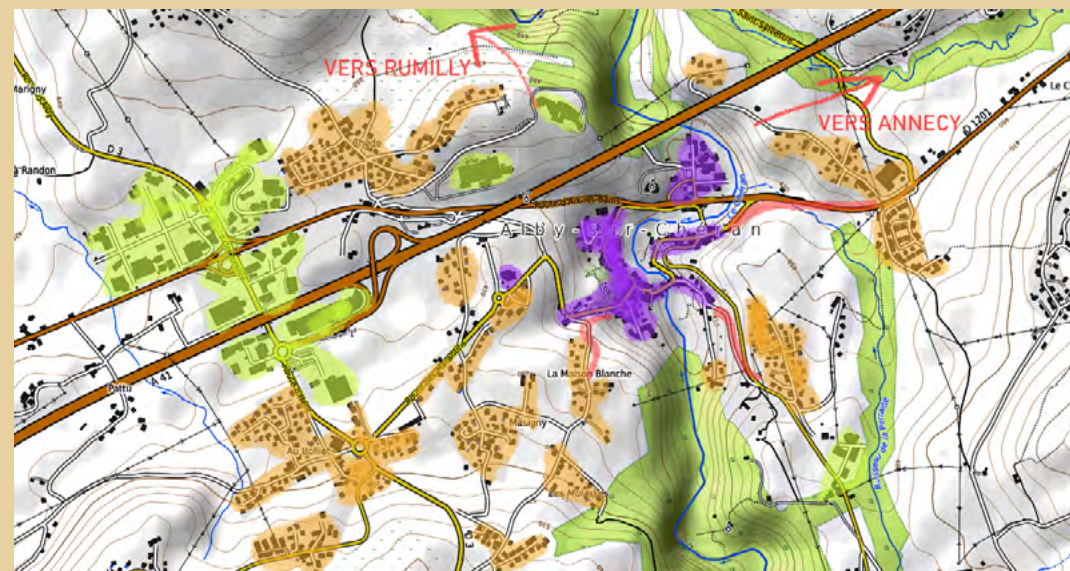
Prenons un exemple, un sujet que je maîtrise étonnamment assez mal mais celui que je connais le mieux : ma vie. Enfin son début.

Il se trouve que je suis né dans une ville entourée de montagne, et que j'ai toujours vécu dans un village situé à une quinzaine de kilomètres de cette cité. La ville se nomme Annecy, et le village, Alby Sur Chéran. Un village qui n'a jamais su s'il voulait devenir une ville ou rester un village, malgré le fait que le maire ait toujours été le même en mes dix-huit années de vie au même endroit.

Ce village avait les inconvénients d'un village sans les avantages de la ville (et les inconvénients d'une ville sans les avantages d'un village). Malgré la beauté du bourg médiéval d'origine, il y avait peu d'activités intéressantes, et la campagne aux alentours s'est bétonnée peu à peu sans une véritable concertation.

Même si durant mon adolescence j'ai plusieurs fois assisté à des discussions, débats autour du PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), de l'organisation de l'urbanisme au sein de la commune, les nouvelles constructions étaient peu cohérentes. Ainsi, j'ai pu assister, en face d'une fenêtre de ma maison, à la destruction d'une colline via la construction de lotissement. Ces derniers ont fleuri un peu partout sur la commune, sans vraies réflexions. L'espace était aménagé de manière chaotique pour les constructions, et non l'inverse.

Ce qui m'a gêné dans ce mélange entre ville et village, c'est cet entre-deux chaotique, notamment trop peu de liaisons avec la ville. Par exemple, aller au cinéma était une belle galère (les rares bus disponibles n'étaient pas compatibles avec les horaires du cinéma) ou sortir marcher demandait forcément la voiture



Sur cette carte d'Alby, j'ai colorié en mauve les zones qui mélangent habitations et activités (bars, cultures, magasins, écoles...) ; en verte les zones d'activités autour d'entreprises (des hangars principalement) et en orange les zones d'habitations, quasiment exclusivement des lotissements. En rouge, j'ai représenté les dynamiques de flux qui sont, à mon avis, très peu réfléchis par rapport aux contraintes physiques et sociales du territoire.

pour aller dans des espaces un peu préservés. Tout était à la fois proche et loin: proche car tout était à 15/20 mn en voiture (montagne, nature, activités de loisirs, cinéma, médiathèque...), loin car je devais forcément demander à mes parents et m'organiser avec eux pour une quelconque activité. Je vous laisse imaginer le bonheur qu'ont été les six derniers mois, quand j'ai enfin eu le permis et la possibilité d'emprunter la voiture : tout d'un coup (en total désaccord avec mes principes écologiques) tout devenait possible : les cinémas, les sorties entre amis, les balades... Sans me préoccuper des bus – le dernier était à 19h10.



Ainsi notre lieu de vie, ses transports, ses propositions de sorties, sont donc très clairement un facteur d'évolution, de choix de vie, de bifurcation. Il est très intéressant de voir à quel point des décisions de constructions et d'aménagement peuvent bouleverser les vies de milliers de personnes. Les bifurcations provoquées par les décisions politiques peuvent avoir de grandes conséquences sur l'avenir de la population.

Durant ces années, ces questions d'aménagement du territoire m'ont donc questionné. Pourquoi construire autant de maisons dans ce village, sans penser aux transports de la population ? Comment améliorer le lien avec la ville sans multiplier les axes routiers, qui sont déjà surchargés et trop nombreux ? La solution me paraît évidente : il faut des transports en commun, au minimum des bus, et pourquoi pas des bus en site propre, ou même un tram. Avec une tarification unique entre les zones urbaines et rurales.

C'était l'une des raisons qui m'ont poussé à monter sur Paris, en plus de mon amour pour le cinéma, pour la ville, pour l'art... Les transports. Cette possibilité assez incroyable qu'avec *une simple carte* on puisse accéder à une région entière. Qu'à l'intérieur de la ville, on n'ait pas à se soucier de l'heure de rentrer. Que n'importe où, j'ai un transport qui passera dans moins de vingt minutes (et la plupart du temps, on commence à grogner quand on attend cinq minutes). Dans mon ancien lieu de vie, si on attendait dix minutes en ville et une demi-heure en campagne on était heureux.

Evidemment à Paris, tout est loin d'être rose. Beaucoup de questions subsistent sur comment assurer la sécurité des personnes quand on gère des dizaines de milliers de trains et de bus. Cela demande des infrastructures, des décisions... parfois pernicieuses. Des oubliés, des prix qui grimpent, des déplacements de population. Certaines décisions, ou absence de décision, ou protections ne sont pas faites avec suffisamment de recul, suffisamment de discussion.

En arrivant sur Paris, j'ai entendu parler du Grand Paris Express. Un réseau de métro qui permettrait de faciliter les déplacements entre Paris et sa banlieue et de banlieue à banlieue. En regardant de plus près le projet, j'ai remarqué qu'à certain endroit des initiatives citoyennes avaient lieu pour se dresser contre tel ou tel partie du projet.

J'ai été assez vite dans l'incompréhension. Comment pouvait-on être contre des systèmes de transports en commun ? Pourquoi des gens se dressent alors qu'on construit un métro ? Le souci majeur dans la région d'où je viens, c'est qu'on construit des maisons et c'est seulement après, plusieurs années après l'arrivée des habitants, qu'on se pose la question de comment on va transporter les gens. Visiblement, en Ile de France, on pense à construire, mais au moins on pense aussi au transport, comment peut-on être contre cette politique qui me paraissait bien plus intelligente que dans ma région d'origine ?

J'ai donc décidé que ce dossier allait être l'impulsion pour aller à la rencontre de ces oppositions, pour mieux comprendre l'étendue du débat, et les impacts négatifs de la construction de ces nouveaux métros dans le cadre du Grand Paris. Je donnerai une place importante au débat sur la ligne 18 et le plateau de Saclay.

J'aimerais ainsi comprendre comment des territoires sont réappropriés par des groupes de gens, quand ils sont pris en otage par des administrations, des décisions politiques, sans réelles concertations et mise à plat des problématiques écologique, économique et sociale du lieu. Mais surtout, comment des groupes de gens essayent de prendre une bifurcation, de proposer une alternative à ces aménagements.

ZAD : Zone À Défendre.
Néologisme militant designant généralement une forme de squat
à vocation politique visant à s'opposer à un projet d'aménagement.

Ainsi qu'à proposer des modes de vies alternatifs.

ZAD DE SACLAY ET LIGNE 18



Le RER B arrive en gare Massy Palaiseau. Je dois attendre un quart d'heure pour attraper le prochain bus – ligne qui ne comporte qu'un bus toutes les heures.

J'ai l'impression d'avoir passé un espace spatio-temporel, comme si je revenais dans mon adolescence dans ma petite ville. Je me revois dans les petits arrêts de bus à peine entretenu en attendant le ramassage scolaire. A la différence près qu'aujourd'hui je suis à une dizaine de kilomètres de chez moi mais que je peux y aller sans me préoccuper du retour ni du coût, même avec un seul bus par heure. Un entre deux assez étrange donc, comme si la volonté de créer un système de transport performant s'est vite retrouvé face à des problèmes budgétaires.

Une affiche jaunie par les temps est présente sur l'arrêt de bus – elle a dû être posée durant la période où 2020 ne s'était pas encore montrée sous un jour plus sombre. Elle propose dans une dynamique entrepreneuriale un concours d'idée pour la création d'entreprises futures. L'évènement est organisé par Paris Saclay ; et les lots à gagner ? Sûrement des outils importants pour créer une Startup dans les temps : 2000€, des tablettes « numériques » et six mois de « coworking ». Tout un monde, qui n'a pas disparu, et dont je vais découvrir d'autres facettes lors de mon voyage sur le plateau. Une belle représentation de la politique actuelle des universités.



Hugo, un enseignant à l'Ecole Normal Supérieure de Paris Saclay, qui a vécu le déménagement depuis l'ancien campus de Cachan, a bien appuyé là-dessus. La nouvelle politique de l'école, de l'université au sens général, consiste à faire des appels d'offres. Soit les chercheurs se plient aux valeurs de l'université – et ils gagnent de l'argent mais risquent de devoir rendre des travaux incohérents ; soit ils essayent de travailler dans leur coin. En effet, la politique de Saclay interpelle, du fait à une réorganisation chaotique des universités, des prises de décisions sans cesse contredites, ce qui se traduit par un grand épuisement des équipes, de recherche notamment. En effet, il y a la volonté de créer un technopole en rassemblant des écoles et des entreprises totalement différentes, de les forcer à collaborer, alors que ce n'était pas une demande des chercheurs et des élèves.

Revenons à ma découverte de ce monde. Avec deux minutes de retard, le bus arrive.

Je monte dedans, et colle mon visage contre les vitres floues pour essayer de voir les environs. Et un monde entier s'ouvre à moi. Un monde de champs – des éléments de plus en plus rares dans la région – mais très vite, un monde de gravât, un monde de pelleteuses et de camion-bennes, un monde de grues, un monde de béton. Des terrains entiers dévastés par des montagnes de matériaux de construction. Un monde horizontal qui en devient vertical. A tout bout de champs – premier degré – des bâtiments explosent à la vue, apparaissent, comme surgissant de l'imaginaire d'un scénariste de science-fiction d'Hollywood.

C'est simplement un fantasme architectural, avec un métro futuriste, en complet décalage des temps actuels ; cela m'a été confirmé par plusieurs de mes rencontres.

J'effectue une demi-heure de trajet dans cet univers qui semble hésiter (enfin, pas tant que ça) entre l'agriculture et l'Agro-Paris-Tech. Tout seul dans le bus, City Mapper me prévient que j'arrive à l'approche de mon arrêt. Alors je demande l'arrêt même si le bus est au beau milieu des champs. Il dépasse un énorme complexe de bâtiment, le CEA. Et me dépose juste devant. Le paysage est composé d'un grand grillage, d'une route avec un bus en site propre, et... De champs à perte de vue. Une immensité de « vide ». Enfin un vide selon certaines personnes, il ne faut pas oublier que ce « vide » nous nourrit.



A pied, je poursuis sur quelques mètres mon voyage dans ce monde de contraste, et tombe sur la ZAD (Zone à Défendre) de Saclay, renommée pour l'occasion « Zaclay ».

Je rentre dans un autre monde : des petites maisons en bois, une zone qui semble répondre à une organisation différente mais non moins efficace que celui dont je viens de sortir. Une mini société qui s'affaire autour de leur petit village. Après quelques sourires et de rapides présentations, j'entre dans leur pièce de vie. Petite collation, et j'entame rapidement la discussion, dans le vif du sujet. Devant moi, Zabrina, la responsable de la communication que j'ai contacté par mail, et Loïc, un jeune un peu plus âgé que moi qui suit des études à l'université de Paris Saclay.

La première question qui fut posée c'est le pourquoi de mon intérêt pour les problématiques de Saclay. J'ai eu, à quelque mots près, une explication comme celle en début de ce dossier, mon questionnement autour des transports en commun due à l'absence criante de transports publics dans ma région d'origine). De fil en aiguille, j'ai toujours gardé un petit œil sur dynamiques géographique, les problématiques sur la démographie, les aménagements et le développement durable... En arrivant en Ile de France, je me suis renseigné, de loin, sur les projets qu'avait à offrir cette région, notamment son avance en système de transports en commun comparé aux autres régions Française, mais aussi aux nombreuses discussions sur les développements urbains et non urbains. J'ai donc fini par approcher les débats autour des lignes de métros du projet du Grand Paris Express, notamment car cela me paraissait assez inconcevable d'être contre une ligne de métro. Enfin, je viens sur place pour mieux me rendre compte de la réalité.

Zabrina, qui semble avoir compris que j'étais un grand défenseur des transports en commun m'interpelle, avec un air de défi, qu'« un transport en commun, c'est avant tout conçu pour emmener les gens au travail ».

Effectivement. Les transports en commun suivent la logique pendulaire domicile/travail. Et c'est sûrement l'explication des frustrations culturelles de mon adolescence : les transports de la région Anne-cienne n'étaient absolument pas calibrés pour aller au cinéma ou pour rentrer après une soirée au bord du lac. Ils sont là pour le travail – et encore, des horaires très classiques de travail. J'essaye tout de même d'émettre une subtilité à cela : il est vrai que dans certains centres-villes ou encore dans Paris, ces transports en commun permettent bien plus que d'aller au travail.

Après une rapide discussion sur ma venue ici, Zabrina part s'occuper du reste du camp (construction d'un nouveau bâtiment) pendant qu'il fait encore jour.



J'ai eu à ce moment-là une sensation un peu étrange, que j'ai rencontrée plusieurs fois durant la rédaction de ce dossier. C'est assez représentatif du milieu associatif, où les personnes sont tellement prises dans leurs combats, donnent tellement de leurs temps, qu'elles n'en ont plus pour expliquer leur engagement. C'est pourquoi ils construisent des sites web sur lequel elles présentent tout cela. Plusieurs fois je me suis senti en trop : en effet, je n'étais pas là pour les aider dans leurs combats, du moins pas à court terme. Ce n'est évidemment pas une critique, simplement une observation, montrant aussi à quels points les combats sont déséquilibrés : d'un côté les entreprises et projets ont des équipes entières pour communiquer, alors que de l'autre les associations doivent se débrouiller comme elles peuvent pour à la fois communiquer et agir.

J'ai aussi ce ressenti quand j'ai voulu contacter l'association pour la défense des Jardins d'Aubervilliers « JAD » (Jardin à Défendre). Il s'agit de jardins ouvriers historiques – qui servent parfois d'habitation. Ils sont menacés par la construction d'une part d'une gare pour la ligne 15 du Grand Paris Express, et d'une autre part par la construction d'un solarium pour les Jeux Olympiques de Paris. L'association est en ce moment en plein combat juridique – ils viennent d'ailleurs d'obtenir enfin une petite victoire. Ils n'ont donc pas pu donner suite à ma prise de contact pour ces raisons, ce qui est évidemment totalement compréhensible.

J'ai eu un peu la même situation avec Bernard Landau, gérant de l'association La Seine n'est pas à vendre. L'association milite, se considérant comme lanceuse d'alerte, sur la destruction des bords de seine. Ils se battent pour la préservation de l'Ile Seguin à Boulogne Billancourt, contre des constructions de ponts sur Paris et d'autres projets encore. De même que l'association de défense des Jardins d'Aubervilliers, Bernard était trop occupé par des documents juridiques pour répondre à mes questions, et m'a indiqué leur site internet pour me documenter.



Revenons à Zaclay.

Loïc se chargea donc de m'expliquer le combat de la ZAD de Saclay et son historique : témoignage que je complète avec celui d'Hugo.

Les débuts du projet date déjà d'il y a plusieurs dizaines d'années, durant la décennie d'avant le changement de millénaire. La question est revenue aussi lors de mon échange avec Hugo : les personnes sur place se demandent si quelqu'un pilote encore tout cela. Il s'agit d'ancien marécage où il y a une volonté de rassembler plusieurs universités et écoles des environs avec des entreprises, pour créer en quelque sorte un nouvel eldorado de l'innovation, une nouvelle Silicon Valley. En plus de cette concentration d'universités, le projet comprend aussi des logements étudiants et un nouvel hôpital.

- Oh ! Mais c'est très bien un nouvel hôpital non ? Rajouter des lits, des places, c'est tout de même quelque chose d'important ?

La réponse de Loïc fut précédée d'un sourire ironique.

Bien sûr que c'est important. Mais ce nouvel hôpital donne lieu à un effet pervers : d'autres hôpitaux de la région vont fermer, ou quasiment : Longjumeau, Juvisy et Orsay. Et le nouvel hôpital sera situé loin des habitations, beaucoup moins accessible. Un hôpital au milieu des champs, c'est parfaitement utile, tout comme une université.

Il y aura aussi, remarque mon interlocuteur non sans ironie, un centre de recherche pour l'environnement.

- Et depuis quand cette lutte existe ?

Ma question est bien plus complexe qu'il n'y paraît. D'après lui, elle dure depuis au moins 2005. Elle se base aussi sur un livre, quasiment présenté comme un manifeste, *Citoyens de terre contre Etat de fer*, ouvrage collectif d'habitants du plateau, publié gratuitement et disponible sur internet début 2020.

Concernant la ZAD, elle est bien plus récente. Elle a été créée à l'origine par Extinction Rébellion (abrégé XR). Ce collectif est donc né d'une sorte de rencontre entre des membres d'XR et des citoyens du coin. Ce campement est présent depuis le 25 mai 2021, sur un terrain prêté par une ferme.

Dans leurs actions récentes, ils avaient aussi marché avec d'autres associations contre la bétonisation des terres en Ile de France lors de la marche des terres. Une grande manifestation sur deux jours où chacun des participants était parti de leur zone de combat (Val Béton contre la création d'un centre commercial en pleine terre agricole en Seine et Marne ; le collectif pour la préservation du triangle de Gonesse, une autre association venant des Yvelines etc...) et se retrouvaient devant l'Hôtel de Ville de Paris.



Le but recherché est dans un premier temps de faire entendre leurs revendications contre la sur-construction du plateau, mais aussi de poser des questions qui ne sont que très rarement présentes dans le débat public, notamment sur l'approvisionnement de l'Île de France en nourriture, sur le bétonnage des sols, ou encore sur les logiques parfois étranges des tracées des nouveaux métros qui « oublient » des zones habitées.

Au fur et à mesure de la discussion, j'avais l'impression de m'entretenir avec David qui n'est clairement pas à armes égales face à Goliath.

- Et vous avez tout de même, parfois, de légères aides ou soutiens venant des administrations ou de certaines mairies ?

La réponse fut tout aussi inquiétante : à part un ou deux petits villages qui les supportent, la plupart des collectivités territoriales se plient et suivent « l'intérêt public », au risque de perdre des subventions si elles ne s'y plient pas. Une certaine manière d'imposer les projets, sans réelles discussions, sans vrais débats, sans différentes propositions, sans bifurcation possible. Il s'agit de la logique d'extension d'une mégapole, en totale discordance avec les problématiques sociales et environnementales.

Loïc a aussi noté que ces bâtiments sont l'œuvre d'architectes star, avec un matériau commun partout en France : le béton. « On adapte les territoires aux projets, aux bâtiments ; et non les constructions au territoire ». Il s'agit simplement de la « terraformation » finalement.



Ce projet provoque aussi le déplacement majeur de lieux de vie : en concentrant la plupart des universités sud-françaises, une population conséquente se déplace, massivement, avec toutes les problématiques que cela engendre.

En effet, tous ceux que j'ai croisés m'en ont parlé, que ce soit Hugo, Loïc ou Delphine (ancienne anthropologue à l'ENS de Cachan). Il s'agit d'un déplacement de lieux de vie, les gens ont dû déménager ou subir plusieurs heures de plus de transports.

J'ai eu les mêmes retours d'Hugo quand j'ai essayé d'avoir quelques points positifs : ils ont de nouveaux « beaux » bâtiments (disons qu'il s'agit d'un débat de goût), avec des nouvelles technologies « magnifiques » qui ne fonctionnent qu'avec Internet. Oui, il arrive qu'ils n'aient plus de téléphone dans un campus de plusieurs kilomètres de long... Son expression est assez parlante : « on est trop en avance sur la pointe de la technologie ».



Paris-Saclay est devenue trop loin des autres universités Parisiennes, il en résulte que des écoles comme l'ENS perdent des liens avec ces dernières : il devient bien trop compliqué de rejoindre Saclay. Finalement, la volonté de regrouper certaines universités dans ce coin aura surtout eu pour effet de les éloigner des autres, surtout pour les domaines qui ont besoin de maintenir un contact autre que virtuel.

Hugo m'a donné l'exemple de son domaine (éco-gestion/science social), les accords qu'ils avaient avec Rennes ou Paris 4 ont disparus, « éparpillés ». Ils en ont encore avec Nanterre, mais qui n'est plus du tout la porte d'à côté.

Cette lutte contre le repliement sur Paris-Saclay épuise les équipes pédagogiques. Tout d'abord car cette nouvelle structure n'a aucune cohérence, aucune stabilité. Par exemple, il existe une volonté de créer des structures transversales pour essayer d'unir les universités et les départements entre eux. Sauf que ces structures changent très souvent, avec chaque fois la promesse qu'il s'agit d'une amélioration. Très épuisant car chaque département peut, d'un coup, changer de partenaire de travail.

Un autre exemple parlant communiqué par Hugo : un master qui s'effectuait à cheval sur deux écoles : l'ENS et Polytech. Sauf que cette dernière s'est retirée de l'alliance, et donc les étudiants, qui ont voulu simplement poursuivre leur cursus en seconde année, se sont retrouvés « extérieurs » et ont donc du payer finalement 4000€ leur formation. Après plusieurs combats, ils ont enfin réussi à imposer à Polytech de régler cette somme. Cela explique bien cet épuisement, toujours cette sensation que personne ne pilote le bateau, que personne ne se sent responsable, et pourtant, il faut bien assumer tous ces dysfonctionnements.



Ils ont l'impression que l'idée est simplement de faire du neuf, sans réel intérêt, sans vraies réponses aux demandes. Les bâtiments sont toujours très mal équipés pour l'accessibilités par exemple.

J'emmène doucement la discussion vers l'un de mes sujets de prédilections, à savoir la logique de transports, les projets de transports en commun. Etant venu en bus, nous commençons par ce sujet.

Loïc exprime que certes les bus sont lents, mais sont encore loin d'être saturés. Par contre, il y en a assez rarement, parfois moins d'un bus toutes les heures. C'est à se demander s'il n'y a pas une volonté de ne pas exploiter complètement ces bus, voire de les réduire, pour donner l'impression que le métro est bien la seule solution envisageable.

Pourtant, d'autres solutions qu'un métro sont envisageables et proposées par le collectif Sau-
vons les Terres de Saclay, en suivant une ligne simple : améliorer ce qui existe déjà. Tout d'abord trouver des solutions pour le RER B – inutile de rappeler ses nombreux problèmes de stabilité de service, qui sont rafistolés mais sans vrai changement de fond – et la branche Massy-Ver-
sailles du RER C. Pour ce dernier, un projet est lancé : celui de transformer cette branche en tram-train et le détacher du système de RER. Après vérification, il semble que ce projet n'est pas abandonné : il s'agirait du prolongement de la ligne de tram-train T12. Enfin... Il est bon de prendre son mal en patience : cette dernière n'est pas encore en service, et le prolongement reste encore hypothétique. Pourtant cette ligne dessert complètement des zones d'habitations qui devraient être prioritaires dans les politiques de transports en commun.

L'autre point faible du système de transports – toujours selon les membres de la Zad qui vivent, travaillent ou fond leurs études dans la zone – est la liaison entre la vallée et le plateau. Il n'y a pas assez de bus, un projet de téléphérique semble bien hypothétique, et rien n'est réellement pensé pour cette liaison, pourtant importante.

- Et concernant la ligne 18 en tant que telle ?

Loïc, qui à mes yeux devient donc le porte-parole du collectif, m'a alors sorti une belle liste de reproches envers la ligne 18. En soi, ils ne sont évidemment pas contre une ligne de métro, et la première section entre Orly et Massy est potentiellement utile, mais c'est l'après qui est discutable. La ligne dessert des zones qui comportent très peu d'habitations, et mêmes les zones desservies le sont mal... Un mauvais compromis ! En effet, les gares sont à au moins un kilomètre de distance de certaines parties des campus. Le bus sera donc obligatoire comme complément. Cela demande donc des changements conséquents, de la complexité, et n'encou-
ragera pas forcément les gens à utiliser les transports en commun pour aller à Paris-Saclay.

La ligne est aussi surdimensionnée, un métro aérien automatique est un investissement énorme, alors qu'il n'est pas justifié par la fréquentation de cette zone. Dans des dizaines d'années, les gens se demanderont « qu'est ce qui est arrivé en premier, le métro ou les constructions ? » avec une réponse pas tellement évidente.





L'autre élément parfaitement incompréhensible, est la partie de 10km qui passe à travers champs et... Qui ne dessert aucune gare. C'est une sorte de « méta-inutilité ». Une ligne de métro surdimensionnée, à travers champs, qui en plus ne dessert strictement rien : les quelques habitants vont finir par devenir des vaches à force de regarder passer les trains. La raison invoquée ? Que s'ils construisent des gares, cela ralentirait le temps global de liaison en train. Temps global qui serait le même du RER C, ce qui mettrait fin au dernier argument utilisé par l'Île de France pour défendre ce projet...

- Alors pourquoi un métro ?

Car on gagnerait quelques minutes entre Massy et Versailles par rapport à la branche du RER C. Enfin... Quelques minutes qui seraient perdues si on construit un ou deux nouveaux arrêts.

Une autre phrase leur a été communiqué, assez frappante, qui exprimait l'idée suivante : « ne mettons pas les personnes prestigieuses qui viendront dans ces grandes universités dans des bus ou des trams ! ». C'est vrai, un métro aérien, d'un point de vue image de marque, c'est bien mieux. C'est un rêve, un fantasme, la Silicon Valley à la française.

Il y a enfin tout un problème environnemental à détruire des zones naturelles. Mais la verdure est sauvée pourtant. En effet, un lac artificiel a été créé en face de Polytechnique. Des animaux ont été déplacés et remis.

On rappellera ici que le plateau est fait de marécages à l'origine. On assèche pour remettre de l'eau. Les rares endroits où nous trouvons de la verdure, ce sont les terrains de sport ou encore le golf de de Saint-Aubin. Ironique.

Une partie de ce combat est presque perdu. Une sensation bien visible, selon la ZAD, quand ces derniers tentent de convaincre d'autres personnes de rejoindre le combat : tout paraît si immense, le train semble en marche de manière tellement inexorable, que rien ni personne ne pourrait y mettre fin. La bifurcation proposée par la ZAD semble être compromise.





Site libre de droits

Règlement européen sur la protection des données : ce site ne stocke aucune adresse IP, et ne collecte ni cookie, ni historique, ni donnée personnelle...

web frugal : site de basse technologie (low tech) / taille du site : [311 Ko]

Capture d'écran de la mention en bas de page du site de la JAD.

Petite parenthèse : j'ai noté quelque chose d'assez remarquable lors de mes recherches. Il va sans dire que la communication, de nos jours, est un élément important. Et surtout sur internet, qui est probablement le premier faisceau pour connaître les projets des gouvernants et les associations qui tentent d'aller à l'en-

contre de ces derniers. Il est bon de noter que d'un côté nous avons un site internet ultra « design », avec une charte graphique très léchée, probablement très consommateur de ressource (qu'elles soient physique – le stockage en datacenter – ou matériel – ces sites web sont probablement plus

compliquée à charger pour celles et ceux qui ont du matériel informatique un tantinet trop vieux). Et de l'autre, nous avons des sites web beaucoup plus simples. Il est bon de noter qu'avoir un site web moderne et design avec des animations n'est pas spécialement un gage en simplicité d'accès à l'information, c'est même l'inverse... J'ai aussi remarqué que certaines organisations tentent de poursuivre leurs idéaux écologiques sur le net. Par exemple, le site web de la JAD (pour la défense des jardins ouvrier d'Aubervilliers) n'utilise aucunes de nos données personnelles, et se présente comme étant un site web « basse technologique », « low tech ». Un petit site web, qui veut aller droit au but, en consommant le moins de ressources possibles. Durant mes recherches, j'ai pu aussi noter que des organisations comme Extinction Rebellions utilisaient des suites de Framasoft pour organiser leurs événements et leurs rassemblements. (Framasoft est une association aidant au développement d'alternatives libres des services webs de Google et autres, mais c'est une autre affaire...)

Il est toujours intéressant de remarquer comment un groupe tente de communiquer sur lui-même, et de faire correspondre sa communication au maximum à ses idéaux.



J'aimerais donc finir sur une note positive, enfin du moins essayer. En effet, un collectif a, en partie, réussi visiblement à faire bifurquer des idées d'aménagement. Il s'agit de Carma, une coopération née de la bataille pour le triangle de Gonesse.

Ce dernier est un triangle de champs situé entre l'aéroport du Bourget et celui de Charles de Gaulle. Il était dans la visée des pouvoirs publics pour créer un « Mégacomplexe » de loisirs et de commerces, porté par une filiale du groupe Auchan. Après des années de batailles, le collectif « Oui Aux Terres de Gonesse » a réussi à obtenir l'arrêt définitif du projet Europacity.

Néanmoins, la question de la ligne 17 est toujours présente. C'est un métro en plein champs (comme la ligne 18) considéré comme inutile : il faudrait décaler son tracé pour desservir là où il y a des habitations.

Carma, qui tente donc de défendre plusieurs projets pour la transition écologique en Ile de France, prend exemple sur des villes qui préservent des espaces de nature, comme Londres, Copenhague ou encore Berlin.

J'ai eu la chance de visiter deux fois cette dernière à la fin du collège.

Je garde le souvenir d'une grande ville ouverte, avec de gigantesques parcs. Des étendues de verdure au milieu de la ville. L'histoire, dont les périodes dramatiques de guerres, de la ville explique parfois ces étendues, ces espaces, ces non-constructions, et aussi ces bâtiments de tout type qui se mélangent.

Mais d'après le collectif, il est évident que Berlin bénéficie aussi de choix politiques qui amènent la ville à préserver des espaces. Peut-être cela vient aussi du découpage administratif qui permet potentiellement plus de cohérence dans son administration. En effet, la juridiction de Berlin s'étend sur une grande surface, comparée à l'Ile de France qui est subdivisée en énormément de gestionnaires différents d'une très grande complexité.

Cela permet, peut-être, de bloquer plus facilement certains projets ou d'éviter que trop de monde se mette d'accord sur un projet écocide.

Dans un article de 2010 (réédité en 2020) paru dans Télérama, intitulé « Comment la France est devenue moche », Xavier de Jarcy et Vincent Remy accusent très clairement la décentralisation des décisions qui n'apporte aucune cohérence. Chaque collectivité est responsable de son aménagement, et le béton, le rond-point, les hangars, les pavillons fleurissent un peu partout, en oubliant un peu vite que ces étendues de « vide » appelé « champs » sont essentielles à notre survie.



Image aérienne éditée par CARMA.

Nous sommes au nord de Paris.

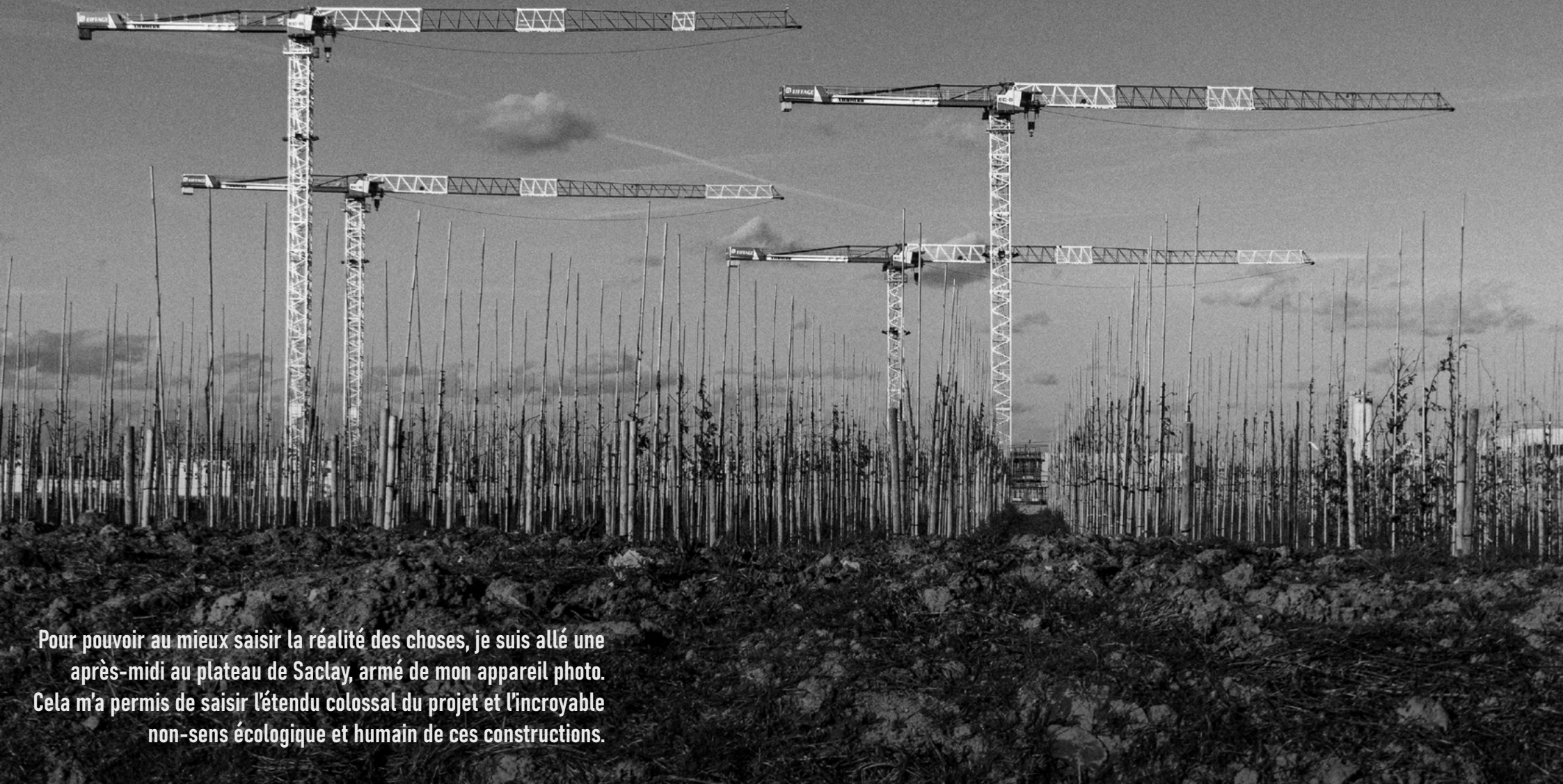
Nous voyons bien les rares zones de cultures dans cette partie de l'île de France, et par conséquent la nécessité de les sauver.

Je peux conclure par un parallèle entre la création d'histoire, et les volontés politiques de communication pour défendre un projet.

Un artiste, un scénariste manipule son public. Un spectateur voit ce que l'artiste veut lui faire voir et non un tout globalisant. Il s'agit peut-être de la même méthode employée dans la communication des aménageurs. Quand on désigne les champs comme étant des zones « vides » qu'il faut remplacer par quelque chose de plus « constructif » ; ou quand on détruit un système de transport en commun (SNCF, Bus...) et qu'on démontre après coup que visiblement, cela ne fonctionne pas et qu'il faut à tout prix le réformer, c'est la même chose. Le spectateur-citoyen finit par oublier que les champs doivent de prime abord rester des champs car essentiels à notre survie, ou encore que oui, avec quelques améliorations et investissements, ces transports peuvent très bien fonctionner sans demander encore plus de destruction.

Je vous laisse néanmoins avec une balade dans les champs de constructions du plateau de Saclay, un espace en pleine bifurcation.

DEAMBULATION DANS LES CHAMPS DE CONSTRUCTION DU PLATEAU DE SACLAY



Pour pouvoir au mieux saisir la réalité des choses, je suis allé une après-midi au plateau de Saclay, armé de mon appareil photo. Cela m'a permis de saisir l'étendu colossal du projet et l'incroyable non-sens écologique et humain de ces constructions.



Carte du plateau de Saclay.

En bleu le parcours du RER B. En jaune le parcours du RER C. En vert, le parcours prévu de la futur ligne de métro 18.

En rouge, mon trajet à pied (3h de marche environ).

1 - Futur Centre d'Exploitation du métro 18.

2- Polytechnique

3- Future gare de Palaiseau

4- Nouvel hôpital

5- Un futur viaduc du nouveau métro.

6- Future gare d'Orsay-Gif

7- ENS Paris-Saclay

(8- Arrêt de bus CEA Porte Nord)

(9- Zad de Saclay)















CRÉDITS :

- Fond de carte : Open Street Map (Open Topo Map).
- Carte Carma : Association CARMA.