

## **VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE**

**Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris**

***Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public***

—

***19 janvier 2011***

***Gif-sur-Yvette — Plateau de Saclay***

### **MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**

#### **Réseau de transport public du Grand Paris :**

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Michel ROSTAGNAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Paul CARRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

### **MAITRISE D'OUVRAGE :**

#### **SGP (Société du Grand Paris),**

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Florence CASTEL, Société du Grand Paris
- Brigitte GRÉGOIRE, Société du Grand Paris

*La séance est ouverte à 20 h 13 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**Michel ROSTAGNAT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » :** Mesdames, Messieurs, si vous voulez bien vous assoir. Monsieur le Directeur de l'école qui nous accueille va nous dire quelques mots.

**Alain BRAVO, Directeur de Supelec :** bonsoir, mon nom est Alain BRAVO et je suis le Directeur général de Supelec. Supelec est installée sur le Plateau de Saclay depuis 35 ans, et donc a apprécié tous les avantages et les inconvénients du sujet qui nous réunit. Je ne vais pas empiéter sur le temps du débat, je souhaite simplement que ce débat soit le plus ouvert possible et le plus constructif possible, avec le maximum d'échanges d'idées. Et comme nous sommes installés sur la commune de Gif, je passe la parole à Monsieur le Maire de Gif.

*Applaudissements*

**Michel BOURNAT, Maire de Gif-sur-Yvette :** merci. Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, en qualité de Maire de Gif, j'ai le plaisir, et je le fais bien volontiers, d'ouvrir cette réunion publique relative aux transports et plus particulièrement au projet de réseau de transport public du Grand Paris. Pour ne pas empiéter sur le temps de débat, je dirais simplement et brièvement que je suis très heureux de cette réunion. Il y a encore quelques mois, lors d'échanges sur les enjeux d'aménagement du Plateau de Saclay, les priorités mises en avant par nos interlocuteurs, qu'ils soient régionaux ou nationaux, voire étrangers, étaient systématiquement celles des transports. Nous ne pouvons donc que nous réjouir d'une réunion dont l'objet est précisément de débattre sur des liaisons de transport entre notre territoire et les autres territoires franciliens. J'ajouterais, avec un peu de malice, que tenir une réunion en ce lieu, Supelec, grande école, membre de la Fondation de coopération scientifique, au cœur du futur campus, est symbolique. Symbolique des difficultés d'accès par les transports en commun à cette frange sud du Plateau qui accueille des milliers de salariés et d'étudiants. Que la question du transport soit posée ici, sur un site équidistant du CEA et de l'université Paris-Sud, est manifestement un véritable sujet. Et je crois que votre présence nombreuse ce soir en témoigne. Je souhaite, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, que les échanges de ce débat public soient constructifs, riches, et à la hauteur des enjeux de notre pôle scientifique, présent et futur.

*Applaudissements*

**François LEBLOND, Président de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » :** Monsieur le Vice-président du Conseil régional, Monsieur le Directeur de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs, c'est ce soir la 49e réunion du débat public sur le réseau ferré du Grand Paris. Nous en tenons au total 55 ou 56, je n'ai plus le chiffre exact, 56, et donc nous arrivons à la fin de ce débat. Les débats se termineront le 31 janvier prochain. Ils ont démarré le 30 septembre dernier. Nous sommes très contents d'avoir pu

rassembler dans ces débats un nombre très important de personnes, puisque, à l'heure qu'il est, nous en sommes environ à 15 000 personnes qui ont assisté à nos différents débats, dans toutes les parties de l'Île-de-France. Ce débat de ce soir est un débat important. Nous savons que la question de Saclay est une question clé dans beaucoup de domaines et que donc il y a des personnes qui ont des observations négatives sur ce sujet, d'autres des observations positives. J'ai reçu des cahiers d'acteurs. Vous savez que les cahiers d'acteurs, c'est un des éléments de la procédure du débat public. Nous en avons reçu au total plus de 200, à la Commission, depuis le mois d'octobre dernier. Rien que pour Saclay, je vous le montre, il y en a 28. Ils sont très variés, dans leurs origines, dans leurs prises de position. Donc, le Plateau de Saclay est un vrai sujet.

Je vais faire une petite observation personnelle. Il y a 15 ans, j'ai été Préfet de l'Essonne, et donc je connais un peu le Plateau de Saclay, notamment, Monsieur le Maire de Gif-sur-Yvette, votre prédécesseur était l'un de mes interlocuteurs à l'époque, et il y avait déjà des sujets qui étaient très importants à traiter sur ce Plateau. Il y a aujourd'hui un projet qui sera évoqué dans un instant par le maître d'ouvrage, qui entraîne de la part des uns et des autres un certain nombre d'observations. Ce que nous souhaitons beaucoup, avec mes deux collègues Michel ROSTAGNAT à ma droite et Paul CARRIOT à ma gauche, c'est que nous fassions en sorte que ce débat se passe d'une façon calme, chacun s'exprimant d'une façon claire sur ce qu'il a à dire, et que ce débat puisse être utile à la suite des opérations. Voilà ce que je voulais dire en ce début de séance, en laissant mon ami Paul CARRIOT expliquer une nouvelle fois, parce qu'il y a des personnes qui peut-être, dans la salle, ne connaissent pas la procédure qui est la nôtre, du débat public, l'expliquer maintenant. Et puis ensuite je donnerai la parole au maître d'ouvrage, et ensuite Michel ROSTAGNAT veillera à ce qu'il y ait un équilibre satisfaisant dans les questions/réponses, dans la salle. Vous avez la parole.

*Applaudissements*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

**Paul CARRIOT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de Transport Public du Grand Paris »** : merci, Monsieur le Président. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Notre réunion de ce soir se situe dans le cadre d'une démarche de type démocratie participative. Je ne vous décrirai pas ce qu'est la démocratie ni la participation, mais un mot tout de même pour dire que le mot démocratie signifie que le débat public, qui s'ouvre ce soir, est bien ouvert au peuple, puisqu'effectivement, Monsieur le Président l'a rappelé, 15 à 20 000 probablement auront suivi ce débat. Cela montre bien l'enjeu et le nombre de personnes concernées par cette affaire. Participatif, aussi, parce que notre souci est de faire participer le plus grand nombre de citoyennes et de citoyens. Pas seulement sur un projet qui serait ficelé, au contraire il s'agit d'un projet sur lequel il faut réfléchir et sur lequel chacun est appelée à donner son mot. Et effectivement, la loi du 3 juin 2010 dit clairement que le débat porte sur les objectifs, sur l'opportunité et sur les caractéristiques du projet. C'est dire que le champ d'investigation et d'observation est grand.

Alors, pour faire simple, le débat public repose historiquement sur deux lois. Les plus importantes, ce sont celle de 1995, dite la loi Barnier, qui crée la Commission nationale du débat public (CNDP), dont émane la Commission particulière du débat public présidée par François LEBLOND. Cette procédure s'est complétée d'une loi en 2002, dite loi de proximité. Donc la CNDP est une autorité administrative indépendante, qui signifie clairement qu'elle ne dépend de personne, qu'elle ne reçoit d'instruction de personne. À ce titre-là, elle est maîtresse de ses décisions. C'est très important de le dire. Cette procédure du débat public tire aussi sa légitimité d'une convention, qui s'appelle la convention d'AARHUS, qui a été signée par la France en 2002. Cette convention dit une chose très importante, qui légitime largement ce débat aussi ce soir, c'est que tout citoyen a le droit d'être informé de tout projet qui impacte l'environnement — je crois que nous sommes en plein dans le sujet — et aussi naturellement la vie quotidienne. Et surtout, il est dit qu'il faut que de débat intervienne avant qu'il ne soit trop tard, en clair, avant que les décisions ne soient prises.

Pour revenir à ce débat, le Président y a fait allusion tout à l'heure, nous avons un certain nombre de principes très importants, qui vont nous permettre ce soir de fonctionner de manière participative et de manière démocratique. D'abord, nous avons un principe, la neutralité. Il veut dire ce qu'il veut dire, qui veut dire que la Commission particulière ne dépend de personne et elle gère les débats, le Président l'a rappelé, ce qui veut dire qu'elle n'est ni pour les uns ni pour les autres, ni avec les uns ni avec les autres. Elle constate, enregistre, réfléchit avec vous et elle consigne à un moment donné, dans un document qui s'appellera le compte-rendu, suivi d'un bilan que rendra la Commission nationale du débat public, dans quelque semaines, à la fin du débat. Indépendance, là aussi, c'est très important. Je vous ai dit que la CNDP était une autorité administrative indépendante. À ce titre, elle ne dépend ni du pouvoir politique, ni du pouvoir de quoi que ce soit, ni du maître d'ouvrage. Il s'agit d'une Commission totalement indépendante. Équivalence, là aussi c'est très important. Cela veut dire que chaque citoyen est égal à l'autre et qu'il a le droit de s'exprimer. C'est notre travail à nous de veiller ce soir à ce que chacun, où il est, puisse s'exprimer autant de temps qu'il le faut, naturellement dans l'équilibre les uns les autres, de façon à ce que tout le monde puisse s'exprimer. Et transparence également, je crois que nous y avons fait allusion tout à l'heure. Il y aura un verbatim, un compte-rendu de tout est dit ici, le nom des intervenants, le contenu et tout cela sera fidèlement retranscrit dans notre site de la CPDP. Et si vous vous rendez sur ce site, vous verrez qu'il est très fréquenté puisque 150 000 personnes environ sont venues sur ce site, et plus de 700 questions ont été posées. Cela veut dire aussi que nous mettons sur la table tout ce qui existe. Tout est transparent. Enfin, pour terminer, l'argumentation. C'est très important aussi. Cela veut dire que nous ne sommes pas là pour nous invectiver ou dire des choses qui n'ont pas de fondement. Nous sommes là pour argumenter. Donc, ce qui est important, c'est ce qui est argumenté et documenté. On s'exprime avec des éléments clairs, précis, de manière à pouvoir comparer, discuter, analyser, les scénarios, les évolutions et tous les aspects de projet qui sera présenté dans quelques minutes par la Société du Grand Paris.

Tout à l'heure, nous rappellerons comment nous allons procéder en termes de question. Il y

aura des questions écrites, des questions orales. Les questions orales, bien entendu, prendront le dessus. Nous vous expliquerons un peu comment cela fonctionne. Mais d'ores et déjà vous devez savoir qu'il y a la possibilité de demander aux hôtes à disposer d'un document sur lequel vous allez pouvoir écrire vos questions, auxquelles nous répondrons en partie probablement, si le temps nous le permet, durant la soirée, ou au contraire ce sera sur le site. En tout cas, toutes les questions que vous posez auront une réponse. C'est un principe fondamental de transparence, comme je vous le disais. Voilà, Monsieur le Président, j'ai terminé.

**François LEBLOND** : merci, mon cher collègue, pour tout ce que vous venez d'indiquer. Je voudrais simplement, avant de passer la parole au maître d'ouvrage, d'abord rappeler que celui-ci est représenté par son Président, Monsieur Marc VERON, Florence CASTEL à côté de lui, et Brigitte GRÉGOIRE. Tous les 3 sont à ma gauche. Réseau Ferré de France est représenté par Monsieur Manuel LECONTE, qui est quelqu'un de très fidèle à nos réunions et je le remercie beaucoup. La SNCF est représentée par Frédéric MICHAUD, directeur développement gares et connexions. Mais je ne sais pas où il est. Madame la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche est représentée par Patrick HETZEL, le Directeur général de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle. La RATP est représentée par Monsieur DUPIN. Le Sous-préfet de Palaiseau nous fait l'honneur de sa présence, représentant son Préfet de l'Essonne, et le Préfet de région, bien sûr. Je ne sais pas s'il y a quelqu'un de la Direction régionale de l'équipement. Donc voilà la liste des personnes que je voulais citer en ce début de réunion. Je vais tout de suite donner la parole au maître d'ouvrage, qui va présenter le sujet du Grand Paris tel qu'il a été préparé à la demande de la Commission nationale du débat public. Vous savez que le maître d'ouvrage dépose un dossier, qu'il explique en séance. Donc, je vais tout de suite laisser la parole à Monsieur VERON ou à ceux qui l'accompagnent. Vous avez tout de suite la parole.

**Brigitte GRÉGOIRE, Société du Grand Paris** : merci, Monsieur le Préfet. Bonsoir à tous. En premier lieu, permettez-moi de vous souhaiter une bonne année 2011, car je crois que nous sommes encore dans les délais pour le faire. C'est la sixième fois que nous venons dans l'Essonne ou dans les Yvelines pour débattre de notre projet. Des échanges sont en cours entre l'État et la région pour aboutir à une vision partagée du futur réseau de transport francilien. Toutefois, les règles du débat public nous imposent de présenter le projet tel qu'il figure dans le dossier soumis à votre appréciation. Nous allons donc commencer notre présentation par un petit film de quelques minutes, qui va vous donner un premier éclairage de ce projet et de son ambition, avant de vous présenter les grandes lignes de ce projet, notamment sur votre territoire, tel que présenté sur cette planche. Donc tout d'abord un petit film qui va replacer notre projet dans son contexte historique.

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un PowerPoint*

Je vais expliciter de façon un peu plus précise le projet Métro Grand Paris, avant d'en

démontrer les bénéfices. Ensuite, nous focaliserons sur ce qui concerne votre territoire et enfin nous terminerons en regardant la mise en œuvre de ce projet.

Tout d'abord, un constat, les déplacements en Ile-de-France, lorsque nous regardons les déplacements en transport en commun, nous constatons que sur le territoire de Paris intramuros, 64 % des déplacements sont effectués en transports collectifs. En première couronne, nous tombons à 23 %, et en seconde couronne à 10 %. Bien évidemment, à contrario, les déplacements en voiture particulière représentent 80 % des déplacements en seconde couronne. Que propose le Métro Grand Paris pour répondre à cette évolution des déplacements ? Nous proposons un réseau de rocade articulé sur une ligne centrale, la ligne bleue, et deux lignes de rocade, la ligne rouge et la ligne verte. Ces lignes représentent 155 km de lignes nouvelles, 40 gares, et à la mise en service, ce réseau sera capable de transporter 2 millions de voyageurs, sa capacité maximale étant de 3 millions de voyageurs. Enfin, sa vitesse sera importante puisqu'il s'agit d'un réseau régional, 75 km/h de vitesse commerciale moyenne.

Nous allons donc parler plus précisément de chacune des lignes. Voici tout d'abord la ligne rouge. C'est la ligne qui tangente Paris. Elle se situe en première couronne, notamment sur sa partie ouest. Mais elle s'éloigne dans sa partie est, plus loin, vers la seconde couronne, puisque la gare de Chelles est située en Seine-et-Marne. Cette ligne, comme toutes les autres lignes, sera en correspondance avec les lignes de métro déjà prolongées ou qui sont amenées à l'être, et d'autre part aussi cette ligne sera en correspondance avec les lignes de Transilien et les lignes de RER.

La ligne verte, de 75 km, 16 gares, 400 000 à 500 000 voyages. Elle part de l'aéroport Roissy CDG, pour gagner La Défense. Elle se développe ensuite à l'ouest, et elle doit irriguer le plateau de Saclay jusqu'à l'aéroport d'Orly. Cette ligne est également en correspondance avec les lignes de métro qui sont prolongées, lorsqu'elles sont prolongées aussi loin en banlieue, ou avec les lignes Transilien ou les lignes de RER, puisque la volonté de notre projet est d'établir un maximum de connexions avec les lignes existantes, de façon à améliorer l'existant, déjà.

La ligne bleue est une ligne à partir du centre de Paris, c'est-à-dire de la ligne 14 actuelle. Elle gagnera l'aéroport Roissy CDG au nord, en passant par Le Bourget et l'aéroport d'Orly au sud. Je voudrais simplement rappeler que Roissy CDG est le deuxième aéroport européen et le premier aéroport de fret, et que l'aéroport du Bourget est le premier aéroport d'affaires. Ces lignes seront également en connexion, autant que faire se peut, avec les lignes Transilien et les lignes de RER.

Alors, quelques exemples de temps de parcours. Entre Saclay et Orly, 11 min au lieu de 52 min, soit un gain de temps de 41 min. Entre Saclay et l'aéroport Roissy CDG, 52 min au lieu de presque 2 h, donc un gain de presque 1 h. Enfin, entre Saclay et Noisy-Champs, 44 min au lieu de 105 min. Ce sont des gains extrêmement importants entre des zones de développement qui sont importantes et primordiales pour l'Ile-de-France.

Ce métro sera un métro automatique, un métro moderne. Je ne vais pas détailler puisque ce sont des métros actuellement mis en service un peu partout dans le monde, avec des vitesses élevées, 65 km/h, un intervalle faible, bien sûr une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, une flexibilité qui sera due à la fois aux automatismes, mais également aussi à la sécurité due aux façades vitrées en bordure de quais, qui non seulement garantissent une sécurité pour les voyageurs, mais qui d'autre part également permettent une meilleure régulation de la circulation des trains. Je rappellerais simplement que les places offertes par heure et par sens, selon les lignes et les tronçons, varieront entre 10 000 et 40 000 places offertes.

Ces métros iront dans des gares de demain. Ces gares doivent être des espaces de vie au service des voyageurs. La gare, c'est la rencontre de plusieurs moyens de transport, des moyens de transport collectif, le métro, mais aussi le tramway, les autobus, et aussi des moyens de transport privés, plus doux, que sont la marche à pied, qui est importante, la bicyclette, et bien évidemment la voiture particulière, dont nous essaierons de rendre l'usage moins important. Nous avons vu que c'est un usage extrêmement important, qui d'un point de vue écologique ne va pas dans le sens d'une meilleure maîtrise de l'air.

Alors, quels sont les bénéfices du projet ? Tout d'abord, améliorer les transports pour tous. Je vous dis qu'en première couronne, la ligne rouge allait mailler cette première couronne par des correspondances avec les lignes de métro et de RER, soutenir le développement durable, le développement économique et participer au développement durable. Ce réseau sera un réseau maillé. 85 % des gares seront en correspondance, notamment avec les 3 aéroports que j'ai cités et les 8 gares TGV, certaines qui existent, d'autres qui sont prévues. Enfin, la désaturation du réseau existant sera importante. En effet, notre réseau participera à la désaturation du réseau, avec une diminution de 10 à 15 % du trafic en moyenne, 25 % sur la ligne 13 et 30 % sur le RER B. Nous avons ici deux cartes qui montrent l'effet de la désaturation. Sur cette première carte, il n'y a qu'une rocade de première couronne. Et nous voyons bien que cette rocade de première couronne permet de désaturer l'intérieur des lignes à l'intérieur de Paris. Mais les lignes qui sont en rouge continuent à être surchargées. Sur le graphique suivant, nous avons donc ici des rocades de grande couronne, celles qui sont proposées par le réseau Grand Paris, notamment celle-ci qui va beaucoup plus loin que celle qui est proposée dans cas cas-là. Et nous voyons bien que la désaturation intervient entre la première couronne et la seconde couronne. En effet, la désaturation intervient parce que, comme nous l'avons dit, les déplacements de banlieue à banlieue sont les déplacements qui croissent le plus, et à l'heure actuelle, pour assurer la plupart de ces déplacements, il faut passer par Paris. C'est ce qui contribue à la surcharge du réseau, à la fois dans Paris, mais aussi à l'extérieur de Paris.

Autre bénéfice, c'est soutenir le développement économique et territorial. Nous avons des pôles majeurs de développement, fondés sur l'innovation, l'entrepreneuriat. Ce sont aussi des lieux de vie dont il faut faciliter les échanges. Enfin, nous espérons aussi, et nous travaillons à l'amélioration de la qualité de vie, notamment par la rénovation urbaine de certains

quartiers, dont les quartiers qui sont situés à l'est de la région.

En ce qui concerne le dernier bénéfice du projet, c'est de participer au développement durable. Je ne développerais pas davantage en ce qui concerne l'intérêt des transports collectifs sur la voiture particulière. Mais je voudrais dire simplement que notre projet a innové dans la mesure où une évaluation stratégique environnementale a été faite en amont du projet, et non pas après. Elle s'est faite en 3 temps, à partir d'un diagnostic extrêmement poussé. Ensuite, une modélisation, et c'est cette modélisation qui a permis de déterminer un certain nombre de choix, notamment des choix qui concernent le Plateau de Saclay.

Justement, maintenant quelle est la présence de notre projet sur le Plateau de Saclay, sur votre territoire ? Nous regarderons très rapidement le contexte, parce que vous le connaissez sans doute beaucoup mieux que nous, et ensuite les perspectives. Les caractéristiques du Plateau, je ne m'étendrai pas sur le fait qu'il est bordé au nord par la Vallée de la Bièvre, et au sud par la Vallée de l'Yvette. Cette caractéristique a conduit à une urbanisation dans les vallées et à un réseau de transport qui s'est lui-même développé, je parle pour les réseaux lourds, dans les vallées. Nous avons ici la ligne N du Transilien, qui part de Montparnasse, la ligne U qui part de La Défense et une des branches de la ligne C qui s'arrête à Saint-Quentin. Une autre branche de la ligne C part de Massy et rejoint Versailles-Chantiers. Enfin la ligne B du RER court dans la Vallée de l'Yvette, avec ici la représentation des principales gares. Il y en a d'autres, je sais, mais nous n'avons représenté que les gares principales. Enfin, il faut rappeler que le Plateau est traversé par deux lignes d'autobus armatures : la ligne 91-06, ligne exploitée par Albatrans, avec un site propre qui part de Massy jusqu'à l'École polytechnique pour le moment, et qui de l'autre côté, dans sa partie ouest, part de Voisins-le-Bretonneux jusqu'à Saint-Quentin. Il y a une autre ligne qui est une ligne structurante, c'est la ligne 91-08, qui va de Vélizy jusqu'aux Ulis, mais qui a une offre bien moindre que celle de la ligne 91-06.

En ce qui concerne les déplacements entre votre territoire et les territoires importants de l'Île-de-France, ce que nous constatons, j'explique un peu la légende. Les couleurs représentent la proportion des déplacements qui sont assurés par les transports collectifs. Pour le rouge, c'est entre 10 et 20 %, et, sans aller jusqu'au vert foncé qui représenterait 80 à 100 %, le vert représente entre 60 et 80 %. Ce que nous pouvons dire, c'est que les déplacements entre Paris et votre territoire représentent un volume extrêmement important, et il est assuré à environ 50 % par les transports collectifs. Mais si nous regardons les autres liaisons, nous constatons que la part de transport collectif dans ces liaisons est extrêmement faible, notamment pour rejoindre Marne-la-Vallée, Cergy ou la Plaine-de-France, ou Evry-Sénart.

Qu'en est-il de la mobilité sur le territoire ? La voiture particulière représente 62 % des déplacements sur votre territoire, alors qu'elle ne représente que 59 % en grande couronne. Et les transports collectifs 13 %, alors qu'ils représentent 15 % en grande couronne. La voiture ayant une place prépondérante dans le développement sur le territoire, elle engendre bien sûr des embouteillages. Votre territoire a le privilège, mais aussi

l'inconvénient, d'accueillir des voies du réseau Magistral, l'autoroute A86, la N18, la N10, l'A10. Ce sont des facteurs d'embouteillage parce qu'ils assurent aussi le transit, et donc ils constituent d'ailleurs une coupure sur votre territoire, à la fois du nord au sud et de l'est à l'ouest.

Après ce rapide aperçu du contexte, quelles sont les perspectives sur le territoire ? Déjà, votre territoire a un potentiel important, c'est le potentiel actuel du campus sud. Les premières implantations datent de l'après-guerre. D'autres ont suivi, et nous constatons une forte présence d'universités ou des grandes écoles, Polytechnique, Supelec qui nous accueille aujourd'hui, Paris XI, donc là aussi je n'insisterais pas puisque vous les connaissez beaucoup mieux que nous. Le Plan Campus, c'est 23 acteurs pilotés par la Fondation de coopération scientifique et ses 3 projets clés. Le premier projet est le déménagement sur le Plateau de Saclay de l'université Paris XI, pour remplacer des équipements et des bâtiments un peu vétustes. Le deuxième projet est l'arrivée de 7 nouveaux établissements, parisiens ou franciliens. Enfin, le troisième projet clé est la mutualisation des équipements, tant au niveau des infrastructures de recherche qu'au niveau des infrastructures universitaires, de façon à faire un campus qui soit accueillant pour les étudiants, tant au niveau de la restauration que des loisirs, mais aussi des équipements culturels. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie un accroissement assez important du nombre des étudiants, des chercheurs-doctorants et des personnes qui travaillent aussi pour ces universités. Nous avons représenté ici le potentiel en 2010 et en 2025. Cela veut dire qu'au total en 2010, nous sommes à peu près à 37 400 personnes, et en 2025, il y en aura plus de 82 000, donc une croissance extrêmement importante qui nécessite une offre de transport collectif amicale pour satisfaire la demande. Les prévisions de trafic tablent sur 6 à 8 000 voyageurs à l'heure de point du matin sur le tronçon le plus chargé. Je voudrais mettre en balance ces 80 000 personnes qui vont être sur le plateau et ces 6 à 8 000 en prévision de trafic sur le tronçon le plus chargé.

Qu'en est-il des projets de transports sur votre territoire ? Tout d'abord, nous avons ici le prolongement du TCSP, de l'École polytechnique jusqu'au Christ de Saclay. Ensuite, tangentant votre territoire, il y a le tram-train Évry-Massy, qui devrait être prolongée l'utilisation de la ligne C du RER jusqu'à Versailles-Chantiers. Et enfin, ce que nous proposons, c'est-à-dire le Métro Grand Paris qui vise à relier Orly, en passant par le Plateau, avec une gare à Saclay-Sud et une gare à Saint-Quentin-en-Yvelines dont nous avons déjà beaucoup débattu, avec deux possibilités : une gare à Versailles-Chantiers ou une gare à Versailles-Matelots. C'est la proposition que nous faisons. Je voudrais simplement rappeler ici aussi l'intérêt de cette liaison régionale puisque le Métro Grand Paris est une liaison régionale. Nous voyons ici la gare de Saclay-Sud, et si nous regardons l'Île-de-France, tout ce qui est en vert foncé représente un accès à partir de la gare de Saclay-Sud, avec un gain supérieur à 20 min. Cela rejoint un peu ce que je vous ai dit. Par exemple, de Saclay jusqu'au campus Condorcet, il faut actuellement 1 h 30, et il faudra 50 min avec un métro régional de grande vitesse.

La mise en œuvre de ce projet. C'est vrai, c'est un projet coûteux, entre 21 et 23 milliards d'euros, dont plus de 80 % pour les infrastructures, 12 % pour le matériel roulant et le solde pour les acquisitions foncières. C'est-à-dire que c'est un projet qui sera remis au STIF clé en main, prêt à l'usage. Il sera donc exploité par une entreprise choisie après appels d'offres par le STIF.

Où en sommes-nous de notre calendrier ? Nous sommes toujours dans la phase de débat public qui va se terminer le 31 janvier. Ensuite, la CPDP prendra en compte et transmettra à la Société du Grand Paris les remarques et les propositions qui auront été faites au cours de ces débats publics. Nous rédigerons ensuite un schéma d'ensemble du réseau, et ensuite nous procéderons aux enquêtes publiques. Les travaux commenceront en 2013, pour une mise en service des premiers tronçons en 2018. Je vous remercie de votre attention.

### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : merci beaucoup pour ces précisions du maître d'ouvrage, Madame, pour tout ce que vous venez de dire. Mon collègue ROSTAGNAT va se mettre au pupitre et organiser les questions ; c'est toujours quelque chose d'un peu difficile. Je crois qu'il va s'efforcer de prendre successivement des questions au début de l'amphithéâtre et en haut de l'amphithéâtre, pour essayer de trouver un juste équilibre entre toutes les parties de cet amphithéâtre, dont nous nous réjouissons qu'il soit aussi chargé, avec un regret que certains soient assis par terre. Je suis désolé, mais nous ne pouvons peut-être pas faire autrement. Je voudrai simplement vous dire que pour que vous soyez suffisamment nombreux à pouvoir poser des questions et pour que ce débat se termine, nous avons l'habitude de terminer à 23 h, c'est une bonne heure et si nous devons passer quelques minutes de plus, nous passerons quelques minutes de plus, mais nous ne voulons pas que ces débats se prolongent trop, la condition est que les questions que vous posez soient posées d'une façon suffisamment brève. Nous avons une habitude de dire au maximum 3 min. Cela vaut pour tout le monde. Voilà ce que je voulais vous dire. Et puis naturellement, je demande au maître d'ouvrage aussi des réponses concentrées pour que dans les deux sens il puisse y avoir ce dialogue qui est la clé de tout ce qui doit apparaître dans un débat public, qui est utile à tout le monde. Nous voulons ce débat d'une façon sereine et Michel ROSTAGNAT va tout de suite donner la parole à la première personne qu'il aura vue. Levez le doigt, comme il en a vu beaucoup, il va avoir du mal. Je lui laisse le soin de démarrer.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup, Monsieur le Président. Peut-être pour faciliter le travail des hôtesse, je demanderais aux gens qui sont derrière d'essayer, tant qu'à faire, d'utiliser les rares espaces encore disponibles dans les travées et surtout de laisser un petit passage dans chaque travée. Donc, nous allons passer tout simplement, avec votre permission, d'une hôtesse à l'autre, en leur demandant chacune de faire l'aller-retour entre le bas et le haut. Je commence par notre hôtesse qui est ici, la n°2, dans la travée du milieu gauche. Après, j'ai vu des questions un peu partout, effectivement, et donc les autres auront la parole ensuite. Précisez qui vous êtes, de façon à ce que nous puissions vous noter dans le verbatim.

**Philippe DOMERGUE, Président de l'association ESSOR de Versailles :** je m'appelle Philippe DOMERGUE. Je suis membre du réseau associatif du Plateau de Saclay, qui a rédigé un cahier d'acteurs. Je voudrais faire un constat et puis deux propositions.

Le constat, c'est qu'aujourd'hui, nous avons sur la table au moins 4 projets de transport, et pas seulement un seul. Je les cite. C'est la remise à niveau du réseau existant. C'est le projet Arc Express qui est lui-même dans le cadre d'un Plan de mobilisation qui comprend une partie de rénovation du réseau. C'est le projet du Grand Paris et puis c'est un grand absent, ce soir, c'est le projet qui est en cours de négociation en dehors du débat, entre le Conseil régional et la Société du Grand Paris. Ceci est un peu surréaliste finalement. Lors de la séance du 12 janvier, cette séance a montré que les évaluations étaient menées avec des données différentes. Or, la bonne gestion n'est pas de boucler le financement d'un projet, ce n'est même pas de financer un projet rentable, c'est de financer le projet le plus rentable parmi les projets rentables. Et ceci nécessite que nous comparions les projets avec les mêmes méthodes. Ce qui n'est absolument pas le cas aujourd'hui. Je vous ai fait la proposition, Monsieur le Président, de créer un groupe d'audit public. Je dis bien « public », et pas seulement avec des experts plus ou moins indépendants. Un groupe d'experts publics pour expertiser les hypothèses, les coûts, l'intérêt des projets pour la collectivité, et les financements.

Donc ma première question. Vous avez le pouvoir de créer ce groupe d'audit. Qu'en est-il de cette proposition ? Sachant que le 12 janvier, vous aviez dit publiquement que votre Commission était un peu arrivée à la même conclusion, que ce serait nécessaire de pouvoir faire des comparaisons.

Et puis, ma dernière proposition, c'est la suivante : si nous allons vers un projet négocié, encore une fois, en dehors du débat, je pense qu'il faudrait que la loi du Grand Paris s'applique. C'est-à-dire qu'il y ait, une fois le projet définitivement défini, un nouveau débat de 4 mois, prévu dans la loi du Grand Paris, pour répondre aux lois sur la concertation. Donc, en fait je pense qu'il faudrait un nouveau débat. Et ceci lorsque nous aurons vraiment un dossier sur la table, négocié, encore une fois, en dehors de ce débat-ci.

**François LEBLOND :** oui, vous vous adressez à moi. Nous arrivons à la fin de ce débat et je rappelle qu'il y aura après, pour nous, pendant 2 mois, à rédiger les conclusions de ce débat. Bien entendu, je ferai allusion, dans les conclusions, à la proposition que vous faites, puisque cela fera partie de nos conclusions. Nous prenons acte de tout ce que vous avez dit dans ces séances. Le maître d'ouvrage aura 2 mois pour dire ce qu'il retient de nos débats. Mais je dois dire que je suis étonné par ce que vous me dites sur la loi du Grand Paris. Elle a prévu un débat de 4 mois, mais elle n'a pas prévu de nouveau débat au-delà de ce débat de 4 mois. Donc en réalité nous suivons la procédure telle que le législateur l'a fixée le 3 juin dernier. Je ne vous redonne pas la parole tout de suite, parce que nous n'allons pas faire un débat entre nous. Simplement, je note les observations que vous avez faites.

**Michel ROSTAGNAT :** merci beaucoup. Nous continuons. Nous allons laisser souffler la

première hôtesse. Mademoiselle, vous choisissez, vous descendez un petit peu sur votre gauche, très bien. Est-ce que vous pouvez annoncer votre nom et qualité ?

**Olivier LUCAS, Les amis de la Vallée de la Bièvre :** Olivier LUCAS, je suis le Président d'une association qui s'appelle Les amis de la Vallée de la Bièvre, qui fait aussi partie du collectif Un autre avenir pour le Plateau de Saclay. Je dirais d'abord en préliminaire qu'une association comme la nôtre, qui s'intéresse d'abord aux questions d'environnement, ne peut être qu'en faveur du développement des transports en commun et consciente du manque criant, dans ce territoire en particulier. Également le développement de la recherche, encore faudrait-il définir ce que c'est, si nous parlons de développement qualitatif ou quantitatif. Mais évidemment, de toute façon, un objectif comme cela ne peut aussi que recueillir notre assentiment.

La question porte sur le comment. Comment réaliser ce développement et est-ce que le projet qui nous est proposé aujourd'hui répond à ces objectifs ? Au-delà de la question des transports, c'est un projet d'aménagement du territoire qui se pose, particulièrement dans cette région. Pourquoi ? Parce que si nous regardons les gares que vous avez mentionnées, j'en rajouterai une qui était une des propositions qui est la gare de la Minière, nous avons aujourd'hui 3 gares soit en pleine campagne, en zone naturelle, soit en zone agricole. Finalement, ce projet proposé ici est un projet d'étalement urbain. Parce que nous n'avons jamais vu, en Ile-de-France, ne pas urbaniser autour des gares. D'ailleurs, c'est un objectif, la loi du Grand Paris prévoit, au moins dans un secteur de 400 m autour des gares, de procéder à une urbanisation. Donc il est évident que cette région-là risque, si nous appliquons ce projet tel quel, d'être massivement touchée par un étalement urbain. Pourquoi ces choix pour ces différentes gares ? Nous pouvons quand même nous poser la question, et je crois que l'un des objets du débat n'est pas seulement de demander si nous sommes pour ou contre, mais de faire des alternatives et des propositions. Du côté de Versailles, c'est la gare des Matelots, et pas celle des Chantiers. Donc là aussi, une gare dans une zone non urbanisée, qui deviendra urbanisée. Où est la solution alternative ? Je n'en ai pas vu, j'ai cherché. Est-ce qu'il y a un projet sur la gare des Chantiers ? Je n'en ai pas trouvé. On parle même d'une gare dite de la Minière, 2 km au sud, en pleine zone naturelle, en plus, dans le site classé de la Vallée de la Bièvre. Cela a peut-être échappé à ceux qui ont fait la proposition. Et maintenant enfin, ici, sur le Plateau de Saclay, une gare qui se trouve aujourd'hui dans une zone en plein espace agricole, absolument pas urbanisée. Alors bien sûr, sa justification est de remettre Paris XI, parce que l'université actuelle n'est pas satisfaisante, on veut regrouper les choses et il y a quelque part une obsession du classement et des indicateurs. Il faut remonter dans le classement de Shanghai, Paris XI n'est pas assez bien classée. Est-ce que le gigantisme est la solution ? Est-ce que nous nous sommes posé la question ? Pas forcément. Cambridge fait 16 000 étudiants, est 4e au classement de Shanghai. Si nous ne regardons que cet indicateur, je ne crois pas que la solution soit vraiment dans le gigantisme. Donc nous avons aujourd'hui des propositions sur ces gares qui n'ont pas d'alternatives qui ont été étudiées, et pour les gens qui s'intéressent à l'environnement, compte tenu du risque majeur de changement radical sur cette zone et ce

territoire, ce n'est pas entre le tracé A et le B, qui ne changent rien de ce point de vue là, que la question se pose. La question qui se pose est de savoir comment mieux utiliser les transports actuels, qui ne fonctionnent pas.

**François LEBLOND** : si vous pouviez achever votre propos.

**Olivier LUCAS** : pardon, je vais conclure. La question que je voudrais poser : est-ce que la Société du Grand Paris est prête à étudier d'autres alternatives, de vraies alternatives autres que celles qui vont détruire massivement l'environnement de cette région ?

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : Madame, vous répondez ?

**Florence CASTEL, Société du Grand Paris** : bonsoir à tous. Rapidement d'abord, parce que je crois que nous reviendrons sur plusieurs des points que vous avez soulevés dans le cours de la soirée, parce qu'il faudrait beaucoup de temps pour y répondre complètement. Vous avez cité les 3 gares, sur le Plateau, Saclay-Sud, Saint-Quentin-Est. Nous disons bien Saint-Quentin-Est et pas la Minière, et Versailles. Alors concernant la localisation de ces gares, je crois qu'il ne faut pas se focaliser sur la précision de la localisation, à ce stade. Pourquoi ? Parce que nous sommes sur un projet qui est soumis au débat. Nous savons tous, sauf à nous cacher derrière notre petit doigt, qu'il y aura des évolutions. Il y a d'ailleurs déjà eu des évolutions. Nous avons entendu ce que nous ont dit les habitants et les élus de Saint-Quentin-en-Yvelines, et donc il n'est pas question aujourd'hui de se mettre d'accord sur la localisation, la parcelle de telle ou telle gare. En revanche, ce sur quoi je voudrais insister, c'est sur la méthode que nous avons retenue pour vous faire le projet que nous présentons aujourd'hui. Pour la première fois, cela été indiqué dans la présentation liminaire, nous avons procédé à une évaluation stratégique environnementale. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que le tracé qui est proposé a examiné diverses solutions et s'est penché sur la question de l'endroit où nous allions pouvoir passer raisonnablement, de si nous serions en aérien, en souterrain, pourquoi exactement là où c'était possible, là où c'était raisonnable et là où ce ne l'était pas. Je crois que le Plateau de Saclay en est un peu l'exemple. Et sur cette base-là, nous avons un tracé indicatif sur un fuseau. Et bien entendu, de temps en temps il y a des arrêts qui sont proposés qui ne sont pas au milieu des champs, comme vous l'indiquiez, parce que justement c'était l'une de nos préoccupations que celle de préserver le plus possible, notamment les espaces agricoles et naturels. Et tout cela va de pair avec ce que nous avons défendu à l'époque dans la loi du 3 juin sur la préservation des terres agricoles du Plateau de Saclay. Donc la localisation des gares est une proposition a priori. Je crois qu'elle répond à de vrais enjeux. Elle répond également à de vraies demandes et je ne doute pas que ces demandes s'exprimeront ce soir. Ensuite, tout cela est bien entendu à affiner, car il ne saurait être question aujourd'hui de dire que le tracé est définitif et que la gare de Saclay-Sud sera sur telle parcelle plutôt que sur telle autre. Donc tout ce travail, nous aurons à l'affiner. Nous le ferons en lien étroit avec les collectivités et avec les acteurs, notamment du monde associatif, pour parvenir au choix final qui soit le plus adapté possible.

S'agissant des étalements urbains, sur lesquels vous avez insisté, très honnêtement, c'est effectivement assez souvent ce qu'on a en tête. On met une gare à un endroit, on fait de l'étalement urbain. Oui, nous pouvons faire cela, sauf si nous nous donnons justement les moyens de ne pas le faire. Il n'appartient pas à la SGP de maîtriser ces questions. Le droit du sol reste de la pleine compétence des élus, et en tout état de cause, la loi du 3 juin relative au Grand Paris a créé un outil qui me semble de nature à permettre aux élus, en lien avec l'État, d'avoir une gestion raisonnable des territoires dans le cas des contrats de développement territorial. Donc il vous appartiendra demain, je crois que les travaux sont déjà en cours, d'avoir ce traitement raisonné pour permettre justement de maîtriser cet étalement urbain, en lien, parce que ce sera probablement un élément important des contrats de développement territorial, avec les dispositifs de rabattement qui permettront d'amener correctement les voyageurs qui en auront besoin aux transports en commun les plus proches.

C'est votre dernier point, je crois, y a-t-il d'autres termes à l'alternative ? Il y a toujours d'autres voies de choix. Nous savons de quelle manière nous entrons dans un débat public. Très honnêtement, qui peut savoir la manière dont nous en sortirons est extrêmement fort. Ce qui est important, c'est que les voix s'expriment. Il y a celles qui s'expriment très fortement en faveur des projets qui sont présentés. Et je parle d'une manière générale, pour les nôtres comme pour d'autres. Des voix s'expriment très favorablement, elles ont leur motivation et il nous faut les entendre. Des voix s'expriment également défavorablement. Elles ont des motivations qui sont tout aussi légitimes, et nous les entendons de la même manière. Ensuite, c'est le jeu de la démocratie, et je dirais que le meilleur des projets, celui qui aura été le mieux défendu et le mieux porté sera celui qui sera in fine fait. Tout ce que nous souhaitons, c'est que l'intérêt général l'emporte à la fin.

#### *Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : je voudrais dire aux personnes qui ont du mal à entendre qu'il reste dans les travées des espaces devant. Qu'elles n'hésitent pas à se rapprocher, ce qui permettra également de dégager l'arrière pour les personnes qui arrivent. Je poursuis mon travelling vers la droite, et nous allons donner la parole à quelqu'un sur la droite.

**Jérôme GUEDJ, Conseiller général de Massy, Vice-président du Conseil général de l'Essonne** : bonsoir à tous. Jérôme GUEDJ, je suis Vice-président du Conseil général de l'Essonne. Je voudrais, un peu à l'instar de ce qui a été fait par Michel BERSON et Thierry MANDON lors des deux précédentes réunions en Essonne, à savoir celle d'Évry et celle de Massy, vous livrer la position du Conseil général de l'Essonne, que vous pouvez retrouver dans un cahier d'acteurs qui a été adopté par l'assemblée départementale.

D'abord, commencer par vous dire que Michel BERSON n'est pas là ce soir précisément parce qu'il est en réunion avec Maurice LEROY, le Président de la Région Ile-de-France, les 7 autres Présidents de Conseils généraux d'Ile-de-France, RFF, la Société du Grand Paris, la RATP, la SNCF, l'ensemble des acteurs concernés par ce dossier pour précisément continuer

à le faire évoluer. Je veux, avec d'autres, souligner le caractère un peu ubuesque et décalé de l'exercice auquel nous nous livrons. Non pas pour jeter la pierre sur la CNDP, mais pour constater avec d'autres que précisément, ce travail de la CNDP a permis de nourrir la réflexion de tous ceux qui veulent continuer à faire évoluer ces dossiers, je parle d'Arc Express et naturellement du métro automatique du Grand Paris, constatant d'emblée que ces dossiers devaient évoluer, au regard de leurs insuffisances.

S'agissant du dossier du métro automatique du Grand Paris, pour l'ensemble des Essonnien(ne)s que nous représentons au Conseil général de l'Essonne, nous devons avoir l'honnêteté de ce constat. Il n'est pas à la hauteur des attentes des Essonnien(ne)s en matière de transports. Alors vous nous direz qu'il n'a pas vocation à répondre à cette ambition. Mais nous vous disons en même temps que nous ne pouvons pas avoir d'un côté un projet gigantesque, qui fagocite, aspire, mobilise l'ensemble des énergies, des talents et surtout des ressources financières et de l'autre côté un quotidien des Essonnien(ne)s face aux transports qui demeure problématique. C'est la raison pour laquelle le Conseil général de l'Essonne, avec nombre d'élus de ce territoire, avec nombre d'associations et avec la totalité des habitants, défend une position simple et claire : d'abord et avant tout priorité à l'amélioration des transports existants.

### *Applaudissements*

Nous ne pouvons pas avoir des RER B, C et D qui innervent le territoire essonnien, alors qu'ils ont connu des accroissements significatifs de leur irrégularité : 12 % sur le RER C, 15 % sur le D, 22 % sur le RER B, soit quasiment un doublement de l'irrégularité sur le RER B sur ces 3 ou 4 dernières années. Et ce ne sont pas mes collègues Maires de ces communes qui sont desservies par le RER B, j'ai vu mon ami David ROSSE, Maire d'Orsay, qui me démentiront sur les attentes très fortes de nos concitoyens sur ce sujet.

La deuxième priorité, qui est connexe, qui est qu'une fois que nous avons amélioré ces RER, une fois surtout que nous sommes partisans d'une convergence inévitable entre ce projet et celui de la Région, est de développer des liaisons de rabattement, de proximité qui permettront d'améliorer le quotidien de l'ensemble des Essonnien(ne)s, qui pourront permettre justement d'avoir un accès à ces transports. Je ne vais pas tous vous les citer, dans les 5 s qui me restent, mais le tram-train Massy-Evry, le tramway Villejuif-Juvisy, le pôle multimodal de Juvisy, le TCSP Orly-Massy-Saint-Quentin-en-Yvelines, en passant par Saclay naturellement, le TCSP entre Massy et Les Ulis, Massy-Arpajon, Orly-Evry, Orly-Val-de-Seine, la ligne 402 Corbeil-Essonnes-Viry-Châtillon, le TCSP sur la Francilienne. Vous l'avez compris, notre priorité, ce sont des transports en commun en site propre, des bus à haut niveau de service qui permettent de desservir les 3 pôles métropolitains qui sont ceux de Massy-Saclay, Orly et Évry-Corbeil-Essonnes. Et de cette manière nous aurons fait œuvre utile. Alors, ne nous fourvoyons pas dans des projets trop mirobolants, trop fantastiques. Il y a des positions de compromis. Nous savons d'ores et déjà que cette partie de ce métro automatique entre Orly, Massy, Saclay et au-delà, est déjà mort né. Réfléchissons, et cela peut être l'objectif de la réflexion ce soir, à ce qui peut le remplacer. Il y a un TCSP, il faut le financer. Il y a d'autres pistes éventuelles de structures de desserte plus légère. C'est cela dont il faut parler. À titre

personnel, j'aime bien l'idée d'un tram-train. Nous pouvons y réfléchir et avoir cette discussion, mais il faut le faire en tenant compte d'abord et avant tout des attentes d'aujourd'hui et pas de celles de 2050. Merci.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : Monsieur le Président de la Société du Grand Paris.

**Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris** : bonsoir à tous. Si j'ai bien compris, dans la discussion entre l'État et la Région, qui s'est amorcée il y a quelques semaines, il y a en réalité deux aspects qui sont abordés. Le premier aspect concerne l'ensemble des projets de moyen terme, les années qui s'écoulent à partir de maintenant, qui concernent à la fois les prolongements de ligne de métro, des TCSP, des tramways (etc.). L'état auquel sont parvenues ces discussions, c'est que pour une période qui n'est plus simplement la période du contrat de projet État/Région classique de 6 ans, mais une période qui s'étend jusqu'en 2025, donc avec une visibilité forte, 39 lignes de projets représentant 11,9 milliards, comprenant une partie de 2 milliards qui n'est pas identifiée, car au-delà de 2020, semble réunir la Région et l'État. Et l'État a confirmé que selon une clé de répartition qui s'est appliquée jusqu'ici, qui est autour de 30 %, l'État est prêt, bien entendu, à assumer sa part et il est prêt à faire un effort particulier sur les premières années. Donc, lorsque vous dites qu'il y a en effet un certain nombre de projets en souffrance, vous exprimez là le retard qui s'est accumulé depuis déjà longtemps, et qu'il faut traiter. Et l'État répond qu'il est tout à fait sur cette ligne-là. Il y a notamment le RER C et le RER D cette ligne de 39 projets. Alors par ailleurs, et bien entendu, ceci n'est pas soumis à débat public cela participe de la relation contractuelle entre l'État et la Région.

Et par ailleurs, il y a le sujet du débat public. Le sujet du débat public consiste à dire que tout projet de transport structurant en réalité met 10 à 15 ans à s'accomplir quand les choses se passent bien. Donc, par conséquent, si les décisions concernant les années 2020 à 2025, et au-delà, ne sont pas prises maintenant, le phénomène dans lequel nous sommes aujourd'hui, qui consiste à courir après un retard important, qui ne cesse de gonfler, va naturellement se poursuivre. Et nous aurons dans 10 ans, en pire, la représentation de ce que nous avons aujourd'hui. Donc, il faut interpréter, à travers le projet du Grand Paris, le souci de l'État de venir en concours des questions de transport de la Région, pour donner un coup de reins qui permette de se projeter et de mettre les moyens financiers nécessaires, de manière à d'ores et déjà mettre en chantier ce projet, qui va avoir évidemment des effets, comme nous l'avons dit, sur la dizaine d'années. C'est le sens de l'intervention de l'État et dans le court et moyen terme et dans le long terme. Et il n'y a pas d'opposition entre les deux.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : je voudrais dire que dans une soirée comme la nôtre, en général nous passons une vingtaine de questions. Comme nous sommes 600, cela veut dire qu'une personne sur 30 peut s'exprimer. Bien entendu, il est important que chacun, par courtoisie

vis-à-vis des autres, essaie d'être un peu plus bref.

**François LEBLOND** : nous pouvons réduire à 2 min plutôt que 3, je pense que ce serait bien, si c'est possible.

**Michel ROSTAGNAT** : je bascule sur mon aile gauche, il y avait une question depuis un bon moment. Mademoiselle, vous l'aviez identifiée.

**François LERIQUE, AMAP des jardins des Cérès** : bonjour, je vais m'approcher un peu parce que j'ai un petit cadeau pour Marc VERON. Ce n'est pas pour jouer du piano que je viens là, ne vous inquiétez pas. Mon intervention, Monsieur le Président, durera plus de 2 min. Je n'ai parlé qu'une minute quarante à la dernière réunion. Le public n'a eu que 25 min sur 3 heures au dernier débat HEC. Je voudrais essayer de rééquilibrer, mais je vais faire court quand même.

Concernant l'organisation du débat, je rappelle que nous discutons d'un tracé alors que nous n'avons pas débattu de l'opportunité. Je m'indigne que certaines réunions soient reportées quasiment au dernier moment, sans doute pour que les Présidents fassent des petits arrangements entre amis sur les différents projets dont nous parlons. Et je m'indigne aussi de certaines réponses de Monsieur VERON en particulier, qui nous a expliqué la dernière fois qu'en 20 ans rien n'avait changé sur le Plateau de Saclay. Je crois que nous ne lui avons pas montré ce qui a changé ou qu'il n'a pas voulu voir ce qui a changé. Parce que depuis 20 ans, il s'est passé des choses, Monsieur VERON. Je m'indigne aussi du fait que Monsieur VERON, lors de la réunion à HEC, ait eu des phrases méprisantes pour le travail des agriculteurs, considérant négligeables les champs de pommes de terre. Monsieur VERON, que mangez-vous, que mangerez-vous plus tard ?

#### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : Monsieur, je vous demande d'éviter les attaques personnelles. Essayez d'éviter de toujours rappeler le nom d'une personne. Monsieur VERON a le droit au respect de tout le monde et je vous demande de le faire.

**François LERIQUE** : je cite simplement ses paroles, je perds du temps, Monsieur le Président.

**François LEBLOND** : oui, vous avez le droit à quelques secondes de plus parce que je vous ai interrompu.

**François LERIQUE** : merci. Je m'indigne aussi que le projet du Grand Paris soit dépassé et non durable puisqu'il pousse à une économie non durable, à une croissance économique dont nous savons qu'elle va nous amener, au point de vue écologique, et pour la planète, dans le mur. Je m'indigne des méthodes de la Fondation scientifique chargée de la gestion de la recherche sur le campus. Ce que j'appellerais le cartel des 23, signataires au forceps en session de rattrapage du Plan Campus et qui décident de s'installer chez leurs voisins, sur des terres agricoles sans leur demander leur avis. Les terres agricoles ne sont pas vides, elles produisent de la richesse. Je demande aux agriculteurs de s'indigner, je demande aux

chercheurs-enseignants de s'indigner aussi de tels projets. Je demande aux étudiants de s'indigner de ces projets fastueux alors qu'ils ne sont là que 3 ou 4 ans dans leur vie et que nous le sommes pendant 30 ans. Je demande au personnel des catégories moyennes qui sont démenagées sur le Plateau de Saclay et qui ne pourront pas s'y loger de s'indigner. Je demande aux syndicats professionnels, qui savent bien dans ces opérations que les regroupements ne créent pas d'emplois, de s'indigner. Je demande aux citoyens de s'indigner parce qu'ils ne sont pas consultés. Et je demande aux élus locaux de continuer à s'indigner parce qu'ils n'ont pas été associés, et je propose de créer, non pas des cahiers d'acteurs comme l'a fait la CNDP, mais des cahiers d'indignations. Et nous vous proposons la création d'une adresse internet, [indignez-vous.org](http://indignez-vous.org), où vous pourrez nous communiquer vos motifs d'indignation.

Pour terminer, pour prouver à Monsieur VERON, Monsieur le Président, sans vouloir le nommer, excusez-moi : quelques souvenirs du Plateau de Saclay, des pommes de terre biologiques, des lentilles biologiques, pour vous montrer que depuis 20 ans, beaucoup de choses ont changé sur le Plateau de Saclay et que vous y pencher un peu plus. Merci.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : Monsieur VERON, je crois que la parole vous est adressée. \*

**Marc VERON** : évidemment, je ne me lancerais pas une réponse personnelle. Vous avez compris que, dans la posture où je suis, je suis un fonctionnaire de l'État. Par conséquent, cette querelle qui m'est recherchée, évidemment, cela ne me permet guère d'y rentrer. Par contre, il y a une chose absolument certaine. C'est que dès le moment où le texte de loi a été mis en circulation auprès des commissions des 2 chambres, il y a eu une concertation permanente avec la profession agricole. Et je peux vous dire que la rédaction à laquelle ma voisine, Florence CASTEL, a prêté la main, a été menée de concert avec la profession agricole, et que si nous avons fait la proposition, s'agissant du réseau de métro et de la boucle sud que nous avons faits, nous l'avons faite en étant respectueux, précisément, des emprises agricoles et des terres de qualité que nous connaissons. Donc, c'est un reproche que vous adressez qui ne me paraît pas exactement correspondre avec la méthode qui a été utilisée, et encore une fois la concertation et l'implication du milieu agricole, de tous les propriétaires, pris individuellement, du site de Saclay.

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Dans travée du centre gauche, où nous revenons maintenant, combien y a-t-il de mains ? J'en vois une au deuxième rang, vous en avez une autre, Madame.

**Jean-Pierre PERVES, Président du Conseil économique et social de la CAPS** : bonjour, Jean-Pierre PERVES, Président du Conseil économique et social de la CAPS. Juste pour rappel, c'est un conseil qui est constitué de 4 collèges, qui intègrent des entreprises, des chambres consulaires des syndicats professionnels et salariés, des établissements du site, scientifiques, techniques et autres, et des associations. Ce conseil économique et social a émis un avis, qu'il a transmis à la communauté d'agglomération, et que je vais vous donner.

Premièrement, ce conseil a constaté que les transports en commun locaux étaient effectivement extrêmement saturés, cela a été dit, et étaient beaucoup trop centripètes. Ce qui veut dire qu'aujourd'hui tout va buter sur centre de Paris et la gare du Châtelet. Nous constatons un deuxième point, c'est que, j'ai écouté avec intérêt ce que disait le Conseil général de l'Essonne, nous constatons quand même que l'impression que nous avons eue jusqu'à maintenant, ce soit que le STIF avait assez largement ignoré la grande couronne et en particulier le sud de l'Essonne, et qu'il n'y avait pas beaucoup de grands projets présents. Nous constatons que la région parisienne est là. Nous sommes un conseil économique et social : la région parisienne a un manque de logements, d'emplois. Je veux bien qu'on veuille que tout soit en Chine, mais ce n'est pas notre souhait. Le Plateau de Saclay dispose d'atouts considérables, à la fois Plan Campus, pôle de compétitivité et Fondation scientifique. En conséquence, nous en déduisons un certain nombre de points que nous voulons dire fortement, car ils ont eu une majorité extrêmement large du conseil qui a voté en leur faveur. Premier point, le Métro du Grand Paris représente une opportunité unique, en débit et en liaison avec Paris, mais beaucoup aussi avec les liaisons périphériques. Deuxièmement, il devrait permettre un développement urbain de qualité dans des zones assez denses, assez durables, sans toucher aux terres agricoles (cela a déjà été confirmé) et cela devrait en principe permettre d'améliorer la Plateau de Saclay parce que si nous ne faisons rien sur le Plateau, tout le monde s'installera au sud du Plateau et le traversera ensuite. Troisième point, le projet doit être amélioré, c'est clair. D'une part en renforçant la desserte à Saint-Quentin, je rappelle que nous travaillons, en tant que CES, avec les autres conseils de développement de la région parisienne, et que nous nous sommes convenus qu'il serait utile que ce Métro du Grand Paris desserve mieux Saint-Quentin, qui est à la fois très développée sur un plan économique et sur un plan habitats. Troisième point, il est clair qu'il va falloir mieux articuler cela avec les projets du STIF et que tenions bien sûr en compte les besoins locaux à court terme. Il va falloir travailler beaucoup à cette intermodalité. Il va donc falloir réviser le STIF pour qu'il colle avec le Grand Métro. En conclusion, le projet est essentiel. Il est seul à pouvoir permettre de contourner Paris et de créer des liaisons rapides inter-grande couronne.

D'autre part, j'ai une question à poser derrière cela. Nous avons beaucoup parlé de financement. En ce qui me concerne, j'avais compris qu'il y avait un financement STIF et qu'il y avait un financement complémentaire qui était celui du Grand Paris, qui venait de système d'emprunt et autre. Je voudrais bien me voir confirmer que ce projet n'est pas aux dépens des propres projets du STIF. Merci.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup, Monsieur. Vous faites écho à la question que posait Monsieur le Vice-président du Conseil général, qui parlait de fagocitage du projet. Nous allons peut-être commencer par laisser Madame GRÉGOIRE, je suppose, sur les améliorations éventuelles du projet, et puis Monsieur VERON dira un petit mot sur l'étanchéité entre les projets actuels et le projet du Grand Paris.

**Brigitte GRÉGOIRE** : en ce qui concerne les améliorations du projet, je rappelle que la raison

du débat public est justement d'entendre vos propositions. Ces propositions ont été largement entendues, notamment lorsque nous avons eu des réunions, que ce soit à Roissy ou que ce soit en proche couronne. Je rappelle aussi que nous avons eu des réunions ici. Je l'ai rappelé déjà en début de séance. Nous sommes venus 6 fois. C'est la sixième fois que nous venons sur le territoire des Yvelines et de Saint-Quentin. Donc, la proposition d'une gare à Saint-Quentin-Est a été débattue. Nous avons débattu de la Minière. Nous avons débattu aussi à Versailles de la proposition de gare entre Versailles-Chantiers et Versailles-Matelots. Donc en ce qui concerne votre territoire, les propositions qui ont été faites correspondent à celles qui ont été proposées par vos soins.

En ce qui concerne les différents modes de transport, vous parlez beaucoup du BHNS, du tram-train ou du tramway. Je voudrais dire que chaque mode de transport a sa pertinence, liée à la fois à sa vitesse et à sa capacité. Je voudrais rappeler que la ligne 91-06 fait 28 km de long, et a 26 arrêts. Elle met 55 min pour partir de Massy et pour arriver à Montigny-le-Bretonneux. Si vous avez BHNS, l'intervalle minimum que vous pourrez avoir sera de 4 min. C'est-à-dire qu'en une heure, le débit sera de 1 500 voyageurs. Nous pourrions peut-être montrer un petit graphique.

#### *Diffusion d'un document PowerPoint*

Il rappelle un peu les caractéristiques de chacun des modes. Vous parlez également du tramway. C'est généralement un mode de transport, tout comme le BHNS, local. Un bus à haut niveau de service (BHNS), c'est le système d'autobus qui sera installé sur la ligne 91-06. Si vous mettez des autobus articulés, de type urbain, 100 places si nous restons dans des limites raisonnables, vous allez avoir une capacité maximale de 1 500 voyageurs par heure. Le tramway, lui, est aussi un mode de transport local, avec des arrêts fréquents et une vitesse commerciale qui inclut les arrêts. Nous avons une vitesse maximum d'un mode, et la vitesse commerciale. Donc plus avez d'arrêts et plus vous allez lentement. L'intérêt du tramway, par rapport au BHNS, est qu'il peut avoir une capacité plus grande puisque nous pouvons coupler plusieurs éléments. Mais cela reste malgré tout un mode qui est relativement lent puisque vous voyez que sa vitesse est en gros comprise entre 20 et 30 km/h. Donc c'est un mode de transport que nous utilisons, mais pour des dessertes locales. Ensuite, vous avez le tram-train. Le tram-train, c'est hybride, c'est à la fois un tramway et un train. Il a les caractéristiques du train et du tramway, c'est-à-dire que lorsqu'il est tramway, il circule dans une zone dense, avec des intervalles relativement rapprochés, et donc sa vitesse est relativement lente. Lorsqu'il circule en termes de train, il va circuler sur le réseau ferré national. Il peut y circuler avec une vitesse beaucoup plus élevée. Simplement, il va se trouver en concurrence avec des trains de marchandises ou des trains de voyageurs grandes lignes. Donc il peut être perturbé. Le système de tram-train a été mis en place en Allemagne.

**François LEBLOND** : il faudrait résumer, Madame, parce que c'est un peu long.

**Brigitte GRÉGOIRE** : d'accord. Je termine par les métros automatiques dont la capacité est

extrêmement variable et la vitesse est dans ce cas-là beaucoup plus élevée puisque nous allons de 40 à 65 km/h, avec une capacité beaucoup plus grande. Donc chaque mode de transport a sa pertinence. Simplement, il faut savoir quels sont les besoins qui sont recherchés sur un territoire ou sur une portion de territoire.

**François LEBLOND** : Monsieur VERON, quelques mots ou pas ?

**Marc VERON** : sur le financement, bien entendu, il y a à distinguer, et je prends la question comme étant uniquement la question du financement des investissements, l'investissement du fonctionnement et de la maintenance. Sur les investissements, la loi du 3 juin 2010 est formelle. Les investissements, qui sont ceux du réseau automatique du Grand Paris, ne pourront en rien obérer les moyens et les ressources qui sont ceux du STIF, donc de la Région et de ses projets de transport.

**Michel ROSTAGNAT** : merci, Monsieur. L'hôtesse qui est au centre droit est très encadrée, mais il me semble avoir vu des gens vers le fond qui levaient le bras frénétiquement. Je ne sais pas si c'est Mademoiselle ou Madame, là-bas, au fond. Nous pouvons peut-être lui donner la parole.

**Manifeste hors micro** : *ce n'est pas cela un débat, vous n'avez jamais vu un débat. Un débat, c'est laisser parler la salle, c'est à vous d'écouter.*

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : mais que faisons-nous ? D'accord, nous vous avons entendu, Monsieur

**Pierre BERTIAUX, Secrétaire général de l'ENSAE (hors micro)** : ... participer à un débat où... je m'aperçois que nous sommes dans un système où nous posons des questions et où...

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : Monsieur, je vais tenir compte de votre observation et demander à la Société du Grand Paris de répondre de façon très concise pour que la salle puisse s'exprimer suffisamment. Michel ROSTAGNAT a donné la parole à quelqu'un.

**Muriel CANRY, Habitante de Gif-sur-Yvette** : bonsoir, je m'appelle Muriel CANRY, je suis une modeste habitante de Gif-sur-Yvette. Je ne fais pas partie d'une quelconque association.

*Applaudissements*

Je voudrais revenir sur la question des aéroports ; vous avez évoqué Roissy, Le Bourget, Orly. Il se trouve que j'habite le quartier de Courcelles-sur-Yvette les-Rougemonts. Cela fait plusieurs mois, voire une bonne année et demie que nous alertons les élus locaux, les députés, concernant les problématiques que nous avons au-dessus de nos quartiers, concernant le survol de nos habitations par les aéronefs de Toussus-le-Noble. Là, je parle bien de Toussus-le-Noble, qui fait partie du Plateau de Saclay. Apparemment, il y a des débats publics qui ont lieu actuellement, qui sont proposés par Madame PECRESSE, mais

juste sur les Yvelines ; nous n'avons pas de débat public concernant l'Essonne. Récemment, j'ai participé au débat public de Château-Fort et Madame PECRESSE m'a gentiment demandé de venir ce soir à cette réunion pour faire part de mes griefs concernant l'aérodrome de Toussus. Donc voilà, je viens parler de mon problème concernant Toussus.

Brièvement, pour vous expliquer la situation, je n'avais pas ce problème il y a quelques années. Depuis peu, j'ai un avion qui passe entre 6 h 20 du matin et 22 h 30 sur des plages horaires entre avril et puis septembre, octobre, au-dessus de ma maison. J'ai un avion toutes les minutes environ sur certaines plages horaires dans la journée. Par ailleurs, cela représente environ 85 % de petits avions et 15 % d'hélicoptères de tourisme, et non pas de gros hélicoptères militaires ou autres. Ma question est de connaître le rôle de l'aérodrome de Toussus dans ce réseau de transport qui va impacter le Plateau de Saclay.

### *Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : bien, c'est une question claire. Nous allons nous tourner vers les gens du Grand Paris pour savoir s'ils ont une réponse à cette question, sans doute inattendue pour eux.

François LEBLOND : je ne sais pas si la Société du Grand Paris a quelque chose à répondre. Le Sous-préfet de Palaiseau est là. Il représente le Préfet de région. Mon cher collègue, nous allons vous donner la parole deux secondes. Je voudrais simplement vous dire que les observations qui viennent d'être faites, quand j'étais Préfet de l'Essonne, je les ai entendues. Ces sujets-là étaient des sujets importants, donc si vous voulez bien répercuter sur les autorités la question qui vient d'être posée, je crois que ce n'est pas la Société du Grand Paris qui peut répondre sur ce sujet. Vous voulez dire quelques mots ?

**Daniel BARNIER, Sous-préfet de Palaiseau** : simplement, Monsieur le Préfet, pour ajouter qu'il existe, s'agissant de la problématique aéronautique autour de Toussus-le-Noble, une commission consultative de l'environnement autour de Toussus-le-Noble, qui se réunit régulièrement. Un certain nombre d'élus, dont certains sont dans la salle, y participent, ainsi que les associations. C'est dans le cadre de cette commission consultative, qui se réunit plusieurs fois par an, que ce genre de question peut être traité.

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Mademoiselle, si les autres rangs nous le permettent, nous allons donner la parole à ce monsieur, qui la souhaitait tout à l'heure, de façon à ce qu'il puisse exposer ses questions. Et puis après, nous passerons à la travée de droite.

**Gilles LASCHON, Habitant de Gif-sur-Yvette, et responsable local du Parti communiste** : merci. Je m'appelle Gilles LASCHON. J'habite à Gif-sur-Yvette, j'y travaille. Plus précisément, je travaille sur le Plateau, à l'IUT d'Orsay, qui est juste à côté. Pour ne rien vous cacher, je suis responsable local du Parti communiste français. J'ai des questions, plutôt une intervention à faire concernant les transports.

Moi, en tant que Giffois, je vais me placer sur un terrain giffois, mais je pense que je peux

parler au nom aussi, en tout cas exprimer quelque chose des autres populations qui habitent dans la vallée. J'aimerais exprimer un peu nos besoins en termes de transport. Je crois que ce qui nous intéresse, en premier lieu, ce sont les questions de transport domicile-travail. Et il se trouve que ces questions, pour l'instant, la population est concentrée le long d'une colonne vertébrale qui est le RER B, et beaucoup de personnes vont travailler sur Paris et utilisent cette ligne qui est fondamentale pour nous. Le deuxième besoin est un besoin de transport pour travailler sur le Plateau, prometteur en termes d'activité économique, d'emplois, nous ne voyons toujours pas comment vont se faire les liaisons vallée-plateau. Si ces liaisons et ces transports ne sont pas faits pour les Giffois, pour les Orséens, pour qui sont-ils faits ? Peut-être sont-ils faits pour les chercheurs, les enseignants-chercheurs, pour les gens qui travaillent dans ce fantastique environnement scientifique ? Je ne crois pas que les chercheurs aient envie d'aller à La Défense tous les jours en moins de 30 min. Je ne suis pas sûr que les chercheurs aient envie d'aller à Roissy tous les jours en moins de 45 min. Ce n'est pas forcément cela qui les intéresse. Parce que quel est le fond du problème pour les chercheurs ici ? C'est qu'ici, nous sommes dans un pôle de compétitivité et c'est pour cela qu'il y a une gare prévue à Saclay. Un pôle de compétitivité, l'ambition est de créer ici, une Silicon Valley. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire un projet profondément idéologique qui va reposer notamment sur le pillage, la mise sous tutelle totale et la déstructuration de nos services publics d'enseignement supérieur, de formation, de recherche. À partir de là, d'autres caractéristiques : la mise en concurrence systématique des territoires, avec les pôles de compétitivité, mais à l'intérieur de ces pôles, la mise en concurrence des établissements, des équipes, des personnels. Cela, nous le vivons tous les jours et c'est pour ces raisons que nous ne sommes pas d'accord avec ces histoires de déménagement de Paris-Sud.

Dernier point, une autre caractéristique du projet, c'est que vous ne consultez ni les salariés, ni les habitants, ni les collectivités locales de façon correcte. Et ce soir, vous le montrez encore.

Dernière chose, et je finis là-dessus. Une Silicon Valley, cela ne se décrète pas. C'est le résultat d'un long processus. Ce n'est pas en plaquant un ersatz d'idéologie anglo-saxonne ou alors en essayant de promouvoir le culte de l'excellence, particulièrement infantilisant dans notre milieu, que vous arriverez à faire briller tout l'univers d'ici. Tout ce que vous arriverez à faire, c'est transférer des activités. Nous ne parlons pas de création, mais de transfert d'activités sur le Plateau, du détriment d'autres territoires. Je ne crois pas que ce soit ce dont nous avons besoin, ni pour les salariés de cet environnement scientifique pourtant reconnu pour former nos jeunes et pour une recherche de qualité reconnue au niveau international, mais je crois que ce n'est pas non plus ce que les Giffois, les Orséens, les Burrois veulent. Merci.

*Applaudissements*

**François LEBOND** : je voudrais vous faire seulement une observation, Monsieur, en tant que Président de la Commission particulière du débat public. C'est moi qui ai pris l'initiative à

chacun des syndicats de salariés pour qu'ils viennent me donner leur point de vue, dans mon bureau. Et j'ai reçu toutes les organisations syndicales à Paris. Alors je ne vous dis pas que cela suffit, mais c'est l'initiative que j'ai prise et qui ne m'était pas demandée. Il faut quand même ramener les choses à leurs justes proportions.

**Michel ROSTAGNAT** : continuons. Vers le fond, à droite, il y avait des questions, et puis ensuite ce sera devant, de gauche à droite.

**Olivier RECHAUCHERE, Président association « Citoyens actifs et solidaires »** : bonsoir, je suis Olivier RECHAUCHERE, je suis Président de l'association "Citoyens actifs et solidaires" qui est une association d'Orsay, qui est également membre du collectif associatif du Plateau de Saclay. Mon intervention va dans le sens de se poser la question de ce qui pourrait faire ne sorte que le développement du territoire de Saclay soit un développement équilibré, c'est-à-dire qui respecterait l'ensemble de ses composantes, agricoles, l'environnement, le scientifique, le logement, l'industriel. Un territoire, c'est plein de composantes et il faut qu'elles soient équilibrées. Or, dans le projet qui nous est proposé, il nous semble que le développement n'est pas équilibré notamment parce qu'une partie du financement du projet reposant sur la plus-value de la cession des terrains autour des gares, il est évident qu'un certain nombre de composantes du territoire comme l'agriculture et l'environnement ne dégageront que très peu de plus-value. Pourquoi ? Parce que des terres agricoles qui restent des terres agricoles ne dégagent pas de plus-value de type immobilier. Et l'activité agricole, il est vrai, dégage une assez faible plus-value monétaire parce qu'historiquement les prix agricoles, bien que nous ayons une flambée actuellement, ont toujours été en baisse tendancielle. Donc, les agriculteurs ne vivent pas de leur travail. Ils vivent en particulier de subventions et donc nous avons une situation où les composantes environnementales et agricoles du Plateau de Saclay ne rentrent pas dans le cadre de financement que vous vous êtes proposé pour ce projet. Tout le monde sait finalement que quand nous mettons un métro au milieu d'une plaine agricole, nous aurons à terme une urbanisation, quoi que vous en disiez. La différence, c'est que certains considèrent que ce n'est pas du tout important et d'autres considèrent que si. Pourquoi la Société du Grand Paris considère que ce n'est pas important ? Parce que finalement elle compare les plus-values monétaires d'une activité de type industriel aux plus-values monétaires d'une activité de type agricole. Et effectivement, il n'y a pas photo. Je ne fais pas de procès d'intention, je cite simplement. Je vais citer une intervention de l'un des membres de la Société du Grand Paris lors d'une précédente réunion, pour illustrer mon propos. Il a été dit : « Moi, il me semble que par rapport à toute une polémique qui a pu se développer, sans gros intérêt, de savoir si nous allons traverser des champs de pommes de terre ou je ne sais quoi, tout cela est d'un niveau assez dérisoire par rapport aux enjeux. ». Je cite simplement ce qui a été dit par la SGP. C'est tout à fait significatif. Le seul critère d'éligibilité du développement du Plateau, c'est la Plus-value monétaire. Et en fait, ce qui n'est pas pris en considération, et je voudrais attirer l'attention de la Société du Grand Paris là-dessus, c'est que l'environnement et l'agriculture dégagent de la plus-value qui n'est pas monétaire. C'est une plus-value de type symbolique, c'est le caractère stratégique de l'activité agricole, c'est le paysage, l'activité récréative pour les

habitants, la proximité de consommateurs dans une agriculture périurbaine, c'est tout cela. Donc, je voudrais savoir ce que vous allez faire, finalement, pour corriger votre projet, pour faire en sorte que le développement du territoire soit équilibré, sachant que nous considérons que le maintien de la fac d'Orsay dans la vallée et éviter de mordre sur les terrains agricoles serait un point extrêmement important pour avoir un développement équilibré du territoire.

Une suggestion : avant de vous donner la parole pour la réponse, puisqu'il a été demandé que la salle ait plus la parole, je pense qu'il serait extrêmement intéressant d'avoir le point de vue d'un agriculteur. Parce que les agriculteurs sont peu nombreux sur le Plateau de Saclay et je pense qu'ils devraient pouvoir s'exprimer ce soir. Donc, je vous propose de passer tout de suite la parole à un agriculteur et vous répondrez après.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : c'est nous qui donnons la parole, mais vous voyez, je suis très libéral. Mais soyez bref, s'il vous plaît.

**Emmanuel VANDAME, Agriculteur sur le Plateau de Saclay à Villiers-le-Bûche** : merci, Monsieur. Je suis agriculteur, Emmanuel VANDAME, sur le Plateau de Saclay. Je vais juste rappeler à la Commission une seule chose. Il a été voté la préservation de 2 350 ha de terres agricoles. Nous avons fait nos comptes, pas plus tard qu'il y a 3 jours, dans l'hypothèse basse. L'hypothèse basse comprend un métro souterrain et n'intègre pas la ZAD autour de la gare de Saclay. Nous sommes bien d'accord ? Dans l'hypothèse basse, il reste 3 297 ha. Comme nous savons qu'à chaque fois qu'un projet comme cela est mené, généralement il dépasse de son périmètre, comme nous savons que vous n'avez pas l'argent pour faire le métro souterrain, et comme nous savons, comme il est dit depuis tout à l'heure, qu'autour de la gare nous allons évidemment urbaniser, les 2 300 ha sont un vœu pieux, c'est un vœu qui n'existera pas. Cela veut dire qu'il n'y aura plus d'agriculture sur le Plateau de Saclay. Alors, je l'ai déjà dit au Président François LAMY, si vous voulez prendre toutes les terres, prenez-les d'un coup, mais arrêtez de nous faire durer dans le temps et arrêtez de tromper le monde. Aujourd'hui, vous avez déjà consommé plus que ce que vous avez inscrit dans la loi. C'est tout.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : c'est une question à la Société du Grand Paris, deux questions en une.

**Mar VERON** : brièvement, sur le premier point, puis ma collègue Florence CASTEL répondra sur le second. Peut-être n'avez-vous pas aperçu que dans le débat parlementaire sur le projet de loi de finances à l'automne dernier, qui s'est achevé au mois de décembre, le dispositif qui avait été prévu par le Sénat pour capter une partie de la rente foncière a disparu. Donc, je me permets simplement de vous signaler que ce n'est plus, aujourd'hui, un élément de financement du réseau de métro du Grand Paris.

**Florence CASTEL** : très rapidement, sur la question agricole et environnementale, je réaffirme avec force que la Société du Grand Paris est extrêmement attachée à la préservation des terres agricoles environnementales. Le choix que nous proposons sur le Plateau de Saclay en est un exemple, je le crois, criant. Nous faisons le choix, sur ce plateau, de proposer un passage en souterrain, alors même que nous savons que ce sera un peu plus cher que si nous avions fait une jolie tranchée en travers du Plateau ; pour la simple et bonne raison qu'il est inenvisageable, pour nous, de ne pas veiller à préserver les terres agricoles et les espaces naturels. Tout à l'heure, j'ai cru entendre qu'il fallait satisfaire les besoins immédiats. Oui, il faut satisfaire les besoins immédiats, mais pensez aussi à ceux des générations futures. Moi, je n'exclus pas qu'en 2050, quand la terre aura 9 milliards d'individus, nous serons peut-être à la recherche du moindre hectare de terre cultivable et que dans ce contexte les terres agricoles du Plateau de Saclay qui, nous le savons, sont parmi les plus riches d'Europe, seront peut-être extrêmement utiles, de la même manière que celles de La Plaine de France que nous veillons strictement à préserver. Je le réaffirme avec force, et pardonnez-moi, je ne peux pas vous laissé dire, comme vous l'avez dit, que la Société du Grand Paris ne se soucie pas des terres agricoles.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : un petit point de méthode, il est 21 h 50. Vers 22 h, je vais donner la parole à mon collègue Paul CARRIOT, qui a une dizaine de questions écrites. Mais il fera un petit tri. Mais si vous avez des questions écrites, cela peut être le moment aussi. En attendant, si je peux faire un deuxième balayage, je pense que je n'arriverai pas au bout, et plutôt vers les premiers rangs maintenant, je pense, ce serait bien. Je commence par l'extrême gauche. Il va falloir le faire, bien sûr, et nous prendrons le temps qu'il faudra.

**Hervé HOCQUARD, Maire de Bièvre, Conseiller régional** : je m'exprime en fait ce soir comme Conseiller régional, et donc Maire de Bièvre, au nom du groupe Majorité présidentielle du Conseil régional.

Cela a déjà été relevé à plusieurs reprises, ce débat intervient alors même que des discussions ont lieu pour essayer de faire converger deux projets qui étaient il n'y a pas si longtemps présentés comme concurrents ou totalement divergents. Ces discussions étant d'ailleurs nourries par les différents débats qui ont eu lieu dans ce cadre-là. Nous sommes proches d'un accord, mais un accord qui bute précisément sur la question de Saclay. Il y a deux motifs principaux. Le premier est que cela mettrait en danger ce poumon vert, auquel nous sommes tous attachés, et aussi en raison du coût de cette liaison. Permettez-moi de vous dire que cette position nous paraît incompréhensible et indéfendable. D'abord, compte tenu de la protection qui est instituée par la loi, c'est-à-dire un niveau juridique que personne n'aurait imaginé il y a seulement un an, de 2 300 ha d'exploitations agricoles au sein d'une zone plus vaste encore, forestière et naturelle. Ensuite, parce que la non-desserte du campus de Saclay revient aussi à sacrifier, par la même occasion, la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines et celle de Versailles. Il faut quand même penser aux voisins également. Parce que supprimer un tronçon de la boucle, c'est renoncer au principe de la boucle et donc

aux possibilités de desserte rapide non seulement pour ceux qui n'auront pas de gare, mais pour tous ceux qui sont situés aux extrémités qui restent desservies. Ensuite, la proposition alternative, qui a été évoquée de soir, qui consiste à réaliser sur le plateau un tram-train relève, pardonnez-moi ce mot, du masochisme. Elle est lente, induit des ruptures de charges très pénalisantes. Il s'agit d'un transport sur voie ferrée, en surface, avec un impact non négligeable sur l'environnement. Ces fausses demi-solutions ne pourraient bien sûr que favoriser les déplacements automobiles de longue distance, ceux qui sont les plus pénalisants dans une région déjà saturée. Et c'est là que le blocage, venant notamment d'élus qui disent défendre l'environnement, nous paraît proprement incompréhensible. Quant au coût, l'argument venant là aussi principalement de ces mêmes élus, je vois mon ami Jean-Vincent PLACE qui aura tout le loisir de répondre, je voudrais simplement dire que le coût actualisé de l'A86, qui fait 78 km et qui aura mis près de 40 ans à être bouclée, aura été de l'ordre de 60 milliards d'euros, c'est-à-dire le double du projet de Grand Métro dont nous parlons, alors que l'utilité publique et environnementale de ce projet est certainement incomparablement supérieure. Alors, ne nous méprenons pas, nous sommes aussi les premiers à faire de la mise à niveau rapide des RER B et C une priorité absolue, une urgence absolue, et à réclamer que soit finalisé le TCSP est-ouest et entrepris aussi une liaison nord-sud du même type, à vouloir développer les liaisons douces sur le Plateau et entre le Plateau et les gares RER. Mais limiter, dans le futur, et nous sommes là pour débattre à l'horizon de 15 ans, la desserte du Campus de Saclay à un transport de cabotage dans son rapport avec le reste de l'Île-de-France, c'est assurément condamner ou handicaper très lourdement le projet Campus. Cette position n'est en réalité intelligible, je le dis parce que nous le lisons dans la presse, qu'en fonction de luttes de pouvoir au sein de la majorité régionale. Mais il faudra alors nous expliquer ce que cela représente au regard de l'intérêt national, au regard de l'intérêt des habitants eux-mêmes, pour qui cette opération accompagnée d'une stricte protection des espaces agricoles et naturels constitue une chance exceptionnelle bien plus valorisante que le mitage urbain auquel notre plateau était inexorablement condamné. Et j'ai envie de conclure, comme Monsieur BERSON, ce matin, et c'est rapporté dans la presse, qui fustigeant l'attitude du Parti vert, s'est exclamé, je cite « Ca suffit, il faut avancer, il est inconcevable que le projet sur Saclay se réalise sans un transport moderne et efficace. ».

#### *Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci, Monsieur. Une réponse de la SGP ? C'est une déclaration, vous souhaitez avoir une réponse ? Non ? Alors, dans la travée du centre gauche, voilà, il y avait une question.

**Louis SANGOUARD, Collectif des sections du Parti socialiste du Plateau de Saclay** : je suis Louis SANGOUARD. Je m'exprime au nom du Collectif des sections du Parti socialiste du Plateau de Saclay. Comme l'a fait Monsieur GUEDJ tout à l'heure, je regrette un peu que les règles du débat public nous amènent à débattre autour d'un projet dont nous savons que ce n'est pas celui-ci qui sera proposé à la fin. Mais enfin, il faut bien ce plier à la règle, mais c'est tout de même dommage de ne pas pouvoir débattre des évolutions qui ont lieu dans le

projet.

Je voulais dire deux choses. La première, c'est que s'il est évident pour tout le monde qu'un réseau de transport est un élément structurant de tout projet d'aménagement, nous sommes bien d'accord. Mais un projet de transport ne peut tenir lieu de projet d'aménagement. Or, nous avons bien l'impression que dans notre secteur, c'est ce que s'est fait, et qu'à vouloir imposer une solution de transport sans que parallèlement ne soit défini à quel besoin ce moyen de transport doit répondre n'a pas de sens.

Dans la suite, je me limiterais à ce qui concerne le Plateau de Saclay, en précisant tout de même que pour nous, l'aire d'études du Plateau de Saclay doit comprendre aussi la zone de Courtaboeuf, de l'autre côté de la Vallée de l'Yvette, parce que Saclay et Courtaboeuf sont profondément complémentaires. Donc, nous ne sommes pas, pour notre part, opposés à un aménagement du Plateau dans les 350 ha qui ménagent les 2 300 ha sauvegardés pour l'agriculture. Mais il faut que cet aménagement réponde à eux conditions. La première est qu'elle ne peuple pas le Plateau simplement en allant piquer un peu partout en région parisienne des établissements d'enseignement supérieur et de recherche existants. La seconde, c'est qu'on ne crée pas sur le Plateau, si on est gentil, on dira une thébaïde pour les chercheurs, les enseignants et les étudiants, ou pour être plus méchant, un ghetto de cerveaux, mais qu'on rassemble sur ce Plateau toutes les conditions d'un véritable vivre ensemble qui comprenne bien sûr des établissements de recherche, bien sûr des établissements d'enseignement, mais aussi, pourquoi pas, des entreprises innovantes, dans tous les cas du logement et pas seulement pour les étudiants et les chercheurs, et les équipements de proximité indispensables pour que tout cela puisse vivre.

Donc, partant de là, quel réseau de transport faut-il ? Un réseau de transports qui ne répond qu'à un souci de liaison rapide entre des pôles distants dans la région parisienne ne répond qu'à une très faible partie du besoin. Il va couvrir des besoins professionnels, quelques pour cent du total. Il va couvrir une faible partie des déplacements domicile-travail. Il ne prendra pas en compte l'ensemble des déplacements domicile-travail et tous les déplacements de proximité pour les études, pour les loisirs, pour la vie quotidienne. Donc, pour cela, la branche de la ligne verte qui nous concerne nous paraît, dans l'état actuel des choses et pour de longues années, complètement inappropriée. Ce que nous prônons, qui a déjà été évoqué au cours de cette soirée, c'est un réseau de sites propres qui permette à la fois une desserte est-ouest et une desserte nord-sud, se croisant quelque part autour de Saclay. Et qu'en particulier pour le réseau est-ouest, nous ayons une mise en œuvre qui puisse être progressive, qui utilise en tout cas un site propre, mais qui puisse être exploité dans un premier temps avec des BHNS, dans un deuxième temps par un tram, voire un tram-train, si l'ampleur du besoin à résoudre le justifie et si les interconnexions possibles avec un réseau ferré type SNCF le nécessitent. Donc, cela nous paraît indispensable. Mais avant tout, il faut mettre d'aplomb le réseau de transport existant et particulièrement la ligne B du RER. J'ai entendu Monsieur VERON parler des lignes C et D dans les 39 projets qui faisaient partie d'un vaste programme de rénovation. Je n'ai pas entendu la ligne B, je crois qu'il y a ce soir,

dans cette salle, beaucoup de gens qui sont exaspérés par l'état de ce transport. Donc, s'il vous plaît, c'est pour nous la priorité première et majeure.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : là aussi, je crois que votre intervention n'appelle pas nécessairement de réponse de la part de la Société du Grand Paris. Il est 22 h, je vais passer la parole à mon collègue Paul CARRIOT pour les questions écrites. Nous continuerons notre balayage ensuite, sous le contrôle de nos hôtes et de vous tous. Derrière, il y a un monsieur qui est debout, et puis un certain nombre de questions dans les derniers rangs, sur toute la largeur ; c'est très bien, la jeune classe intervient. J'ai ici 3 questions, je crois, qui étaient un petit peu avant, sur l'extrême bas, et puis rien sur la gauche. Par contre, ici, j'ai 2 questions, vers l'avant également. J'en ai plus d'ailleurs, j'en vois 5. Donc, Mademoiselle, je pense que vous allez avoir peut-être à descendre ensuite, tout à l'heure. Nous allons donc commencer par les questions écrites, et puis nous verrons après à reprendre le débat.

**Paul CARRIOT** : merci. Une question écrite, qui vient de Monsieur CHAMPETIER, qui est le Président de l'union des associations de sauvegarde du Plateau de Saclay, qui est très courte. « D'après les informations en notre possession, l'aménagement du Plateau de Saclay est prévu pour 2015, avec l'arrivée de l'ensemble des centres de recherche et universitaires, ce qui représente environ 25 000 personnes en plus. Plus de la moitié de ces personnes venait auparavant dans les vallées en utilisant les RER B et C. Le projet de transport que vous présentez ne sera opérationnel qu'en 2025. Entre-temps seront mis en place des réseaux de transport tels qu'un transport en site propre en cours de réalisation, un réseau de bus indispensable pour absorber ce surplus de trafic. La loi votée le 3 juin dernier limite l'urbanisation du Plateau en réservant à l'agriculture 2 300 ha. Il y aura donc très peu de développement possible ensuite. Qu'est-ce qui justifie actuellement le métro que vous proposez et qui arrivera au minimum avec plus de 10 ans de retard ? »

*Applaudissements*

**Marc VERON** : bien entendu, le métro que nous proposons, cela a été dit clairement d'entrée de jeu, n'a aucune prétention à traiter les questions immédiates. C'est la raison pour laquelle je rappelais tout à l'heure la problématique dans laquelle l'État et la Région sont entrés, en distinguant encore une fois l'objet du débat public, le réseau de métro, de ce qui est en cours de négociation entre l'État et la Région, toute une série de projets de transport à impact dans les 10 ans. Donc nous ne pouvons pas opposer l'un à l'autre. Nous ne prétendons pas traiter les questions de court ou moyen terme avec ce projet de métro, bien entendu.

J'attire votre attention sur un point également, qui a été soulevé tout à l'heure par un intervenant, dans cette partie de la salle. Dans la loi du 3 juin, dans le chapitre Saclay, il y a un article spécifique qui traite des liaisons locales, c'est-à-dire la manière, à l'intérieur des 49 communes, de permettre à la fois aux habitants, à ceux qui travaillent dans les centres de recherche et d'enseignement dont nous parlons, de pouvoir commodément se déplacer. Un

organisme particulier, un syndicat unissant l'Établissement public de Paris-Saclay et les communes a été spécifiquement prévu comme autorité organisatrice de transport de second rang ayant vocation à agir dans le cadre de ces 49 communes. Donc, il me semble que, à la fois au travers des projets État/Région, et des dispositifs particuliers qui ont été prévus par la loi pour traiter les transports à l'intérieur du périmètre des 49 communes, nous avons les outils qui permettent de prendre des décisions et d'agir.

**Michel ROSTAGNAT** : bien, sur la droite, au troisième rang, nous avons une intervention.

**Jean-Vincent PLACE, Vice-président du Conseil régional** : je suis Jean-Vincent PLACE, je suis Vice-président du Conseil régional d'Ile-de-France, en charge des transports et des mobilités. Bien sûr, je vais centrer mon intervention sur la question du Plateau.

Je voudrais quand même, sans polémiquer excessivement avec la Société du Grand Paris, dire tout simplement que je ne vois pas en quoi l'existence même de la Société du Grand Paris, la façon dont elle inscrit une forme de philosophie du développement économique et du développement des transports, y compris la méthode qui est proposée, ait accéléré en quoi que ce soit ces derniers mois la possibilité d'avoir des transports plus efficaces, plus rapides et plus utiles pour le développement économique et puis pour transporter la population. Et je le dis tranquillement, sans agressivité. Parce que déjà, nous avons un syndicat, nous avons une Région, nous avons des départements, des agglomérations. Probablement d'ailleurs que c'était l'un des rares propos intéressants de la réforme territoriale menée par le Gouvernement : il y sûrement trop d'institutions. Sur les transports, il y a RFF, SNCF, RATP. Et nous avons encore rajouté une structure, qui a très peu, selon la méthode BLANC- SARKOZY, concerté avec les élus, en plus sur les financements. Et c'est d'ailleurs un débat que nous avons à la Région Ile-de-France actuellement, ce que vous dites est inexact, Monsieur VERON, sur les 11,9 milliards du Plan de mobilisation pour l'existant, pour l'immédiat, pour les projets RER, il manque probablement 1,5 milliard. Sur le projet lui-même, que vous portez, il manque près de 3 milliards pour l'investissement et nous sommes en débat avec vous, très fort, sur la redevance d'usage, sur les questions d'exploitation, sur les questions de qui va payer les intérêts d'emprunts. Donc vous avez déjà fortement levé des taxes, essentiellement pour la SGP, pénalisant le STIF, et probablement, il faudra encore en lever davantage pour ce projet qui peut avoir un sens. Je le dis très tranquillement parce qu'évidemment, après ce propos un peu sec, on pourrait se dire que c'est un affrontement. Non, parce qu'y compris vous, sur les questions que nous avons portées avec Arc Express, dans la zone dense, là où est la population, pour faire du banlieue à banlieue, pour faire en sorte aussi de désengorger les lignes 13, 14, là où il y a du monde tout simplement, celles et ceux effectivement qui pour des raisons liées à l'Ile-de-France dont nous avons parlé au schéma directeur, font que les emplois, pour paraphraser une autre citation, sont à l'Ouest les habitants, c'est vrai, sont à l'Est. Ce qui fait que nous avons des transports inadaptés parce que depuis 30 ans, nous avons vu les choses de façon complètement à côté de la plaque. Il y a des choses positives qui ont été faites dans les années 1970. Ici, là, de façon caricaturale, vous voulez tout reproduire. Et ici c'est, ce n'est pas moi qui le dis, mais le

journal le Monde (ils ont toujours raison, mais pour le coup c'est vrai), le maillon faible du Grand Paris. Tout est caricatural. Il y a des élus locaux qui travaillent. Je ne suis pas toujours d'accord sur tout avec le Président de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, mais enfin il concerta tout le monde. Il gagne les élections. Les électeurs votent pour lui, et avec la concertation des élus locaux de terrain, il trouve des compromis. Moi, je trouve cela plus intéressant que d'arriver de Paris et des bureaux en disant que c'est cela qu'il faut faire. Il y a des associations, il y a un département, une Région. Nous ne sommes pas d'accord sur tout, mais nous cheminons. Nous essayons de faire en sorte, et j'étais tout à fait d'accord pour entendre l'intervention de la personne qui disait que rien n'est blanc ou noir en vérité. Moi, je suis écologiste, donc c'est vrai que j'ai une forme de priorisation pour les espaces naturels, les espaces agricoles. Il y a des enseignants, des chercheurs, des universitaires probablement qui s'intéressent plus à leur domaine, c'est logique. Il y a des gens qui veulent faire de l'emploi, du logement, du transport. Après, il faut faire des compromis. Et les compromis, nous les avons trouvés sur le territoire. Je vais conclure, bien sûr. Donc, très sincèrement, nous avons assez peu besoin de vous. Et si en plus vous apportiez de l'argent, nous aurions été contents, mais en plus l'argent n'est pas là. Donc, votre réponse finale, c'est un projet qui ne correspond pas à la philosophie que nous portons. C'est un projet qui ne nous satisfait pas, que nous contestons. Vous n'apportez pas un sou, et le truc est complètement surdimensionné. Y compris vos propres études le disent, c'est à l'horizon peut-être 2035 que nous arriverions au seuil critique des 8 000 ou 9 000 voyageurs à l'heure de pointe. Tout cela n'est pas sérieux. Je le dis tranquillement. Oui, il y a des négociations, mais qui respecteront d'ailleurs le temps du débat public parce que je crois que c'est important entre l'État et la Région. Nous irons là, sur 2 mois, 3 mois, pour essayer de conclure. Il faut revisiter la maîtrise d'ouvrage, les financements. Mais nous trouverons, y compris des compromis sur le tracé. Je pense à la ligne rouge, à Orly-Roissy. Il y a des débats, mais nous allons trouver, entre Pleyel et Roissy pour la ligne verte. Mais de grâce, ayez l'intelligence de retirer ici ce projet inadapté, pharaonique et non financé. Je crois que vous rendriez service à la cause des transports franciliens. Je vous remercie.

### *Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : une réponse de la Société du Grand Paris ?

**Marc VERON** : 2 ou 3 observations, Monsieur PLACE. La première est qu'une grande partie de ce que vous avez expliqué relève du débat qui a eu lieu au Parlement, au moment où la loi a été discutée. Ce débat est derrière nous, le Parlement s'est prononcé, la loi existe. La majorité s'est exprimée, donc la Société du Grand Paris existe, par la loi.

Deuxième observation, à propos du débat public, et cela me permet de répondre à mon collègue SANGOUARD — je dis « mon collègue » parce que nous avons travaillé ensemble pendant des années — qu'il n'y pas du tout de possibilité, au regard des textes, que tout ce qui s'est exprimé dans le débat public jusqu'ici et jusqu'au 31 janvier, puisse être mis de côté. Quand on lit le dispositif particulier, puisque ce n'est pas le régime général du débat public qui s'applique dans le cas du Grand Paris, le Conseil de surveillance de la SGP, au

moment de prendre sa décision, devra de manière publique expliciter ses choix, argumenter ses choix au regard de ce qui se sera exprimé. Et pour avoir participé à la plupart des réunions précédentes, nous en sommes à la 50e ou 51e ce soir, je crois, parce qu'il y a 3 réunions en même temps, je peux vous dire que, au travers encore une fois de ce qui s'est exprimé, et le souci de convergence fait partie de ce qui s'est exprimé, nous avons une légitimation totale, ville après ville, c'est très impressionnant, du tracé souhaité et des gares souhaitées par les 15 000 personnes dont a parlées le Président. Le cas de Saclay, je vous l'accorde, mais nous ne pouvons pas dire que le réseau du Grand Paris se résume à Saclay, non. Il y a, me semble-t-il, une grosse quarantaine de gares qui n'en fait pas partie.

Troisième chose, la difficulté dans laquelle nous sommes, et vous êtes autant dans la difficulté que nous, c'est qu'en réalité, de par la loi, cheminent 2 processus, de façon simultanée. Un premier processus, c'est le débat qui nous réunit en réalité plus qu'il ne nous oppose, celui du réseau de métro du Grand Paris. Et un deuxième processus, qui est la question des aménagements. La loi a prévu, s'agissant du Plateau de Saclay, donc des 49 communes, que dès sa promulgation, dès le 3 juin dernier, le délai courrait pour formaliser un contrat de développement territorial. Or, qu'est qu'un contrat de développement territorial si ce n'est pas d'abord de l'aménagement et de l'urbanisme, et du logement (etc.)? Donc, nous voyons bien la difficulté. C'est qu'en réalité, les deux processus cheminent simultanément. Et vous m'accorderez que l'un interfère sur l'autre et vice-versa. Nous ne pouvons pas raisonner abstraitement, bien entendu, d'un réseau de transport sans savoir quelle est la politique d'aménagement et d'urbanisme. C'est la raison pour laquelle notamment l'Établissement public de Paris-Saclay est à l'œuvre et à la concertation. Donc c'est cela la difficulté, que nous ne pouvons pas abstraitement choisir un moyen sans connaître la politique d'aménagement. Et la seule chose qu'il ne faudrait pas faire, et là je l'accorde par rapport à une intervention qui a été faite tout à l'heure, c'est reproduire ce qui s'est fait dans la Silicon Valley où il n'y a pas eu de politique d'urbanisme. Effectivement, nous avons eu un étalement, détestable, qu'il ne faut certainement pas reconduire pour Saclay.

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Alors, dans la travée du centre gauche, il y avait un Monsieur qui était au deuxième rang, et ensuite, Mademoiselle, vous vous adresserez à la personne qui est juste devant vous. Et puis nous continuerons le balayage. Si vous voulez bien, le monsieur qui est au deuxième rang ici, pour commencer. Ensuite, vous vous positionnerez là où vous étiez, pour la personne qui était devant vous.

**Yves LONDECHAMP, Président du CODESQY** : merci. Bonsoir, je suis Yves LONDECHAMP, le Président du CODESQY. Premièrement, pour le CODESQY, la priorité, je parle bien sur le long terme, c'est de désaturer les communications, les infrastructures de transport en commun entre Saint-Quentin-en-Yvelines et l'Île-de-France, que ce soit La Défense, Paris ou Saclay. C'est un point important. Pour nous, le métro en rocade qui est proposé par la Société du Grand Paris est tout à fait acceptable dans la mesure où il permet de désaturer les communications entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Paris. Je rappelle simplement, sans citer

tous les chiffres, que Saint-Quentin, pour des besoins supérieurs à Versailles, a actuellement 3 fois moins de trains, et la gare de Saint-Quentin-Montigny est complètement saturée. Je dis pour des besoins inférieurs à Versailles, nous n'avons pas eu connaissance de la part de la SGP d'études comparatives sur les besoins. Nous le déplorons. Si jamais il y a eu de telles études, nous serions tout à fait intéressés à en prendre connaissance.

Deuxième point, lorsque la Société du Grand Paris nous dit que le projet a évolué, qu'il est prévu d'avoir une gare à Saint-Quentin-Est, pour le CODESQY, cette solution n'est que très partiellement satisfaisante. Premièrement, parce qu'il y a 9 km entre Saint-Quentin-Est et des entreprises d'importance pour le développement du Plateau de Saclay, dans la politique d'innovation, que ce soit par exemple, EADS et TALES. 9 km, c'est la distance entre la porte de Charenton et la porte Maillot. Donc, nous ne pouvons pas dire qu'en mettant une gare à Saint-Quentin-Est, nous desservions la totalité de Saint-Quentin. Avec une gare à cet endroit-là, nous n'allons pas utiliser les opportunités de trafic que Saint-Quentin peut apporter sur la ligne du Grand Paris.

Deuxièmement, une gare au centre de Saint-Quentin, pour nous, offre un potentiel de développement économique, d'emplois et de développement urbain, par renouvellement urbain, par un développement urbain économe en espace en utilisant le potentiel qui existe actuellement le long du corridor ferroviaire, notamment les emprises RFF (mais pas uniquement). Donc, il y a un potentiel important qu'il ne faut pas sous-estimer et qui est tout à fait dans la stratégie du métro du Grand Paris.

Et troisièmement, une gare au centre de Saint-Quentin a a priori des impacts écologiques minimalisés par rapport à une gare à l'est, où nous sommes quand même dans une logique de traversée de la Vallée de la Bièvre. Même si c'est en souterrain, les trafics de rabattement traverseront la Vallée de la Bièvre. Donc, nous avons une forte préférence pour une gare au centre de Saint-Quentin. Si jamais d'aventure le projet devait déboucher sur une gare passant à Saint-Quentin-Est et ensuite à Matelots, à ce moment-là, il ne pourrait assurer les besoins de Saint-Quentin-en-Yvelines qu'en désaturant l'axe entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles-Matelots. Sinon les Saint-Quentinois ne pourront pas rejoindre Matelots pour prendre des correspondances et ce sera encore une opportunité perdue au trafic pour la ligne verte.

**Michel ROSTAGNAT** : votre question est terminée ? Merci. Nous avons donc longuement évoqué les questions de dessertes de Saint-Quentin lors de la réunion éponyme le 16 novembre dernier donc je ne suis pas sûr qu'il y ait besoin de compléments nombreux.

**François LEBLOND** : je pense que la Société du Grand Paris a entendu votre propos, et donc en prend note.

**Michel ROSTAGNAT** : alors, c'est le monsieur qui est déjà intervenu un petit peu, mais qui souhaitait réintervenir. Là, devant l'hôtesse, et après, Mademoiselle, j'aimerais bien que vous alliez, lors du tour suivant, vous positionner là-haut, où il y a beaucoup de questions. Monsieur, soyez bref, cela permettra à tout le monde de parler.

*Applaudissements*

**Pierre BERTIAUX** : on va essayer. Je suis intervenu tout à l'heure non pas sur le fond, mais sur la forme du débat. Je suis donc Pierre BERTIAUX, Secrétaire général de l'École nationale supérieure d'administration économique (de la statistique et de l'administration économiques), qui doit s'installer sur le campus de Palaiseau, et plus particulièrement à proximité de l'École Polytechnique d'ici 4 ans. Toute l'école se réjouit de participer à cette dynamique académique et scientifique, qui fera vraisemblablement le succès du savoir et des compétences nationales et françaises. D'un autre côté, nous émettons, par rapport à la situation dans laquelle nous nous trouverons dans les prochaines années, de grandes inquiétudes. Des inquiétudes liées à la réussite de ce campus. Et la réussite de ce campus dépendra également, au-delà de la question des transports, de la question de la proximité entre le domicile et le travail, à savoir également de la question des projets de logements. C'est pour cela que je souhaite en amont aborder la question parce que la question des transports ne peut pas se concevoir en dehors de la question de la proximité entre le domicile et le travail. Au jour d'aujourd'hui, nous aurons des étudiants à loger, des salariés à loger, dans l'état d'esprit d'une école qui se veut ouverte sur son environnement, dans le cadre de la formation d'étudiants, dont nous souhaitons aussi qu'ils puissent avoir dans l'environnement territorial où ils se trouveront les engagements citoyens et les participations citoyennes qu'ils souhaiteront avoir. Pour cela, il est nécessaire d'envisager dès à présent de nous inscrire dans le développement territorial conçu par les autorités politiques locales et dans l'acceptation et l'osmose que nous avons à trouver entre la création de logements nécessaire aux salariés et aux étudiants, qui leur permette de participer de la vie publique locale. La façon dont les choses se présentent aujourd'hui nous laisse quelques inquiétudes sur cette question, car nous avons un peu l'impression que le plan d'urbanisme conçu actuellement sur le Plateau de Saclay aurait plutôt au contraire une certaine tendance à refermer ce plateau sur lui-même, en ne réalisant pas véritablement les liaisons qui seront absolument nécessaires entre le Plateau et les communes de la Vallée. Voilà pour le premier point, celui du logement.

**Michel ROSTAGNAT** : oui, soyez rapide sur le deuxième. Il y a une quinzaine de mains derrière vous

**Pierre BERTIAUX** : le deuxième point, je suis à 2 min 48 s, il y en a eu avant moi. Le deuxième point concerne également la question du transport. Je reprendrais la question qui vient d'être posée tout à l'heure, par un élu régional je crois. 2014, c'est demain. Nous serons en 2014 dans une situation où l'ENSTA sera installée (l'École nationale qui est en cours de construction). L'ENSAE, notre école, sera installée. AgroParisTech va arriver. Aujourd'hui, par rapport à un transport sur la ligne B très complexe et un lien TCSP insuffisant. À 8 h 30, je le prends régulièrement, au jour d'aujourd'hui, on laisse passer 2 bus pour pouvoir rentrer. Demain, nous aurons des chercheurs internationaux qui vont vouloir venir travailler dans nos centres de recherche et qui ne viendront pas deux fois si, effectivement, il faut un temps excessivement long pour pouvoir rejoindre les aéroports à l'école. Donc deux sujets, au

jour d'aujourd'hui, dans le très court terme, la réputation de nos écoles va aussi dépendre de notre capacité aussi à se relier à l'international, qui pour l'instant est certes dans le projet du Grand Huit, mais beaucoup trop tard. Et deuxièmement, la relation domicile-travail, soit par les transports avec la Vallée, soit par la proximité d'un développement urbain conçu intelligemment avec les collectivités territoriales qui nous entourent.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : cela appelle-t-il une réponse de la Société du Grand Paris ou est-ce que nous pouvons passer aux deux questions des deux intervenants à droite. Monsieur d'abord, et Monsieur ensuite. Et ensuite, je distribuerai la parole à Monsieur qui est assis ici. Après, j'aimerais bien, effectivement, que vers le fond là-bas, nous puissions entendre les jeunes étudiants.

**François LEBLOND** : il y a une dame avant. Vous donnez votre place à la dame avant vous. Il y a une dame qui voulait prendre la parole.

**Michel ROSTAGNAT** : allez-y, Madame. Vous brûlez la file d'attente, là, non ?

**Fabienne ELBAZ, Europe-Ecologie de Gif-sur-Yvette** : non, je ne brûle pas la priorité parce cela fait longtemps que j'ai levé la main. En plus, sur le nombre d'hommes qui ont parlé par rapport au nombre de femmes, je sais que la parité n'est pas respectée dans ce débat ni dans l'Établissement public Paris-Saclay.

*Applaudissements*

Puisqu'il y a 21 membres, 21 hommes. Je suis Fabienne ELBAZ, Europe-Ecologie-les Verts, et je suis résidente de Gif-sur-Yvette. Certains mots m'ont un peu interpellé. J'ai entendu vitesse, développement, croissance et je ne sais pas si ce sont des mots qui font plaisir aux habitants de Gif-sur-Yvette. Alors que dans notre commune, nous avons envie d'un peu de lenteur et plutôt de rapprocher l'habitat de l'emploi plutôt que d'éloigner l'emploi de l'habitat. Donc la vitesse, oui, pour qui ? Pour les hommes d'affaires qui viennent de temps en temps ? Je parle au niveau des habitants qui n'ont peut-être pas envie d'aller très vite. D'autre part, développement, croissance autour de gares, en effet, s'il y a un métro, il y aura du développement et de la croissance autour des gares. Alors que ce que je vois autour de moi, c'est plutôt un rapprochement avec l'agriculture, des circuits courts et puis des hammams, des jardins de cocagne, la conversion au biologique sur le Plateau de Saclay, mais pas du tout du développement et de la croissance. Je ne crois pas que c'est ce qui fasse envie aux habitants de Gif.

Par ailleurs, je sais et je tiens à signaler, pour qu'on se le dise, que les communes sont invitées à donner leur avis. Et leur silence équivaut à un assentiment. Je crois que la commune de Gif n'a pas donné d'avis défavorable donc il faut savoir que la commune de Gif est d'accord avec le projet du Grand Paris. J'espère que les habitants en sont conscients. Et je ne pense pas que cela représente la majorité des habitants. Merci.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci, Madame. J'ai beaucoup d'interventions, mais nous revenons au sexe masculin, peut-être provisoirement. Nous reviendrons aux dames après.

**Patrick HETZEL, Directeur général de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle au ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, Représentant de Valérie PECRESSE** : Patrick HETZEL, je suis Directeur général de l'enseignement supérieur et de l'insertion professionnelle au ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Monsieur le Président de la Société du Grand Paris, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs...

**François LEBLOND** : Mesdames, Messieurs, une seule personne à la fois, vous aurez la parole après.

**Patrick HETZEL** : en tant que Directeur général, je représente la ministre. Je fais mon travail de haut fonctionnaire. Saclay, c'est l'un des plus beaux symboles de l'ambition que la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, Madame PECRESSE, porte depuis plus de 3 ans, celle d'offrir aux étudiants de nos universités et de nos grandes écoles, les meilleures conditions d'études, celle d'offrir aux enseignants et aux chercheurs la possibilité de conduire leurs travaux dans un environnement qui n'a rien à envier aux grands campus internationaux.

*Interventions du public*

Mesdames, Messieurs, je vous rappelle qu'on essaie de s'écouter les uns les autres.

**François LEBLOND** : respectez l'orateur, s'il vous plaît, et après vous vous exprimerez.

**Patrick HETZEL** : celle de faire de la recherche le moteur de l'innovation et de la croissance pour sortir renforcés de la crise économique. Ici, au cœur des Yvelines et de l'Essonne, nous avons fait un très beau pari au ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. Celui de rassembler nos universités, nos grandes écoles et nos entreprises de haute technologie pour bâtir ensemble un pôle de visibilité mondiale. Mais ce sera aussi un campus d'un genre nouveau, un campus ouvert et paysager, un campus ancré au cœur d'une nature préservée, qui deviendra un lieu de vie et de culture pour les chercheurs et les étudiants, mais aussi pour l'ensemble des vallées environnantes.

**François LEBLOND** : Mesdames, Messieurs, si vous voulez bien, vous vous exprimerez tous chacun à votre tour. Monsieur, vous avez la parole, je trouve que c'est le respect de chacun. Vous terminez assez vite ?

**Patrick HETZEL** : vous évoquez la ministre. Valérie PECRESSE tient à ce que l'intégration du campus de Paris-Saclay auquel nous travaillons s'inscrive dans son environnement naturel et que cela soit irréprochable d'un point de vue environnemental. Notamment en préservant

au maximum les espaces naturels et agricoles. Nous nous sommes battus pour la préservation d'au moins 2 300 ha d'espace. Le Président de la République est lui-même venu sur le Plateau le 24 septembre dernier. Sans doute faut-il rappeler des évidences, mais j'ose le faire. En réalité arrivera le pôle de biologie santé.

**François LEBLOND** : terminez là.

**Patrick HETZEL** : je vois que le débat est difficile à instaurer.

**François LEBLOND** : pardon, j'assume la Présidence du débat et je voudrais vous demander, Monsieur, de terminer très rapidement votre exposé.

**Patrick HETZEL** : oui. Encore une fois, deux éléments qui me semblent essentiels, le projet de Saclay, c'est de faire en sorte que nous puissions avoir, à l'horizon 2015, 34 000 étudiants, 12 000 chercheurs et enseignants-chercheurs publics, et plus de 2 000 doctorats délivrés chaque année. Pour cela, nous avons évidemment aussi besoin, cela a déjà été dit par d'autres acteurs, que le système des transports puisse fonctionner. Et là aussi, je crois que le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche tient à insister que c'est un élément essentiel pour que l'ensemble de cette infrastructure puisse fonctionner. Je vous remercie beaucoup.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup, Monsieur. Mon Président m'urge, comme on dit en langage anglo-saxon, à trouver des dames qui souhaitent intervenir. J'en vois une ici, j'en ai vu beaucoup là-bas. Madame, si vous permettez, nous allons peut-être commencer par celle du fond, et nous passerons ensuite à vous. Et puis ne repasserons au sexe masculin aussi.

**François LEBLOND** : je voudrais quand même faire une petite remarque avant que vous donniez la parole à cette dame. Je trouve que ce n'est pas convenable d'interrompre un orateur. Je vous demande les uns et les autres, vous avez la parole les uns après les autres et les débats, qui sont des débats constructifs, sont des débats dans lesquels on ne s'interpelle pas mutuellement. Alors, Madame, vous avez la parole.

*Applaudissements*

**Adrien COFFRE, Représentant étudiant à l'université Paris-Sud 1 et membre de « Saclay Côté Étudiant »** : bonsoir.

**Michel ROSTAGNAT** : nous croyions à une dame.

**Adrien COFFRE** : désolé. En fait, nous sommes étudiants des établissements concernés par le Plateau de Saclay, donc ici le bureau des étudiants de Supélec, avec des étudiants de l'université Paris XI, dont je fais partie moi-même. Nous appartenons à une association qui s'appelle Saclay Côté Étudiant, dans laquelle nous nous rassemblons et par laquelle nous avons pu étudier et analyser les conditions de transport du Plateau et les solutions qui sont proposées. Nous avons dégagé un point de vue. Aujourd'hui, nous sommes 12 à 15 000 étudiants sur tous ces établissements dans la région de Saclay. À l'avenir, nous allons être

appelés à être 30, 40 000. Donc il y en aura bien davantage. Cette analyse s'est basée sur une carte de la répartition des étudiants en Ile-de-France, une carte de répartition démographique, et nous avons pu constater que cette répartition montrait que les étudiants étaient globalement à Paris, à Saint-Quentin-en-Yvelines et au niveau local, dans les 5 à 10 km autour de Saclay. La gare du Métro du Grand Paris de Saclay permettrait aux étudiants de gagner beaucoup de temps. Je pense notamment aux étudiants qui sont à Saint-Quentin-en-Yvelines et tous ceux, en grande majorité, qui sont à Paris. Ils gagneraient plus de 20 min à chaque transport et cela mettrait justement Saclay à 20 à 30 min de Paris. C'est un gain de temps qui n'est quand même pas négligeable face à l'affluence qu'il y aura.

Il y a aussi quelque chose qui est important, c'est que ce métro va permettre de désengorger le RER B à hauteur de 30 %. Enfin, c'est ce qui est dit en tout cas dans le dossier du maître d'ouvrage. On se dit que quand il va y avoir autant de dizaines de milliers de personnes en plus d'ici là, un gain de 30 % sur cette fréquentation aujourd'hui, c'est quand même important. Donc aujourd'hui, cette analyse montre que pour les étudiants, il nous faut vraiment cette gare de Saclay. C'est très important.

Alors, on nous a dit, dans début de séance, de nous indigner, nous les étudiants qui passons 4 ans dans nos écoles, dans nos universités. Nous n'allons pas y manquer, mais je vais y revenir. Nous en étions à la gare de Saclay. Il y a aussi la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, dont la Commission a montré l'importance, nous la réaffirmons aussi de notre côté. C'est très important pour un plateau que nous mettons 45 à 50 min à parcourir en voiture le matin.

**François LEBLOND** : il faut que vous alliez un peu plus vite là, parce que nous arrivons aux 3 min.

**Adrien COFFRE** : d'accord. Alors la solution du TCSP et des transports est bien sûr à garder. Nous, notre proposition est aussi d'envisager une gare à Polytechnique. Deux gares sur le plateau, avec 5 km de distance entre les deux, c'est quand même intéressant pour des étudiants d'éviter de parcourir 5 km. Enfin, ce que nous voulons dire, dans notre indignation, c'est que vu l'importance de cette gare de Saclay et d'envisager éventuellement celle de Polytechnique, et celle de Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est vraiment crucial pour les étudiants, pour leur mobilité au quotidien, et à l'avenir, quand nous serons tellement plus. Nous nous indignons, oui, parce que cela mettra tant de temps à arriver, et même si nous n'y restons que 4 ans, cela fera plusieurs générations d'étudiants qui seront sans transport, à l'arrivée du cluster d'ici 2015, 2020.

**Michel ROSTAGNAT** : voilà, une proposition concrète pour la SGP, une gare supplémentaire. Voulez-vous intervenir là-dessus ?

**Brigitte GRÉGOIRE** : je voudrais répondre à la fois à cet étudiant et à Madame, parce que je crois que les choses ne sont pas aussi antinomiques. Je voudrais qu'on affiche le réseau de transport d'autobus qui couvre le plateau. Je crois que, comme vous le disiez, c'est vrai, nous avons des besoins de proximité et il y a une tendance de la société à revenir à des activités

de proximité. C'est vrai que par exemple, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a mis en place un réseau de pistes cyclables. Donc il y a des modes doux qui correspondent à des activités de proximité. Il y a ensuite des réseaux d'autobus qui permettent de circuler sur le territoire. D'ailleurs, vous voyez sur ce transparent l'ensemble des réseaux d'autobus et cela répond en partie à la question de notre étudiant. Je comprends très bien qu'il n'ait pas envie de faire 4 à 5 km le matin pour regagner son université. Mais très certainement, entre la gare et son université, comme c'est le cas aujourd'hui, il y aura sans doute des autobus. Mais il y a aussi d'autres besoins. Ce sont des besoins de niveau régional. C'est-à-dire aussi qu'il y a des personnes qui habitent à Marne-la-Vallée, mais qui viennent travailler sur le Plateau de Saclay tout simplement parce que sur le Plateau de Saclay, il y a des activités et des métiers qui n'existent qu'ici, et que ces personnes-là ont besoin d'un mode de transport rapide. Ce mode de transport d'ailleurs n'est pas seulement pour les hommes d'affaires. C'est un mode de transport pour l'ensemble des salariés de l'Île-de-France. Donc je crois que les modes de transport, comme je l'ai déjà dit, ont leur zone de pertinence. Donc ils se superposent, chaque mode de transport correspondant à une desserte soit de proximité soit une desserte longue distance. Et une desserte de longue distance exige, bien sûr, une desserte à grande vitesse.

Si jamais il y a une question sur le tramway ou le tram-train, je répondrai à ce moment.

**Michel ROSTAGNAT :** Madame DUFLOS avait souhaité prendre la parole. Sous votre contrôle ensuite je prendrai Monsieur qui est assis, une main féminine qui se lève de puis un moment sur la gauche, toujours en 3 min je n'oublie pas le Président de la communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, qui a demandé la parole aussi et qui souhaitera quand même la prendre avant la fin de la séance également. Et je vois une dame, qui intervient depuis longtemps ? Je ne sais pas. Nous allons commencer par Madame DUFLOS.

**Cécile DUFLOS, Présidente d'Europe-Ecologie-Les Verts :** merci beaucoup. Bonjour à tous. Cécile DUFLOS, Conseillère régionale, Président du groupe Europe-Ecologie-Les Verts à la Région. Je vous donne juste un tout petit conseil, je vais emprunter sur mon temps, mais nous avons une règle de fonctionnement chez les écologistes qui donne la parole alternativement à un homme et une femme. Cela simplifie énormément.

*Applaudissements*

**François LEBLOND :** j'essaie, Madame, nous essayons.

**Cécile DUFLOS :** par ailleurs, je voudrais d'abord, pour commencer, me féliciter de l'organisation de ce débat public. Je n'oublie pas que lors de la première présentation de la loi sur le Grand Paris, les règles classiques du débat public avaient été escamotées, et je pense que si nous sommes aujourd'hui dans une situation où, chacun l'a dit ici, il y a une pression à la fois pour faire converger les projets portés à la fois par la Région à travers Arc Express et par la Société du Grand Paris, et si une telle insistance a été mise sur l'amélioration des transports en commun existants, je pense que c'est le résultat de la participation de nombreuses personnes lors des débats publics. Je me félicite de l'intérêt de

ces débats publics, et je voudrais le redire. C'est pourquoi jeudi vous avez entendu beaucoup d'interventions sur la position des écologistes sur la préservation du Plateau. Je voudrais simplement que nous ne soyons pas dupes. J'entends les déclarations de bonnes intentions sur la non-urbanisation du Plateau. Mais alors, les moyens investis sont démesurés eu égard aux nécessités de desserte. Alors si nous sommes cohérents avec la nécessité de préserver cette vocation agricole, cette vocation de poumon naturel et aussi de limiter le front bâti pour favoriser une densité de l'agglomération qui répond aux enjeux auxquels toutes nos sociétés devront faire face dans les années qui viennent, alors c'est un mauvais usage de l'argent public que d'investir autant d'argent pour desservir une seule gare, par ce maillon faible comme il a été dit avant moi, du réseau du Grand Paris.

Je fais partie de ceux qui soutiennent, et je répondrais à l'intervention de Monsieur HOCQUARD, sur les soi-disant rapports de force au sein de la majorité régionale. Nous avons tous, il y a moins d'un an, été en campagne électorale devant les citoyens. Nous avons défendu des propositions, assumé ces positions. Je fais partie, comme je crois les écologistes, de ceux qui sont constants. Nous avons dit, il y a moins d'un an, que nous serions opposés à la réalisation d'un transport en commun grande capacité qui n'aurait que pour objectif final, malgré tous les moments de dénégation et l'exemple international montre que c'est toujours le cas au final de l'urbanisation de ce plateau que nous souhaitons préserver, et nous maintenons cette position. Nous avons aussi des réserves sur les questions de financement. Et en revanche, nous trouvons extrêmement intéressant les convergences de vue qui ont pu apparaître sur les dessertes au nord et à l'est de l'agglomération. Donc, notre position est simplement de dire que nous n'allons pas dans un bureau, entre deux personnes, alors même que le débat public a lieu, décider de ce qui serait bon pour l'ensemble des citoyens. C'est une position de fond, et je crois que nous aurions évité un certain nombre d'erreurs, notamment de rebasculer l'intégralité des financements d'investissements du réseau ferré de la proche banlieue, voire même de la grande couronne parisienne, uniquement vers l'investissement lignes TGV. Et nous savons très bien que ce dont nous souffrons, c'est de 40 ans de déficit d'investissement en Ile-de-France. Donc nous ne voulons pas reproduire cette logique ingénieuriale qui vise à considérer que de grands projets très jolis sur de belles cartes sont plus efficaces pour les habitants que la modestie et le quotidien. Nous voulons faire converger les deux projets, nous nous y engageons. Nous ne voulons pas mal utiliser l'argent public comme pour la branche sud qui dessert le Plateau de Saclay et nous voulons faire en sorte que la priorité qui a été affirmée par l'ensemble des habitants de cette région, dans les débats publics, sur l'amélioration des transports en commun, soit soutenue. Nous voulons aussi, nous l'avons dit, que la tarification soit prise en compte et qu'une tarification unique, une zone unique, participe de la création d'une région. Je m'arrête là pour respecter le temps de parole, mais je pense que nous aurions eu intérêt à avoir un débat sur les projets d'aménagement pour cette région avant de considérer que l'outil que constituent les transports en commun soit la solution à prendre en compte avant de réfléchir ensemble. Merci.

*Applaudissements*

**François LEBLOND** : je vous remercie, Madame, pour les propos positifs que vous avez exprimés concernant le débat public. Vous savez que nous nous donnés, tous, beaucoup de mal, depuis 4 mois. C'est très fatigant, 56 réunions, c'est beaucoup. Donc nous essayons de faire en sorte d'abord que la convergence exprimée par les uns et les autres puissent prendre des bases qui viennent du public. Donc je suis heureux de vous entendre dire cela, Madame.

**Michel ROSTAGNAT** : au premier rang, le monsieur aux cheveux blancs.

**Paul VIALLE, Président de la Fondation de Coopération Scientifique Digiteo** : merci Michel. Paul VIALLE, je suis Président de la Fondation de Coopération scientifique. La Fondation regroupe 19 institutions publiques, universités, grandes écoles, organismes de recherche, un pôle de compétitivité qui doit avoir lui-même quelques centaines d'entreprises qui y adhèrent. Toutes ces institutions publiques sont sur le Plateau, certaines depuis des dizaines d'années. C'est 70 % environ en nombre. D'autres ont décidé d'y venir, et pour quel projet ? Finalement, le projet, l'ensemble du projet campus, c'est faire se rencontrer des institutions qui construisent des labos communs, c'est faire se rencontrer des disciplines scientifiques, parce que le progrès de la connaissance surgit à l'interface de plusieurs disciplines. C'est faire surtout se rencontrer des personnes, des étudiants, des chercheurs, des enseignants-chercheurs. Par exemple, tous les restaurants que nous prévoyons de faire sur le Plateau seront ouverts à toutes les personnes, quelle que soit leur institution d'origine, les terrains de sport de la même manière. Donc, cela a des conséquences, internationalement, nationalement, régionalement. À Saclay, il y a un enthousiasme formidable actuellement avec l'émergence de projets...

#### *Interventions salle*

**François LEBLOND** : laissez parler l'orateur, s'il vous plaît.

**Paul VIALLE** : si vous voulez bien. Il y a un enthousiasme formidable, je le redis. Je vois les projets qui sortent, des projets de recherche innovants, de nouveaux équipements scientifiques, des idées de formation complètement nouvelles, etc. Donc c'est un projet fantastique. Qu'est-ce que c'est actuellement que la force de Saclay ? La force de Saclay, en France, c'est à peu près 30 % en matière de sciences du climat, d'énergie, d'ingénierie, d'environnement, de maths, de physique, de chimie. Au niveau mondial, sur 30 à 40 publications, il y en a une qui vient de Saclay dans ces domaines-là. Ce qui n'est pas négligeable. Donc, cela veut dire que pour Saclay, pour que le projet réussisse, il faut des liaisons avec les aéroports internationaux faciles. Mais ce n'est pas tout. Au niveau de l'Île-de-France, un tiers des publications qui sont faites à Saclay, sont faites avec d'autres institutions de l'Île-de-France, que ce soit Paris intramuros, avec Marne-la-Vallée, Condorcet qui lui a des sciences humaines et pas de sciences exactes, alors que nous avons des sciences exactes et peu de sciences humaines, et des complémentarités évidentes. Pour les faire jouer, il faut du transport. Donc, nous avons besoin d'échanges dans un sens ou dans l'autre et de faire se rencontrer les uns et les autres. Enfin, pour la vie de tous les jours, beaucoup

des personnes qui travaillent à Saclay n'ont pas la chance d'habiter les communes voisines. Il leur faut prendre des moyens de transport. Et nous savons bien qu'ici, il y a un piètre état des infrastructures collectives et que beaucoup d'institutions qui sont sur Saclay ne sont pas transversalisées parce que, finalement, l'échange se fait autour de tout ce qui est collectif et qu'il n'y en a pas assez. Donc, sur Saclay, nous avons besoin de collectif, en tout premier, de transports régionaux, internationaux, et faute d'avoir cédé, tout le reste sera un potentiel qui ne sera malheureusement pas valorisé comme il le pourra. Ce que je demande à la Société du Grand Paris, c'est de pouvoir nous donner des transports rapidement. Et en attendant, parce que ces gens vont arriver en 2012, 2015, 2018, qu'il y ait des solutions acceptables avec les moyens de transport existants renforcés et modernisés. Merci.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : alors, il est moins le quart. Je crois avoir vu une dame qui demandait la parole, sur mon aile gauche de l'amphi, depuis un bon moment. Excusez-moi, Messieurs, Mesdames. J'ai fait patienter également Monsieur, qui est assis là, dans les travées. Il prendra la suite. Et je crois une dame, ici, qui a demandé la parole. Je la prendrai en troisième. Et je n'oublie pas Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération, que je mettrai en quatrième. Je demande pardon aux autres. Nous allons essayer de nous autodiscipliner un peu et de tenir au maximum dans les délais.

**Brigitte BEUNEU, Groupe cycliste de Saclay-Salariée CEA du Plateau de Saclay, Habitante de Massy** : bonsoir, je vais essayer d'aller assez vite. Nous n'avons pas entendu beaucoup de salariés qui travaillent sur le Plateau actuellement, pour l'instant. Je m'appelle Brigitte BEUNEU. Je travaille sur le Plateau de Saclay. Je n'habite pas Gif. Gif, Bures, ce sont des régions chères. Nous sommes de l'ordre de 6 à 7 000 à travailler sur le CEA Saclay à peu près tous les jours. Il y a beaucoup de gens qui habitent plus loin que cela. Moi, j'habite Massy. Maintenant, même Massy, c'est cher. Ce que je voulais vous dire, c'est que les transports sont vraiment insuffisants pour l'instant, il y a vraiment un déficit, et que le TCSP qui est mis en opposition avec le Grand Métro ne suffit pas. La semaine dernière, à 6 h 55, il y avait des gens debout dans le TCSP à Massy. Je ne sais pas si vous le prenez souvent, vous qui donnez cette solution. Ce que je voulais dire aussi, je vais d'abord poser ma question, qui s'adresse à la fois au Grand Paris et aux collectivités locales. Est-ce que vous ne pourriez pas vous mettre d'accord, au lieu de vous opposer, entre les dessertes locales et le métro ? Parce que nous avons besoin de transports rapides. Parce qu'aller de Massy à Saint-Quentin, pour les malheureux qui ont trouvé un emploi à Saint-Quentin et qui habitent Massy, et qui ont peut-être un emploi pour quelques mois, qui ne vont pas pouvoir rapprocher leur logement de leur travail, le TCSP n'est pas une solution. Le métro ajouterait vraiment quelque chose pour ces personnes-là, leur faciliterait l'accès à l'emploi. Ce que je voulais dire aussi, c'est qu'il y a actuellement une cinquantaine de cars du CEA, qui font des transports tous les jours et qui évitent 1 200 voitures, matin et soir, sur ce plateau. Si nous supprimions ces transports, le TCSP serait déjà complètement surchargé. Il faut voir un peu les débits possibles. Enfin, je voulais dire aussi que nous nous sommes comptés aussi environ une centaine de cyclistes

sur le centre de Saclay, à venir travailler à vélo, qui allons rencontrer prochainement la CAPS. C'est une bonne nouvelle parce que pour l'instant, les projets de circulation douce ne sont pas très orientés sur les transports travail-domicile, mais orientés sur le tourisme. Ils tournent en rond. Ce sont des terrains qui ne sont pas prenables par un vélo de route parce que ce n'est pas revêtu. Nous espérons améliorer les choses. Ma question est donc de savoir si vous ne pourriez pas vous mettre d'accord.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : donc une question, une réponse ? Enfin, se mettre d'accord veut dire être deux, mais là, vous avez en face de vous la Société du Grand Paris qui peut donner peut-être son point de vue, rapidement bien entendu parce que les questions sont encore très nombreuses. Vous voulez dire un petit mot ?

**Brigitte GRÉGOIRE** : juste un petit mot sur le TCSP. À l'heure actuelle, les autobus qui sont mis en service sont mixtes, à la fois autocars et autobus, donc cela n'a pas la capacité d'un autobus urbain. Lorsque je donnais le trafic de 1 500 par heures, c'est une capacité maximale, avec un autobus articulé de 100 places, avec des personnes debout, avec un départ toutes les 4 min. Ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. D'autre part aussi, ce TCSP a 26 arrêts pour 28 km, donc je comprends très bien que la durée soit de 54 min.

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup. Alors le monsieur qui est assis, dans des conditions très inconfortables, et qui attend depuis un moment, veut parler.

**Christian GERONDAU, Président de l'association du désenclavement du Plateau de Saclay** : je me présente, Christian GERONDAU, je suis ici en tant que Président de l'association pour le désenclavement du Plateau de Saclay. Il se trouve qu'il y a un certain nombre d'années, je travaillais sur les problèmes de transport parisien. Là, j'ai réuni un certain nombre de personnes, qui ont la même expérience. Nous nous sommes interrogés sur un problème bien précis : est-ce que nous pouvons améliorer les liaisons avec Paris ? Nous avons beaucoup parlé aujourd'hui des liaisons périphériques. Nous, notre objet était les liaisons avec Paris.

Nous nous sommes posé trois questions, et je vais vous donner les réponses auxquelles nous sommes arrivés. Est-ce que nous pouvons mettre le Plateau de Saclay à 15 min de Paris, plus précisément de la gare Montparnasse ? La réponse est oui. Est-ce que c'est difficile ? La réponse est non. Est-ce que c'est coûteux ? Pas tellement. Alors nous allons voir, si vous voulez, les 3 points, très rapidement. Vous voyez, 53 s, je tiendrai dans les 3 min.

**François LEBLOND** : vous avez fait un cahier d'acteurs.

**Christian GERONDAU** : oui, il y a un cahier d'acteurs qui explique cela. De quoi s'agit-il ? Il s'agit d'abord de constater que nous ne sommes pas loin de la gare Montparnasse. À vol d'oiseau, nous avons une vingtaine de kilomètres. Comment pouvons-nous nous y rallier ? Il faut se brancher sur une des voies qui partent de la gare Montparnasse, plus précisément celle qui va à Versailles. Cela tombe bien, elle est largement dimensionnée, pas saturée.

Donc, nous pouvons nous brancher là par un tunnel, je décris rapidement, qui passe à Vélizy, qui a besoin d'une bonne desserte avec Paris, qui aboutit sur le Plateau de Saclay, le tout en souterrain, pas très loin d'ici probablement. Donc, techniquement, il n'y a pas de difficulté. Le tunnel fait une douzaine de kilomètres. Je signale que Madrid vient de faire 50 km de métro. Ce n'est pas quelque chose qui est hors de portée. Alors, est-ce que c'est cher ? Cela dépend de ce qu'on appelle cher. Ce qu'il faut voir, c'est quand nous regardons l'enjeu, qui est considérable parce qu'évidemment cette liaison desservirait toutes les écoles dont nous avons parlées, mais aussi le nord de l'Essonne (nous ne sommes pas loin des Ulis), Vélizy, donc elle desservirait 2 fois la population de Versailles, à peu près, pour vous donner une idée. Le coût, c'est moins d'un milliard d'euros. Vous me direz que moins d'un milliard d'euros, cela fait quand même beaucoup d'argent, mais enfin, au regard de ce que nous venons d'évoquer ici, puisque nous avons parlé de 23 milliards d'euros, cela me paraît personnellement valoir la peine d'être regardé. Vous voyez, cela fait 20 min 20 s, et ma dernière question sera pour le Président de la Commission. Est-ce qu'il vous est possible de regarder des projets qui ne sont pas les projets ni d'Arc Express ni officiels de l'État ? Est-ce que vous avez cette possibilité d'envisager, d'émettre un avis sur des projets très différents comme celui-là ? Celui-là qui est un projet, je le crois, réaliste, réalisable rapidement, parce qu'il y a 3 ans de préparation et 3 ans de travaux, et qui bouleverserait les conditions d'accès au Plateau de Saclay. Merci beaucoup.

#### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : je vais vous vous répondre, très rapidement. Nous ne donnons pas d'avis. Nous n'avons pas à donner d'avis. Nous, la Commission, nous enregistrons les propos qui ont été tenus dans les différentes réunions, les propos qui nous ont été rapportés, soit par les cahiers d'acteurs soit par les contributions. Vous avez déposé un cahier d'acteurs, qui figure dans le dossier, et votre déclaration d'aujourd'hui, naturellement, va figurer parmi les déclarations qui auront été faites au cours de cette rencontre d'aujourd'hui. Donc tout ce que vous avez dit sera naturellement transmis au maître d'ouvrage. Cela ne figure pas, comme vous l'avez dit, dans le dossier du maître d'ouvrage, mais c'est vrai que les réunions publiques qui sont tenues sont là pour enrichir le débat. Donc, en réalité, vous pouvez être rassuré sur le fait que la Commission transmettra l'ensemble des informations que vous venez de donner. Ensuite, le maître d'ouvrage verra ce qu'il peut répondre.

**Michel ROSTAGNAT** : alors, la dame en blanc, sur la droite, et ensuite Monsieur LAMY.

**Dominique JACQUET, Habitante de Buc, Chercheur** : je me présente, je m'appelle Dominique JACQUET. Je suis chercheur dans un laboratoire de l'université Paris XI et j'habite à Bures. Lors de la présentation de la Société du Grand Paris, j'ai été frappée par un chiffre qui était l'accroissement de la population sur le Plateau en termes d'étudiants, de chercheurs et autres : on faisait passer la population de 37 000 à 82 000, c'est-à-dire plus 50 000 personnes, en gros l'équivalent de deux fois la population des Ulis. Alors, qu'on nous dise qu'on va faire venir tous ces gens-là sans modifier l'emprise sur les 2 300 ha de terres agricoles, je me permets d'en douter.

L'autre chose que je voulais souligner, c'est par rapport à l'objectif présenté par la Société du Grand Paris sur l'aménagement autour du Plateau de Saclay, qui était donc le premier point qui a été mis en avant. C'était le projet de déménagement de l'université Paris XI, dont nous pouvons questionner la pertinence. Il est certainement intéressant de s'intéresser au trajet, à la position des gares et éventuellement aux lignes de desserte secondaire, mais peut-être est-il plus important de s'intéresser à la pertinence même du projet. Déménager une université qui est actuellement reliée à un transport en commun, certes, en mauvais état, mais qu'il suffirait sans doute de réhabiliter et de remettre à niveau pour pouvoir assurer une desserte correcte, pour la faire déménager de 300 m sous prétexte de se rapprocher d'autres organismes qui viendraient sur le Plateau pour favoriser une naissance de collaboration autour d'un café. C'est le syndrome de la machine à café. C'est quelque chose qui n'a pas de sens. Les collaborations ne naissent pas comme cela. À l'ère d'internet, nous collaborons avec des gens à des distances qui n'ont pas de limitations géographiques. Une collaboration se crée sur des intérêts communs, pas sur une proximité géographique. C'est un non-sens.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci, Madame.

**Dominique JACQUET** : et je voulais juste rajouter, mais vous l'aurez probablement compris compte tenu des réactions de la salle, que contrairement à ce que dit Monsieur VIALLE, l'enthousiasme autour du développement du Plateau de Saclay et du Plan campus n'est pas aussi unanime qu'il le souhaiterait.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup. Monsieur LAMY.

**François LAMY, Député-maire de Palaiseau, Président de la Communauté commune d'agglomération de Saclay** : je vais tâcher d'être très court, parce que nous sommes en fin de débat, et puis je pense que c'est plutôt utile de compléter un certain nombre d'interventions. Je vais repartir de l'intervention de Madame. Avant, j'avais un petit message personnel au Monsieur qui représente la ministre de l'Enseignement supérieur et de la recherche, pour lui dire que dès qu'elle le souhaite, si elle veut rencontrer les élus de la Communauté d'agglomération, nous sommes prêts à la recevoir. Cela nous permettrait de connaître ses projets.

Je voulais revenir sur ce que la personne a dit, à savoir si vous allez vous mettre d'accord. Finalement, ce qui caractérise encore plus peut-être ce territoire que les autres, et là, je m'adresse à la Société du Grand Paris, c'est qu'ici, je crois qu'il n'y aura pas de projets qui pourront naître s'il n'y a pas un compromis trouvé entre tous les acteurs, qu'ils soient des acteurs économiques, scientifiques, qu'ils soient des élus, des acteurs associatifs, que ce soit l'État. Je crois qu'il n'y aura rien... et les habitants bien sûr, vous avez raison, Monsieur. Mais vous savez, comme le rappelait Jean-Vincent PLACE, il se trouve que je les connais un petit

peu puisque c'est eux qui m'élisent. Donc, il faut trouver ce compromis. En matière d'aménagement, vous savez bien que c'est le débat du Plateau de Saclay. Nous avons trouvé ce compromis. C'est cela qui a permis, et je reviens sur ce que disait tout à l'heure Emmanuel VANDAME, non pas de prendre tous les hectares, mais justement de trouver un compromis entre la préservation d'hectares d'activité agricole et le développement du pôle scientifique, équilibré et maîtrisé. C'est comme cela que nous avons fait la carte des 2 300 ha, c'est comme cela qu'elle s'est retrouvée à l'intérieur du schéma directeur de la Région Ile-de-France. C'est cela le véritable compromis, c'est comme cela que nous l'avons trouvé dans la loi. Pas parce que tout d'un coup un élu a décidé, non, c'est le fruit d'un travail entre élus, associations, citoyens, acteurs économiques, agriculteurs. Il faut faire de même en matière de transport.

Je ne vais pas résumer la position des élus de la Communauté d'agglomération, vous la trouvez dans le cahier d'acteurs. Je veux juste souligner qu'en termes de méthode, toutes nos positions en matière de transport ont été adoptées à l'unanimité des élus du Conseil communautaire. Et nous n'avons pas travaillé sur des propositions qui sont minorées ou tiédasses. Nous avons décidé de trouver les bons compromis permettant à la fois, parce que nous sommes élus, de répondre aux besoins du présent et de préparer l'avenir. C'est pour cela que moi, je pense que, pour revenir sur ce qui a été dit sur l'application de la méthode, Monsieur VERON, nous ne faisons pas de projet de transport plaqué tant que nous ne connaissons pas le projet d'aménagement. Finissons de discuter d'abord du projet d'aménagement, et après nous verrons le type de transport.

Deuxièmement, le site propre de transport en commun n'existe pas pour l'instant. Ces 4,9 km, nous savons qu'il sera nécessaire de les faire. Alors, allons plus vite. La proposition, si vous voulez faire un compromis. Vous savez qu'à côté du métro, si vous êtes partisan du métro, de toute façon il faudra ici un transport qui permette de répondre aux besoins domicile-travail, aux besoins de lien entre les différents pôles du secteur, et donc il faudra ce site propre de transport en commun, qui pourrait tout de suite évoluer vers un tramway. Puisque les milliards coulent à flot. Mettons tout de suite le tramway. Nous savons que nous répondrons aux besoins actuels, aux besoins des quelques années qui nous séparent. Et puis après, pour le métro, il faut prendre une clause de revoyure. Nous nous revoyons dans 5, dans 6, dans 7 ans, nous verrons où nous en serons. Et là pourra être décidé s'il faut aller plus loin. Mais vous voyez que nous sommes dans une méthode évolutive, pas quelque chose qui est plaqué sous prétexte que le Président de la République est venu l'annoncer au mois de décembre. Merci.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup. Nous venons de dépasser légèrement 23 h.

**François LEBLOND** : nous avons l'habitude, dans ces débats, de terminer rigoureusement à 23 h. Compte tenu du fait qu'il y a quand même eu beaucoup de demandes, je propose à Michel ROSTAGNAT de prolonger d'un quart d'heure le débat, si chacun est d'accord.

**Michel ROSTAGNAT :** est-ce que je pourrais déjà inventorier éventuellement, outre la question de Monsieur VELTZ qui va intervenir ? S'il y a d'autres personnes, de sexe féminin notamment par exemple, mais cela peut être aussi des hommes.

**François LEBLOND :** deux minutes et après, nous redonnons la parole.

**Michel ROSTAGNAT :** je vois un monsieur là-bas, vers le fond, qui aurait souhaité intervenir avant la fin de la réunion. Il y a Monsieur, là-haut, et Madame ici. Donc nous allons donner la parole à Monsieur VELTZ en bas. S'il peut être très rapide.

**Pierre VELTZ, Président Établissement public Paris-Saclay :** Pierre VELTZ, Président Directeur Général de l'Établissement public de Paris-Saclay. D'abord, je voudrais dire que pour l'essentiel, je suis d'accord avec ce que vient de dire François LAMY. À savoir que le compromis sur les grands usages du territoire, je pense qu'il est trouvé. Les 2 300 ha sont dans la loi. Nous mettons en place en ce moment les dispositifs pour matérialiser le tracé, en pleine concertation avec les collectivités locales et avec la profession agricole et avec l'ensemble des acteurs du Plateau. Quand nous regardons la partie urbanisée, elle sera fortement limitée. Parce que je vous assure que quand nous enlevons 2 300 ha, il ne reste pas énormément de place.

Deuxièmement, tous ceux avec qui nous travaillons savent que nous avons un grand principe, et nous le mettrons en œuvre, parce c'est un principe qui aujourd'hui s'impose et fait consensus avec les collectivités, avec tout le monde, c'est d'avoir un urbanisme sur ce plateau beaucoup plus compact que ce qui a été réalisé jusqu'à présent. Par exemple, on nous dit qu'il faut accueillir de nouvelles universités et de nouvelles écoles, nous nous disons qu'il faut commencer par les accueillir là où il y a déjà de la place, par exemple sur le campus de l'École polytechnique. Nous avons fait un travail avec l'École polytechnique, en plein accord avec elle, je le précise, pour commencer déjà à densifier ces campus. Et quand nous densifions ces campus, nous nous apercevons que nous avons beaucoup plus de place que nous ne le pensons sur ce plateau, pour accueillir un nombre élevé d'étudiants, de chercheurs, et aussi d'habitants, parce qu'il me semble qu'il faut du logement. Cela a été dit.

Ensuite, ce que je voudrais dire en un mot, c'est que je suis très surpris, mais vraiment très surpris, j'allais dire presque en tant que citoyen et en tant qu'usager parmi d'autres des transports, d'entendre qu'il n'y a pas besoin aujourd'hui d'un transport un peu puissant sur le Plateau parce qu'il serait essentiellement agricole et où il y aurait très peu d'activités. Alors c'est vrai qu'il y a peu d'habitants sur le Plateau (je parle du Plateau, pas des vallées), mais il y a énormément d'emplois. J'ai été très heureux d'entendre l'intervention de la salariée du CEA tout à l'heure. Il y a quand même 7 000 personnes, je crois aujourd'hui, qui travaillent au CEA. Il y en a 6 ou 7 000 qui travaillent autour de l'École polytechnique, une dizaine de milliers qui travaille autour du Moulon. Ce qui que si nous faisons le total de cela — je ne parle que de la partie sud, pas des bientôt 15 000 emplois du Technocentre de Renault juste à côté, des implantations d'EADS, enfin toutes les entreprises qui sont là —, nous nous apercevons qu'aujourd'hui sur le Plateau de Saclay, nous avons une des

principales zones d'activité de la région parisienne. Vélizy et Courtaboeuf ont chacune à peu près 25 000 emplois, et il y en a autant aujourd'hui sur le Plateau de Saclay. Alors je suis vraiment stupéfait qu'on nous dise qu'il n'y pas besoin de les desservir.

La position de l'Établissement public est très claire sur les transports. Trois points : nous partageons entièrement l'avis de ceux qui se sont exprimés pour dire qu'il y a une priorité à la remise à niveau des transports existants, et en particulier du RER B en ce qui concerne cette zone-ci. Deuxièmement, il faut faire évidemment le TCSP parce que c'est un moyen de cabotage, ce sera la colonne vertébrale. Mais vitesse commerciale, 23 km/h, quelque chose comme cela, guère davantage. Et donc si nous voulons aller demain de la gare de Massy au CEA par exemple, il faut un moyen plus rapide, plus capacitaire et qui soit connecté avec l'ensemble du réseau métropolitain. Ce sont trois priorités qui ne s'excluent pas les unes des autres, qui sont totalement complémentaires. Et nous continuerons à nous battre pour cela.

### *Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci. Alors, Monsieur là-bas, vers le fond, au milieu, avait demandé la parole. Je ne sais pas s'il a le micro, mais il ne va pas tarder à l'avoir.

**Philippe BOUILLERY, Ancien Ingénieur CNRS** : bonsoir, Philippe BOUILLERY, j'habite Orsay. Je suis ancien ingénieur au CNRS. Cette opération sur le Plateau de Saclay a une caractéristique qui n'a pas été dite jusqu'à présent, ou à peine évoquée, c'est la privatisation des services publics. Il y a une nouvelle taxe spéciale d'équipements qui est imposée dès 2011 à tous les ménages franciliens et elle s'ajoute aux impôts locaux qui ne cessent d'augmenter. Alors, nous parlons ici des transports. Chacun sait que la privatisation des transports urbains mène certainement à l'augmentation du coût pour les usagers. Regardons ce qui se passe à Londres en particulier. Alors, quel est le sort réservé à la RATP ? C'est ma question. La loi du Grand Paris ne désigne pas la RATP comme exploitant du réseau du métro du Grand Paris, mais lui impose la séparation comptable de son activité de gestionnaire et de son infrastructure (stations, gares, voies ferrées) de celle d'exploitant de service des transports (métro). Tout est fait pour préparer l'arrivée sur le réseau de concurrents privés, conformément aux directives de l'Union européenne. C'est la même méthode qui a été appliquée à la SNCF, à EDF, à GDF. Alors ma question est la suivante. Vous parlez tous de convergence des projets, entre le Conseil régional d'Ile-de-France et l'État, c'est-à-dire le Grand Paris, est-ce que la convergence des projets va jusque-là ? Merci.

**Michel ROSTAGNAT** : Monsieur VERON, deux mots ?

Marc VERON : la réponse est simple. Tous les investissements dont il a été question ce soir sont des investissements sur argent public. Et les questions de financement qui ont été posées montrent qu'en effet, entre les différentes collectivités publiques et l'État, nous essayons de faire la maille des besoins en termes financiers. Mais ce sont des investissements publics.

**Michel ROSTAGNAT** : les deux dernières questions sont Madame, ici au troisième rang, et

Monsieur, au deuxième. Nous arrêterons après.

**François LEBLOND** : nous précisons bien que toutes les questions qui ne sont pas posées peuvent l'être par écrit et que tout le monde recevra une réponse.

**Pascale RIBON, Directrice d'une école d'ingénieurs** : bonsoir, Pascale RIBON, je dirige une des écoles d'ingénieurs qui va venir s'installer sur le plateau, à l'horizon 2014. Par ailleurs, j'habite sur ce territoire depuis quasiment une vingtaine d'années, donc je le connais bien et je connais bien ses difficultés de transport. D'une part, je voudrais aller dans le sens de mon collègue de l'ENSAE. Si nous venons sur ce territoire, c'est parce que nous sommes vraiment enthousiastes par rapport au projet. Et la question de la proximité géographique entre les établissements d'enseignement, les établissements de recherche, qu'ils soient privés ou publics, cela fait sens. Me semble-t-il, il y a un processus qui avance cahin-caha, qui n'est probablement pas parfait, mais qui avance de rapprochement et de développement de la coopération entre toutes ces institutions, dans une perspective qui a de la valeur par rapport à un certain nombre de filières industrielles et d'innovations. Donc, nous, nous souhaitons participer à cela, et c'est pour cela que nous venons nous installer. Mais il y a un vrai problème de transport sur ce plateau, à la fois de court terme et de long terme. Il y aura des solutions à trouver à court terme. C'est une des inquiétudes à la fois pour nos étudiants et pour nos enseignants-chercheurs, malgré leur intérêt pour le projet. Donc il y a de solutions à trouver, mais ces solutions de court terme, me semble-t-il, ne sont pas antinomiques d'une solution de long terme, et moi, je n'ai pas du tout envie de me dire que nous nous reposerons la question dans 7 ou 8 ans. Parce que si nous nous reposons la question dans 7 ou 8 ans, il ne se passera toujours rien. Nous re-débattons et dans 15 ans, nous serons toujours dans la même situation. Si nous ne prenons pas aujourd'hui des décisions sur la mise en œuvre d'un vrai transport en commun structurant sur ce territoire, dans 15 ans ce sera la même chose qu'aujourd'hui, mais en encore plus catastrophique. Les uns et les autres habitons tous sur ce territoire et nous connaissons à quel point il est bouché, figé, complètement à l'arrêt à un certain nombre de créneaux horaires, aux heures de pointe. Il me semble qu'il y a vraiment des décisions à prendre aujourd'hui, si nous voulons la réussite de ce projet, et ce projet fait véritablement sens bien au-delà de ce territoire.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci beaucoup.

**Laurent LEGENDRE, Président de l'association des entreprises DELTAS de Saint-Quentin-en-Yvelines** : merci de me laisser conclure ce débat. Laurent LEGENDRE, je suis le Président de l'association des entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines. Saint-Quentin, c'est la partie occidentale du Plateau de Saclay, mais pour les entreprises, il y a quelque chose qui touche au débat aujourd'hui, qui est fondamental sur ce territoire. C'est la création de ce pôle de recherche qui pour nous est un enjeu majeur pour notre développement. Et s'il n'y a pas le développement d'un transport structurant qui permette de créer cette relation entre les entreprises et la recherche qui se met en place ici, ce sera un frein énorme au

développement, et au développement économique du pays, au développement de l'emploi. Les entreprises n'aiment pas l'incertitude. Nous avons souffert d'une grosse incertitude qui était la crise financière, et nous en souffrons encore. Donc, j'ai une demande à faire à la Société du Grand Paris, c'est de lever l'incertitude sur ce fuseau de la branche verte de ce tracé et de nous rassurer sur la création des gares qui sont prévues (que j'ai vues sur un petit tracé, en pointillés). Il y a des incertitudes ou des rumeurs qui courent sur l'existence même de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il y a un bassin d'emplois énormes à Saint-Quentin, 50 000 emplois pour les entreprises qui sont dans l'association, mais le double si nous prenons l'intégralité du territoire. En plus, c'est un bassin d'habitat très important, 70 % de nos salariés viennent en dehors du territoire, et notamment certains viennent du Plateau de Saclay. Donc nous pouvons remplir ce transport dans les deux sens, à la fois avec des salariés et également avec salariés des entreprises qui vont aller voir les chercheurs parce que les réseaux haut débit, c'est très bien, mais si nous voulons faire une recherche productive avec un maximum de synergie, il faudra que les gens travaillent ensemble. Et travailler ensemble, c'est travailler physiquement ensemble. J'ai fait 15 ans de recherche au sein du centre de recherche d'EADS, j'avais fait 2 ans au CNRS. Je sais ce que c'est et si nous voulons que des projets de recherche aboutissent et conduisent à la création des produits innovants qui feront la compétitivité de nos entreprises de demain et les emplois de nos enfants, qui seront les utilisateurs des transports dont nous parlons, nous avons besoin de ce transport. Merci de lever cette incertitude.

*Applaudissements*

**Michel ROSTAGNAT** : merci, Monsieur. Monsieur le Président, je vais vous rendre mon tablier, même s'il y avait encore des bras qui se levaient, mais je pense qu'il est temps.

**François LEBLOND** : nous ne pouvons plus. Il y a encore des réunions la semaine prochaine, nous avons l'habitude de l'annoncer. Des réunions qui ne sont pas ici, elles sont toutes dans d'autres parties du territoire. J'imagine que peu d'entre vous pourront s'y rendre, donc je ne donne pas la liste. Je voudrais simplement remercier tous ceux qui se sont exprimés. Je sais que c'est difficile, il y a ceux qui sont favorables et ceux qui sont défavorables. Nous le savons. C'était une réunion dans laquelle les uns et les autres devaient pouvoir s'exprimer. Cela a parfois été un peu difficile, mais je suis content du résultat. Bonsoir.

*Applaudissements*

*(Fin de la réunion à 23 h 13)*