

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS**

19 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE SACLAY

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	19 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Saclay

Introduction et rappel du cadre législatif

Michel Bournat, maire de Gif-sur-Yvette, se réjouit d'ouvrir un débat qui devra être à la hauteur du pôle scientifique actuel et futur, les transports, étant, de l'avis de tous, une priorité pour le plateau de Saclay. **François Leblond**, président de la CPDP sur le projet du Grand Paris, note qu'alors que le Grand Paris suscite un débat historique, la desserte de Saclay est vivement discutée. La présente réunion devra néanmoins être sereine et utile. **Paul Carriot**, membre de la CPDP, rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

Après la projection d'un film de présentation, **Brigitte Grégoire**, membre de la SGP, représentant le MO, rapporte que l'Etat et la Région débattent actuellement pour définir une vision partagée du réseau de transport francilien. La loi impose toutefois de présenter le dossier tel qu'il a été soumis à la CNDP. Aujourd'hui, 64 % des trajets sont effectués en transports collectifs à Paris *intra-muros*. Cette part tombe à 10 % en grande couronne : 80 % des déplacements franciliens sont donc effectués par route. C'est pourquoi le Grand Paris propose un métro de rocade automatique, articulé autour d'une ligne centrale, apportant 155 km de lignes et 40 gares nouvelles, sa capacité étant de 3 millions de voyageurs/jour à terme et sa vitesse commerciale de 65 km/h en moyenne. La ligne rouge dessert la petite couronne à l'Ouest et au Sud, puis s'éloigne de centre de l'agglomération et rejoint Chelles, puis Clichy-Montfermeil et Le Bourget. La ligne verte part de Roissy-CDG et rejoint La Défense, puis irrigue le plateau de Saclay jusqu'à l'aéroport d'Orly. La ligne bleue prolonge la ligne 14 jusqu'à Orly et Roissy CDG, en passant par Le Bourget. Les trois lignes seront connectées avec les lignes ferrées (métro, RER, Transilien) actuelles ou futures (85 % des gares y seront maillées). Les temps de parcours Saclay-Orly et Saclay-Noisy-Champs seront ramenés de 52 à 11 minutes et de 105 à 42 minutes. Ce métro automatique de dernière génération sera accessible à tous, et sécurisé. Sa capacité sera de 10 000 à 40 000 passagers/heure selon les tronçons. Les gares seront des lieux d'échange intermodaux avec les moyens de rabattement collectifs, les modes doux et la voiture. S'appuyant sur une évaluation stratégique environnementale poussée prise en compte en amont dans les choix techniques, le Grand Paris soutiendra le développement durable, et contribuera à la « désaturation » du réseau actuel (de 10 à 15 % en moyenne), y compris en grande couronne. Le Grand Paris soutiendra le développement territorial, l'entrepreneuriat, facilitera les échanges locaux et contribuera à améliorer le cadre de vie, notamment en facilitant les opérations de rénovation urbaine. Le plateau de Saclay est bordé au Nord et au Sud par les vallées de la Bièvre et de l'Yvette, où ont pris place l'urbanisation et les infrastructures lourdes (lignes N, U, B et C). Il est parcouru par la ligne de bus 91-06, qui circule en TCSP de Massy à l'Ecole Polytechnique, puis rejoint Saint-Quentin. La ligne 91-08 relie quant à elle Vélizy aux Ulis. La moitié des trajets entre Paris et le plateau sont effectués en transports collectifs, mais cette part est extrêmement faible vers les autres territoires franciliens. L'automobile représente 62 % des déplacements sur le plateau (contre 59 % en grande couronne), contre 13 % pour les transports collectifs, ce qui engendre des encombrements qui touchent l'A86, la RN18, la RN10 et l'A10. Le Campus Sud accueille plusieurs établissements scientifiques implantés depuis l'après-guerre. Le Plan Campus fédère 23 acteurs autour des projets-clé que sont le déménagement de l'université Paris 11, l'arrivée de 7 nouveaux établissements et la mutualisation des équipements culturels, de loisirs et de recherche. Cela signifie l'augmentation du nombre d'étudiants et de chercheurs, dont le nombre devrait passer de 37 400 à plus 82 000 de 2010 à 2025, ce qui nécessite une offre de transports ambitieuse. Les prévisions de trafic sont en effet de 6000 à 8000 voyageurs/heure en heure de pointe matinale sur le tronçon le plus chargé. Actuellement, le STIF prévoit de prolonger le TCSP jusqu'au Christ de Saclay, le tram-train Evry-Massy jouxtant le plateau et la ligne C devant être prolongée jusqu'à Versailles-Chantiers. Le Grand Paris vise à relier Orly à Versailles-Chantiers ou Versailles-Matelots) prévoyant des gares à Saclay-Sud et à Saint-Quentin, ce qui entraîne des gains de temps élevés. Ainsi, le trajet entre Saclay et le campus Condorcet sera ramené de 1h30 à 50 minutes. Ce projet nécessitera un investissement de 21 à 23,5 milliards d'euros. Après remise, le 31 mars 2011, de la synthèse du débat public, la SGP devra proposer un schéma d'ensemble avant juin 2011 ; puis, durant 18 mois, la concertation et les

enquêtes publiques permettront la conception fine des ouvrages. Après une ouverture des travaux en 2013, le réseau sera mis en service de 2018 à 2023 et remis au STIF « clé en main ».

Débat avec la salle

➤ **Contestation de l'opportunité du projet ; position du Conseil général de l'Essonne**

L'association pour le désenclavement du plateau de Saclay a présenté un projet alternatif au Grand Paris, estimant facile et peu coûteux de créer une liaison rapide entre le plateau et Paris-Montparnasse, desservant Vélizy et le plateau de Saclay grâce à un tunnel de 12 km de longueur. Un membre du réseau associatif du plateau de Saclay a noté que le projet de la SGP reste en lice alors que l'Etat et la Région débattent d'un autre schéma ; dans ce contexte « surréaliste », la réunion du 12 janvier 2011, portant sur les finances, n'a pas permis de distinguer le projet le plus pertinent : créer un groupe d'audit public reste donc indispensable. Il faudrait aussi, en cas d'accord entre la Région et l'Etat, organiser un nouveau débat public.

Jérôme Guedj, vice-président du Conseil général de l'Essonne, indique qu'en effet, Michel Berson débat à cette heure avec Maurice Leroy, Jean-Paul Huchon, les autres présidents des Conseils généraux et toutes les parties concernées de l'évolution d'Arc Express et du Grand Paris, dont le débat a fait ressortir les insuffisances. Le Conseil général de l'Essonne constate que le Grand Paris ne répond pas aux attentes quotidiennes des Essonniens, alors qu'il capte une grande partie des ressources (notamment financières). Il demande que la priorité soit donnée à l'amélioration des lignes actuelles. Dans le cadre du compromis qui se dessine, le tronçon Orly-Massy-Saclay-Saint-Quentin du Grand-Paris est « mort-né ». Il faut déjà réfléchir aux alternatives et investir dans le maillage de proximité : le tram-train Massy-Evry, le Tramway Villejuif-Vélizy, les TCSP Orly-Massy-Orsay-Saint-Quentin et Massy-Les-ULIS, etc., pour irriguer les pôles essonniens et répondre aux attentes actuelles.

Olivier Lucas, président de l'association des Amis de la Vallée de la Bièvre, est favorable aux transports publics et à la recherche, mais conteste les modalités d'un projet qui compte trois gares en zones naturelles ou agricoles (la gare de La Minière se situerait dans un site classé) et qui est un projet d'étalement urbain, comme le montrent les plans de la SGP. En outre, le gigantisme n'est pas l'indice de l'excellence : Cambridge ne compte ainsi que 16 000 étudiants. La SGP est-elle réellement prête à étudier des alternatives à une logique d'aménagement qui détruira massivement la région ?

François Lerique, de l'association AMAP des Jardins de Cérès, déplore que l'opportunité du projet ne soit pas discutée, et le fait que Marc Véron ait, dans les murs d'HEC, exprimé son mépris pour les agriculteurs. Le projet de la SGP n'est pas durable, favorisant une croissance qui conduit la planète « dans le mur ». Le « cartel des 23 » a signé « aforceps » un Plan Campus détruisant des terres agricoles productrices. Les chercheurs, les étudiants, les personnels et leurs syndicats, les agriculteurs doivent s'indigner de projets fastueux auxquels les élus locaux n'ont pas été associés : c'est pourquoi il faut créer une adresse « indignezvous.com ». Il offre des pommes de terre et des lentilles biologiques à Marc Véron, qui, manifestement, ignore « ce qui a changé depuis 20 ans sur le plateau de Saclay ».

Florence Castel, membre de la SGP, rappelle que la localisation des gares n'est pas fixée. L'évaluation stratégique environnementale a déterminé très en amont les fuseaux utilisables. La SGP a refusé de retenir des arrêts « au milieu des champs » pour préserver les espaces naturels et agricoles, ce que prévoit la loi du 3 juin 2010. La localisation exacte des gares sur le parcellaire sera à affiner lors des enquêtes publiques. Il est possible de lutter contre l'étalement urbain (qui est en effet la règle) en adoptant des outils urbanistiques de gestion raisonnée des territoires qui relèvent de la compétence des élus : c'est le cas des CDT. Quant aux alternatives globales, il n'appartient pas à la SGP, mais au jeu de la démocratie, de trancher entre les avis légitimes qui s'expriment pour et contre les projets proposés. En qualité de fonctionnaire de l'Etat, **Marc Véron**, président du directoire de la SGP, considère ne pas avoir à entrer dans des querelles *ad personam*. La concertation avec la profession agricole a été permanente lors de la rédaction de la loi du 3 juin 2010, qui respecte les emprises agricoles. Par ailleurs, deux points semblent en débat entre l'Etat et la Région : les projets d'amélioration du réseau actuel, pour lesquels l'Etat s'engagerait à abonder (à hauteur d'environ 30 %) 39 lignes de projets qui représentent 11,9 milliards jusqu'à 2025, afin de rattraper les retards accumulés. Il porte aussi sur des projets structurants devant être décidés au moins une décennie à l'avance. S'ils n'étaient pas décidés, les retards se reproduiraient à l'avenir. Ces deux aspects ne sont pas contradictoires.

➤ **La délicate articulation du court et du long terme ; traiter l'urgence des RER**

Quel que soit l'avenir du Grand Paris à Saclay, tous les intervenants ont souligné l'urgence de la

rénovation des RER B, C et D, et celle du développement des autres liaisons, notamment du TCSP Orly-Orsay-Saint-Quentin. De lourdes craintes pèsent sur la capacité du réseau à accueillir, dès 2015, les quelque 25 000 nouveaux étudiants et salariés, le Grand Paris risquant fort d'arriver trop tard. C'est notamment l'opinion du secrétaire général de l'ENSAE, qui se réjouit de s'installer en 2014 à proximité de l'Ecole Polytechnique et de participer à un très beau projet scientifique, mais qui redoute que ses étudiants et ses personnels ne puissent s'engager dans la citoyenneté locale, puisque le plan d'urbanisme soutenu par le Grand Paris tend à isoler le plateau de la vallée.

Jean-Pierre Pervès, président du Conseil économique et social de la CAPS, rapporte que l'avis du CES de la communauté d'agglomération de Saclay observe que STIF a jusqu'ici prévu peu de projets d'ampleur, alors que le plateau dispose d'atouts majeurs pour l'emploi (dont son centre scientifique). Il juge très positivement la capacité proposée par le Grand Paris, à condition qu'il favorise un développement dense, sans affecter les zones agricoles. Le projet peut être amélioré en renforçant la desserte de Saint-Quentin et en améliorant son articulation aux projets du STIF. Il est le seul à proposer des liaisons de rocade rapides en grande couronne. Est-il confirmé que le Grand Paris ne pèsera pas sur les finances du STIF ?

Brigitte Grégoire rapporte que la SGP a pris note des gares proposées par le débat – notamment à Saint-Quentin-Est et entre Versailles-Chantier et Versailles-Matelots. Chaque mode de transport a sa pertinence : les modes doux correspondent aux activités de proximité et sont relayés par les réseaux d'autobus. Actuellement, la ligne de bus 91-06 parcourt 26 km en 56 minutes de Massy à Montigny-le-Bretonneux. Cadencé toutes les 4 minutes, le TCSP aurait un débit de 1500 passagers/heure et sera plus rapide que la ligne actuelle, alors que la vitesse commerciale d'un tramway, mode de transport local, est d'au plus 30 km/h. Le tram-train combine les caractéristiques du tram et du train, ce qui élève sa vitesse moyenne. Les capacités des métros automatiques sont variables et leur vitesse peut atteindre 65 km/h. Enfin, le Grand Paris vise à favoriser les mobilités d'amplitude régionale, nationale et internationale indispensables aux activités du plateau. **Marc Véron** rappelle qu'en termes d'investissements, les financements de la SGP ne pourront pas obérer les projets du STIF, ce que la loi du 3 juin 2010 stipule expressément. Le projet du Grand Paris ne vise pas à répondre à la demande à court et moyen terme, et c'est pourquoi la Région et l'Etat débattent actuellement d'une série de projets devant être mis en œuvre dans la décennie à venir. La loi du 3 juin 2010 prévoit, en outre, que les 49 communes du plateau et l'EPPS forment un syndicat ayant compétence d'ART de second rang pour définir les projets de desserte locale les plus pertinents.

➤ **Nouvelles demandes de réexamen du projet ; débat sur ce point**

Une habitante de Gif a déclaré que les habitants de la vallée de l'Yvette demandent de plus en plus de lenteur, de proximité, de circuits courts, et non de la vitesse, ni un développement économique focalisé sur de nouvelles gares. L'association Citoyens actifs et solidaires considère que la SGP ne propose pas un développement équilibré du plateau, car il s'appuie sur des plus-values foncières et monétaires, que ne dégagent pas l'agriculture et le respect de l'environnement, qui offrent d'autres avantages (paysage, cadre de vie, proximité avec les consommateurs, etc.). Un représentant de la SGP déclarait ainsi récemment qu'« il existe une polémique sans grand intérêt (...) savoir si nous allons traverser des champs de pommes de terre ou je ne sais quoi... tout cela est d'un niveau assez dérisoire ». Comment la SGP entend-elle rééquilibrer son projet et préserver les terres agricoles ?

Emmanuel Vandame, agriculteur, note que même en partant des hypothèses les plus basses (hors ZAD de la gare de Saclay), il ne resterait 3297 hectares de terres agricoles après mise en œuvre du Grand Paris. La promesse de préservation des 2300 hectares est donc déjà bafouée. Au vu de la pression foncière qui résulterait du Grand Paris et de l'insuffisance de son financement, il serait préférable que les promoteurs prennent « toutes les terres d'un coup ».

Hervé Hocquard, au nom du groupe UMP du Conseil régional, se félicite de la convergence en cours ; mais celle-ci bute sur le plateau de Saclay, alors que la loi a prévu une stricte protection des espaces agricoles et naturels. Ne pas desservir Saclay signifierait oublier Saint-Quentin et Versailles. Tracer un tram-train induirait des ruptures de charge et poserait des problèmes environnementaux, notamment en favorisant l'automobile sur les longs parcours, tout en handicapant le campus, au mépris des intérêts des habitants et de l'intérêt national, et ce, uniquement en raison de rivalités internes à la majorité régionale. Comme l'affirmait Michel Berson ce matin même, « il faut avancer, car il est inconcevable que le projet sur Saclay se réalise sans un transport moderne ».

Jean-Vincent Placé, vice-président du Conseil régional, note que le projet et la méthode de la SGP n'ont pas du tout permis de faciliter le choix de transports plus utiles et plus favorables au développement de l'Île-de-France : alors qu'il existe déjà de nombreuses institutions et entreprises compétentes, la création de la SGP était injustifiée. L'Etat doit encore apporter près de 3 milliards et

1,5 milliard d'euros pour financer respectivement la SGP et le Plan de mobilisation, et personne ne sait qui paiera les emprunts de la SGP. Alors que les décisions budgétaires récentes ont pénalisé le STIF et que l'Etat reconnaît l'intérêt du Plan de mobilisation et d'Arc Express, la SGP s'apprête à reproduire les erreurs passées : la méthode « Blanc-Sarkozy » n'a en rien joué le jeu de la concertation – y compris avec l'agglomération du plateau de Saclay. Les Départements, la Région, les associations, peuvent, par le dialogue, concilier les contraintes de préservation de l'environnement, de recherche, de création d'emplois et de logements. L'infrastructure est surdimensionnée, ce que montrent les propres études de la SGP, qui reconnaît que le métro n'accueillerait 8000 passagers/heure qu'en 2035. Il faut encore négocier sur les tracés, la MO et les financements, mais le tronçon du plateau de Saclay est « pharaonique, inadapté et non financé » : il doit donc être retiré.

Marc Véron rappelle que la SGP existe du fait de la loi votée par le Parlement, laquelle prévoit que le Conseil de surveillance de la SGP devra argumenter ses choix à l'aune des résultats du débat public, qui a exigé la convergence, mais qui, hormis le cas de Saclay, n'a pas remis en cause le schéma global de la SGP. La loi a aussi créé la possibilité d'ouvrir spécifiquement la discussion d'un CDT à compter du 3 juin 2010 sur le plateau, car c'est en l'absence de politique d'aménagement que se produit l'étalement urbain. Les parlementaires ont, du reste, supprimé toute possibilité de financement par captation des plus-values immobilières. **Florence Castel** réaffirme que la SGP est extrêmement attachée à préserver les espaces naturels ainsi que les terres agricoles très fertiles de Saclay ou de la Plaine de France. C'est pourquoi elle a opté pour un tracé souterrain.

➤ **Demandes des entreprises, du milieu de la recherche, déclaration du ministère de l'Enseignement supérieur**

Le CODESQY a rappelé que le Grand Paris était acceptable, permettant de « désaturer » la liaison entre Paris et Saint-Quentin, mais estime qu'une gare Saint-Quentin Est serait insatisfaisante, étant distante de 9 km d'entreprises telles qu'EADS ou Thalès. Implanter la gare au centre de Saint-Quentin maximiserait le potentiel du tissu urbain local et réduirait les impacts écologiques sur la vallée de la Bièvre. Si la gare des Matelots était retenue, il faudrait alors « désaturer » l'axe Saint-Quentin-Matelots. DELTAS-SQY considère le pôle de recherche comme un atout majeur pour les entreprises de l'Ouest du plateau : pour cela, une liaison rapide est nécessaire, car les liens physiques entre chercheurs et entreprises sont indispensables à l'innovation.

Patrick Hetsel, représentant la ministre de l'Enseignement Supérieur, indique que Saclay est le symbole de l'ambition portée par Valérie Pécresse, qui veut offrir aux étudiants les meilleures conditions de travail, afin de faire de la recherche française le moteur de l'innovation et de la croissance, en rassemblant les universités, les grandes écoles et les entreprises *high-tech* pour construire un pôle d'envergure mondiale, en créant un campus situé au cœur d'une nature et d'espaces agricoles préservés. La ministre et le Président de la République ont souhaité que le site accueille dès 2015 34 000 étudiants et 12 000 chercheurs. Pour cela, un système de transports efficace est indispensable. **Adrien Coffre**, association Saclay côté étudiant, remarque que le TCSP et les bus locaux seront indispensables, mais insuffisants. La gare du Grand Paris ferait gagner plus de 20 minutes aux étudiants venant de Paris ou de Saint-Quentin sur les campus entourant Saclay. Outre cette gare et celle de Saint-Quentin, un arrêt est aussi nécessaire à Ecole Polytechnique.

Paul Vialle, président de la fondation de coopération scientifique Digiteo, note que certains membres de Digiteo sont présents sur le plateau de Saclay depuis des décennies (recherche sur le climat, l'énergie, l'environnement et l'ingénierie, etc.). D'autres veulent les rejoindre et constituer un pôle pluridisciplinaire, partager des équipements de recherche et organiser le lien chercheurs-entreprises. Ce projet innovant suscite l'enthousiasme du milieu de la recherche. Il est indispensable de disposer de liaisons rapides au sein du pôle et avec les aéroports, ainsi que d'une organisation collective (restaurants, terrains de sport, etc.) favorisant les liens interpersonnels. **Pascal Ribon** est aussi enthousiasmé par ce projet, car la proximité géographique entre centres de recherche privés et publics fait pleinement sens. Il faut néanmoins régler les graves problèmes de transport à court et long terme. **Brigitte Beuneu** observe que les plus de 6000 salariés du CEA (qui utilisent 50 cars mis à disposition par celui-ci), comme les CDD employés sur le plateau, savent que le TCSP sera insuffisant. Or, ils ne peuvent résider à proximité de Saclay en raison des prix. Il faut articuler les métros à forte capacité et les dessertes locales. Par ailleurs, un groupement de cyclistes rencontrera bientôt la communauté d'agglomération du plateau de Saclay afin que d'adapter modifier les circuits de circulation douce à l'usage des salariés du plateau. **Pierre Veltz**, PDG de l'EPPS, note que l'essentiel du compromis sur l'aménagement a été défini et fait l'objet de la concertation des acteurs du plateau. L'urbanisation sera fortement limitée et beaucoup plus compacte que jusqu'à présent. Il faut commencer par densifier les campus existants, y compris en y installant des logements. Il faut remettre à niveau de l'existant, développer les TCSP et accueillir le Grand Paris.

➤ **Nouvelles critiques du projet et recherche de solutions de compromis**

Un habitant de la vallée de l'Yvette a rappelé que les résidents souhaitent avant tout se rendre à leur travail : or, le Grand Paris ne leur permettra pas d'atteindre le plateau. Il est aussi inutile aux chercheurs de se rendre quotidiennement en quelques dizaines de minutes à La Défense ou à Orly. Créer une « Silicon Valley » ne se décrète pas, le projet reposant sur le transfert d'activités venues d'ailleurs et organisant le « pillage » du service public de recherche et d'enseignement supérieur et mettant en concurrence des territoires, des équipes, des personnels et des établissements sans les avoir consultés correctement. Il a aussi été relevé qu'alors que la TSE frappera les Franciliens dès 2011, le Grand Paris entraînera la privatisation du service public du transport urbain, qui est aussi en préparation à la RATP. La convergence des projets inclut-elle cette privatisation ?

Cécile Duflos, conseillère régionale (Europe Ecologie) se félicite de l'existence de ce débat, qui a permis l'expression des demandes de convergence et d'amélioration des réseaux existants. Malgré les déclarations de bonnes intentions, la haute capacité du Grand Paris n'aurait aucun sens si l'urbanisation du plateau de Saclay n'était pas, en parallèle, massive. Si les milieux agricoles et naturels étaient réellement préservés, sa réalisation signifierait un très mauvais usage de l'argent public. Les écologistes maintiennent la position tenue durant la campagne électorale régionale et expriment des doutes sur les financements, mais se félicitent des convergences à l'œuvre en petite couronne et à l'Est. Il n'est pas question de renouveler les erreurs du passé en substituant des décisions prises dans des bureaux d'ingénieurs à la concertation publique. Et il aurait été sensé de mener une vraie réflexion sur l'aménagement francilien plutôt que d'apporter une solution technique avant d'avoir examiné les besoins. **Dominique Jacquet** note que la SGP prévoit que quelque 50 000 personnes de plus travailleront sur le plateau. Il est peu crédible de penser que cela soit possible sans empiéter au-delà des emprises prévues. A l'ère d'Internet, alors que la collaboration scientifique naît d'intérêts communs et non de la proximité géographique, déplacer l'Université Paris 11 de quelque 300 mètres n'a aucun sens et est typique du « syndrome de la machine à café » : contrairement aux propos de Paul Vialle, l'enthousiasme autour du Plan Campus est loin d'être unanime.

François Lamy, président de la communauté d'agglomération de Saclay, aimerait rencontrer Valérie Pécresse afin de connaître ses projets pour le plateau. Aucun projet ne verra le jour sans un compromis entre les acteurs politiques et économiques, l'Etat, les associations, les habitants. Ce compromis a inspiré la préservation de 2300 hectares agricoles, par ailleurs intégrée au SDRIF. Il faut agir de même pour les transports : sous prétexte que le président de la République est venu annoncer l'arrivée du métro fin 2010, la SGP ne peut « plaquer » son projet tant que le projet d'aménagement est inconnu. Il faut repartir de ce point. Le TSCP sera de toute façon indispensable. Il faudrait immédiatement le transformer en tramway, la question d'un éventuel métro devant donner lieu à une clause de « revoyure » d'ici à 5 ans. **Louis Sangouard**, collectif des sections PS du plateau de Saclay, regrette que les règles du débat public obligent à débattre d'un projet qui n'existera pas. La priorité est à la définition du projet d'aménagement. Or, le plateau de Saclay et la ZA de Courtabœuf sont profondément, ce qu'ignore le Grand Paris. De fait, un réseau rapide ne répond qu'à une très faible part des besoins de proximité et liés aux trajets domicile-travail : un réseau de TCSP doit être créé, l'axe Est-Ouest pouvant être exploité par un BHNS, puis par un tramway, voire par un tram-train.

Marc Véron rappelle que les investissements de la SGP sont strictement publics.

François Leblond indique qu'il sera répondu aux questions restantes par écrit et clôt la séance.