

SOMMAIRE

1. SYNTHÈSE	4
1.1. Le projet et son contexte	4
1.2. Les pilotes, les acteurs et les partenaires	5
1.3. Les objectifs et le périmètre de la concertation	6
1.4. Le déroulement de la concertation et qualité du processus	6
1.5. La participation à la concertation	7
1.6. Les principaux thèmes discutés	7
1.7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation	9
2. LA MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION	10
2.1. Le projet et le contexte réglementaire de la concertation	10
2.2. Les pilotes, les partenaires et les acteurs du projet	10
2.3. Les objectifs et le périmètre de la concertation	10
2.4. La participation à la concertation	11
3. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	12
3.1. Le calendrier et le contexte de la concertation	12
3.2. La préparation de la concertation	12
3.3. Les modalités de concertation	13
3.4. Les modalités de diffusion de l'information et de contribution	16
4. SYNTHÈSE DES AVIS ET DES DÉBATS	18
4.1. Les avis et éléments constitutifs du bilan : méthode	18
4.2. Remarques concernant le dispositif de la concertation	18
4.3. L'opportunité et la justification du projet	20
4.4. Le fonctionnement de la ligne et la desserte du plateau	25
4.5. Le tracé et la variante	31
4.6. L'insertion paysagère du TCSP et le respect de l'environnement	33
5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION	37
5.1. Opinion globale sur le projet	37
5.2. Les principales thématiques débattues	37
5.3. Les points de convergence	37
5.4. Les principaux points de vue divergents des participants	38
5.5. Des propositions discutées par la maîtrise d'ouvrage	38
5.6. Les éléments à étudier à l'issue de la concertation	38



6. ANNEXES	40
6.1. Index des sigles	40
6.2. Préparation de la concertation et décisions sur les modalités de la concertation	42
6.2.1. La délibération du Conseil du STIF et approbation du Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP), le 17 février 2010	42
6.2.2. Courriers du STIF aux communes sur les modalités de la concertation du 29 mars 2010	45
6.2.3. Compte rendu de la commission de suivi (COSU) du 25 janvier	58
6.2.4. Avis des communes sur les modalités de la concertation	66
6.3. Les outils de diffusion de l'information et de communication	69
6.3.1. La diffusion des outils de communication	69
6.3.2. Illustrations du site internet	87
6.3.3. Le dépliant distribué lors de la campagne d'information	97
6.3.4. Les affiches d'information	100
6.3.5. Les panneaux d'exposition présentant le projet	104
6.3.6. Les communiqués de presse	109
6.3.7. Le power point support de la présentation du projet en réunions publiques	115
6.4. Comptes rendus et Contributions	116
6.4.1. Les comptes-rendus des réunions publiques	116
6.4.2. Le compte rendu de la rencontre avec les employés du CEA	117
6.4.3. Le questionnaire embarqué sur la ligne 91-06 et la note de synthèse des résultats de la démarche	118
6.4.4. Les avis déposés sur les registres	119
6.4.5. Les avis déposés sur internet	120
6.4.6. La lettre envoyée aux partenaires et aux collectivités pour relecture du bilan de la concertation	137
6.4.7. Échange de courriers entre le STIF et Gif-sur-Yvette concernant le bilan de la concertation.	138



1. SYNTHÈSE

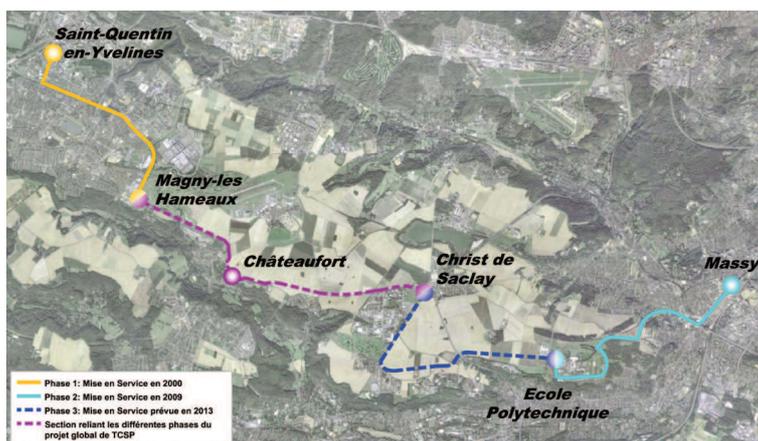
La concertation préalable relative au projet de prolongement du transport en commun en site propre (TCSP) entre l'école Polytechnique à Palaiseau et le Christ de Saclay s'est déroulée du 10 mai au 11 juin 2010. Conformément à l'article L300-2 du Code de l'urbanisme et aux articles L121-8 à L121-13 du code de l'environnement, le bilan de cette concertation a pour objectif de présenter le fruit des échanges et les contributions apportées par les partenaires et les différents acteurs impliqués.

La synthèse du bilan présente les principaux événements de cette démarche ainsi que les contributions significatives de la concertation au projet.

1.1. Le projet et son contexte

La concertation préalable a été organisée par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF). Elle avait pour objet la création d'un nouveau site propre pour autobus entre l'École Polytechnique et la place Christ de Saclay. Il s'agit d'un nouveau tronçon du site propre devant relier à terme la gare de Massy-Palaiseau à celle de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le projet de site propre Massy-Saint-Quentin est inscrit au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994. Il est repris dans le projet de schéma directeur adopté par le Conseil régional d'Ile-de-France en septembre 2008. Une première section entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Magny-les-Hameaux a été réalisée en 2000. Le tronçon Massy-École Polytechnique a été mis en service en avril 2009.



Dès le mois de mai 2009, le STIF a engagé les études relatives au prolongement du site propre entre l'École Polytechnique et le Christ de Saclay. Ces études ont permis la constitution d'un « dossier d'objectifs et de caractéristiques principales » (DOCP), présenté aux collectivités locales le 25 janvier 2010 dans le cadre d'une Commission de suivi (COSU), présidée par le STIF.

Le DOCP et les modalités de concertation préalable ont ensuite été approuvés par le Conseil du STIF du 17 février 2010.

Par courrier du 29 mars 2010¹, les modalités envisagées pour la concertation ont été soumises par le STIF aux communes concernées. Ces modalités n'ont pas fait l'objet de remarques.

La concertation préalable s'est déroulée du 10 mai au 11 juin 2010.

Le territoire traversé par le projet se situe au sud du plateau de Saclay. Il concerne 6 communes de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) :

¹ Le courrier adressé annonçant les modalités aux collectivités pour avis est porté en annexe du bilan.



- Les communes de Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saint-Aubin et Saclay, traversées par le tracé ;
- La commune de Villiers-le-Bâcle, située à proximité du tracé et concernée par la création d'un site propre sur la RD36 au delà du Christ de Saclay.

LES COMMUNES DIRECTEMENT CONCERNÉES PAR LE TRACÉ



En vert : tracé actuel de la ligne 91-06

En rose : projet de site propre entre l'École Polytechnique et le Christ de Saclay

Les collectivités, écoles et entreprises du plateau soulignent la nécessité d'améliorer la desserte de ce territoire d'enjeu, situé au cœur de l'Opération d'Intérêt National Paris-Saclay (OIN). A court terme, le plateau doit en effet accueillir un campus-cluster scientifique et technologique d'intérêt international.

Cette opération devrait induire une évolution significative de la demande de transport, avec l'arrivée dans le secteur de 40 000 personnes supplémentaires d'ici 2015.

Outre la réponse à cette nouvelle demande de transport, le prolongement du TCSP aura également pour vocation de structurer les aménagements issus du projet de campus-cluster.

1.2. Les pilotes, les acteurs et les partenaires

La conduite des études relatives au prolongement du site propre a été assurée par le **STIF**, autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Le financement des études était assuré à parts égales entre :

- L'État, mobilisant des crédits issus du budget de la mission de préfiguration de l'établissement public Paris-Saclay ;
- La Région Ile-de-France ;
- Le Département de l'Essonne.



Ces financements incluaient la constitution du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et la préparation et l'organisation de la concertation préalable.

La Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS), les communes et la Mission de Préfiguration de l'Établissement Public Paris-Saclay (EPPS), responsable de l'opération d'intérêt national (OIN) Paris-Saclay, se sont associées activement à l'émergence et à la conduite du projet.

1.3. Les objectifs et le périmètre de la concertation

Moment privilégié d'information et de dialogue entre les porteurs du projet et le public, la concertation avait pour objectif d'informer et de recueillir les contributions des acteurs concernés sur les caractéristiques et objectifs principaux du projet.

La concertation avait pour but de mettre en discussion et d'informer sur trois thématiques principales :

- La contribution du site propre à l'amélioration de l'offre de transport sur le plateau ;
- Le tracé du site propre, avec une proposition de tracé de base sur l'ensemble de l'itinéraire, situé au plus près de l'urbanisation existante, et une variante dans le secteur du Moulon, destinée à accompagner les développements futurs du projet de cluster ;
- Le fonctionnement de la ligne, les arrêts ainsi que l'insertion paysagère du site propre.

1.4. Le déroulement de la concertation et qualité du processus

Pendant les études préalables, 4 grandes catégories de publics concernées par le projet et la concertation avaient été identifiées :

- Des résidents : à Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saint-Aubin, Saclay et Villiers-le-Bâcle ;
- Des résidents non riverains du tracé, habitant dans les communes et les vallées limitrophes ;
- Des employés, chercheurs ou étudiants présents sur le plateau pour des raisons professionnelles permanentes ou temporaires ;
- De futurs étudiants et employés issus de structures dont la venue est présumée.

Afin de toucher ces différents publics, les formes de contribution et de débat ont été diversifiées :

- Un questionnaire de contribution guidée a permis de recueillir les avis des utilisateurs de la ligne 91-06. Ce questionnaire a été soumis aux passagers de la ligne pendant toute une journée, de 6h00 du matin à 19h30, afin d'atteindre un grand éventail d'usagers de la ligne. Il a permis de mieux comprendre les attentes et besoins des usagers qui, en général, ne participent pas aux réunions publiques ;
- Une réunion publique s'est tenue à l'École Supélec à l'heure du déjeuner pour mobiliser les salariés et étudiants présents en journée sur le territoire ;
- Une réunion publique a été organisée en soirée à l'École Polytechnique, pour mobiliser les habitants du territoire, les associations et les élus ;
- Des expositions, accompagnées d'une mise à disposition de dépliants et d'un registre de contributions, ont été installées dans les 6 mairies concernées et la CAPS ;
- Une exposition itinérante et des registres ont transité dans les grandes entreprises et institutions du plateau ;
- Une rencontre a été organisée entre le STIF et les employés du Commissariat à l'Énergie Atomique (CEA), principal employeur du plateau.

Pour mobiliser le public vers ces différents temps de débat, des outils adaptés ont été diffusés : des affiches et des opérations de tractage de dépliants ont permis d'informer et de mobiliser ; la mise à disposition de registres et la réalisation d'un site internet dédié offraient la possibilité de contribuer à la concertation préalable.



1.5. La participation à la concertation

La participation à la concertation est marquée par la mobilisation des associations qui ont été particulièrement actives dans l'expression des avis et des remarques : le site internet et les réunions publiques ont été l'occasion pour celles-ci de transmettre des avis et des contributions structurés.

L'exposition itinérante dans 8 entreprises ou institutions a permis de recueillir 28 avis sur les registres. Les expositions installées dans 6 mairies ont recueilli 9 avis sur les registres. Les réunions publiques ont rassemblé une cinquantaine de personnes à l'école Supélec entre 12h00 et 14h00. A l'école Polytechnique en soirée, 70 personnes ont participé à la réunion.

Les rencontres avec les usagers sur la ligne 91-06 et avec les employés du CEA ont apporté une connaissance fine des préoccupations concrètes et quotidiennes. Plus de 50 employés du CEA sont venus dialoguer avec le STIF et 140 questionnaires sur la ligne 91-06 ont été renseignés par les enquêteurs.

Enfin, le site internet a recueilli 76 avis.

1.6. Les principaux thèmes discutés

Les thèmes soumis au débat concernaient :

- Le contexte général du projet et la justification du prolongement ;
- Le tracé de base et une variante proposée dans le secteur du Moulon ;
- Le fonctionnement de la ligne ;
- Les arrêts ;
- L'insertion paysagère, notamment les itinéraires piétons et cyclables.

Le projet de prolongement du TCSP est globalement attendu par les acteurs locaux. L'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes (UASPS) exprime cependant des craintes liées à la consommation d'espace qu'induit la création d'une nouvelle infrastructure. Les communes et la CAPS ainsi que l'ATPS (l'Association pour l'amélioration des transports du plateau de Saclay) ont exprimé des demandes et des recommandations.

Les grands ensembles d'attentes formulées concernant le projet de la section soumise au débat (entre Polytechnique et le Christ de Saclay) concernent la justification du projet et le choix du tracé, le fonctionnement de la ligne et du TCSP et l'insertion territoriale et paysagère.

Ainsi, les remarques et questions ont convergé vers :

- Le questionnement de la complémentarité du projet avec les autres grands projets de transports en commun du territoire : le projet de métro automatique du Grand Paris (« Grand Huit ») qui envisage une desserte du plateau, et le projet de doublement de la RD36 porté par le Conseil général de l'Essonne, qui comprend également la réalisation d'un site propre dans sa partie est, actuellement utilisée par la ligne 91-06 ;
- Le respect des terres et de l'activité agricoles ; la parcimonie de la consommation d'espaces ;
- La préférence pour le tracé de base et le questionnement sur la justification de la variante dans le secteur du Moulon, dans la mesure où l'ensemble des partenaires est favorable au tracé de base ;
- Le questionnement sur l'éloignement du tracé par rapport à l'urbanisation existante à l'est de Corbeville, alors que le discours justifiant le tracé à l'ouest de l'échangeur soutient l'accroche à l'urbanisation ;
- La demande d'amélioration et de diversification de l'offre. Il a été souligné le besoin de plus de régularité et d'amplitude horaire sur la ligne 91-06. L'accroissement du nombre de courses directes Massy-Saclay via la Martinière a souvent été évoqué, de même que la mise en place de courses semi-directes pour le secteur du Moulon. De nombreuses personnes ont également souhaité une amélioration de l'offre le week-end ;



- La prise en compte des continuités et de la sécurisation des voies cyclables ;
- La réflexion sur les traversées piétonnes notamment au niveau des carrefours giratoires et le long du CEA : le CEA et les élus demandent que soit également étudié un tracé passant à l'ouest de la RD306 entre Saint-Aubin et Saclay, de manière à éviter aux voyageurs venant du CEA ou de Saint-Aubin d'avoir à traverser la route pour accéder aux arrêts de la ligne 91-06 ;
- Des propositions pour l'amélioration de la lisibilité, de l'information et de la signalétique concernant la desserte du plateau et le fonctionnement de la ligne 91-06 ;
- L'interrogation sur la capacité des pouvoirs publics à financer ce projet ;
- La demande de la part du CEA d'ouvrir le site propre aux cars de l'établissement ;
- La proposition de l'UASPS de réaliser le site propre uniquement au niveau des ronds-points et des carrefours afin d'éviter la sur-consommation d'espaces agricoles.

Des remarques et attentes sont exprimées au sujet du tronçon précédent (Massy-Polytechnique) :

- Le tracé dans Polytechnique :
 1. Les collectivités souhaitent que le tracé actuel soit maintenu, de nombreux habitants des quartiers alentours accédant à la ligne 91-06 via les arrêts situés dans l'enceinte de l'école (c'est notamment le cas de l'arrêt « Joncherettes ») ;
 2. D'autres acteurs envisagent un itinéraire plus direct par le cœur du campus pour se prémunir des difficultés de traversée liées à l'absence de site propre, et pour réduire le temps de parcours de la ligne, qui compte aujourd'hui quatre arrêts dans l'enceinte de l'école ;
 3. Le franchissement de l'école Polytechnique pose également d'autres problèmes selon certains participants : absence de continuité des pistes cyclables, barrières fermées le week-end, problèmes potentiels de giration pour les bus articulés ;
- Itinéraires piétons et cyclistes : certains habitants souhaitent que des feux ou des aménagements soient prévus pour éviter les risques liés aux traversées piétonnes dans les secteurs pentus de Palaiseau ; les associations demandent que les continuités cyclables, qui sont interrompues, mal identifiées ou mal conçues à plusieurs endroits, soient revues.
- Des nuances se distinguent parmi les avis recueillis :
 - Les élus, les associations de protection de l'environnement (rassemblées au sein de l'UASPS) et certains résidents appellent de leurs vœux le prolongement du site propre, mais souhaitent que celui-ci évite la consommation excessive des espaces agricoles qui caractérisent le plateau de Saclay.
 - Les élus et les acteurs locaux demandent que le TCSP structure une urbanisation raisonnée : ils soutiennent le tracé de base au plus près de l'urbanisation actuelle dans les limites sud du plateau.
 - L'UASPS va plus loin en demandant que le site propre ne soit pas continu et que la largeur de la voirie soit minimisée par le report des voies cyclables sur le réseau local de liaisons douces existantes ou en cours d'analyse ;
 - Selon les collectivités, les associations et les acteurs concernés, le futur TCSP doit répondre à l'urgence d'une meilleure desserte des centres d'emploi, d'étude ou de recherche présents sur le plateau.
 - Il doit contribuer à améliorer et structurer l'offre globale de transport, mais doit également répondre à des demandes parfois opposées : certains participants demandent des liaisons directes et rapides entre Palaiseau et le Christ de Saclay, alors que d'autres réclament une desserte fine par cabotage entre pôles existants ;



- Bien que souhaitée par l'ensemble des acteurs, la création de liaisons douces piétonnes et cyclables fait débat : certains usagers ou employés du plateau, souhaitent privilégier l'offre multimodale et la possibilité de pouvoir se déplacer en sécurité et rapidement en vélo sur le plateau.
- L'UASPS recherche surtout des parcours ludiques et sécurisés. Ainsi certains demandent à bien séparer les flux piétons et cyclistes pour que ces derniers puissent bénéficier d'une desserte rapide le long du TCSP et d'autres souhaitent le développement du réseau existant le long des rigoles.

1.7. Les enseignements et les décisions issus de la concertation

Le STIF et les partenaires ont pris acte des remarques et des questions exprimées par le public. Ils ont également entendu les attentes des élus, centrées autour des thématiques suivantes : renforcement et de la lisibilité de l'offre, consommation parcimonieuse de l'espace ; prise en compte de l'environnement agricole ; continuité et sécurisation des liaisons douces.

Le STIF a apporté des éléments de réponse qui seront approfondis dans le cadre des études préliminaires du Schéma de principe. L'enquête publique, qui pourrait se dérouler en 2011, sera l'occasion de présenter à nouveau au public le projet et des propositions faisant écho à cette première étape de dialogue. Les sujets à approfondir dans les études ultérieures sont les suivants :

- Le passage du tracé du TCSP à l'ouest de la RD306 le long du CEA, proposition soutenue et relayée par les collectivités (CAPS et ville de St-Aubin) ;
- L'amélioration et le renforcement de l'offre : en fréquence, en amplitude horaire, et en capacité des bus ;
- La possibilité d'une voie réservée provisoire entre le Christ de Saclay et le giratoire de Villiers-le-Bâcle en attendant la réalisation du TCSP de la RD36 ;
- L'implantation de l'ouvrage sur la RN118 plus au sud pour desservir le giratoire du Parc de l'université de manière à rapprocher le tracé de l'urbanisation existante dans sa partie est, mais aussi à contourner une exploitation agricole ;
- La complémentarité et la cohérence avec le schéma de développement des liaisons douces de la CAPS pour étudier l'articulation possible, notamment avec les cheminements cyclables le long des rigoles ;
- La priorité aux feux pour les bus et l'adaptation de ce principe aux traversées piétonnes et cyclistes ;
- La possibilité pour d'autres lignes que la 91-06 d'emprunter le site propre ;
- Les modalités d'intégration des associations dans les nouvelles phases d'étude.

D'autres propositions ont été émises par certains acteurs, mais vont à l'encontre de plusieurs principes techniques essentiels au fonctionnement d'un TCSP :

- Le CEA a demandé l'ouverture du site propre à leurs cars. Le bon fonctionnement d'un TCSP implique le respect de certains seuils de fréquence de passage au-delà desquels la gestion de la priorité pour les bus ne peut plus être assurée. Le TCSP doit accueillir en priorité les lignes publiques de transport en commun. Les cars du CEA sont trop nombreux et relèvent d'un service privé : ils n'ont pas vocation à emprunter un TCSP ;
- L'UASPS a demandé que le site propre soit réalisé essentiellement aux carrefours afin d'éviter la surconsommation d'espaces agricoles. Cependant la discontinuité du site propre remettrait en cause la performance de l'investissement. En termes d'efficacité, le traitement des carrefours n'est pas aussi performant qu'un site propre continu. De même, un site propre discontinu est problématique en matière d'insertion urbaine et paysagère. Le confort des voyageurs risquerait d'être dégradé également. Enfin, une telle solution impliquerait un traitement de l'ensemble des carrefours (actuels et liés à l'aménagement du plateau) pour permettre au bus de ne pas perdre de temps. Si tous les points difficiles et tous les carrefours devaient être traités, il ne resterait alors plus grand-chose à réaliser pour obtenir un site propre continu. Par ailleurs, compte tenu de la croissance constante du trafic automobile, il est à craindre qu'il faille sans cesse allonger année après année les tronçons de couloirs-bus.



2. LA MISE EN PLACE DE LA CONCERTATION

2.1. Le projet et le contexte réglementaire de la concertation

Le projet de prolongement TCSP entre l'école Polytechnique et le Christ de Saclay fait partie intégrante d'un projet global de liaison de transport en site propre entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il est issu d'une réflexion sur la liaison sud-ouest de Paris et figure au SDRIF de 1994 et au projet de schéma directeur de 2008.

Après la réalisation de deux premiers tronçons, achevés en 2000 à Saint-Quentin-en-Yvelines et en 2009 entre la gare de Massy et Palaiseau, une nouvelle section du TCSP a été mise à l'étude entre l'École Polytechnique et le Christ de Saclay. Un dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) qui rassemble le fruit de ces études préalables a été discuté avec les collectivités locales le 25 janvier 2010 dans le cadre d'une Commission de suivi (COSU) présidée par le STIF. Le Conseil d'administration du STIF a approuvé le DOCP ainsi que les modalités de concertation le 17 février 2010. Par courrier du 29 mars 2010², le STIF a soumis pour avis aux communes concernées les modalités de concertation envisagées. Ces modalités n'ont pas fait l'objet de remarques et la concertation préalable sur ce nouveau tronçon s'est déroulée entre le 10 mai et le 11 juin 2010.

2.2. Les pilotes, les partenaires et les acteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage des études et de la concertation du tronçon de site propre entre Polytechnique et le Christ de Saclay était assurée par le STIF, qui a coordonné le travail mené avec ses partenaires techniques et financiers. Ceux-ci se sont réunis régulièrement, à raison d'une fois par mois pendant la préparation du DOCP et de la concertation.

Les partenaires financeurs sont l'État, la Région et le département de l'Essonne. Ils ont assuré à parts égales le financement des études et de la concertation. A ce titre, l'ensemble de leurs services techniques ont été actifs dans les études préalables.

Les partenaires locaux du projet sont la Mission de préfiguration de l'Établissement Public Paris-Saclay (EPPS) et la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS). Ils ont également participé au suivi technique des études menées par le STIF avec les partenaires financeurs.

2.3. Les objectifs et le périmètre de la concertation

Les principaux objectifs de la concertation préalable ont consisté à informer sur le projet, à favoriser le dialogue avec les parties prenantes et à recueillir les avis de celles-ci sur :

- La contribution du site propre à l'amélioration de la desserte et de l'offre globale de transport sur le Plateau de Saclay ;
- Le choix du tracé et des arrêts ;
- Le fonctionnement de la ligne et son insertion paysagère.

L'ensemble de ces sujets a fait l'objet d'information et de communication pour que les débats organisés dans le cadre de la concertation permettent aux personnes mobilisées de se prononcer.

Au-delà de la question du prolongement de l'infrastructure de transport dont deux tronçons ont déjà été mis en service, se profile également l'enjeu de l'aménagement du sud du plateau de Saclay dans le cadre du plan Campus et de l'OIN Paris-Saclay. Le futur site propre a pour vocation d'assurer une meilleure desserte de l'urbanisation existante, mais il prend également en compte la demande à venir du plateau, fortement impactée par le projet d'aménagement en cours de discussion avec l'État.

² Le courrier adressé annonçant les modalités aux collectivités pour avis est porté en annexe du bilan.



De ce fait, les débats sur le projet de TCSP ont été l'occasion pour les acteurs de questionner et affirmer leurs positions par rapport à l'urbanisation du plateau de Saclay. Tout au long de la démarche de concertation, le périmètre de la concertation a donc été précisé pour que l'ensemble des sujets connexes ne soient pas négligés mais pour qu'ils soient évoqués à leur juste place, dans l'attente de débats publics organisés sur ces thématiques.

2.4. La participation à la concertation

Les différents outils mobilisés pour la concertation concernant le prolongement du TCSP entre Polytechnique et le Christ de Saclay ont permis d'informer et de faire participer l'ensemble du public concerné par le projet : résidents du plateau (riverains ou non du projet), associations, employés et étudiants du plateau.

La participation à la concertation est marquée par la mobilisation des associations qui ont été particulièrement actives : le site internet et les réunions publiques ont été l'occasion pour celles-ci de faire connaître leurs avis et leurs contributions de manière structurée.

L'exposition itinérante dans 8 entreprises ou institutions (CAPS, CEA, Danone, Thalès, Synchrotron soleil, Paris XI, Polytechnique, Supélec) a permis de recueillir 28 avis sur les registres. Les registres des expositions installées dans les 6 mairies ont recueilli 9 avis.

Les réunions publiques ont rassemblé :

- une cinquantaine de personnes à l'école Supélec de 12h00 et 14h00 ;
- environ soixante dix personnes à l'école Polytechnique, en soirée.

Les rencontres avec les usagers sur la ligne 91-06 ainsi qu'avec les employés du CEA ont connu un réel succès, apportant une connaissance fine des préoccupations concrètes et quotidiennes des personnes qui se déplacent sur le Plateau. Plus de cinquante employés du CEA sont venus dialoguer avec le STIF en l'espace d'une heure et demie. 140 questionnaires sur la ligne 91-06 ont été renseignés par les enquêteurs.

Enfin, le site internet a recueilli 76 avis.



3. LE DÉROULEMENT ET LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

3.1. Le calendrier et le contexte de la concertation

Une réactivité de la part du STIF en réponse à la demande des partenaires

La concertation préalable s'est déroulée du 10 mai au 11 juin 2010, au plus vite après l'inauguration en 2009 de la section entre Massy et Polytechnique. Il s'agissait de répondre à la demande de l'ensemble des partenaires qui ont souhaité que le débat sur le prolongement du site propre s'engage rapidement pour permettre d'atteindre l'objectif visé de liaison rapide entre Saint-Quentin et Massy dans des délais raisonnables.

La préparation de la concertation préalable s'est donc faite d'octobre 2009 à mai 2010, attendant que les élections régionales aient lieu en mars 2010 pour ouvrir le débat public. Entre novembre 2009 et janvier 2010, une étude de contexte a été l'occasion de rencontrer et d'entendre les parties prenantes sur leurs attentes vis-à-vis du projet et de la concertation.

Le calendrier des projets d'enjeux du plateau et débats en cours sur le territoire

La concertation préalable du TCSP s'est déroulée alors que la mission de préfiguration de l'Établissement Public Paris-Saclay sélectionnait une équipe de maîtrise d'œuvre en charge d'élaborer un projet d'aménagement sur le plateau dans le cadre du projet de campus-cluster. Les modalités de discussion de ce projet n'étaient pas encore précisées.

Une réunion publique relative au projet de Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) du Quartier ouest de Polytechnique (QOX) s'est tenue le 21 janvier 2010 : cette réunion a été l'occasion pour les élus et les acteurs de l'aménagement d'affirmer l'importance de la desserte du plateau et du TCSP comme « colonne vertébrale » de l'aménagement à venir.

La période était également marquée par la discussion de la loi du Grand Paris précédant son vote par le parlement le 27 mai 2010.

L'enquête publique sur le projet de réaménagement de la RD36, incluant la réalisation un TCSP entre Saint-Quentin et Polytechnique en passant par la Martinière, s'est engagée le 31 mai 2010.

Enfin, la concertation s'est tenue alors que la CAPS adoptait son nouveau plan de développement des circulations douces (soumis le 24 juin 2010 au vote du Conseil communautaire). Pour rappel, le Plan de développement des transports de la CAPS avait été approuvé en décembre 2009. Parallèlement, les élus locaux de l'agglomération étaient en discussion avec le STIF en vue de l'établissement d'une autorité organisatrice des transports de proximité (AOP).

3.2. La préparation de la concertation

Un dialogue étroit avec les collectivités notamment dans le cadre de la COSU.

Dès la fin des travaux du premier tronçon entre Massy et l'école Polytechnique, en avril 2009, le STIF a entamé un dialogue avec les collectivités, notamment les communes de la CAPS, pour préparer les études relatives à la section Polytechnique/Christ de Saclay. Dans le cadre d'une commission de suivi (COSU), les études préalables, le DOCP et les modalités de la concertation ont été présentés et discutés.

Des rencontres préalables avec les acteurs du territoire du projet

La préparation de la concertation préalable a été l'occasion, via l'étude de contexte, de rencontrer des représentants d'une trentaine de parties prenantes du projet³ (élus, acteurs du territoire, représentants d'associations) qui ont aidé à préciser le contour des sujets d'enjeux à discuter.

³ Les parties prenantes sont les personnes qui ont un intérêt commun pour le projet, pour des raisons personnelles, professionnelles ou militantes. Qu'elles aient identifié ou non cet intérêt.



Des réunions de préparation de la concertation avec les partenaires du projet

D'octobre 2009 à mai 2010 le STIF et les partenaires ont travaillé ensemble à la préparation de la concertation pour définir les modalités les plus adaptées au regard du contexte et des questions identifiées auprès des parties prenantes rencontrées.

Une stratégie de concertation et de communication a été déclinée en partenariat avec l'État, la Région, le Département, la CAPS, les communes et la Mission de préfiguration de l'Établissement public Paris-Saclay.

Les remarques des communes sur les modalités de concertation

Suite au courrier les informant des modalités de la concertation, les communes ont fait connaître leur avis sur ces modalités. Elles ont été approuvées dans leur globalité par les communes. Il est à noter que la commune de Gif-sur-Yvette a suggéré qu'une exposition itinérante soit installée « au sein d'établissements sis sur le plateau de Moulon et recevant un nombre significatif de personnes susceptibles d'utiliser à l'avenir le TCSP »³. Cette proposition a été retenue.

Des réunions avec des acteurs porteurs de propositions spécifiques

Après l'étude de contexte et avant les réunions publiques, trois rencontres entre les chargés de projet du STIF et des acteurs porteurs de propositions spécifiques ont été organisées :

- Une réunion avec des représentants de l'ATPS (Association pour l'amélioration des transports sur le plateau de Saclay), spécialisée dans la question des transports et associée à toutes les réflexions concernant les déplacements et les transports sur le plateau avec les collectivités. Son approche structurée repose sur l'expertise et les réflexions d'usagers du plateau (employés, chercheurs, étudiants, résidents) ;
- Une réunion avec des représentants de l'UASPS (Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes) qui s'est structurée au sein du Collectif OIN Saclay : Colos, pour regrouper des associations de protection de l'environnement et de défense de la qualité de vie, de manière à dialoguer à l'échelle du périmètre de l'Opération d'intérêt national dans lequel le projet de TCSP est compris ;
- Une réunion avec l'adjoint du directeur du CEA en charge des questions de transport, le CEA étant aujourd'hui le principal employeur du plateau (environ 7 000 employés).

3.3. Les modalités de concertation

La concertation préalable s'est déroulée sur 5 semaines du 10 mai au 11 juin 2010. Elle visait à informer et faire participer un public très varié, composé :

- Des résidents riverains : à Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saint-Aubin et Saclay ;
- Des résidents non riverains du tracé, dans les communes et les vallées limitrophes ;
- Des employés, chercheurs ou étudiants non résidents, présents sur le plateau pour des raisons professionnelles permanentes ou temporaires ;
- De futurs étudiants et employés issus pour certains de structures dont l'installation à terme sur le plateau de Saclay est présumée.

Les objectifs de la concertation préalable étaient multiples et clairement identifiés :

- Informer du projet de prolongement du TCSP, de son utilité, du tracé de base et de la variante, des modalités d'insertion du projet ;
- Répondre aux interrogations et renseigner les acteurs du territoire ;
- Recueillir réactions et suggestions concernant le projet, le tracé et les modalités d'insertion dans l'optique de préparer le schéma de principe.



Afin d'atteindre ces différents publics, notamment les usagers du transport public actuels et potentiels, les formes de contribution et de débat ont été diversifiées :

- Des expositions accompagnées de registres dans différents lieux clés du territoire

Des expositions présentant le projet et accompagnées de dépliants et d'un registre de contribution ont été organisées dans différents lieux clés du territoire. Du 10 mai au 11 juin, les mairies de Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin et Villiers-le-Bâcle ont accueilli une exposition. Elles s'orientaient principalement vers les résidents du plateau.

Une exposition itinérante et des registres ont circulé dans les grandes entreprises et institutions du plateau : Danone, CEA, Thalès, Université Paris XI, Synchrotron Soleil. Une exposition a également été disposée dans les locaux de la CAPS, puis installée à Supélec et à Polytechnique plusieurs jours avant chaque réunion publique. Les expositions itinérantes avaient pour vocation d'informer les étudiants et les employés du site directement ou indirectement concernés par le projet.

Une journée à bord de la ligne 91-06 avec administration d'un questionnaire⁴

L'objectif principal du questionnaire embarqué de contribution guidée visait à recueillir les avis des usagers de la ligne 91-06, directement concernés par le prolongement du site propre.

La journée sur la ligne 91-06 s'est déroulée le 18 mai en journée, de 6h00 du matin à 19h30, aux heures de pointe et aux heures creuses, afin d'atteindre un grand éventail d'usagers. Elle a permis d'avoir un aperçu des attentes et des besoins des usagers qui en général ne participent pas aux réunions publiques.

En coordination avec le transporteur (Albatrans et les cars d'Orsay), les enquêteurs ont accompagné des services qui permettaient de rester à bord d'un même bus pendant une demi-journée en faisant les trajets Massy-Saclay en passant par Polytechnique ou par la Martinière (RD36). Un service matinal a également permis d'aller une fois jusqu'à Saint-Quentin (aller-retour). Les dépliants informatifs sur le projet ont été distribués directement aux usagers afin de les renseigner sur le projet et d'accompagner le questionnaire.

Le temps indicatif nécessaire pour remplir un questionnaire guidé à l'oral était en moyenne de 8 minutes, permettant d'aborder des personnes qui prenaient le bus pour des courses aussi bien courtes que longues.

Le questionnaire a été renseigné par 140 usagers de la ligne 91-06.

Une rencontre avec les employés du CEA, principal employeur du plateau

La rencontre au CEA organisée autour de l'exposition itinérante s'est tenue le 20 mai 2010, sur le site du CEA, entre 12h00 et 14h00. L'objectif affiché de cet horaire était de permettre aux nombreux salariés du site de participer à la concertation.

La direction du CEA avait informé le personnel de la venue du STIF pour cette rencontre. Installés par binômes, les représentants du STIF ont répondu aux questions des employés du CEA concernant le projet et la conduite des études. Cet atelier a attiré environ 50 personnes et a donné lieu à de nombreux échanges dont le détail est porté en annexe du bilan.

Deux réunions publiques organisées avec des horaires décalés afin de d'atteindre un public varié

- Une réunion publique en journée, en direction principalement des salariés et des étudiants, s'est tenue le 31 mai 2010 sur le campus de Supélec ;
- La première réunion publique de concertation concernant le prolongement du TCSP entre Polytechnique et le Christ de Saclay s'est tenue le 31 mai 2010 à l'école Supélec, entre 12h00 et 14h00. L'objectif affiché de cet horaire atypique était de permettre aux nombreux salariés et étudiants du plateau de Saclay de participer à la concertation. Une cinquantaine de personnes a participé à cette réunion.

⁴ Le questionnaire et une note de synthèse des résultats de cette démarche à bord de la ligne 91.06 sont portés en Annexe du bilan.



- Une réunion publique en soirée, en direction principalement des résidents et des associations du territoire, tenue le 9 juin sur le campus de Polytechnique.
- Cette réunion publique s'est tenue le 9 juin 2010 sur le site de l'école Polytechnique entre 20h00 et 22h30. Elle a mobilisé des habitants du territoire, les associations, des élus et des riverains. 70 personnes environ étaient présentes lors de cette réunion.

Les réunions se sont déroulées en deux temps : un temps de présentation du projet par le STIF et un temps de débat entre la salle et la tribune. Cette dernière était composée du STIF et de tous les partenaires du projet (État, Région, Département de l'Essonne, CAPS, Mission de préfiguration de l'Établissement Public Paris-Saclay).

COMPOSITION DE LA TRIBUNE AUX RÉUNIONS PUBLIQUES :

Partenaires	31 mai 2010 – Supélec 12h00	9 juin 2010 – Polytechnique 20h00
STIF	Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF Aurélien CAGNARD, Chargé de projet du prolongement TCSP	
DREIF	Jean-Claude RUYSSCHAERT, Directeur régional de l'équipement	Bruno DICIANNI, Adjoint au Directeur du Pôle déplacements de la Direction régionale de l'équipement
Région Idf	Hicham AFFANE, Conseiller régional, Administrateur du STIF	
CG91	Thierry MANDON, Président délégué aux stratégies d'aménagement et de développement des territoires, aux transports et aux politiques contractuelles	Gérard FUNES, Vice Président du Conseil général de l'Essonne en charge de la voirie
OIN Paris-Saclay	Pour la Mission de préfiguration de l'établissement public Pierre VELTZ, Délégué ministériel chargé du plateau de Saclay.	
CAPS	David BODET, Vice-président de la CAPS en charge des Transports	

A l'issue de la présentation du projet (dont le support de présentation est porté en annexe du bilan), les discussions se sont organisées selon deux regroupements thématiques. Le premier visait à échanger sur le contexte général du projet, la justification du projet, le tracé ; le second sur le fonctionnement de la ligne, son insertion paysagère, les liaisons douces et les arrêts. Les comptes-rendus des réunions sont en annexe du présent bilan.



3.4. Les modalités de diffusion de l'information et de contribution

Afin de maximiser la participation du public, des outils de communication variés ont été diffusés : des affiches et des opérations de tractage de dépliants ont permis d'informer et de mobiliser ; la mise à disposition de registres et la réalisation d'un site internet dédié au projet offraient la possibilité de contribuer.

Ces outils de communication sont présentés dans les annexes du bilan.

Des expositions accompagnées de registres dans différents lieux clé du territoire

Des expositions permanentes, avec kakémonos, dépliants explicatifs du projet, affiches et registres de concertation, se sont tenues :

- Dans les 6 communes traversées ou riveraines du projet (Gif-sur-Yvette, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin et Villiers-le-Bâcle) : du 10 mai au 11 juin ;
- À la CAPS du 10 mai au 28 mai.

Une exposition itinérante s'est déroulée :

- À Supélec du 28 mai au 4 juin (réunion publique le 31 mai) ;
- À Polytechnique le 7 juin au 9 juin (réunion publique le 9 juin) ;
- Au Synchrotron SOLEIL du 10 mai au 14 mai ;
- Au CEA du 17 au 21 mai ;
- À Thalès Research & Technology du 24 au 28 mai ;
- À Paris XI Orsay, UFR de sciences du 31 mai au 4 juin ;
- À Danone du 7 juin au 11 juin.

Deux communiqués de presse ont été préparés et envoyés, le premier le 11 mai et le second le 8 juin.

Le dépliant explicatif du projet (10*21 cm) et des affiches (3 formats : A4, A3, 80*120)

Le dépliant a été diffusé à 10 000 exemplaires en libre service dans les bus de la ligne 91-06. Il a aussi été diffusé par boîtage à 5 000 exemplaires dans les quartiers des villes concernées par le tracé du projet.

3 opérations de tractage ont été organisées. 16 000 exemplaires du dépliant ont ainsi été distribués :

- Le 10 mai entre 7h et 10h, afin de lancer la concertation, simultanément en gares de Massy, Orsay, Gif-sur-Yvette, Palaiseau et Massy-Verrière ;
- Le jeudi 27 mai entre 7h et 10h, afin de mobiliser avant la première réunion publique, en gares de Massy, Gif-sur-Yvette, Palaiseau, mais aussi en gares de Lozère et du Guichet, sur le parking de l'IUT et celui de Villiers-le-Bâcle ;
- Le lundi 7 juin entre 16h et 19h, afin de mobiliser le public avant la dernière réunion publique et pour atteindre les usagers du soir dans les gares de Massy, Gif-sur-Yvette, Palaiseau, Lozère et Le Guichet.

17 000 exemplaires du dépliant, 111 affiches A4, 264 affiches A3 et 163 affiches (80*120) ont été laissés en libre service dans 27 structures ouvertes au public sur le territoire. Ils ont été distribués lors des expositions en mairies ou dans les établissements du plateau (CEA, Danone...), aux partenaires (OIN, Région, Département), aux entreprises, laboratoires et écoles du plateau (INRA, ENSTA, ONERA...).

Au total, ce sont donc 43 000 dépliants qui ont été diffusés.



Une communication concertée avec les villes concernées par le projet, les partenaires et certains établissements du plateau de Saclay

Le STIF, la Région Ile-de-France, le Département de l'Essonne, la CAPS, les 6 villes concernées par le projet, l'École Polytechnique, le campus du plateau de Saclay (l'Université Paris XI) et certaines entreprises ont repris et diffusé des informations concernant le projet *via* leur propre site intranet. Les communes ont également diffusé des informations à travers leurs journaux municipaux.

Un site internet dédié au projet de prolongement du TCSP entre Polytechnique et le Christ de Saclay

Depuis sa mise en ligne, le site internet dédié au projet www.bus-massy-saclay-saintquentin.fr a reçu 1.898 visites, dont 1.483 visites uniques. 1% des visites se sont faites par l'intermédiaire de téléphones portables. En moyenne, chaque visiteur a consulté 3,14 pages, ce qui constitue un niveau très satisfaisant. Par ordre décroissant, les pages les plus lues ont été : « *accueil* », « *un projet de site propre* », « *les avis déposés* », « *participez à la concertation* », « *les objectifs* », « *donnez votre avis* », « *TCSP ?* », « *ressources téléchargeables* », « *les partenaires* » et enfin « *les liens* ».

72 formulaires exploitables ont été remplis sur le site internet.

33% des visites ont été effectuées *via* un accès direct (les internautes ont tapé directement l'adresse du site internet dans le navigateur). 21% des visiteurs sont en provenance du site internet public du STIF <http://www.stif.info>, 11% viennent de Google, 10% du site internet www.campus-paris-saclay.fr, 7% du site internet du CEA.

Les 10 communes ayant généré le plus de visiteurs sur le site internet sont : Paris, Igny, Palaiseau, Orsay, Saclay, Montrouge, Massy, Evry, Chatenay-Malabry et Chilly-Mazarin.



4. SYNTHÈSE DES AVIS ET DES DÉBATS

4.1. Les avis et éléments constitutifs du bilan : méthode

Cette partie du bilan rassemble les expressions recueillies sur le projet autour de cinq grandes thématiques :

- La concertation ;
- La justification et l'opportunité du projet ;
- Le fonctionnement de la ligne et la desserte du plateau ;
- Le tracé de base, la variante et les arrêts ;
- L'insertion paysagère.

Pour renseigner chacun de ces sujets, différentes contributions au débat ont été analysées :

- Les entretiens et questionnaires menés à bord de la ligne 91-06 ;
- Les prises de parole en réunions publiques ;
- Les questions et prises de parole lors de la rencontre avec les employés du CEA ;
- Les avis déposés sur les registres dans les mairies et lieux de l'exposition itinérante ;
- Les contributions individuelles ou collectives communiquées au STIF ;
- Les avis déposés sur le site Internet.

Quand cela est opportun, les éléments de réponse apportés par le STIF et/ou les financeurs en réunion publique sont repris sous forme d'un encadré ; les réponses précises apportées aux questions posées en réunion publiques figurent dans les comptes-rendus portés en annexe.

Dans le texte, la parole des élus et des associations est distinguée du reste du public : le nom des intervenants est cité, car ils représentent une personne morale collective. Les noms des autres participants ne sont pas cités, mais la qualité de résident, d'employé ou d'étudiant du plateau est précisée pour éclairer les propos tenus.

La concertation ne vise pas à prendre des décisions mais à les éclairer. A certaines occasions, le STIF a proposé d'étudier des pistes de réflexion émises pendant la concertation : cette partie du bilan ainsi que la partie sur les « enseignements de la concertation » font alors état de ces pistes d'étude envisagées.

4.2. Remarques concernant le dispositif de la concertation

La préparation de la concertation et du projet entre les partenaires

Les élus ont salué la qualité et la rapidité de la préparation de la concertation pilotée par le STIF.

Madame GIMAT, Maire adjointe d'Orsay, a remercié le STIF pour l'organisation de la concertation « *bien en amont* » et « *pour les réponses qui ont pu être données à cette occasion* ».

Monsieur BODET, Vice président de la CAPS en charge des transports collectifs a souligné la qualité de réactivité et d'écoute du STIF vis-à-vis les collectivités.

Monsieur AFFANE, Conseiller régional et administrateur du STIF, a conclu les réunions publiques en remerciant l'ensemble des partenaires d'avoir engagé ce travail très rapidement, « *dans une forme de dialogue et de complémentarité équilibrée entre les collectivités et l'État. C'est une méthode qui porte ses fruits et dont on peut tirer les leçons pour la mise en œuvre des projets du territoire* ».



Les modalités de la concertation adaptées au public spécifique du plateau

Concernant les modalités de la concertation proposées, deux participants ont questionné l'utilité de la réunion publique proposée à l'heure du déjeuner (12h-14h), arguant du fait que les « *étudiants sont en cours à cette heure* » et que la réunion du soir devrait rassembler plus de monde.

A l'occasion de la journée embarquée sur la ligne 91-06, les usagers ont volontiers accepté de répondre au questionnaire, recevant très positivement le fait qu'on sollicite leur opinion sur un projet qui les concerne et grâce auquel ils attendent une amélioration de leur quotidien.

Un participant a considéré que la rencontre de « *quelques passagers* » à bord de la ligne 91-06 ne répondait pas au besoin d'une étude de marché approfondie telles que celles que réalise la RATP ou la SNCF.

Le STIF a expliqué que l'horaire atypique de la réunion publique entre 12h00 et 14h00 était une innovation par rapport aux autres concertations qu'il avait pilotées ; il visait justement à permettre aux nombreux salariés et étudiants du plateau de Saclay, présents seulement en journée, de participer à la concertation. Il a été précisé que le STIF réalise aussi des études approfondies. Cependant le questionnaire embarqué avait une autre vocation ; celle d'aller à la rencontre des usagers qui ne participent pas aux réunions publiques afin d'entendre leurs avis sur le projet.

Une personne a souhaité comprendre qu'elles étaient « *les marges de manoeuvre du projet et ce qui était déjà décidé* », demandant s'il restait de vraies options dans le choix du tracé.

Une participante a demandé comment la concertation s'était faite avec les agriculteurs de manière à respecter le fonctionnement des exploitations agricoles.

Le STIF a expliqué que le projet est encore à construire. La concertation peut conduire à plusieurs conclusions très distinctes : par exemple, elle peut faire émerger différentes propositions et nouvelles variantes. Elle peut permettre d'atteindre des consensus généraux ou bien elle peut indiquer que le projet n'est pas opportun. Le maître d'ouvrage et les responsables techniques expliqueront par la suite les raisons qui fondent les choix retenus. Dans la phase actuelle, très en amont, le projet peut encore faire l'objet de nombreuses adaptations. Le bilan de cette première phase doit permettre de déterminer si le projet est intéressant pour le territoire et d'intégrer aux études futures les réflexions issues de la concertation (ex : la prise en compte des activités agricoles, des liaisons douces et des grandes problématiques de desserte).

Le STIF a précisé qu'il discuterait avec les agriculteurs en amont de l'enquête publique et que l'étude d'impact précisera les solutions trouvées.

La communication du projet et l'accès à l'information

Concernant la diffusion de l'information, une personne a fait remarquer que l'information était « *discrète* ». Il aurait souhaité une diffusion « *dans le bulletin municipal, sur les panneaux d'affichage et les panneaux lumineux* ». Il demande si la nouvelle étape d'enquête publique sera mieux annoncée.

Sur certains sujets les participants ont dit ne pas bien comprendre le message :

- La justification de la variante dans le secteur du Moulon a suscité des demandes de précision car l'utilité de celle-ci n'était « pas claire » ; d'autant que les partenaires et le public soutiennent le tracé de base.
- Pour certaines personnes la représentation graphique du tracé ne permettait pas de se faire une idée sur la desserte effective des différents lieux existants ; c'est « difficile à visualiser sur les cartes », « comment être sûr que les bus desserviront bien ces endroits ? ».



- D'autres personnes auraient souhaité que le nombre d'hectares agricoles consommés par le projet soit indiqué.
- Certains participants ont souligné qu'un double discours était tenu sur le tracé de base à l'est du rond-point de Corbeville, où il passe loin de l'existant, et à l'ouest, dans le secteur du Moulon, où il longe la voirie et l'urbanisation existante.
- La complémentarité avec le projet de RD36 ne semblait pas claire, certaines personnes ont même demandé s'il s'agissait du même projet ou pas.

Des explications et des réponses complémentaires apportées par le STIF et ses partenaires sur ces différents points ont été reprises dans d'autres documents (cf. synthèse thématique du bilan).

Le maintien du site internet et la diffusion d'informations tout au long du projet

Une personne a souhaité que le site internet dédié au projet ne soit pas fermé à l'issue de la concertation préalable mais qu'il devienne un lieu d'information et d'accompagnement pendant la phase des travaux.

Le STIF a précisé que la possibilité de déposer des avis sur le site internet dédié au projet se termine avec la date officielle de la concertation préalable le 11 juin 2010. Cependant le site internet reste ouvert : les avis postés par les internautes et les comptes-rendus des réunions publiques y seront publiés avec un petit décalage de temps. Le STIF indique qu'il étudiera la possibilité de publier sur le site internet les grandes décisions prises concernant le projet, au fur et à mesure de l'avancement des études. Par ailleurs, le site internet du STIF contient des informations génériques sur l'évolution des projets en Ile-de-France.

Poursuite du dialogue avec les associations dans les phases d'études ultérieures

Les associations, qui ont apprécié avoir été consultées tôt dans la réflexion sur le projet, considèrent que si elles avaient été associées lors des études d'insertion des premiers tronçons, certains problèmes observés pour les cyclistes auraient pu être évités (rupture de pente, croisements dangereux, déclenchement des feux, suppression des barrières,...). L'ATPS demande donc à être associée à l'ensemble du processus y compris la réalisation de la future voie verte, pour que celle-ci soit « pensée et construite en concertation constante pour éviter les problèmes du tronçon Massy-Polytechnique ».

4.3. L'opportunité et la justification du projet

Le coût, les financements, le pilotage et le calendrier des travaux

Plusieurs intervenants ont questionné l'origine des financements des études puis des travaux à venir. Des participants s'interrogent sur la capacité de la puissance publique à financer tous les projets de transport dans un contexte de déficit budgétaire national et du plan de rigueur annoncés cette année. Des participants craignent que le projet ne démarre pas ou qu'il démarre par « *petits bouts* », sans jamais atteindre un ensemble cohérent.

Mme GIMAT, Maire adjointe de Palaiseau et Conseillère communautaire se demande si le projet serait ralenti par l'absence de financement pour l'ouvrage de franchissement de la RN118.

Le coût élevé des projets de transport, le fait qu'il y ait également un projet de TCSP sur la partie est de la RD36 porté par le Conseil général et le constat relevé par plusieurs participants d'un trafic fluide sur la partie de la ligne 91-06 concernée par le projet conduisent ces personnes à questionner l'opportunité même d'un projet qui va « *coûter au contribuable* ». Selon eux, « *il faudrait peut être faire des choix* » sur ce territoire entre les différents projets.



Le STIF et les partenaires financeurs ont précisé que les études du TCSP et la concertation sont financées à parts égales par l'État, la Région et le Département de l'Essonne. Ils ont rappelé la priorité de ce projet pour la desserte du plateau dont l'ambition est inscrite depuis 1994 dans le Schéma directeur d'Île-de-France (et projet de SDRIF 2008). Les financements des travaux dont le montant global est de l'ordre de 50 millions d'euros, ne sont pas encore établis.

Monsieur AFFANE, Conseiller régional, a rappelé qu'au moment de l'inauguration du premier tronçon, la Région s'était dite prête à financer le prolongement du site propre.

Monsieur MANDON, Président délégué du Conseil général de l'Essonne, en charge des grands projets du territoire essonnien, a précisé que le Conseil général avait d'ores et déjà prévu d'inscrire 10 millions d'euros, une somme équivalente à celle envisagée par la Région pour financer les travaux.

Lors de la première réunion publique, le Directeur Régional de l'Équipement en Île-de-France, Monsieur RUYSSCHAERT s'est dit prêt à examiner favorablement le financement du projet. Lors de la deuxième réunion, Monsieur DICIANNI, Directeur adjoint chargé de la mobilité et des transports au pôle déplacement de la Direction régionale de l'équipement en Ile-de-France (DREIF), a indiqué que dans le cadre de la discussion sur la révision à mi parcours du contrat de projet 2007-2013, la DREIF était prête à examiner les demandes qui pourraient être présentées par la Région sur ce sujet.

La pertinence du projet

A l'occasion de la journée embarquée sur la ligne 91-06 comme lors des réunions publiques, sur le site internet ou sur les registres, les avis sont partagés concernant l'opportunité du projet.

Une majorité des remarques recensées insistent sur la pertinence de ce projet qui est jugé très important « *pour minimiser les temps de trajet entre Saint-Quentin et Massy* », pour permettre une liaison rapide entre Massy et Saclay et pour apporter une « *vraie amélioration* » à la desserte du plateau qui, selon l'avis général, est d'accès difficile en transport en commun. « *Compte tenu de la densité du trafic automobile aux heures de pointe sur le plateau de Saclay, l'intérêt de l'instauration d'un transport en commun en site propre est une excellente initiative* » ; le gain de temps constaté suite à l'inauguration des premières sections, notamment celle entre Massy et Polytechnique, est également souvent évoquée pour justifier le prolongement. Enfin, certaines personnes considèrent l'intérêt économique pour les établissements (universités, centre de recherche...) et pour les entreprises dont les salariés seraient les premiers bénéficiaires d'un moyen de transport fiable vers Saint-Quentin ou vers Massy.

Cependant de nombreuses personnes ont fait état de leur scepticisme quand à la justification du prolongement du site propre qui est « *prématuré* » : ils ne voient « *pas l'intérêt de ce prolongement* » car ils ne constatent pas les aléas de la circulation routière évoqués pour justifier le projet (« *je n'ai pas constaté de problème de ce type* », « *la ligne marche très bien entre Palaiseau-ville et le CEA RN 306* », « *après l'X il n'y a pas trop de bouchons* »,...). Les personnes rencontrées dans le bus évoquent quelques problèmes aux ronds-points liés aux priorités, mais soulignent les problèmes de fonctionnement du service plutôt que de gênes liées à la circulation. Les personnes qui évoquent cette absence de problèmes de circulation demandent néanmoins l'amélioration de l'offre : pour eux la priorité n'est pas le site propre, c'est la régularité du service, l'augmentation de la fréquence de passage, la desserte aux heures et périodes creuses.



Le STIF a rappelé que le TCSP permettrait des gains de temps de parcours entre Polytechnique et le Christ de Saclay, mais aussi et surtout d'importants gains de régularité. Le TCSP répond ainsi aux attentes exprimées par le public, qui souhaite bénéficier d'un service fiable et efficace.

Le STIF, relayé par la CAPS, a également confirmé l'existence de points durs de circulation au-delà de Polytechnique, notamment au niveau de Corbeville et du Christ de Saclay. Ces difficultés justifient la nécessité d'un site propre qui permettra aux bus de s'affranchir des aléas de la circulation automobile actuels et futurs.

Le STIF et ses partenaires ont ensuite précisé que les projections de trafic tiennent compte des effectifs et des populations actuels (soit environ 24 000 personnes) et de l'arrivée de 40.000 personnes supplémentaires sur le site d'ici 2015.

Enfin, le STIF étudie la possibilité de réorganiser l'offre de la ligne 91-06, en partenariat avec la CAPS. Il s'agira de mieux organiser les différentes courses de la ligne 91-06, en créant une ligne pour chaque type de mission. Chaque ligne aura son propre trajet et des horaires plus structurés. Cette réflexion s'accompagne d'un renouvellement partiel des véhicules, dont certains seront remplacés par des bus articulés plus capacitaires.

L'Union des Associations de Sauvegarde du Plateau de Saclay et des vallées limitrophes (l'UASPS) considère qu'« il n'est pas prouvé qu'un TCSP intégral soit nécessaire ; il serait suffisant de réduire les quelques points noirs qui existent et qui sont connus : le Christ de Saclay et l'échangeur de Corbeville » (...). « Si on se contente d'améliorer la circulation sur l'échangeur de Corbeville, tout en munissant les bus du système de priorité aux feux, le prolongement du TCSP n'aurait plus qu'une utilité marginale. Dans le souci d'économie d'argent et d'espace, la requalification ponctuelle des ronds-points devrait être étudiée très attentivement »². Selon cette proposition, le bus circulerait sur la voie normale entre ces différents points aménagés. En dehors de ces points d'engorgements, l'UASPS considère que les gains engendrés par un site propre sont marginaux.

Les autres participants ne se sont pas prononcés dans ce sens ; la CAPS rappelle que ses élus ont voté en faveur d'une voie réservée tout du long pour le bus et l'ATPS évoque l'importance de la continuité des pistes cyclables et l'importance d'en créer une tout du long du tracé de TCSP.

Le STIF a expliqué que la discontinuité du site propre remettrait en cause la performance de l'investissement : en termes d'efficacité, le traitement des carrefours n'est pas aussi performant qu'un site propre continu. Il ne permet pas de garantir aussi efficacement la rapidité et la régularité de la ligne. De même, un site propre discontinu est problématique en matière d'insertion urbaine et paysagère. Enfin, le confort des voyageurs risquerait d'être dégradé, puisque sortir et entrer dans un site propre rend le trajet sinueux, donc désagréable.

Les difficultés ne se limitent pas au Christ de Saclay et à l'échangeur de Corbeville. L'ensemble des carrefours devra être traité, comme par exemple le rond-point de Saint-Aubin, le giratoire de l'entrée du CEA, ... Et avec l'aménagement futur du plateau, il y aura sans doute des nouveaux carrefours à traiter. Si tous ces « points noirs » sont traités, il ne resterait plus grand-chose à réaliser pour obtenir un site propre continu. Par ailleurs, au regard de la croissance constante du trafic automobile et de la circulation qui sera engendrée par le développement du plateau, il est à craindre qu'il faille sans cesse allonger les couloirs d'approches aux carrefours.

L'ambition du projet et son adaptation à un mode de transport plus capacitair

Certains participants à la concertation se projettent dans l'avenir pour justifier le projet : ils considèrent qu'il est important d'assurer une desserte rapide entre Massy et Saint-Quentin, notamment pour rejoindre Saclay, mais certains jugent inadapté le choix du bus en site propre pour répondre aux défis du plan Campus. Lors de la journée embarquée sur la ligne 91-06, 15% des personnes interrogées ont évoqué comme atout principal du projet le fait d'anticiper la desserte de l'aménagement à venir du plateau. Lors des échanges en réunions publiques ou au travers des registres et avis recueillis sur le site internet, la perspective de mise en place d'un pôle universitaire et de recherche de niveau international entraîne plutôt des remarques sur le risque



d'inadaptation du TCSP aux enjeux de développement du plateau. Le projet « *répond tout juste aux besoins des années 90, il ne faut pas espérer qu'il réponde aux besoins futurs prévus dans le plan campus de l'OIN* » ; « *Les liaisons par bus seront insuffisantes pour répondre aux flux générés par les installations progressives sur le plateau de Saclay. Il faudrait, au moins, prévoir des tramway dès 2015* ».

Le STIF a affirmé que le choix du bus en site propre représente un investissement proportionné au regard des estimations de fréquentation issues des hypothèses de développement présentées par la Mission de préfiguration et par la CAPS. Ces prévisions de trafic incluent l'arrivée de 40 000 personnes supplémentaires dès 2015.

Le bus en site propre offre une grande souplesse d'évolution à moyen ou long termes. Il pourra en effet accueillir une offre de transport jusqu'à deux fois supérieure à celle envisagée en 2015, soit 6 minutes : la fréquence de passage des bus sur un site propre peut en effet descendre jusqu'à 3 minutes. La solution du bus en site propre offre donc d'importantes garanties en termes de réserve de capacité.

Plusieurs remarques tendent à considérer que le projet devrait être plus capacitaire. Certains participants trouvent que « *le projet manque d'ambition pour un projet qui doit desservir un campus de taille européenne* ». « *Pour réellement réduire l'utilisation de la voiture dans les déplacements domicile-travail, il faudrait créer une vraie révolution dans les modes de transport* », à laquelle le site propre ne semble pas répondre. L'ATPS demande ainsi que l'évolution vers une option tramway, que le STIF affirme possible, soit garantie à prix raisonnable. Certains demandent « *pourquoi ne pas avoir commencé à développer ce mode directement ?* ».

Le STIF a précisé que le site propre peut accueillir les bus actuels de ligne 91-06, mais également des véhicules plus capacitaires comme des bus articulés ou des bus à haut niveau de service. Le site propre est également compatible avec l'installation d'un tramway à plus long terme. Cependant, un tramway est 3 à 4 fois plus cher qu'un TCSP, d'où le choix d'un site propre qui saura parfaitement répondre au trafic occasionné par le développement du plateau de Saclay.

Le public et les accès au plateau visés par le projet

Un résident du plateau se demande quel public est réellement ciblé par le bus en site propre quand les lignes ne fonctionnent pas le week-end ni aux heures creuses, « *des habitants vivent sur le plateau* », il faut aussi répondre à leur demande.

Le STIF a expliqué que le site propre sera utile aux entreprises, écoles et institutions présentes sur le plateau, mais aussi aux habitants. Il profitera également aux futurs actifs et étudiants pour qui la mise en place d'un transport efficace est une condition à leur venue. Les hypothèses de restructuration de la ligne 91-06 envisagent un renforcement de l'offre aux heures creuses et le week-end afin de répondre aux besoins de personnes qui résideront sur le plateau (pour plus d'information sur ces sujets, voir point 4.4).

La cohérence, la complémentarité et la concordance du TCSP avec d'autres projets de transports du territoire

Plusieurs questions ou remarques ont concerné la complémentarité du projet de TCSP avec le projet de doublement de la RD36. Ce dernier s'accompagne également de la réalisation d'un site propre, notamment dans la partie est du projet, entre le Christ de Saclay et Corbeville : ces deux projets « *seront-ils complémentaires ou s'agit-il du même projet ?* ».



Le STIF et le Conseil général de l'Essonne ont précisé que le projet d'aménagement de la RD36 est et le TCSP Polytechnique/Christ de Saclay sont deux projets distincts (on n'a pas besoin de faire l'un pour faire l'autre), mais n'en sont pas moins complémentaires.

D'autres questions ont porté sur la justification du TCSP dans la mesure où le projet de Grand Huit, porté par l'État dans le cadre du Grand Paris, envisagerait une station sur le plateau de Saclay.

La Mission de préfiguration de l'Établissement Paris-Saclay a précisé que le projet du Grand Huit prévoit une gare qui se situerait au cœur du sud du plateau. La société du Grand Paris présentera ces éléments dans le cadre d'un débat public à la rentrée.

La DREIF a indiqué qu'il est encore trop tôt pour aborder l'articulation entre le métro automatique et le TCSP, mais souligne que les deux projets ne se situent pas à la même échelle de desserte territoriale. Les stations du TCSP sont plus rapprochées que celles du Grand Huit, qui seraient espacées de plusieurs kilomètres. Les deux infrastructures seront donc complémentaires. Dans tous les cas la réalisation du métro automatique ne met pas en cause la mise en place des lignes de transports de rabattement comme le TCSP.

La préservation de la qualité de vie, de l'environnement et de l'activité agricole

La justification du projet a été plusieurs fois mise en question vis-à-vis de l'éventuel impact du projet sur l'activité agricole du plateau. L'AMAP du plateau de Saclay qui fait partie du collectif « *Un autre avenir pour le plateau de Saclay* » a souligné qu'il faut éviter de déstructurer les activités agricoles. Selon les représentants de l'AMAP, ces terres nourricières ont un intérêt au niveau régional : « *Se nourrir est un enjeu aussi important que le développement scientifique ou économique* ».

De ce fait également, l'UASPS prône avant tout « *l'amélioration des infrastructures de transport existantes et la parcimonie quant à l'utilisation des TCSP qui impliquent une utilisation inefficace et coûteuse de l'espace* ».

Le STIF et ses partenaires ont tenu à faire la distinction entre la surface consommée par l'emprise du TCSP et l'incidence de l'arrivée du TCSP sur l'urbanisation. Ils ont rappelé qu'une grande partie des terrains empruntés par le tracé envisagé seront urbanisés dans le cadre du projet d'aménagement du Plateau. L'originalité du projet consiste justement à anticiper l'urbanisation en reliant de manière intelligente desserte et urbanisation, visant ainsi à réduire les déplacements en voiture.

La tarification locale

Il a été question de la tarification à plusieurs reprises : des participants et des avis écrits font état de l'intérêt du Ticket T+ désormais valide sur le plateau et qui permet de prendre plusieurs bus.

D'autres ont remarqué que les zones changent entre Massy et Saclay : « *à Massy on arrive en zone 4 mais sur le trajet vers Saclay on passe en zone 5* ». Sur ce même sujet, un usager rencontré dans le bus dit : « *il faut le savoir, ce n'est pas évident pour les visiteurs, la première fois que je suis venu, je me suis fait contrôler* ». Des propositions consistent à permettre au ticket T+ la correspondance avec le RER et de classer le plateau dans la même zone que Massy.

Une personne, lors de la journée à bord de la ligne 91-06, a évoqué le besoin d'une tarification spéciale « *Massy-plateau de Saclay* » dans une zone unique.



Le STIF, qui est responsable de la politique tarifaire en Ile-de-France, a précisé que les principes de tarification sont amenés à évoluer dans les années qui viennent. Globalement, la tarification par zone n'est plus adaptée aux déplacements en rocade qui sont imaginés notamment dans ce projet.

- Une autre question évoquée par le public a été celle de l'équipement de bornes de vente automatique de billets aux arrêts. Lorsque des visiteurs montent sur la ligne et n'ont pas de ticket, le temps d'achat fait perdre du temps à chaque mission.
- Sur les registres, un riverain de Saint-Aubin demande comment se procurer des tickets sur internet.

Le STIF a indiqué qu'il travaille à la mise en place d'une politique régionale pour l'amélioration de l'information voyageur. Installer des distributeurs de titres extérieurs constituerait une évolution certaine, et pourrait être étudiée pour les endroits où l'affluence est importante.

4.4. Le fonctionnement de la ligne et la desserte du plateau

Les difficultés liées au fonctionnement actuel des transports en commun sur le plateau

Tout au long de la concertation, un grand nombre de questions et d'inquiétudes liées aux problèmes de desserte du plateau, notamment au fonctionnement des lignes existantes, ont été recensées. Des visiteurs perdus pour faute d'indications claires ; des usagers qui ont attendu le bus pendant des heures ; le découragement que ces attentes prolongées produisent sur les chercheurs ou les étudiants qui abandonnent l'idée de travailler sur plusieurs laboratoires du site ou qui préfèrent raccourcir leurs séjours sont quelques unes des anecdotes racontées par les usagers des transports en commun du plateau.

Des usagers considèrent également que le dysfonctionnement du RER B est un problème majeur à régler avant tout. En effet, lors de la journée à bord de la ligne 91-06, 19% des usagers rencontrés ont répondu que le projet de TCSP était secondaire par rapport à d'autres problématiques de transport, et citaient majoritairement les problèmes du RER (notamment le B).

Le STIF est attentif à l'ensemble de ces points. Il travaille avec la CAPS au renforcement et à la restructuration du réseau et de l'offre globale sur le plateau de Saclay.

Concernant l'amélioration du RER, le STIF explique que la ligne B fait l'objet d'une attention particulière depuis plusieurs années. Un comité de ligne qui se réunit régulièrement a été mis en place permettant aux collectivités, à la SNCF, à la RATP, et aux associations d'usagers d'échanger sur les questions relatives au RER B. Les comptes rendus de ce comité sont en ligne sur le site internet du STIF.

Par ailleurs, le STIF, la Région, Réseau Ferré de France (RFF) et l'État investissent des sommes très importantes (250 M€) sur le projet RER B Nord + qui vise à réserver des voies ferrées qui étaient jusqu'alors partagées par d'autres lignes (TER de la région Picardie, Fret). Même s'il se situe au nord de Paris, ce projet permettra de réduire les problèmes de régularité du RER B qui se répercutent sur toute la ligne.

La rénovation du matériel roulant de la ligne B est également engagée, pour un montant de 275 M€, financée à moitié par le STIF et à moitié par la SNCF et la RATP. La rénovation des trains devrait permettre de réduire une partie des problèmes de régularité liés aux incidents techniques et d'améliorer le confort des voyageurs



Les problèmes de fonctionnement de la ligne 91-06

La concertation a aussi été l'écho de plusieurs attentes d'amélioration concernant le fonctionnement de la ligne 91-06. Plus du tiers des usagers rencontrés dans le bus se disent satisfaits de la ligne, notamment depuis l'ouverture du site propre entre Massy et Polytechnique, mais de nombreux témoignages mettent en relief plusieurs problèmes.

Les principales critiques concernent la régularité et la fréquence des bus. Les usagers rencontrés lors de la journée embarquée en ont souvent fait mention. Plusieurs avis dans les registres ou sur internet témoignent des retards ou des départs en avance, ou tout simplement l'annulation d'un service de bus sans préavis. Beaucoup regrettent le faible nombre de bus et demandent l'augmentation de l'offre aux heures creuses et pendant les week-ends, d'une part pour rejoindre les campus de Polytechnique ou Supélec, où résident des étudiants, d'autre part pour les liaisons directes par la RD36. Les employés du CEA notamment sont nombreux à réclamer plus de liaisons directes Massy-Christ de Saclay. En effet, les services par la Martinière passent tôt le matin, mais il n'y a pas de services aux heures de pointe.

Plusieurs personnes ont également souligné la gêne que représentent les travaux sur la gare de Massy et la difficulté pour repérer les arrêts de la ligne pendant la période des travaux. Un participant d'une des réunions publiques a demandé s'il serait possible que l'arrêt de bus de Massy soit transféré, pour des raisons pratiques, sous la passerelle principale (RER B et C).

Les élèves du Lycée Camille Claudel rencontrés lors de la journée embarquée sur la ligne regrettent que les horaires de passage ne correspondent pas avec ceux du lycée/collège du même nom.

Des employés du CEA indiquent que l'arrêt possible des navettes du CEA pourrait entraîner une réelle saturation de la ligne 91-06 et qu'il faudrait, le cas échéant, renforcer l'offre de façon importante.

Le STIF a expliqué que dans le cadre des études approfondies, il travaillera avec la CAPS sur la restructuration du réseau de bus afin de le rendre cohérent et afin de renforcer la complémentarité entre les différentes lignes. Concernant la gare de Massy, une première partie de la gare routière sera achevée dans le courant de l'été 2010. La ligne 91-06 reprendra alors son trajet normal sans passer par l'avenue Carnot. Les voyageurs de cette ligne bénéficieront dès juillet de quais quasiment définitifs, plus confortables, plus accessibles pour les personnes à mobilité réduite, avec des cheminements piétons sécurisés. Il ne restera plus que les abris à réaliser, qui seront posés à la fin des travaux.

Le STIF indique qu'un renforcement de l'offre le samedi et la circulation de la ligne

91-06 le dimanche sont également étudiés. Au plus tard en 2013, la ligne devrait fonctionner le dimanche. Cette éventualité sera envisagée dans le cadre de la restructuration du réseau de transport, qui devrait s'appliquer en 2011.

Le STIF a identifié les problèmes de surcharge de la ligne aux heures de pointe et travaille avec les transporteurs pour trouver des solutions. Il a demandé le remplacement des bus actuels par des bus articulés, ce qui permettra de multiplier par deux la capacité de la ligne. Compte tenu des délais de fabrication, les nouveaux bus seront livrés en fin d'année. Cependant, sans attendre la fin 2010, le STIF a demandé aux transporteurs d'étudier la possibilité d'intervenir aux heures de pointe certains bus de la ligne 91-06 avec des bus articulés venant d'autres lignes. Enfin, la ligne 91-10, qui va d'Orly à Massy, va être prolongée très bientôt jusqu'à Polytechnique pour offrir 2 courses supplémentaires par heure.

Les remarques et les propositions concernant la section de site propre existante entre Massy-Polytechnique

De nombreuses remarques émises à bord de la ligne, dans les registres ou lors des réunions publiques soulignent le succès de la section en site propre entre Massy et Polytechnique. En introduction, Monsieur BODET, de la CAPS a rappelé que « grâce au premier tronçon, le nombre d'usagers de la ligne 91-06 a augmenté de près de 100%



en l'espace d'un an. Cette opération est donc une réussite et satisfait aussi bien les habitants que ceux qui viennent pour travailler, étudier ou faire de la recherche sur le territoire ».

Plusieurs avis ou interventions lors des réunions publiques ont cependant souligné les problèmes liés à la traversée de Polytechnique. Un employé du plateau résume bien la teneur de l'ensemble de ces remarques : *« L'un des problèmes les plus importants sur la ligne 91-06 depuis la mise en place de la voie propre est la durée élevée du trajet entre les deux portes du campus de Polytechnique. Cette durée de trajet s'explique par le nombre important d'arrêts et d'usagers sur le campus. Le temps gagné avec la construction de la voie propre entre Massy et Polytechnique est perdu lors du passage dans Polytechnique. Il fallait 20 minutes pour faire Massy-plateau du Moulon en passant par l'autoroute ; aujourd'hui, on a rien gagné, c'est même souvent pire ».* *« Une solution, évidente mais jamais évoquée, serait de créer une ligne qui ferait directement le trajet Massy-plateau du Moulon. Une voie propre qui contournerait l'X à partir de la fin de la voie propre actuelle serait en fait très utile ».*

L'Association « Les Joncherettes » évoque un projet de tracé en site propre présenté au début des études qui passerait au nord de Polytechnique, supprimant celui situé au sud pour un gain de temps de 55' secondes. Elle voudrait savoir si ce tracé est effectivement abandonné.

La CAPS est opposée au tracé qui passe par le nord de Polytechnique. En effet, les aménagements, et en particulier ceux qui concernent les transports en commun, doivent bénéficier aux populations déjà présentes sur le secteur.

L'OIN Paris-Saclay travaille actuellement avec l'École Polytechnique et les futurs établissements sur des schémas d'aménagement du secteur dit « QOX+X » qui pourraient effectivement se traduire par une évolution de la voirie dans ce secteur et donc une évolution du tracé du TCSP.

La logique serait d'assurer une desserte au cœur du site, au plus près des lieux d'enseignement, de recherche et des logements existants et projetés. C'est un moyen de repenser la structuration et le mode de fonctionnement du campus dans la perspective de l'arrivée des nouveaux programmes. A ce stade, il s'agit d'hypothèses, et le tracé nord, présenté lors de la concertation sur QOX+X ne constitue que l'un des scénarios. Quel que soit le tracé privilégié, des solutions seront étudiées pour que la desserte des zones existantes ne soit pas pénalisée.

Le STIF indique que toute modification d'itinéraire devra être étudiée et concertée avec une grande précaution, en associant à la réflexion les écoles qui s'implanteront sur le plateau mais également les riverains.

L'ATPS considère que *« le franchissement de l'école Polytechnique reste à traiter puisque le TCSP sera interrompu au niveau de l'école »* (entre le tronçon Massy-entrée de Polytechnique et sortie de Polytechnique-Saclay). *« L'ATPS soutient l'idée d'un franchissement central nettement plus court tout en restant à 300 mètres du bord du plateau ».*

Le STIF a précisé que la concertation portait sur le tronçon à construire après Polytechnique. La reprise du tracé au niveau du campus de Polytechnique n'est donc pas à l'ordre du jour. Cependant, dans le cadre de la restructuration de l'offre, des discussions auront lieu avec la direction de Polytechnique pour permettre une desserte allant au-delà des horaires d'ouverture des grilles de l'école. Chaque établissement a ses spécificités qu'il faut prendre en compte.

Le contournement par le nord du campus n'est pas envisagé par le STIF.

Les propositions de desserte fine et de lignes (semi-) directes

De nombreuses demandes parfois contradictoires concernent le rythme et la desserte plus ou moins fine de certains secteurs sur le plateau.



Afin d'améliorer les temps de la desserte, plusieurs personnes ont proposé la mise en place de lignes différenciées :

- Une ligne aller-retour Massy-Polytechnique, qui effectuerait « aux heures de pointe une desserte Massy/ Polytechnique/Thalès ; demi-tour au rond point et retour. Cela permettrait plus de régularité, un chargement moindre pour les bus faisant toute la ligne au profit des passagers allant au Moulon ».
- Des services semi-directs Massy-le Moulon, et Massy-Saint-Aubin, Saclay.
- Une augmentation des courses faisant la liaison directe entre Massy et Saclay par la RD36.
- Certains usagers suggèrent de « doubler la ligne pour faire un trajet direct pour Polytechnique ou le Christ et un autre omnibus ». De nombreuses propositions vont dans ce sens.

Le STIF et la CAPS soulignent que le diagnostic démontre un manque de lisibilité de l'offre en transports en commun sur le plateau. Aujourd'hui, la ligne 91-06 passe principalement par la RD128 au sud du plateau, mais assure aussi quelques liaisons directes entre Massy et le Christ de Saclay par la RD36 est.

Le STIF souhaite simplifier le trajet de la ligne 91-06 pour le rendre plus lisible et que celle-ci n'ait plus qu'un seul tracé, celui du site propre. Les voyageurs n'auront plus à se poser de question et sauront que la ligne 91-06 aurait toujours le même trajet. La ligne 91-06 deviendrait une ligne forte, qui structurera le réseau de bus du plateau.

En complément, les anciennes liaisons directes entre Massy et le Christ pourront être assurées par une ou plusieurs autres lignes, qui compléteront le réseau de bus sur le plateau. Cette ligne serait surtout utile pour les personnes qui souhaitent aller directement de Massy à Saint-Quentin, ou pour desservir le CEA qui se situe à mi-chemin.

La lisibilité de la ligne 91-06 et les différentes sous-lignes

De nombreux commentaires ont porté sur le manque de lisibilité de la ligne pour les usagers réguliers mais aussi et surtout pour les nombreux visiteurs notamment étrangers qui se rendent aux différentes institutions présentes sur le plateau. Les horaires et les différents itinéraires existants, par le Moulon ou par la Martinière, ne sont pas clairs. Lors de la journée embarquée, plusieurs personnes s'étant trompées de trajet (emmenées directement à Saclay alors qu'elles allaient au Moulon) ont été rencontrées.

- Dans le même thème, de nombreux commentaires publiés sur le site internet réclament le renforcement de ces différents services, précisant qu'« avec un peu de signalisation », il doit être possible d'offrir des « dessertes différentes, avec des semi-directs et des omnibus ».

Le STIF a précisé que la ligne 91-06 possède aujourd'hui 4 ou 5 sous-lignes différentes. Pour le grand public, ce n'est pas toujours lisible. Cette ligne pourrait être dissociée en plusieurs autres. A terme, les lignes 91-06, 06-07, 269-02 et 91-08 doivent être complémentaires et lisibles par tous.

Le renforcement de l'offre globale et l'articulation avec le réseau de transport existant

Une personne a souligné la contradiction qu'il y a à vouloir répondre à plusieurs échelles de desserte : locale d'une part pour les résidents et les entreprises qui veulent leur arrêt près de chez eux, et globale pour créer une liaison rapide entre Massy et le plateau.

De nombreux témoignages considèrent qu'il est dommage que l'accès au plateau par Massy soit le plus considéré. Ils mettent en avant l'intérêt qu'aurait un renforcement de la desserte par la vallée de l'Yvette (par le Guichet ou la route de belle image – RD306 en provenance de Gif-sur-Yvette) ou par le nord (en provenance de Versailles ou Jouy-en-Josas notamment). Selon les usagers, il faudrait également « favoriser les rabattements sur le RER B



en différents points et sur le RER C au lieu de concentrer les efforts sur la gare de Massy-Palaiseau, d'autant que Massy va s'accroître de 15 000 habitants ».

Pour répondre à la demande des résidents et des employés qui souhaitent aller et venir des gares RER du Guichet ou de Lozère (plus proches du Moulon à vol d'oiseau), il faudrait, selon certains participants, renforcer les lignes nord-sud et desservir d'autres gares RER et non seulement Massy. Une participante s'est plainte du mauvais fonctionnement de la ligne 06-07 qui ne se rend plus au Guichet. Une autre a demandé quand le plateau sera desservi à partir de Versailles.

Le TCSP joue un rôle sur la desserte locale. Le STIF a indiqué qu'il réfléchissait avec la CAPS à la meilleure manière de répondre à la complémentarité des offres de proximité et de liaison rapide. Ils ont expliqué que la fréquence et le fonctionnement des lignes qui emprunteront le site propre seront diversifiés pour répondre aux différentes catégories d'usagers.

Le STIF a précisé qu'une étude de restructuration des lignes sera faite préalablement à la mise en service afin de vérifier et d'assurer la complémentarité avec les lignes existantes et les différents projets. La ligne 269-02 a déjà été renforcée au 1er janvier dernier par le STIF, la Région et la CAPS. C'est également le cas de la ligne 06-07 et la 91-08, qui assurent un axe nord-sud complémentaire à la ligne 91-06. Cela permet déjà un meilleur rabattement vers le RER B, vers la station du Guichet, d'Orsay-Ville ou de Jouy-en-Josas. Par ailleurs, il est envisagé de faire bénéficier la ligne 269-02 du site propre, constituant un axe nord-sud intéressant, dans sa partie commune à la ligne 91-06 dans le secteur du Moulon et du CEA. Parallèlement, le STIF et la CAPS travaillent à une restructuration de la ligne 91-06 qui comporte beaucoup de sous-lignes différentes passant par la Martinière ou le Moulon.

Au niveau régional, le STIF rappelle que l'un des objectifs du projet de TCSP consiste à rabattre rapidement les voyageurs vers les RER ou les lignes Transilien qui permettent les déplacements de plus longue distance. La gare de Massy, en cours de restructuration, est un pôle extrêmement important qui doit jouer son rôle de « hub ». Cependant le STIF ne se focalise pas uniquement sur la liaison Massy-Paris. Il travaille également à la mise en place de services de transport dans un esprit de rocade et de déplacements banlieue à banlieue. En Essonne, plusieurs projets sont orientés dans ce sens. La logique du projet de TCSP s'intègre aux projets du tram-train Massy-Evry, aux lignes TCSP Massy-Orly, Massy-Les Ulis,...

La ligne 91-06 permet également de rejoindre la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, où le RER C permet ensuite de rejoindre les gares de Versailles Chantiers en 8 minutes, celle de Viroflay Rive Gauche en 12 minutes et Chaville Vélizy en 13 minutes.

Les associations de l'UASPS et l'ATPS réclament également que le réseau de transport soit étroitement articulé avec « un maillage très fin » des liaisons douces qui constitue, selon elles, une véritable alternative de déplacement sur le plateau.

Le STIF partage cette idée, de même que la CAPS, et affirme que des maillages complémentaires plus fins soient mis en place. En juin 2010, un plan des liaisons douces sera présenté au Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération.

L'ouverture de la ligne à d'autres lignes de bus

Des remarques ont porté sur l'accessibilité du site propre à d'autres lignes que la ligne 91-06. Les communes demandent à ce que la 269-02 puisse emprunter le site propre.

Lors de la rencontre avec les employés du CEA, le souhait d'autoriser le passage des navettes du CEA par le site propre a été exprimé. Monsieur LECOMTE, adjoint au directeur du CEA en charge des transports, souligne que



cette question sera posée par courrier à la direction du STIF et à la CAPS. Il juge pertinent que les entreprises qui organisent un réseau de transport collectif pour leurs employés puissent utiliser le site propre, d'autant que les entreprises contribuent financièrement au TCSP par l'intermédiaire du versement transport.

Le STIF précise que pour maintenir les performances d'un site propre, il existe des limites techniques au partage de la voirie réservée. La gestion des priorités aux feux de signalisation deviendrait trop complexe : si les feux pour les bus sont trop souvent au vert, les carrefours risquent de se congestionner. Si l'on veut maintenir l'écoulement du trafic automobile, les phases de feux verts pour les bus ne doivent pas être trop rapprochées. On estime par expérience que des fréquences de passage de bus inférieures à 3 minutes ne permettent plus de gérer efficacement la priorité aux feux. Il faut donc limiter le nombre de lignes pour ne pas avoir des bus à moins de 3 mn d'intervalle. Si la ligne 91-06 est renforcée, ainsi que les lignes 269-02 et 91-08, les limites techniques se feront plus fortes concernant l'accueil d'autres lignes de transport collectif sur le site propre.

Le TCSP ne peut donc accueillir qu'un certain nombre de lignes de bus. Dans ce cas, le TCSP doit accueillir en priorité les lignes publiques régulières de transport en commun, comme la ligne 269-02. Les cars du CEA sont trop nombreux et relèvent d'un service « privé » : ils n'ont pas vocation à emprunter un site propre dédié aux transports en commun.

L'information voyageurs

La concertation a été l'occasion d'alerter sur le dysfonctionnement de l'information aux voyageurs. Lors de la journée embarquée, 11% des questionnés ont parlé du manque d'information parmi les problèmes de fonctionnement de la ligne, évoquant principalement le manque de fiabilité de l'information des panneaux d'affichage des horaires et la non-information lors des grèves, même sur le site internet des transporteurs. Les remarques suivantes ont été abordées :

- Les fiches horaires de la ligne 91-06 sont indisponibles, les usagers affirment ne pas les trouver ni en Mairie, ni dans le bus ;
- Les affichages des horaires en gare de Massy sont défectueux. Lors des travaux ou pendant les grèves, l'information est indisponible ou imprécise.

Selon l'ATPS, « un haut niveau de service doit être intégré (information en temps réel qui fonctionne aux points d'arrêt, signalétique, etc.) ». L'association propose aussi de développer l'information en anglais, utile pour un territoire fréquenté par de nombreux étrangers.

Le besoin d'une meilleure signalisation a été évoqué pour faire connaître l'arrêt le plus proche du lotissement de la Troche, suggérant qu'à l'avenir, les arrêts éloignés des zones de résidence devraient être bien fléchés pour inciter les habitants à prendre le bus.

Pour accéder au plateau depuis la gare RER Lozère, le besoin de signalisation pour les piétons est aussi cité, il permettrait de rejoindre la ligne 91-06 au niveau de Polytechnique.

Concernant les panneaux d'information, le STIF indique que les arrêts du TCSP seront équipés de bornes d'information en temps réel, qui indiqueront aux voyageurs le temps d'attente pour le prochain bus ou alerteront les usagers sur les éventuelles perturbations. Les arrêts disposeront également de toute la signalétique nécessaire aux voyageurs pour pouvoir se déplacer : horaires, plans de ligne ou de réseau, plan de situation, direction... En pratique, la mise en ligne de la position des bus en temps réel est possible. Il faudrait pousser cette réflexion.



4.5. Le tracé et la variante

La préférence pour le tracé de base

Monsieur BODET de la CAPS s'est fait l'écho du vote à l'unanimité du Conseil communautaire en faveur du tracé de base qui passe au sud du plateau dans le secteur du Moulon car celui-ci « *traverserait moins les terres agricoles* », et est un « *très bon compromis entre les aménagements à venir et les besoins actuels* ».

Les associations et les personnes qui se sont prononcées émettent également leur préférence pour le tracé de base. L'« *ATPS est favorable au tracé principal passant par la RD128* ».

Des remarques concernent cependant le tracé à l'est de Corbeville et le franchissement de la RN118. Une personne dit que « *s'il est encore possible de redéfinir le tracé, il faut s'appuyer sur le tracé de base et revoir le niveau auquel est envisagé le franchissement de la RN118* ».

La mission de préfiguration de l'Établissement public Paris-Saclay a précisé que le tracé de base semble mieux adapté pour desservir au plus près les habitants existants et les nouvelles implantations, sans multiplier les points d'arrêt.

Le STIF a expliqué que le bilan des échanges et avis recueillis dans le cadre de la concertation peuvent induire des études complémentaires qui permettent de préciser le schéma de principe et notamment le tracé. Des décisions seront prises à l'issue de la concertation sur le tracé à approfondir. Un passage plus au sud du franchissement peut être étudié.

Le tracé à l'est de Corbeville

Les participants se sont prononcés en faveur du tracé de base, mais plusieurs personnes questionnent le tracé entre Polytechnique et l'échangeur de Corbeville car, dans cette partie du projet, le tracé proposé ne longe pas la voirie existante. Le trajet qu'emprunte aujourd'hui la 91-06 serait déporté plus au nord.

L'UASPS considère qu'un « *raisonnement différent est tenu pour la partie est et la partie ouest du tracé. On dit que la partie ouest devrait accueillir le tracé du TCSP le long de la RD128 puisqu'il y a aujourd'hui des clients. Les nouveaux arrivants devront s'adapter pour aller à pied jusqu'aux arrêts. Il faudrait tenir le même raisonnement pour la partie est : être plus près des installations existantes, et motiver les futurs arrivants à moins utiliser leurs voitures* ».

La mission de préfiguration de l'Établissement public Paris-Saclay a précisé que l'implantation d'EDF est prévue à côté de Danone à l'ouest de Corbeville. Cependant, elle considère possible d'étudier une variante au tracé de base plus au sud et plus proche de la RD128. Le niveau de définition n'est pas encore très précis, elle considère qu'il faudrait affiner le projet.

Le STIF a précisé que des aménagements sur le plateau sont déjà prévus et en construction dans la partie Est du tracé. Il est donc très facile de déterminer précisément qui va s'installer et quand. L'aménagement à l'Est de Corbeville est déjà programmé. A cet endroit, il est admis que le tracé proposé est au centre des aménagements. En revanche à l'ouest, le projet d'aménagement est encore en cours de réflexion : en conséquence, dans ce secteur, le tracé de base remporte une plus grande adhésion.

Le franchissement de la RN118

Les élus et l'ensemble des participants sont majoritairement favorables à la réalisation d'un nouvel ouvrage dédié au site propre et aux circulations douces pour franchir la RN118, car ils constatent des problèmes de circulation au niveau du franchissement actuel du rond-point de Corbeville et souhaitent faciliter le passage des transports en commun.



Cependant plusieurs remarques portent sur le franchissement. Une personne se demande si la difficulté à financer un tel ouvrage ne risque pas de retarder la progression du projet.

L'AMAP du plateau de Saclay fait remarquer que l'implantation envisagée remet en question le fonctionnement d'une exploitation agricole dont un bâtiment devra être déplacé.

Une personne évoque les conséquences que risque d'entraîner la rupture de l'écoulement des eaux de la rigole de Corbeville et souhaite que ce point soit étudié.

Une participante propose d'envisager « *un franchissement de la RN118 plus au sud, où il n'y a pas d'arrêt, pour desservir le rond-point du parc de l'université* ».

Le STIF indique qu'un passage temporaire par le pont existant est envisageable dans le cas où la réalisation du nouveau pont prendrait un peu plus de temps. La réalisation d'un nouveau pont fait bien partie du projet, elle est intégrée au coût du projet. Il ne s'agit donc pas juste d'une variante.

Dans le cadre des études approfondies sur le tracé et le franchissement de la RN118, l'insertion et la localisation de l'ouvrage seront affinées au regard des résultats de l'étude d'impact et des observations émises pendant la concertation.

Le passage du tracé à l'ouest de la RD306 le long du CEA entre Saint-Aubin et le Christ de Saclay

L'ATPS et l'UASPS demandent que le tracé passe à l'ouest des voiries existantes le long du CEA pour que les piétons n'aient pas à franchir la RD306 pour accéder au village de Saint-Aubin ou au CEA.

Lors des différentes réunions, cette demande a été faite également par les employés du CEA et par les communes représentées, lors des réunions publiques, par Monsieur BODET (CAPS).

Le STIF a répondu qu'il pourra aborder cette question à l'occasion des études approfondies en phase de schéma de principe. L'intérêt pour la sécurisation des traversées piétonnes est évident, puisque le TCSP se situerait alors côté CEA et côté Saint-Aubin. Cependant, il faudra trouver des solutions d'insertion pour franchir le giratoire de Saint-Aubin, alors que dans la solution de base, le TCSP évite totalement ce carrefour. Enfin, installer le TCSP côté ouest implique un surcoût : il faudra en effet réaliser des travaux sur la RD306 existante pour en faire un TCSP et recréer une voirie routière côté est du TCSP. Dans la solution de base, il suffit juste de créer un TCSP à côté de la RD306 actuelle, sans changer celle-ci.

Les remarques concernant les arrêts

Les remarques concernant les arrêts sont nombreuses au sujet de Polytechnique. Une personne résume le diagnostic fait par plusieurs personnes « *qui regrettent le temps passé lors de la traversée de Polytechnique* ». D'autres expliquent que « *le campus de Polytechnique est très bien desservi par rapport au plateau du Moulon et le CEA Saclay* », car il y a « *des arrêts fréquents, des détours et donc un temps de transport long* ». Pour gagner du temps, les usagers de la ligne 91-06 et certains participants envisagent des dessertes différenciées ou proposent de supprimer des arrêts à Polytechnique.

Le STIF a confirmé que les inter-stations dans l'enceinte de Polytechnique sont plus faibles, de l'ordre de 300 mètres. Cependant, ces arrêts figurent parmi les plus fréquentés de la ligne, répondant à un besoin réel. Les inter-stations entre les autres arrêts sont de l'ordre de ceux habituels pour ce type de ligne, aux alentours de 500 mètres.



Par ailleurs plusieurs remarques ou questions ont abordé des arrêts en particulier :

- Il est demandé si le maintien de l'arrêt du Christ de Saclay était justifié ;
- Il est proposé de créer des arrêts : à Supélec et au niveau de Thalès ;
- Il est évoqué l'éloignement du tracé envisagé par rapport au lotissement de la Troche, situé à l'est de l'école Polytechnique qui « devrait pouvoir bénéficier d'un arrêt à proximité : cet arrêt pourrait se situer à proximité également du nouveau bâtiment Nano-INNOV, moyennant, par exemple, une petite passerelle en bois pour traverser la rigole de Corbeville ».
- Une autre personne a fait remarquer que l'arrêt de la ligne à Saint-Quentin se situe loin de l'arrivée du RER.
- En ce qui concerne la justification d'un arrêt au Christ de Saclay, Monsieur BODET de la CAPS a expliqué que deux personnes morales demandent l'implantation d'un pôle d'échange : le CEA et la Ville de Saclay. Le Maire souhaite que soit maintenu cet arrêt.

Le STIF indique que l'emplacement exact des arrêts n'est pas encore défini. Cela sera fait dans la deuxième phase d'études.

Enfin, le STIF indique qu'il vérifiera la position de l'arrêt à Saint-Quentin.

4.6. L'insertion paysagère du TCSP et le respect de l'environnement

Le partage de la voirie entre les pistes cyclables, les piétons et le bus

La question la plus évoquée concernant l'insertion est celle des voies cyclables car, selon les participants : « sur le plateau, l'usage du vélo n'est pas qu'une question de loisir et de promenade ». Selon eux, il faudrait considérer le vélo comme une véritable alternative pour se rendre au travail ou se déplacer entre les établissements.

La majorité des personnes qui se sont manifestées par écrit ou lors des réunions évoquent l'importance de prolonger la voie verte de la section entre Massy et Saclay. Sur ce même tronçon, certaines personnes relatent la difficulté et la dangerosité de la cohabitation entre piétons et cyclistes. L'ATPS considère que « la séparation du flux piéton et vélo est une bonne chose ».

L'UASPS, qui partage avec les participants le fort intérêt pour les circulations douces, considère que l'idée « de créer une piste cyclable et un chemin piétonnier le long de la voie routière n'est pas très heureuse ». Afin d'éviter la consommation d'espaces agricoles, elle souhaiterait « que les projets d'aménagement des cheminements doux sur le plateau, notamment le long des rigoles, soient pris en compte avant de créer de nouveaux axes cyclables ».

Le réseau des cyclistes du CEA met en avant le besoin de se déplacer vite et souligne que la séparation des pistes cyclables et de la voie bus pose des questions au niveau de l'entretien et de l'éclairage. Souvent les pistes cyclables sont négligées par rapport au site propre du bus et leur qualité se dégrade rapidement. Il propose donc que la voie cyclable soit différenciée de celle du bus par un marquage au sol, mais qu'elle partage la même chaussée que le bus.

La CAPS souhaite qu'une voie de circulations douces (vélos et piétons) soit aménagée le long du site propre. La piste sur le site propre est complémentaire aux pistes existantes qui sont plutôt destinées à des activités de loisir. Elle est également cohérente avec le schéma des circulations douces adopté par la CAPS. Les liaisons vélos associées au TCSP doivent permettre un usage utilitaire quotidien. L'objectif est en effet de permettre la continuité des itinéraires, tout en leur donnant une réelle lisibilité.



Le STIF a souligné l'intérêt de toutes les suggestions émises par les participants. Il explique que la configuration des carrefours et de la priorité aux feux pour les bus seront élaborées dans le respect de la réglementation routière. D'une manière générale, les projets de TCSP permettent d'améliorer la sécurité routière en réaménageant les carrefours, en sécurisant les traversées piétonnes et en rétablissant des continuités piétonnes et cyclables.

Il indique que s'il existe d'autres possibilités de cheminement plus pertinentes pour les vélos, il sera possible de dissocier le site propre et les liaisons douces pour faire passer les pistes cyclables ailleurs sur le plateau. Cependant, à ce stade, il semble très intéressant de poursuivre la piste cyclable qui existe dans des tronçons du site propre déjà réalisés. Il s'agirait d'un axe cycliste structurant, qui pourrait être complémentaire avec d'autres pistes cyclables qui assurent un maillage plus fin. Il faut aussi distinguer les cyclistes occasionnels, qui prennent leur temps, de ceux qui par exemple se rendent au travail à vélo et qui veulent rouler vite et le plus directement possible.

Le STIF précise qu'un protocole d'entretien de la voirie et des aménagements (carrefours, feux de signalisation, pistes cyclables...) est en discussion avec le Conseil Général : par voie de convention, le STIF souhaite en effet confier au Conseil Général l'entretien et la maintenance du site propre.

Les points noirs de la circulation cycliste et piétonne

Plusieurs personnes font état des « points noirs » sur la voie verte existante entre Massy et Polytechnique et proposent d'en tirer les conséquences pour l'avenir. Le réseau des cyclistes du CEA a notamment fait parvenir une contribution (voir Annexes) qui recense l'ensemble des problèmes observés et qui fait des propositions.

Les problèmes évoqués sont avant tout liés à la discontinuité de la piste cyclable à plusieurs endroits, notamment à Palaiseau, dans les secteurs en pente. Sont également évoqués : le franchissement dangereux des ronds-points, le manque de signalisation de la voie cyclable, le manque de visibilité et de lisibilité du tracé dans des secteurs pentus et parfois dangereux, le franchissement du campus de Polytechnique le week-end toléré mais normalement clôt.

Des demandes concernant le tronçon existant sont exprimées. Elles consistent à :

- Sécuriser la piste par l'élargissement du trottoir partagé entre les cyclistes et les piétons dans les secteurs en pente (au niveau de la rue Denfert-Rochereau à Palaiseau) ;
- Mettre en cohérence deux tronçons de pistes cyclables parallèles dans le quartier des Joncherettes ;
- Rénover la piste en bordure du centre Thalès ;
- Sécuriser les ronds points de sortie de la RN118.

Des recommandations pour la section à venir sont aussi faites :

- Assurer la continuité de la piste notamment au niveau des ronds-points, en évitant l'insertion de la voie à l'extérieur des ronds points ;
- Assurer la jonction entre les deux extrémités du TCSP (existante et en projet) sans créer de discontinuité de la voie cyclable. Le collectif des cyclistes du CEA préfère « une jonction en contournement de Polytechnique, jugée plus courte et plus rapide, et qui ne présume pas des fermetures du campus la nuit ou le week-end » ;
- Prévoir « une signalisation claire pour en faciliter l'accès et faire connaître la présence de cet équipement ».

A l'avenir, les cyclistes du CEA et l'ATPS demandent à être associés aux études d'insertion des voies cyclables pour éviter les problèmes rencontrés dans la section précédente.



Le STIF a confirmé que l'un des objectifs du projet est l'amélioration des circulations douces et enregistre donc les remarques effectuées pendant la concertation.

Par ailleurs, le projet prévoit déjà le traitement du franchissement de la RN118, via la création d'un nouveau pont exclusivement réservé aux bus, aux piétons et aux cyclistes. Dans le cas où les travaux de ce nouveau pont seraient plus long à réaliser que le reste du site propre, une situation de franchissement transitoire via l'échangeur existant pourrait être envisagée.

Il est prêt à étudier des modalités de concertation avec les associations dans les phases ultérieures de travail sur l'insertion des liaisons douces.

La sécurisation des aménagements piétons

Pour les voies cyclables, mais également pour faciliter les circulations piétonnes, de nombreuses remarques ont fait état de la nécessité de repenser les circulations et traversées piétonnes. Au niveau du rond-point du Christ de Saclay, à l'entrée du CEA, à Saint-Aubin ou à Corbeville, plusieurs difficultés sont évoquées. D'une part du fait de la difficulté de franchir à pied ces aménagements, d'autre part pour rejoindre et localiser les arrêts de bus.

Pour faciliter les franchissements piétons, une proposition de passerelle est faite au dessus du giratoire de Saint-Aubin.

La principale proposition reprise par les communes et les associations est celle du passage de la voie du site propre à l'ouest de la RD306 le long du CEA pour faciliter les traversées piétonnes.

Le STIF a confirmé que les problématiques de traversées piétonnes et de circulations cyclistes seront prises en compte lors de la définition précise du projet, lorsque le dessin des voies, des trottoirs et des pistes cyclables sera réalisé.

Le passage du site propre à l'ouest de la RD306 sera mis à l'étude dans le cadre de la préparation du schéma de principe.

Les entrées et sorties du campus de Polytechnique

L'ATPS et de nombreux participants font état d'une part de la contrainte que constituent les barrières à l'entrée et à la sortie de l'école Polytechnique le week-end, rendant difficile le passage de la ligne de bus et la circulation des vélos (même si celle-ci est tolérée).

D'autre part, ils soulignent les difficultés de giration des bus entre le boulevard des Maréchaux et la rue Augustin Fresnel, en sortie de l'École Polytechnique (côté Institut d'optique). Si la ligne est, à terme, équipée de bus plus capacitaires, les participants craignent que les bus ne puissent plus tourner.

Plusieurs participants considèrent qu'il faut résoudre ces questions avant d'aménager une deuxième section du site propre.

Le STIF rappelle que la concertation ne porte pas sur le trajet qui parcourt l'école Polytechnique. Le prolongement du site propre proposé se situe après. Les spécificités des établissements sont à prendre en compte pour la desserte, mais des discussions avec la direction de Polytechnique pourront avoir lieu dans le cadre de la réflexion sur la requalification de l'offre globale de la ligne.

Par rapport au virage mentionné, le STIF confirme qu'il sera adapté au matériel roulant sélectionné.



Le respect de la qualité de vie, la prise en compte de l'activité agricole et des contraintes hydriques

Certains avis, notamment ceux des associations rassemblées au sein de l'UASPS et de certains élus, font état de leur préoccupation concernant la préservation de la qualité de vie sur le plateau et aux alentours, visant particulièrement les conséquences sur l'urbanisation et la « *valorisation foncière* » qu'entraînera le TCSP.

L'ensemble de ces remarques sont étroitement liées à la demande relayée par Ile-de-France Environnement pour le plateau, qui rappelle que le « *maintien absolu et pérenne de 2300 hectares agricoles sur le plateau de Saclay [a été] voté par le Conseil régional le 25 septembre 2008, confirmé par la lettre de l'Élysée de février 2009, et repris dans les motions des intercommunalités concernées* ».

La CAPS rappelle son attachement au maintien des terres agricoles sur le Plateau de Saclay.

La mission de préfiguration de l'Établissement Paris-Saclay a confirmé l'engagement de l'État vis-à-vis des terres agricoles et précise que l'équipe de Desvignes, qui travaille actuellement au projet d'aménagement du sud du plateau, réfléchit à une urbanisation au plus près de l'accroche sud du plateau, veillant à garantir la continuité de la qualité du paysage urbain des vallées et du plateau.

La Région et le STIF ont confirmé leur attention au maintien des terres agricoles à l'échelle du plateau. Le projet concerne le sud du plateau de Saclay, sur des terres dont la CAPS et les collectivités ont validé l'urbanisation dans les limites fixées avec l'État.

Par ailleurs, des participants aux réunions publiques ont soulevé le risque que le TCSP contrarie la continuité et le bon fonctionnement des rigoles qui contribuent à drainer les sols du plateau et dont le patrimoine est protégé. La rigole de Corbeville est actuellement coupée au niveau du rond point de Corbeville et un participant se demande si le franchissement de la RN118 permettra de restaurer son fonctionnement.

Un autre participant suggère la construction de bassins de rétention d'eaux à proximité des zones imperméabilisées par le tracé pour assurer la régulation de l'écoulement perturbé des rigoles.

La CAPS indique que les problématiques hydriques doivent faire l'objet d'un soin particulier.

Le STIF a confirmé que la question hydrique ferait l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'étude d'impact et des études approfondies.

La loi impose aux projets d'infrastructure une prise en compte des questions d'écoulement des eaux. Compte tenu du contexte du plateau de Saclay, riche en rigoles et en étangs, cette question sera spécifiquement étudiée. La rigole de Corbeville est actuellement coupée mais des solutions pour la rétablir seront étudiées.

La qualité paysagère des aménagements

Certains usagers souhaitent que le prolongement du TCSP soit de même qualité que celui reliant Massy à l'école Polytechnique : « *esthétique, propre, pratique, stations confortables, etc.* »

Certains évoquent les besoins d'aménagements connexes au TCSP :

- Des parkings sécurisés pour les vélos aux abords des stations de bus ;
- Des parkings de rabattement pour les voitures.

Le STIF a précisé que l'ensemble de ces propositions pourra être étudié dans le cadre des études approfondies. En zone dense en effet, ces équipements peuvent se justifier.



5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

5.1. Opinion globale sur le projet

L'opinion d'ensemble qui se dégage de la concertation est favorable au projet de prolongement du site propre et au tracé de base. La mobilisation coordonnée des partenaires et les intentions annoncées lors de la concertation pour le financement des travaux ont fait écho à la mobilisation des acteurs locaux, des associations et des usagers qui considèrent l'amélioration de la desserte du plateau comme une priorité.

Les principales réserves concernant le projet sont issues d'associations regroupées au sein de l'UASPS. Selon elles, « *l'amélioration des infrastructures de transport existantes [doit être fait] en priorité par rapport à la construction de nouvelles infrastructures* ». Elles prônent la « *parcimonie quant à l'utilisation des TCSP* », infrastructures consommatrices d'espace. Les terres et les exploitations agricoles sont en effet l'objet d'attention et motivent des nombreuses alertes concernant le projet.

Par ailleurs se dégage au terme de la concertation des contradictions entre la demande de desserte rapide et de desserte fine dans certains secteurs du périmètre d'étude. Les participants à la concertation ont fait des propositions de modulation des missions de la ligne 91-06 pour répondre à différents besoins : ils ont proposé de créer des missions directes ou semi-directes et de maintenir des omnibus. De ces échanges ressort l'importance du travail en cours avec la CAPS sur la lisibilité et la requalification de l'offre à l'échelle de toute la ligne et des lignes complémentaires du plateau.

Des élus et les associations ont manifesté leur satisfaction sur la manière avec laquelle avait été conduit et préparé le projet, en dialogue avec les parties prenantes. Pour la suite, les associations ont demandé à être intégrées à la phase d'études approfondies, notamment pour une bonne intégration des voies cyclables et des aménagements connexes au TCSP, questions qui ont pris une place importante lors des débats.

5.2. Les principales thématiques débattues

Les sujets qui ont le plus soulevé de remarques et de questions ont été :

- L'amélioration et la diversification de l'offre en régularité et en fréquence sur la ligne concernée par le site propre ;
- La complémentarité du projet par rapport à d'autres projets en cours sur le territoire (doublement de la RD36 avec TCSP et projet de Grand Huit) ;
- La justification de la variante dans le secteur du Moulon ; et ponctuellement, à l'est de Corbeville, la question de l'éloignement du tracé par rapport à l'urbanisation existante, alors que le discours portant sur la partie située à l'ouest est de coller à l'urbanisation ;
- Les difficultés et le rythme ralenti par le franchissement de l'école Polytechnique ;
- Le respect des terres et de l'activité agricoles ; la parcimonie de la consommation d'espaces ;
- La continuité (ou la discontinuité) et la sécurisation des voies cyclables ;
- La sécurisation des traversées piétonnes ;
- La lisibilité, l'information et la signalétique concernant la ligne.

5.3. Les points de convergence

Les principaux points de convergence constatés à l'issue de la concertation préalable sont :

- L'importance de mieux desservir le plateau en renforçant l'offre de la ligne et en assurant des interconnexions avec le réseau existant ;



- La préférence pour le tracé de base dans le secteur du Moulon ;
- La nécessité d'un nouveau franchissement sur la RN118 ;
- La nécessité d'améliorer et de renforcer l'information voyageur concernant la ligne ;
- Le respect de l'environnement du plateau (emprise foncière sur les terres agricoles, prise en compte de la dimension hydraulique...);
- Le souhait de développer le réseau des liaisons douces sur le plateau.

5.4. Les principaux points de vue divergents des participants

Pour une majorité de participants le projet est une priorité, mais certains disent aussi qu'il est prématuré et coûteux alors qu'il n'est pas constaté de problème majeur : plutôt qu'un site propre, plusieurs avis suggèrent d'ajouter des bus et de renforcer leur capacité. L'UASPS considère de son côté que la nécessité de l'aménagement du site propre sur tout le tracé n'est pas prouvée et propose qu'il se fasse uniquement au niveau des « points noirs » de l'échangeur de Corbeville et au Christ de Saclay.

L'importance du développement des voies cyclables est affirmée, mais si certains considèrent que le TCSP est l'occasion de structurer une voie cyclable, l'UASPS souhaiterait éviter l'emprise sur les espaces agricoles et propose que soit d'abord étudié le réseau parallèle le long des rigoles.

Une autre divergence est également notée au sujet des pistes cyclables : les cyclistes du CEA proposent de créer la voie cyclable sur la même chaussée que le TCSP, tandis que l'ATPS et d'autres intervenants considèrent important de séparer et sécuriser les flux.

5.5. Des propositions discutées par la maîtrise d'ouvrage

Certaines remarques ou propositions qui marquaient une remise en question d'une composante du projet ont été discutées lors des échanges avec le STIF et les partenaires :

Le fait de revoir la traversée de Polytechnique qui n'est pas en site propre et qui concerne le tronçon précédent :

- Au sujet de Polytechnique, il a été précisé par la maîtrise d'ouvrage que le nouveau tronçon serait connecté à la sortie de l'école et qu'à ce stade, il n'est pas envisagé de changer le trajet ni de faire un site propre dans la partie qui traverse Polytechnique.

L'ouverture des lignes de bus au CEA :

- Le STIF a indiqué que le site propre pourra être ouvert à d'autres lignes de transport collectif, mais n'a pas vocation à accueillir des services privés.

Le rapprochement du tracé de base à l'est de l'échangeur de Corbeville et de l'urbanisation existante :

- Le tracé à l'est de Corbeville répond aux perspectives d'urbanisation projetées, notamment dans le cadre de la ZAC QOX. Le tracé de base prévu dans cette partie du projet doit desservir ces nouvelles implantations. Cependant, en sortie de la ZAC, un tracé plus proche de la RD128 pourrait être étudié.

5.6. Les éléments à étudier à l'issue de la concertation

Les échanges issus de cette phase de concertation ont été jugés intéressants par les partenaires et la maîtrise d'ouvrage, de même que plusieurs propositions ou remarques. Il a été envisagé d'approfondir les questions suivantes dans le cadre de la préparation du schéma de principe :



Concernant les caractéristiques techniques du site propre :

1. Etudier un passage du tracé du TCSP à l'ouest de la RD306 le long du CEA, proposition soutenue et relayée par les collectivités ;
2. Etudier une implantation de l'ouvrage sur la RN118 plus au sud pour desservir le rond-point du Parc de l'université, proposée dans le cadre des réunions publiques de manière à rapprocher le tracé entre Polytechnique et le rond-point de Corbeville de l'urbanisation existante et de contourner une exploitation agricole ;
3. Prendre en compte les traversées piétonnes et cyclistes dans la conception des carrefours et des systèmes de priorité aux feux ;

Concernant les principes d'exploitation du site propre :

4. Permettre des lignes régulières de transport public autres que la 91-06 d'emprunter le site propre ;
5. Améliorer et renforcer l'offre : en fréquence, en amplitude horaire, et par des véhicules capacitaires ;

Concernant l'articulation du projet avec les projets connexes :

6. La possibilité de créer une voie provisoire réservée au TCSP entre le Christ de Saclay et le giratoire de Villiers-le-Bâcle en attendant la réalisation du TCSP sur la RD36 : demande exprimée par la CAPS et dans des avis postés sur internet ;
7. Intégrer les associations à la réflexion quand les études d'insertions seront plus avancées ;
8. La complémentarité et la cohérence avec le schéma de développement des liaisons douces de la CAPS pour étudier l'articulation possible avec les cheminements des rigoles.

