

Relevé de décisions

Comité de suivi de mise au sol de la ligne 18

VENDREDI 2 JUILLET 2021

CONFIDENTIALITE C1

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

PARTICIPANTS / LISTE DE DIFFUSION

Nom	Entité/Direction	Fonction	Présent-e
François DE MAZIERES	Versailles Grand Parc	Président	X
Manuel PLUVINAGE	Versailles Grand Parc	DGS	X
Caroline DOUCERAIN	Terre & Cité Les-Loges-en-Josas Versailles Grand Parc	Présidente Maire Vice-Présidente	X
François MORTON	Ville de Guyancourt	Maire	
Daniel SEGUIN-CADICHE	Ville de Guyancourt	Directeur général des services	
Patrick LOTTIN	Ville de Guyancourt	DGST	
Bertrand HOUILLON	Ville de Magny-les-Hameaux	Maire	
Raymond BESCO	Ville de Magny-les-Hameaux		X
Patrice BERQUET	Ville de Châteaufort	Maire	X
Guillaume VALOIS	Ville de Villiers-le-Bâcle	Maire	X
Michel SENOT	Ville de Saclay	Maire	
Grégoire DE LASTEYRIE	Ville de Palaiseau Communauté d'agglomération Paris-Saclay	Maire Président	
Julien GROUSSET	Communauté d'agglomération Paris-Saclay	Chef de cabinet	
Vanessa AUROY	Ville de Toussus-le-Noble	Maire	X
Julien THIERRY	Ville de Toussus-le-Noble	Conseiller municipal	
Jean-Michel FOURGOUS	Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines	Président	
Pascal CAZALS	Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines	DGA	
Emmanuel VEIGA	Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines	Directeur des mobilités	
Thibault DE SADE	Communauté d'agglomération Paris-Saclay	Directeur de cabinet	
Philippe MAITRE	Communauté d'agglomération Paris-Saclay	DGS	
Patrick LE GALL	Communauté d'agglomération Paris-Saclay	Directeur adjoint du service projets urbains	
François DUROVRAY	Conseil départemental de l'Essonne	Président	
Léonard TAPIE	Conseil départemental de l'Essonne	Conseiller du président	
Michel BOURNAT	Conseil départemental de l'Essonne Ville de Gif-sur-Yvette	Vice-président Maire	X
Eric SIEBERATH	Conseil départemental de l'Essonne	Directeur général adjoint	

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

Sylvain SEIGNEUR	Conseil départemental de l'Essonne	Directeur général adjoint	X
Corinne CHAUVEL	Conseil départemental de l'Essonne	Responsable études	
Olivier MICHELET	Conseil départemental de l'Essonne	Chef du service administration et valorisation du patrimoine	
Philippe ROGIER	DDT91	DDT	X
Corinne SENIQUETTE	Conseil départemental des Yvelines	Directrice des mobilités	X
Alexandre BOROTRA	Conseil départemental des Yvelines	Directeur du développement	
Jean-Jacques BROT	Préfecture des Yvelines	Préfet	
Etienne DESPLANQUES	Préfecture des Yvelines	Secrétaire général	X
Marie-Hélène BERCELLI	Préfecture des Yvelines	DICAT	X
Flora MONTBRUN	Préfecture des Yvelines	Adjointe DICAT	
Julien BERTHOLON	DDT78		X
Soline LAGARDE	DDT78	Chargée de mission Développement, Modernisation et Politique Interministerielles (DMPI)	X
Olivier MAZENQ	DDT78	Chargé de mission territorial	X
Eric JALON	Préfecture de l'Essonne	Préfet	X
Alexander GRIMAUD	Sous-préfecture de Palaiseau	Sous-préfet de Palaiseau	
Stéphan ADNOT	Sous-préfecture de Palaiseau	Secrétaire général	
Elodie HANEN	Ile-de-France Mobilités	DGA	
Catherine LE GALL	Ile-de-France Mobilités	Référente territoriale Grand Paris Express	
Philippe VAN DE MAELE	EPA Paris-Saclay	Directeur général	X
Franck CARO	EPA Paris-Saclay	DGA à l'aménagement	
Benoit LEBEAU	EPA Paris-Saclay	Directeur de l'aménagement	
André PAYA	Communauté Paris Saclay	Directeur des services techniques	X
Charly GUILLARD	Ville de Palaiseau	Directeur des Services Techniques et de l'Aménagement	X
Lucien DEGUITRE	Communauté Paris Saclay	Chargé de mission infrastructures de transport	X
Simon BORLANT	EPA Paris-Saclay	Chef de projets mobilités	
Yves VANDEWALLE	PNR	Président	
Sandi ALOISI-ROUX	PNR	DG	X
Jacques BONNISSEAU	PNR	Directeur du parc	
Christophe HILLAIRET	Chambre d'agriculture	Président	
Ludovic DE MIRIBEL	Chambre d'agriculture	Conseiller	X
Emmanuel VANDAME	EARL Vandame	Agriculteur	
Cristiana MODICA	EARL Vandame	Agricultrice	
Julien THIERRY	EARL du Trou Salé	Agriculteur	
Pierre BOT	EARL des Quatre Vents	Agriculteur	X
Pierre-Henry LANGLOIS	Arvalis	Agriculteur	
Isabelle CHAILLET	Arvalis	Agricultrice	X
Laure DARCOS	Sénat	Sénatrice de l'Essonne	
Jean-Noël BARROT	Conseil départemental de l'Essonne	Conseillère départementale	
Cédric VILLANI	Assemblée nationale	Député des Yvelines	
Stéphanie ATGER	Assemblée nationale	Député de l'Essonne	
David SAUSSOL	Assemblée nationale	Députée de la 6e circonscription de l'Essonne	X
Dorian SPAAK	Assemblée nationale	Assistant parlementaire de M. VILLANI	X
Rémy ALBEROLA	Terre & Cité	DG	
Arthur BEAUCE	Terre & Cité	Consultant	X
Jean-François MONTEILS	Terre & Cité		X
Jean-François MONTEILS	Société du Grand Paris	Président du directoire	X

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

Antoine DUPIN	Société du Grand Paris	Directeur des relations territoriales	
Vianney ELZIERE	Société du Grand Paris	Directeur de projet	X
Thomas POLY	Société du Grand Paris	Directeur de projet adjoint	X
Benoit TEXIER	Société du Grand Paris	Chef de projet	X
Camille AUGERE	Société du Grand Paris	AMO Proxemys	X
Célia DARRISSE	Société du Grand Paris	Chargée de mission territoires	
Sacha DALIS	Société du Grand Paris	Directeur adjoint des relations territoriales	X

Début de la réunion à 9 h 15

RELEVÉ DE DÉCISIONS

Le comité de suivi du 2 juillet 2021 est ouvert par Sylvain Pollet et Jean-François Monteils, président du directoire de la Société du Grand Paris, en présence d'Éric Jalon, préfet de l'Essonne.

M. le Préfet associe à ses propos les représentants de la préfecture des Yvelines, le secrétaire général de la Préfecture des Yvelines, Étienne Desplanques et Alexander Grimaud, le sous-préfet de Palaiseau. Il est heureux d'accueillir Jean-François Monteils dans le département, car cette réunion du comité de suivi de l'étude de la mise au sol de la ligne 18, l'enquête publique ayant débuté au début de la semaine, est importante pour faire le point sur la réunion qui s'est déroulée au mois de septembre 2020 quand des engagements de méthodes et de résultats avaient été pris sur l'accompagnement de la mise au sol et les questions de fonctionnalités agricoles (ligne 18 et DR36). Il constate que le projet a avancé offrant un grand nombre de solutions. Il remercie les différents acteurs ainsi que le sous-préfet de Palaiseau assisté par la DDT.

La réunion est particulièrement importante pour poser les résultats des engagements pris en septembre dernier et pour la mettre en concomitance avec l'enquête publique qui vient de débiter sur la mise au sol de la ligne 18.

Jean-François Monteils remercie le préfet, l'ensemble des élus des services et des représentants de l'État qui ont pu se rendre disponibles et aux équipes de la SGP. Il évoque son arrivée récente à la tête du directoire de la Société du Grand Paris trois mois plus tôt, ainsi que le contexte et la situation du Grand Paris Express. Il se réjouit de suivre sa première réunion de comité de suivi à Saclay et sur cette ligne.

Dès son arrivée, après avoir rencontré le plus d'interlocuteurs possibles, il a remarqué l'engagement collectif autour du projet et l'impatience qu'il suscite auprès des territoires, élus et partenaires. Il a noté par ailleurs l'attention vigilante portée par tous aux conditions concrètes de mise en œuvre du projet. Ces deux éléments définissent la période actuelle et se traduisent par une même exigence : celle de la transparence et de la concertation la plus régulière possible, à laquelle les équipes de la Société du Grand Paris s'astreignent.

La ligne 18 a toujours été fondamentale dans le projet d'ensemble, et se caractérise par la grande diversité des territoires qu'elle traverse, et la multiplicité des fonctions qu'elle va remplir. Cette ligne est un des éléments fondamentaux qui explique la philosophie générale du Grand Paris Express et son utilité dans le territoire francilien.

La réunion de ce jour s'inscrit dans le cadre d'une série de réunions d'information et d'échanges. Depuis la précédente réunion qui a eu lieu en septembre 2020, un très important travail de concertation a été mené avec la profession agricole aux côtés du département de l'Essonne qui a permis de mener ces échanges en dépit de son calendrier.

Cette réunion s'inscrit dans le contexte d'une enquête publique pour la déclaration d'utilité publique modificative qui s'est ouverte et se poursuit jusqu'au 30 juillet. Jean-François Monteils souligne combien ces étapes et les suivantes sont importantes pour l'avancée du projet, notamment avec des études qui vont se poursuivre et s'affiner pour lever les incertitudes sur les différents points d'attention. Ces études continueront à être présentées à l'ensemble du territoire, toujours avec cette même transparence.

1. État d'avancement global du projet de mise au sol

Sylvain Pollet s'associe avec Vianney Elziere, le directeur de projet de la ligne 18, Sylvain Seigneur, le directeur général adjoint du département de l'Essonne, pour présenter le projet.

À ce jour, la ligne 18 et sa portion de cinq kilomètres de viaduc entre Palaiseau et le golf national sur la commune de Magny-les-Hameaux est déclarée d'utilité publique : les marchés de génie civil correspondants sont notifiés et prêts pour une mise en service de la ligne à

l'horizon 2030. Des évolutions de projet donnent lieu à cette DUP modificative pour renforcer l'insertion de la ligne dans son environnement notamment grâce à ce projet de mise au sol. Cette étape du projet initiée deux ans plus tôt a pour objectif d'insérer la ligne dans le paysage et répondre à l'objectif d'optimisation et de maîtrise des coûts. Dès 2019, ce comité de suivi a permis de mettre en place des ateliers thématiques pour les circulations routières, les interfaces avec les exploitations agricoles et les continuités environnementales. En 2020, ce comité de suivi s'est réuni et un avis favorable en est ressorti, soulevant quelques points d'attention : la réunion du 2 juillet doit rendre compte de l'instruction de ces sujets en émettant des propositions concrètes et opérationnelles.

Début 2021, fin 2020 la Société du Grand Paris avec le département de l'Essonne est allée à la rencontre des exploitants agricoles pour dialoguer et entendre quels étaient leurs usages des champs, des équipements publics et avoir une meilleure connaissance sur le dimensionnement des engins agricoles (élément fondamental pour la mise en œuvre des girations et des accès aux champs). Il les remercie pour le temps accordé dans ce contexte. Ces deux années d'échanges ont permis de faire ressortir un troisième objectif qui est l'optimisation des infrastructures, de réduire la consommation de terres cultivables en travaillant en parallèle de la ligne 18 sur le dédoublement de la RD36.

Ce travail a permis au conseil de surveillance de la Société du Grand Paris d'acter la position du comité de suivi fin 2020 pour poursuivre les études engagées et lancer la procédure administrative de cette modification de la déclaration d'utilité publique. Par ailleurs, en mai dernier, l'assemblée départementale de l'Essonne s'est réunie pour valider l'abandon de réalisation d'une voie dédiée pour le bus en site propre, rendant possible le travail d'optimisation entre les deux structures, débouchant sur cette enquête publique.

Cette réunion et cette enquête publique ne constituent pas l'achèvement du travail : la SGP est toujours en phase d'étude et il est désormais question d'affiner le dessein et les aspects plus techniques avec notamment les aspects paysagers.

L'objectif est de permettre le début des travaux et les notifications des marchés à l'horizon du premier trimestre 2023.

2. Point d'étape des études par thématique

Vianney Elziere présente les différents points d'attention émis lors du dernier COSU du 16 septembre 2020, dont celui sur l'eau.

1. Les circulations agricoles

Plusieurs enjeux visent à garantir l'accès qui sera perturbé par la création de la ligne au sol opérant une coupure franche, sans oublier que le dédoublement de la RD36 sera elle aussi réalisée après celle de la ligne 18. Il va falloir gérer à la fois une situation de cible avec le département mais aussi une situation temporaire où les deux projets se feront en décalé : les accès agricoles devront fonctionner normalement pendant cette période intermédiaire. L'objectif de ne pas se situer en ZPNAF ajoute une contrainte supplémentaire.

Chacun des quatre exploitants concernés et un propriétaire ont été rencontrés pour s'assurer que tous les besoins avaient bien été compris. Ceci a permis d'affiner le projet et de trouver des solutions nécessairement globales avec le conseil départemental, notamment pour deux accès au sud de la RD36. S'en sont suivies deux restitutions intermédiaires : le 9 avril et 15 jours plus tôt.

Bien que les études ne soient pas encore terminées, des conclusions pointent vers la création d'accès agricoles dédiés qui soient cohérents avec la situation actuelle et future de la RD36, la gestion de l'eau (la cohabitation entre ces accès, les bassins à créer et/ou modifier...) et les fonctionnalités agricoles, les engins étant encombrants (vérification des rayons de giration, des gabarits...) :

- Rond-point de la route de Châteaufort à Toussus-le-Noble : accès par-dessus la ligne 18 qui s'enfonce sous le rond-point vers l'exploitation de M. Thierry ;
- Création d'une longue piste agricole dédiée au croisement entre la RD938 et la ligne 18, pour desservir les parcelles de la ferme Arvalis appartenant à l'Agence des espaces verts ;
- Création au sud d'une piste agricole permettant la desserte des champs de M. et M^{me} Vandame.

Sylvain Seigneur explique que le travail en commun avait pour but de préserver l'ensemble des fonctionnalités du projet routier départemental : passage en deux fois deux voies de la RD36 tout en conservant la continuité de la circulation cyclable et des zones agricoles limitrophes sans les mutualiser ni impacter la ZPNAF. Un des sujets évoqués concerne la complexité du carrefour au niveau de la RD938 et de la RD36 pour les accès agricoles. Ce carrefour sera simplifié avec des feux et des circulations moins complexes pour desservir les parcelles agricoles, dimensionné pour prendre en compte les trafics actuels.

Vianney Elziere évoque la zone à Villiers-le-Bâcle entre le carrefour de la RD938 et le croisement avec la RD361 sous laquelle passe la ligne 18 et où les accès agricoles de l'exploitation Vandame ont été prévus à l'est et à l'ouest.

En bleu clair sont matérialisés sur le schéma les deux grands bassins de rétention des eaux prévus dix ans plus tôt par le conseil départemental : un volume théorique des eaux avait été calculé pour prendre en compte la gestion de l'eau de la RD36 et absorber une partie de l'eau venant des bassins versants provenant du nord, dont les inondations ont marqué les esprits. L'amélioration de gestion des eaux sera permise par ce travail en commun entre la SGP et le conseil départemental. Il reste encore à préciser, dans le cadre des études hydrauliques en cours, quelle quantité d'eau pourra être interceptée par ces bassins pour éviter qu'elles ne passent au sud. Au sud, une piste agricole longera la future RD36.

La ligne 18 arrive par l'est en viaduc, puis descend au sol au niveau du poste-source. Une piste agricole est dédiée pour l'exploitation Vandame entre la ligne 18 et le poste-source, avec toutes les vérifications nécessaires pour que leurs engins puissent rejoindre le chemin habituel. Le travail avec le département a permis d'améliorer le projet sur un des points soulevés par les exploitants.

Sylvain Seigneur indique que le sujet concernait la traversée de la RD36 ainsi que sa sécurité et sa sécurisation pour faciliter l'accès à l'exploitation au nord et au sud de la route : un carrefour a été créé pour sécuriser cet échange et permettre l'ensemble du mouvement dans la continuité de la suite de l'itinéraire sans poser de difficulté de fonctionnement.

Vianney Elziere confirme que cette solution convenait à M. Vandame.

2. Franchissements routiers

La ligne 18 intercepte dans son axe est-ouest sur sa mise au sol quatre routes qui sont des routes nord-sud. Depuis l'origine du projet il a été décidé de faire passer le métro sous la route au niveau de la RD361 et la route de Châteaufort avec une trémie et béton : aucune alternative n'était possible pour gérer les pentes respectives du métro et des voitures. Au rond-point Safran à Châteaufort : un carrefour en T sur la RD36 côté Yvelines pose un problème de cohabitation avec la ligne 18, la ZPNAF étant très proche au nord : la SGP avec le conseil départemental proposent de transformer ce rond-point en carrefour en T pour que la ligne 18 se glisse entre la route et la ZPNAF. Des études sont encore en cours pour vérifier les flux et la configuration finale avec les voies d'attente et les feux.

Un autre point n'avait pas fait consensus pour le franchissement de la RD938 par la ligne 18 : la nouvelle proposition vient créer une piste agricole dédiée au nord pour desservir les parcelles Arvalis, avec vérification des rayons de giration à ce niveau, en décaler la culée est de la pile pour améliorer la visibilité et éviter la ZPNAF par un décalage de l'ensemble de la ligne vers le sud.

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

Jean-François Monteils mentionne que ce sujet fait débat et pose des difficultés. Les différents éléments techniques cumulatifs ont été présentés par la SGP aux différents acteurs par l'intermédiaire, entre autres, de la présidente de l'association Terre & Cité. Il a souhaité que les documents internes de la SGP soient transmis. Il constate que ce point-là reste compliqué et se rendra sur place pour en discuter avec les interlocuteurs concernés. À l'issue de la déclaration d'utilité publique, le sujet pourra être tranché.

3. Impacts acoustiques

Vianney Elziere indique que ces impacts avaient déjà été abordés lors de la réunion du mois de septembre. Suite à des simulations réalisées par un bureau d'étude spécialisé, des comparaisons ont été produites entre la version en viaduc et celle au sol. Sur l'exemple présenté, le son monte. Quand on est au sol à 130 ou 140 mètres des habitations, il est constaté une amélioration de l'effet acoustique de la ligne avec un gain de 3,8 décibels de jour et 2 décibels de nuit. Le dossier de DUP reprend tous les schémas de toute la partie aérienne y compris en viaduc, depuis Palaiseau à Magny-les-Hameaux. Les mesures se font à trois ou six mètres de hauteur par rapport au niveau du sol. Un autre exemple à Villiers-le-Bâcle montre que la version proche du viaduc ne produit pas beaucoup de bruit (puisque le métro est en hauteur), alors qu'elle est moins favorable sur les habitations par rapport à la version au sol. Ces mesures sont faites sans protection acoustiques (merlon, rideau d'arbres...).

4. Continuités environnementales

4.1- Biodiversité et franchissement de la faune

La question du franchissement de la faune s'est fait entendre à partir du moment où la ligne 18 est mise au sol : que faire pour la grande faune et la petite faune dans l'axe nord-sud principalement qui devra traverser la DR36 à quatre voies puis les clôtures de la ligne 18 ? Les études confirment qu'il n'y a aucune circulation de grande faune sauf au niveau du passage inférieur devant le golf national : ce passage sera retravaillé pour prendre en compte la ligne 18. Dans le dossier de DUP, la SGP a proposé de profiter des franchissements pour les aménager et permettre le passage de la faune à deux endroits : au rond-point de Châteaufort la trémie sera élargie pour laisser passer la grande faune, et deux aménagements de passage inférieur aménagés pour des nécessités hydrauliques laisseront circuler la petite faune. Ces emplacements seront validés en fonction des aménagements paysagers et des résultats des études hydrauliques.

4.2- Gestion hydraulique et assainissement

Des études sont en cours avec le conseil départemental et les agences de l'Eau et donneront des premiers résultats à la fin de l'année 2021 pour avoir un premier positionnement de principe des bassins pour aboutir en 2022 à une configuration précise liée aux paysages sur lesquels ces bassins créent des contraintes.

Sur un plan d'ensemble est présentée la diversité des configurations sur lesquelles adapter cet aménagement avec des tranchées couvertes/ouvertes, une rampe, des croisements routiers et trois zones rasantes où sera concentré le travail avec ces bassins. Chaque zone fera l'objet d'une étude particulière.

Sur l'exemple de la rampe de transition devant le poste-source, l'altitude passe de 6 mètres au sol. Une intention d'aménagement paysager est présentée avec des arbres bas pour éviter les feuilles mortes sur la voie.

3. Point d'étape sur le volet paysager

Olivier Damée, paysagiste, travaille sur les aménagements paysagistes. L'enjeu est la variation à la fois planimétrique et altimétrique : chaque situation est l'objet d'un traitement spécifique sur les cinq kilomètres, en pleine évolution. Les documents de travail présentés vont faire apparaître les nouvelles contraintes à résoudre. Ce travail s'est appuyé sur la charte du parc naturel régional de la vallée de Chevreuse, la ZPNAF, l'atlas paysager des

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

Yvelines, le guide des paysages naturels de l'Essonne, et les PLU de chaque commune. Cette situation entre la RD36 et la ligne 18 permet d'installer un principe de merlon qui est un dispositif de sécurité (environ 10 mètres de largeur). Ce merlon favorisera l'installation d'un alignement d'arbres à des fins de sécurité, d'insonorisation et de cicatrisation du territoire pour faire en sorte que la ligne 18 ne se voie pas. Ce merlon ne pourra pas toujours être installé sur les contraintes hautes. Deux coupes présentent la route RD36 sur la gauche avec un premier talus enherbé le long de la route, puis une plantation d'arbres et un dernier talus en arbustes. Du côté de la zone agricole, un grand merlon et le grand bassin qui se succèdent viendront à évoluer. Quand on ne peut pas installer un merlon, un deuxième dispositif en creux permet d'atteindre les mêmes objectifs de sécurité.

Vianney Elziere évoque le principe de cohabitation dans les endroits les plus contraints entre la zone d'activité des Graviers à Villiers-le-Bâcle et la RD361. Dans cette zone, la ZPNAF s'étend au nord et au sud laissant un corridor de 55 mètres de large où tous les équipements fonctionnels devront être intégrés.

Sylvain Seigneur mentionne qu'au sud sont préservées des circulations agricoles (piste de 5 mètres de large) et une piste cyclable séparée (3 mètres de large). La mise à deux fois deux voies de la RD36 est elle aussi installée sur une emprise de 16 mètres. Les fonctionnalités sont accolées les unes aux autres.

Vianney Elziere ajoute que sur la partie nord, la ligne 18 présente un corridor de 24 mètres (10 mètres de ligne de métro auxquels ajoute une bande de 14 mètres pour des aménagements paysagers et/ou l'eau). Plusieurs configurations sont possibles : la piste agricole Arvalis et des bassins pour tamponner une partie de l'eau venant des bassins versants. Ce travail de principe puis les études permettent d'évaluer ces configurations mètre par mètre. C'est un des deux secteurs les plus contraints sur la ligne 18.

Olivier Damée présente les différents profils où le merlon complet a été remplacé par un mur côté métro et un talus d'arbres du côté de la RD36 ou une variation en cas d'espace plus contraint avec un merlon du côté de la RD36 et un talus aménagé de plantes grimpantes ou retombantes. Une image permet d'observer à un moment T une perspective en situation simulée (susceptible d'évolution) de cette configuration reprenant un talus existant. Ce principe de talus planté a été repris dans l'histoire de ce territoire : ce talus permet d'assurer les protections acoustiques et visuelles. Quand le métro passe en souterrain, il descend sous les giratoires, en considérant que les équipements techniques doivent suivre eux aussi. Les talus s'étendent de part et d'autre du métro, la RD36 étant en arrière-plan, pour garder cette continuité d'arbres et de verdure se prolongeant par une clôture quand le métro commence à s'enfoncer en profondeur et arriver à un tapis vert recouvrant la ligne souterraine. Une image en axonométrie découvre cette évolution. Le tapis vert et le traitement herbacé datent de Lenôtre comme à Versailles, devant le Capitole ou à Moscou : la biodiversité de ce tapis laisse pousser des fleurs de printemps et d'été et réduit son entretien.

La ligne 18 quitte la route et passe dans une zone à travers champs avec deux dispositifs de merlon recouvert d'un tapis herbacé, des arbrisseaux (moins de 5 ou 3 mètres) qui accompagnent la ligne : en perspective, le métro peut se deviner au-dessus des arbrisseaux, au milieu des champs, longeant la piste agricole. Ce fil conducteur d'arbres suit la ligne pendant cinq kilomètres.

À Châteaufort, la DR36 et la ligne de métro se suivent de près : il constate peu d'espace de verdure aménageable à cause des dispositifs de sécurité (lisière en béton et clôture anti-renversement), sauf peut-être quelques plantes grimpantes ou arbustes. Ce même dispositif planté de haies de charmes est visible sur l'A1 en se rendant vers l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Sur la dernière partie du métro, proche du golf, un élément significatif se dresse : la porte de Mérançais est un des témoins de l'ancien territoire de chasse de Versailles qui a disparu. C'est un monument historique classé au titre de la loi de 1913. Le cabinet de paysagistes a demandé l'avis des Bâtiments de France : le métro passe en tranchée ouverte au niveau de

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

la porte de Mérantais qui n'est pas très visible à ce jour. Par un système de porte dans la porte (avec des merlons de part et d'autre), le cabinet propose d'avoir un alignement d'arbres qui s'ouvrent plus largement au niveau de cette porte sur 250 mètres tout en dissimulant la clôture du golf. Une seconde option exclut le principe de porte dans la porte pour proposer une excavation avec un système fin de nivellement pour répondre aux contraintes de sécurité et voir cette porte. Depuis la piste cyclable, il sera toujours possible d'avoir un point de vue sur la porte de Mérantais.

Sylvain Pollet indique que les études de paysages sont à leur démarrage. La SGP souhaite que le travail du paysagiste soit nourri des retours des interlocuteurs lors d'ateliers à la rentrée, notamment avec les agriculteurs sur la question des éléments plantés et des exploitations, mais aussi prendre en considération les réflexions des habitants et spécialistes pour réussir au mieux cette insertion environnementale. Ce travail durera encore quelques mois.

⇒ **Prochaines étapes pour la SGP**

- La gestion hydraulique à affiner avec les différentes agences, les élus et le département ;
- Les aspects paysagers.

Cette enquête publique ne présente pas l'achèvement de ce travail car le dossier est assez épais. L'adresse du site dédié à l'enquête publique est la suivante : <http://ouestligne18.enquetepublique.net>. Des contributions pourront y être déposées. L'objectif est d'obtenir un avis favorable de la commissaire-enquêtrice et arriver à un décret modifié sur la ligne 18 au début de l'année 2022.

Jean-François Monteils remercie les équipes et les partenaires.

4. Temps d'échanges

Guillaume Valois, maire de Villiers-le-Bâcle

Pour la commune de Villiers-le-Bâcle, la mise au sol du métro est une nécessité très importante, particulièrement pour la réduction des nuisances auxquels les habitants de la commune seront soumis, qui n'en tirent aucun bénéfice, aucune station n'étant accessible à pied. Cette mise au sol est un enjeu crucial qui doit être sécurisé. Il remercie les discussions qui ont eu lieu, ont pris un temps considérable dans le cadre du projet, n'ont pas permis de résoudre tous les points, mais ont permis des avancées significatives. Le sujet n'est pas encore abouti pour le franchissement de la RD938, il n'est cependant pas clos et il reste à disposition pour en discuter. Il remercie aussi d'avoir recréé une enceinte plus large dépassant les aspects des circulations agricoles, qui est certes un enjeu important dans la mise au sol mais n'est pas le seul. Il est important de considérer ce sujet dans sa globalité avec tous les acteurs qui semblent bien synchronisés pour avancer de concert, le département et la SGP devant participer à ce projet commun, dont les contraintes sont fortes pour un projet qui doit être compris dans sa globalité. Un des sujets qui lui semble important est celui des mesures de protection vis-à-vis des habitants des communes. Ces habitations sont à 130 ou 140 mètres de la ligne de métro qui offre une grande fréquence et une grande vitesse de pointe. Pour avoir une vision claire de ces mesures de protection et leur impact, cela lui semble aujourd'hui quelque chose de très important. Sans découper les problèmes entre la RD36 et le métro, une addition des nuisances et des mesures de protection est à prendre en considération. Il se réjouit de voir que des simulations acoustiques sont mises en œuvre mais devront être ancrées dans la réalité des solutions retenues, le merlon ou la noue, cette dernière n'offrant pas de protection. Il demande de réactualiser les différentes simulations d'impacts sonores au vu des mesures réellement proposées et de la combinaison des nuisances et des protections (métro et RD36). Il demande cette vision

globale pour continuer, au-delà des circulations agricoles, sur les sujets de mesures de protection.

Il ajoute que le sujet hydraulique est un point lui aussi important : il a compris qu'il est en cours étude et y sera attentif.

Dans la temporalité des différents phasages de travaux, il indique que le gros œuvre pour la ligne 18 sur Villiers s'étend entre 2024 et 2028, et les travaux du dédoublement de la RD36 serait entre 2028 et 2030. Il note ce tunnel de travaux qui va durer longtemps avec toutes les nuisances qui vont en découler pour les habitants : il demande s'il ne serait pas possible de ramasser les travaux et avancer ceux de la RD36 pour ne pas subir de nuisances pendant 6 ans.

Pierre Bot, représentant de la chambre d'agriculture sur le plateau de Saclay

remercie la présentation qui a été faite. Il ne souhaite pas commenter les éléments techniques, mais essayer de prendre de la hauteur et regarder sur quoi le travail est fait. C'est une projection sur 100 ans pour le métro et l'ensemble du plateau de Saclay. En se penchant sur la ZPNAF, il estime que certaines questions restent encore en suspens. Il se demande comment vivra dans le temps la ZPNAF, quelle est l'évolution du modèle, comment l'exploitation agricole sera elle aussi intégrée (avec un probable changement de culture dans dix ans). En prenant l'exemple de M. et M^{me} Vandame, il souligne qu'ils seront à la retraite en 2030 et que leurs enfants ne reprendront pas l'exploitation. Or le paysage agricole aura changé d'ici 2030. Il est compliqué de se projeter sur 30 ans voire 100 ans, et les problématiques de la vie de la ZPNAF ne sont pas assez prises en compte. Le choix se porte maintenant sur la possibilité de se projeter soit à 100 ans sur la ZPNAF avec une vision robuste de sa pérennité, soit à plus court terme en affirmant, comme les campeurs sur le plateau, que le métro détruira la ZPNAF. Il souhaite que ce sujet soit abordé car il est important pour le monde de l'agriculture.

Nathalie Petitjean, Déléguée territoriale Essonne à l'Agence des espaces verts de la région Île-de-France

L'Agence des espaces verts est un établissement public à caractère administratif créé en 1976 pour mettre en œuvre la politique régionale de préservation des forêts, espaces verts et promenades. Dans les années 1980, les premières questions autour de la préservation des espaces agricoles et de l'agriculture périurbaine se sont posées. Le premier périmètre régional d'intervention foncière à vocation strictement agricole a été créé sur le plateau de Saclay, en lien avec les élus des 15 communes du district du plateau de Saclay (Essonne et Yvelines), dont le souhait était d'acter le développement du plateau mais aussi d'acter la préservation de l'agriculture. En 1990 a été créé le premier PRIF pour préserver les terres agricoles du plateau en se servant de la carte du schéma directeur, avec la réflexion globale des élus locaux pour prendre en compte l'aménagement et soutenir les terres agricoles, la préservation d'une fonctionnalité agricole et l'agriculture vivante. Les grands objectifs de l'Agence des espaces verts sont de maintenir une agriculture viable, avec des agriculteurs présents aujourd'hui et sur le long terme. C'est aussi le maintien d'une emprise fonctionnelle viable pour que cela fonctionne avec l'ensemble des agriculteurs présents, le maintien du foncier avec une veille foncière importante (SAFER) pour maintenir les prix du foncier à un coût acceptable pour l'agriculture, le maintien de toutes les fonctionnalités agricoles (circulations d'engins agricoles, le drainage...), d'une économie agricole : c'est penser à l'agriculture d'aujourd'hui mais aussi de demain. Sur une emprise de 2 000 hectares, l'Agence des espaces verts en est propriétaire de plus de 600 hectares. Ces terres agricoles, propriété de la Région, sont ensuite soumises à bail à des agriculteurs, ce qui permet à ces derniers de développer d'autres projets agricoles sans avoir à se soucier du foncier. Le PRIF n'est pas opposable : on s'appuie sur les documents d'urbanisme des communes, le zonage A en l'occurrence. Ce dernier a été grignoté avec par des projets d'aménagement. La loi du Grand Paris de 2010 a permis la mise en place de la ZPNAF qui est un outil important et essentiel car elle impose une servitude aux documents d'urbanisme. L'emprise de la ZPNAF doit être préservée : quand elle a été dessinée, il a été acté que la ligne 18 allait couper les terres agricoles, en coupant des terres au nord et au sud. Il faut voir comment travailler tous

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

ensemble pour maintenir au mieux les fonctionnalités agricoles, ces infrastructures de transport étant aussi nécessaires que l'économie agricole. Depuis 2021, grâce au travail mené avec la SGP, le département de l'Essonne, les agriculteurs, l'association Terre & Cité, les choses ont bien avancé car un an plus tôt, ces échanges n'étaient pas présents. Il était a été acté de ne pas aller dans la ZPNAF, car la ligne 18 doit résoudre les problèmes qu'elle crée au sein de l'emprise qui lui est dédiée. Bien que certaines évolutions aient eu lieu (feux, carrefours à feux, cheminements de circulation douce), il reste des difficultés dans le ventre de Châteaufort et au franchissement de la route de Toussus où sont coupés des espaces assez réduits, qui créeront pour les agriculteurs des bouchons, des allongements de temps de trajet, ce qui devient compliqué pour une économie agricole viable. Elle demande de réfléchir sur le devenir de l'agriculture de demain sur ces espaces résiduels, car les conséquences des emprises y sont bien plus importantes. Elle note que le débat n'est pas terminé.

Dans le document présenté en séance, elle a remarqué que le muret de soutènement est un surcoût de 2,4 millions pour ne pas impacter la ZPNAF : ce surcoût doit être considéré comme un coût normal, comme quand la ligne 18 passe sous le giratoire de Villiers ou ailleurs en souterrain.

Elle indique qu'elle regardera le dossier sur le maintien des continuités environnementales et pense que le travail collaboratif continuera d'avancer.

Elle note enfin que le bureau d'étude du paysage a déjà regardé les documents existants (charte du PNR, les atlas...), cependant, elle mentionne un autre document réalisé avec le CAUE de l'Essonne qui montre une réflexion portée par les citoyens, les partenaires, les collectivités pour expliquer ce qu'est le paysage sur le plateau de Saclay, ses valeurs, ses grandes ouvertures... Elle demande qu'un travail soit fait avec le CAUE pour intégrer ces différents éléments.

Caroline Doucerain, présidente de Terre & Cité

partage ce qui vient d'être dit sur cette concertation et la manière dont elle progresse : tout a été chaotique pendant un certain temps, puis elle a noté des avancées sur un certain nombre de points, ce qui est positif. Elle remercie tous ceux qui ont participé à une progression constructive, afin que cette infrastructure s'intègre au mieux dans le territoire. Elle note un travail paysager important, qui est un élément essentiel, et insiste sur l'importance de construire de façon globale et avec du recul. Quand on fait un choix technique, en particulier sur des fonctionnalités agricoles, ce ne sont pas seulement la gestion de passage, mais le respect d'un paysage et la manière dont il fonctionne, l'appréhension de l'agriculture future. Elle indique que ce dernier point n'a pas forcément été pris en compte car les modèles agricoles changent, dans une évolution du territoire et une demande sociale. L'agriculture d'aujourd'hui n'est pas nécessairement celle de demain et la ZPNAF doit respirer et être respectée. Elle n'est pas en embuscade, car c'est un garde-fou posé pour mettre en place un cadre de travail pour garder de bonnes conditions (viables) pour l'activité agricole. Il faut prendre en compte que cette activité économique a ses contraintes et ses évolutions. Elle demande une réflexion globale pour que l'ensemble des éléments soient pris en compte pour voir comment se font les passages dans la durée, les circulations, les évolutions de l'exploitation des parcelles et le tout dans le respect des paysages. Elle sait que des options seraient moins impactantes à certains endroits : les tranchées ouvertes/couvertes au niveau du franchissement de la RD938 est encore un point en discussion. Cela fait partie des éléments de la décision pour tout remettre sur la table pour ce point difficile. Elle remercie Jean-François Monteils et les équipes de la SGP de considérer que le dialogue est encore ouvert sur cette question qui est importante pour réussir dans les meilleures conditions possibles, au niveau des paysages et sur les fonctionnalités agricoles. Ce dialogue doit se poursuivre avec une globalité des éléments présentés plus tôt.

Patrice Berquet, maire de Châteaufort

s'associe sur ce qui a déjà été dit. Il demande des renseignements sur les images qui ont été diffusées et ce que va devenir l'ancienne RD36 au carrefour de Toussus. Il a l'impression que le métro est parfois au niveau du sol naturel et parfois en dessous. Il voudrait savoir s'il y

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

a possibilité de baisser le niveau du métro, combien cela coûterait et quels seraient les impacts visuels et sonores. Moins il y aura de bruit, moins il sera vu et moins les merlons seront hauts. Il remercie pour la gestion de l'eau surtout au carrefour de Châteaufort qui se trouve à un niveau bas.

François de Mazieres, président de Versailles Grand Parc

indique être venu apporter son soutien en qualité de Président de Versailles Grand Parc, car il partage l'analyse qui a été faite sur le franchissement de RD938 par sa collègue Caroline Doucerain. Il serait plus logique que la ligne 18 passe sous la route comme pour le RD361, car l'impact visuel serait beaucoup moins fort. L'accès aux zones agricoles tel qu'il est désormais prévu avec le passage de la voie au niveau du sol oblige en effet à établir un soutènement et une voie d'accès dont le montant est élevé : il demande donc si dans l'équilibre budgétaire global la solution par un passage en souterrain pourrait être envisagée ce qui apparaîtrait visuellement comme incontestablement la meilleure solution. Il salue que le Président du directoire de la SGP se rende voir sur place et indique combien à Versailles Grand Parc, tous sont solidaires pour que le paysage versaillais historique soit pris en compte.

Éric Jalon, préfet de l'Essonne

évoque deux points de cadrage de réponses générales pour rappeler d'où ils viennent et où ils en sont. Il a entendu dire que le métro allait tuer la ZPNAF. Or il souhaite rappeler que s'il n'y avait pas le projet SGP et la loi du Grand Paris de 2010, il n'y aurait pas la ZPNAF. Le législateur a créé cette zone unique en France parce qu'il a ressenti la nécessité d'affirmer un équilibre et un avenir pour le plateau de Saclay et sa partie développement scientifique et universitaire pour cette ligne 18 qui le dessert, et un avenir pour l'agriculture dans cette marche proche de l'Île-de-France et du grand Paris que constitue le secteur. Le sujet est de faire en sorte qu'il soit une réalité utile et vivante et pas seulement une pétition de principe. La création d'un espace de protection n'est pas un espace de vitrification ou de maintien en l'état : l'espace doit continuer à vivre. Ce travail fait sur les fonctionnalités agricoles n'est pas seulement un travail technique mais il se situe au cœur du travail politique au sens le plus noble du terme de ce que le législateur a voulu en créant cette ZPNAF.

Il a été rappelé en début de réunion que tous prennent acte aujourd'hui de ce qui a été fait en matière de fonctionnalités agricoles, où certaines questions restent en suspens sur les modalités, parfois sur les principes de cette ligne 18 et de sa mise au sol. Il ajoute que tous sont dans un temps précis et juridique de l'enquête publique pour la DUP modificative de la mise au sol. Il indique que les discussions ne sont pas terminées car des attentes se sont exprimées précédemment et de nouvelles pourraient poindre lors de l'enquête publique, ce qui leur permettra de manière collective de formaliser ces attentes et d'y répondre dans le dialogue avec le commissaire enquêteur et dans la suite de la procédure. Il voulait préciser la réalité et l'origine juridique de la ZPNAF qui n'est pas neutre et a un vrai sens politique qu'ils essayent de faire vivre collectivement et il y a un moment de la discussion qui se traduit dans l'enquête publique et qui va se traduire dans la DUP, qui n'est pas close et va se poursuivre dans cette partie de la procédure.

Sylvain Pollet, Société du Grand Paris

évoque l'interpellation de M. Valois sur la programmation et l'enchaînement des travaux avec la RD36 et demande si Sylvain Seigneur peut répondre à ce sujet.

Sylvain Seigneur, Département de l'Essonne

indique que dans le programme pluriannuel des investissements du département, le sujet de la RD36 est pris en compte en matière d'étude sur le BPI tel qu'il a été voté. Les études vont se poursuivre. Il indique qu'il n'est pas prévu que les travaux y soient inscrits, car un BPI est un « être vivant » qui est réactualisé régulièrement. L'enjeu est de continuer de travailler de façon cohérente avec la SGP pour avoir des projets coordonnés. Il mentionne des progrès récents sur le sujet, dont la prise en compte des impacts paysagers qui ont été évoqués et la protection des populations face aux nuisances de façon cohérente et coordonnée entre les

Comité de suivi de la ligne 2 juillet 2021

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

deux projets et avec les enjeux du bloc local. Il ne peut pas s'engager à accélérer la réalisation. Cependant, il ajoute que le travail va continuer et doter des outils de maîtrise d'œuvre pour avancer et continuer à faire mûrir ce projet.

Vianney Elziere, Société du Grand Paris

En complément, exprime son intention d'avancer si nécessaire pour les travaux « salissants » : gros travaux de terrassement, de création de bassins... S'il est possible d'anticiper sur les travaux dont il sait que, dans le projet commun entre la SGP et le conseil départemental, ils seront nécessaires plus tard, étant donné que la SGP fera des interventions lourdes dans la période évoquée, il le considérera. Il ajoute qu'il faudra régler des questions de flux de trésorerie pour anticiper des travaux aux frais avancés de la SGP pour éviter une période double de travaux importants à la fois à Villiers-le-Bâcle et à Châteaufort. Il rappelle qu'à Châteaufort, la SGP va passer à travers le bassin de rétention qui fonctionne moyennement bien de la ligne générale. Il ne va pas faire quelque chose de transitoire alors que le département fera quatre ans plus tard un bassin définitif : la SGP a l'intention de réaliser tout de suite ce bassin définitif. Les études du département et de la SGP seront suffisamment avancées pour le faire. Les questions de trésorerie pourront être réglées pour éviter la double nuisance pour les habitants. Il avait évoqué de planter par anticipation le merlon grâce à de la terre disponible sur le Grand Paris Express, pour faire ensuite les travaux, cela pourrait avoir un intérêt.

L'impact d'un léger encaissement pour obtenir un effet acoustique et son coût doit encore être étudié.

Jean-François Monteils remercie toutes les personnes présentes et le préfet pour leur disponibilité et ajoute que le dialogue se poursuit.

Fin à 10 h 45.