RÉUNION PUBLIQUE
DE L’ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION
D'UTILITÉ PUBLIQUE MODIFICATIVE

Le jeudi 8 juillet à 19 h 00 à Gif-sur-Yvette

L’amphithéâtre de CentraleSupélec, 3 rue Joliot Curie

**Sont présents et animent la réunion publique :**

**Jean-François Monteils :** président du directoire de la Société du Grand Paris

**Sylvain Pollet :** directeur des relations territoriales pour les départements de l’Essonne et des Yvelines à la Société du Grand Paris

**Vianney Elziere :** directeur de projet Ligne 18 du Grand Paris Express à la Société du Grand Paris

**Sylvie Denis Dentilhac :** présidente de la commission d’enquête

Jean-Pierre Zeganadin : commissaire enquêteur

Marion Glaser : commissaire enquêteur

**Mathilde Sablic :** modératrice

**Avec la participation de :**

**Pierre Joutard :** directeur général adjoint en charge de l’aménagement et du développement durables pour l’Établissement public d’aménagement (EPA) Paris-Saclay

**Julie Tissot :** directrice RSE & DD (Responsabilité Sociétale de l'Établissement et Développement Durable) pour l’Établissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay

**Sylvain Seigneur :** directeur général adjoint du département de l’Essonne

Ouverture de la réunion à 19 h 15.

Clôture de la réunion à 22 h 25.

*La réunion est ouverte par* Mathilde Sablic *à 19 h 15*

**Mathilde Sablic :** Bonsoir à toutes et à tous. Merci d’être là ce soir dans la salle et connectés également à distance pour cette seconde réunion publique organisée à la demande de la commission d’enquête et avec la Société du Grand Paris pour échanger au sujet de la ligne 18 du Grand Paris Express. Je suis Mathilde Sablic et je suis là ce soir en tant que modératrice, animatrice, pour vous donner la parole. À ce sujet, sachez que les échanges sont enregistrés de manière à pouvoir prendre en compte au mieux vos contributions. Donc, je vais vous inviter à bien parler dans le micro, de manière à ce qu’on puisse réellement capter ce que vous direz et évidemment avoir à la fois entre vous et vis-à-vis des intervenants, des propos respectueux, cela va sans dire. Je laisse tout de suite la parole à Madame la Présidente de la commission d’enquête, Sylvie Denis Dentilhac.

**Sylvie Denis Montilhac :** Bonsoir à chacune et chacun. Je dis également bonsoir à tous ceux qui nous regardent par Teams, en visioconférence. Il y a plus de 20 personnes qui sont connectées. À ce titre, je dis tout de suite qu’il y a un petit incident technique : le *chat* ne marche pas. Toutefois, l’expression reste libre et totale, la possibilité de déposer des observations en direct – je regarde la régie – sur le registre électronique est totalement ouverte. Donc les personnes qui nous regardent en visioconférence, vous pouvez aller sur le registre électronique, déposer vos questions et on les reprendra en direct pendant la conférence, la réunion publique. On utilise un autre canal, mais l’expression n’est pas bridée. Donc, encore une fois, merci d’être ici, merci de nous regarder et je voudrais introduire cette réunion publique en soulevant trois petits points, trois stades : tout d’abord la commission d’enquête qui est au cœur de cette mission, l’enquête publique qui est l’objet de cette mission et la réunion publique qui est l’une des modalités. La commission d’enquête est composée de trois membres désignés par le tribunal administratif de Paris : Marion Glaser, Jean-Pierre Zeganadin et moi-même, Sylvie Denis Dentilhac qui assume et accepte la présidence de la commission d’enquête. Notre mission va se dérouler pendant un certain temps, puisque que nous avons été désignés au mois d’avril je crois. Dans un premier temps, nous avons essayé d’étudier un peu le contexte du projet modifié de la ligne 18, nous avons étudié le dossier et nous sommes allés à la rencontre des acteurs du territoire. Certains acteurs, pas tous et certainement pas le grand public qu’on souhaite atteindre aujourd’hui, et en tout cas écouter. Cette phase préparatoire s’est complétée aussi par des propositions de modalité dont la réunion publique, les deux réunions publiques : celle de mardi et celle de ce soir. Nous ne sommes pas décisionnaires sur les modalités de l’enquête publique, mais nous sommes force de proposition. La deuxième phase est la phase actuelle, la phase d’enquête : nous sommes sur le terrain, à votre écoute et nous n’attendons qu’une chose, c’est que le grand public, mais aussi les acteurs du territoire s’expriment au-delà de leur position, en argumentant. Pour nous, il est très important de recevoir vos arguments, ce qui fonde vos différentes positions. Et la troisième phase, une fois que l’enquête publique sera clôturée, c’est-à-dire après le 30 juillet, nous aborderons une phase de reddition, une phase de restitution qui est une phase rédactionnelle en tout cas pour la commission d’enquête. Le Code demande qu’on rende deux documents, un rapport avec le déroulement de l’enquête mais aussi la cartographie de l’ensemble des arguments que l’on aura reçus de votre part. Et des conclusions : le deuxième document, les conclusions, et dedans, la commission d’enquête apprécie, évalue le projet dans l’optique de la décision finale qui sera prise. Et j’en viens à l’enquête publique au cœur de cette mission. Pourquoi y a-t-il une enquête publique ? La SGP, la Société du Grand Paris envisage de modifier le projet de la ligne 18 qui a déjà été déclaré d’utilité publique en 2017. Elle souhaite apporter des modifications sur la partie ouest, et ces modifications apparaissent comme substantielles, c’est-à-dire qu’elle sont suffisamment importantes pour qu’on puisse, on ait l’obligation soit de refaire certaines pièces, soit d’actualiser certaines pièces du dossier. Et comme la décision finale aura une incidence sur le droit de la propriété et en matière environnementale, une enquête publique procédure de participation du public est obligatoire. Donc, c’est vraiment dans cette optique et c’est l’objet de l’enquête publique. Le projet de ligne 18 ainsi modifié est-il encore d’utilité publique en 2021 ?

*Des personnes huent dans le public.*

**Mathilde Sablic :** S’il vous plaît, est-ce qu’on peut s’écouter, merci. Je vous donnerai la parole tout à l’heure avec le micro si vous le souhaitez, mais pour l’instant, on laisse Madame la Présidente terminer. Merci.

**Sylvie Denis Montilhac :** Donc, cette décision finale détermine l’objet de l’enquête, mais sa réalisation, du fait de l’identification des modifications sur une portion bien délimitée du projet, l’enquête publique est réalisée, pour des raisons totalement pragmatiques, mais cela s’entend et cela ne bride pas la parole, j’insiste lourdement là-dessus, puisque chacun peut déposer sur les différents registres papier ou électroniques. Et j’en viens donc à la réunion publique qui est la résultante de notre travail d’analyse de contexte. Au cours des différents entretiens que l’on a pu avoir, nous nous sommes rendu compte que sur cette portion de projet de ligne 18 modifiée, nous avions des problématiques relativement différentes. En tout cas c’était notre point de vue pour nous, commission d’enquête, et on a souhaité, on a demandé à ce que deux réunions publiques soit organisées présentant au cours de ces deux réunions de manière générale le projet modifié et avec un temps de focus, d’approfondissement sur les caractéristiques des territoires. Mardi, nous étions à Guyancourt et a été abordée l’urbanisation autour des projets gares, et ce soir, ici à Gif-sur-Yvette, dans un territoire plutôt à dominante rurale où en tout cas les activités agricoles sont importantes. Nous souhaitons aborder le maintien ou la possibilité du modèle agricole avec la ligne 18 et le dédoublement de la RD36, puisque la modification a été envisagée, me semble-t-il, en étroite collaboration, ou en tout cas, de manière plus ou moins concomitante avec le dédoublement de la RD36. Voilà, ce que je voulais vous dire et je laisse la parole.

**Mathilde Sablic :** Alors très rapidement, voici comment nous allons organiser les deux heures qui s’ouvrent là et que nous avons ensemble. Et donc, je vous demanderai à tous de prendre la parole, évidemment si vous le souhaitez, mais d’être le plus concis possible pour que le plus de monde puisse également s’exprimer et bien sût toujours dans le respect mutuel, cela va sans dire à nouveau. Le programme très rapidement. La Société du Grand Paris va vous présenter dans un instant les grandes lignes de son projet et de ses évolutions : ils ont 20 minutes pour cela. Ensuite, vous aurez la parole dans la salle pour environ 30 minutes. Également, on essaiera de récupérer un certain nombre de commentaires, si jamais, mais sinon, ils seront versés au cahier de doléances. C’est bien ça, Madame la Présidente, je ne suis pas sûre du terme technique en fait.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Sur le registre, nous avons quitté la période révolutionnaire.

**Mathilde Sablic :** Désolée, je ne suis pas spécialiste de ces questions… Donc 30 minutes pour vous, poser vos questions, faire vos remarques, vos suggestions, évidemment avec des réponses nécessairement. Ensuite, de nouveau une seconde présentation qui portera sur le cas particulier que nous traitons aujourd’hui. Donc la première partie est plutôt sur l’aspect général et la seconde sur le cas un peu plus particulier d’aujourd’hui et de nouveau 20 minutes de présentation sur la deuxième partie, puis de nouveau un deuxième temps dans la salle d’environ une demi-heure. Et ensuite, Madame la Présidente conclura la soirée, évidemment. Vous pourrez intervenir si nécessaire entre temps. Je vais donc laisser maintenant la parole à la Société du Grand Paris pour ces 20 minutes de présentation. Merci.

**Jean-François Monteils :** Merci Madame. Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Jean-François Monteils, je préside le directoire de la Société du Grand Paris depuis mars. Merci Madame la Présidente, Madame, Monsieur les membres de la commission d’enquête. Je vais commencer par obéir à la règle de concision que vous avez fixée en allant rapidement aux quelques éléments que je voulais donner pour cadrer l’action que nous menons sur le dossier du grand Paris Express, en rappelant ce dont il s’agit. De quoi s’agit-il ? Le Grand Paris Express est né, comme j’imagine beaucoup de gens le savent ici, en 2010 à la convergence de plusieurs mouvements qui étaient plus anciens : d’abord des diagnostics sur le fonctionnement de la région Île-de-France. Ensuite, c’est important de le rappeler, des projets nombreux qui concernaient l’amélioration des transports publics dans cette région : Arc Express, Orbival… Il y a de nombreux projets qui étaient discutés depuis des années et qui ne débouchaient pas. Et enfin une nouvelle approche du développement économique, social, scientifique qui reposait dès cette époque sur l’idée qu’il fallait développer des pôles de compétitivité qu’on appelait à l’époque des clusters, le terme a un peu disparu, et qui avaient vocation à renforcer l’attractivité de notre pays et sa capacité à se développer et à offrir à chacun de ses habitants des possibilités supplémentaires pour travailler, se loger et mener la vie qu’ils souhaitent. Par ailleurs, ceci a convergé avec une volonté politique qui a été partagée de manière assez, non pas tout à fait unanime, mais très majoritaire et qui a débouché sur la loi de juin 2010, sur le Grand Paris, volonté politique qui reposait, j’ai envie de dire, une manière de penser autrement le développement d’une région-capitale *(Huées dans le public)*, de penser autrement ce développement de manière à éviter ce qui jusqu’ici a prévalu notamment dans notre pays, c’est-à-dire l’extrême centralisation, la convergence de tous les mouvements vers un centre en partant de l’idée que y compris un certain nombre de quartiers périphériques, de zones périphériques, de villes périphériques de la région francilienne pouvaient se développer en ne pensant pas uniquement à converger vers le centre et la ville de Paris. Il y avait derrière cela aussi un rééquilibrage à l’intérieur de la grande région et toutes ces idées se sont concrétisées dans la loi de 2010, dont le maillon essentiel est le réseau du Grand Paris Express, le grand réseau de transports publics. J’ajoute un élément important, c’est que dès cette époque il a été compris, je crois que pour pouvoir mener à bien ce grand projet, dans le cadre de de cette convergence de diagnostics et de compréhension politique partagée, pour le mener à bien, il y avait besoin d’outils spécifiques dédiés : c’est à cette époque-là qu’a été créée la Société du Grand Paris qui est un établissement public national, qui a des caractéristiques très particulières, une gouvernance particulière qui associe les élus aux représentants de l’État et aussi un mode de financement qui était également spécifique et qui a été concrétisé et consolidée au fil du temps *(huées dans le public)*. Un mode de financement passant notamment par du financement par l’emprunt, ce qui est finalement logique *(huées dans le public)* pour un grand projet d’investissement.

**Mathilde Sablic :** Est-ce qu’on pourrait juste écouter et ensuite vous aurez la parole avec le micro pour qu’on puisse entendre vos arguments. Mais je vous demande juste du respect, de laisser Monsieur finir s’il vous plaît. Merci beaucoup.

**Jean-François Monteils :** Merci. Financement, qui comme tout financement d’investissement de long terme repose sur l’emprunt, et encore une fois, l’idée de ce financement consistant à dire que ce que l’on fabrique aujourd’hui, on le fabrique pour nos enfants et petits-enfants. Ils en tireront profit, ils en bénéficieront. Il est donc logique d’amortir ce financement sur une durée qui représente une partie de la durée de l’intérêt de ce projet. La mise en œuvre de ce projet à partir de la loi de 2010 est passée par une large, très large concertation, et on peut dire que cette concertation a été inédite pour un projet de ce type, il y a eu un grand débat public qui a été mené entre 2010 et 2011, je ne veux pas citer trop de chiffres, mais de très nombreuses réunions publiques ont eu lieu à cette époque, et qui a débouché, si je résume, sur la fabrication d’un schéma d’ensemble en 2011 qui dessinait ce tracé après donc cette très grande concertation. À l’intérieur de tout ceci, que représente la ligne 18 ? À l’instar de toutes les lignes du Grand Paris Express, la 14 est la poursuite d’une ligne déjà existante, mais aussi la 15 fait le tour de la petite couronne, la ligne 16 dessert toute la partie est de la région parisienne, la ligne 17 remonte vers le nord et Roissy et enfin la ligne 18 nous intéresse aujourd’hui. À l’instar de l’ensemble des lignes, cette lige 18 est absolument indispensable à la réussite du projet notamment dans cette philosophie générale que j’évoquais et qui consiste à essayer de relier des territoires qui jusqu’ici ne l’était que par des modes de transport totalement polluants. En général, on a l’habitude de rappeler que les transports de banlieue à banlieue, qui sont très importants en Île-de-France se font à 85 % en voiture individuelle. Alors ce besoin d’une liaison structurante avait vocation à desservir le futur pôle scientifique et technologique de Paris-Saclay, tant sur le plateau de Saclay que pour Saint-Quentin, Satory ou Massy. Par ailleurs, il est important également de dire que cette desserte a une fonction, une fonctionnalité particulière qui est de desservir avec un réseau rapide, automatique, sûr, moderne l’ensemble de ce territoire-là, mais n’a pas de vocation à faire la desserte fine des territoires en question. C’est la raison pour laquelle, sur cette ligne comme d’ailleurs sur les autres, mais de manière très forte sur cette ligne, on accompagne le projet de la ligne de métro automatique d’un travail sur les liaisons fines à partir des diverses gares du Grand Paris Express. C’est ainsi par exemple que la Société du Grand Paris anime parfois et participe toujours à ce qu’on appelle des comités de pôle, des comités qui ont vocation à organiser au niveau de chaque gare la desserte, l’intermodalité, le transport, le rabattement jusqu’aux gares par des modes de transport évidemment adaptés aux besoins d’aujourd’hui. Un point peut-être qui mérite également d’être mentionné, et j’arrêterai là, entre temps, depuis 2010-2011, depuis ce débat et le dessein de ce grand schéma d’ensemble, depuis cette concertation que j’ai évoquée, est également intervenue la crise pandémique dans laquelle nous nous trouvons encore et dont nous ne sommes pas semble-t-il totalement sortis. Il est important de dire aussi que cette crise nous semble aussi renforcer l’intérêt et l’utilité de ce grand projet, elle le fait en particulier d’ailleurs sur un plan qui mérite je crois d’être souligné et d’attirer l’attention, c’est l’emploi local qu’elle permet de susciter et de développer. Nous avons à la Société du Grand Paris, une politique vis-à-vis des entreprises avec lesquelles nous contractons qui consiste en particulier à exiger des clauses d’insertion par l’activité économique qui sont particulièrement ambitieuses. Nous allons sans doute dans les temps qui viennent renforcer ces exigences et leur suivi. Mais à terme, en plein développement, le Grand Paris Express donnera lieu à des chantiers qui occuperont environ 10 000 personnes. Je vais m’arrêter ici, sans répéter ce que vous avait dit Madame la Présidente sur l’utilité de l’enquête publique à ce stade mais simplement pour vous dire que dans les conditions que vous avez rappelées Madame, nous sommes évidemment là pour vous écouter et essayer d’apporter des réponses aux questions que vous aurez. Je passe la parole tout de suite à Sylvain Pollet.

*Rires dans le public.*

**Sylvain Pollet :** Bonsoir à toutes et à tous. Je m’appelle Sylvain Pollet, je suis en charge au sein de la Société du Grand Paris des relations avec les territoires de l’Essonne et des Yvelines. Je tiens d’emblée à vous remercier tous d’avoir pris de votre temps pour être avec nous ce soir et échanger avec nous autour des évolutions de ce projet de ligne 18. Brièvement, avant d’entrer dans le détail de la présentation du projet et de ses évolutions, je voulais à mon tour donner quelques indications des conditions particulières dans lesquelles cette enquête publique intervient, en rappelant tout d’abord la chronologie de la participation du public. À la suite du débat public qui vient d’être mentionné, il y a eu une concertation qui s’est poursuivie jusqu’en 2016, une enquête publique qui a démarré en avril 2016 et a débouché sur une déclaration d’utilité publique par un décret en conseil d’État en mars 2017. Une première séquence d’évolution de ce projet a été proposée en enquête publique en juin 2020 sur la partie est de la ligne. Et en effet, nous proposons aujourd’hui une nouvelle séquence de modifications pour favoriser l’insertion de la ligne dans son environnement, et nous espérons en effet qu’elle puisse aboutir prochainement. Dans le même temps, la ligne 18 est devenue une réalité opérationnelle. En août 2018, les travaux de la gare d’Orly ont commencé : cette gare sera en interconnexion directe avec la ligne 18 et la ligne 14. Les travaux ont également commencé sur la partie est de la ligne entre Orly et Palaiseau, avec les premiers travaux génie civil *(huées dans le public)* qui donneront lieu à partir de cette année aux premiers travaux de creusement aux tunneliers de cette section souterraine. Les travaux également de la partie aérienne de la ligne entre Palaiseau et Saclay ont aussi débuté plus récemment *(huées dans le public)* et vous pouvez observer sur le territoire en effet les premières emprises de chantier qui portent sur la réalisation de l’installation des piles du viaduc. Quelques mots généraux sur cette ligne 18, mais j’entends que certains la connaissent déjà bien. Vous le savez, trois horizons de mise en service pour cette ligne de 35 kilomètres de long qui a vocation à desservir dix gares. Sa particularité, je pense, est qu’elle dessert un territoire qui est à la fois absolument exceptionnel et extrêmement diversifié.

*Des intervenants prennent la parole parmi le public (incompréhensible).*

**Sylvain Pollet :** L’aéroport d’Orly déjà, l’interconnexion avec des modes de transport de longue distance, que ce soit les trains ou les aéroports. La section évidemment urbaine, et je pense à quelques sites emblématiques : le pôle culturel de Massy avec une gare qui s’installera à proximité de l’opéra, le site de Massy-Palaiseau en interconnexion avec l’ensemble des infrastructures de transport du territoire que vous connaissez tous. Les gares dites du plateau : Palaiseau, Orsay, Gif où nous sommes ce soir *(huées dans le public)* et la gare CEA Saint-Aubin à Saclay en accompagnement du développement du pôle universitaire. La ligne se poursuit en aérien vers l’ouest jusque Magny-les-Hameaux à proximité du golf national où la ligne replonge en souterrain pour traverser le golf national jusqu’à la gare de Saint-Quentin Est sur la commune de Guyancourt et atteindre Versailles Chantier en interconnexion avec le RER C après avoir traversé la gare de Satory. Voilà, je pense que vous avez ces éléments en tête. Dernier élément de contexte que je voulais partager avec vous et peut-être que cela déclenchera vos rires, je ne sais pas, je ne le souhaite pas en tout cas. La Société du Grand Paris a engagé en parallèle de cette enquête publique réglementaire, une enquête auprès d’habitants de la ligne, plutôt sur la partie ouest pour entendre leurs inquiétudes, leurs attentes et leurs suggestions sur l’avenir de cette ligne. (*Applaudissements dans le public.)* Ce travail, que nous avons engagé en effet au mois de juin auprès d’une soixantaine d’habitants qui ont accepté de s’engager dans cet exercice et je les remercie ce soir, pour le coup, nous a aidé à préparer ce type d’exercice et surtout va nous permettre à l’issue de l’enquête publique réglementaire de continuer à avoir des échanges réguliers avec les futurs usagers de cette ligne et les habitants. Je ne vous en dis pas plus, je vous propose juste de regarder cet extrait de quatre minutes qui prend la place dans des rushs de plus de 19 heures et une matière qu’on pourra travailler à partir de la rentrée sous forme d’ateliers. Mais je vous laisse apprécier cet extrait de quatre minutes.

*Une vidéo est diffusée présentant les interventions d’habitants. Ont été interviewés : exploitant agricole, responsable aire de jeux, employée de restauration en recherche d’emploi, vétérinaire, femme au foyer, agriculteur Jonas Delalande, ingénieur Xavier Lebrun, Chef d’équipe à la retraite, conseiller en immobilier, collégienne, responsable mécénat et développement Paris.*

*Applaudissements parmi le public dans la salle.*

**Mathilde Sablic :** Merci. Je vous laisse continuer votre présentation s’il vous plaît et ensuite vous aurez la parole dans la salle avec des micros.

*Des personnes interviennent dans la salle (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** S’il vous plaît je vous demande de ne pas interrompre sans micro, vous aurez la parole après la présentation de la Société du Grand Paris. Merci beaucoup. Je ne sais pas qui parle… Laissez finir la Société du Grand Paris et ensuite vous aurez la parole dans la salle. Il n’y a pas de problème. Donc juste un instant, on laisse Monsieur finir, s’il vous plaît.

**Sylvain Pollet :** Vous aurez vraiment la parole ensuite et je tiens absolument à dire que ce que vous avez vu à l’instant est juste là pour montrer la diversité des messages qui nous sont adressés. Et je tiens simplement à témoigner d’un sentiment de responsabilité, d’humilité que cela nous impose. Je souhaitais simplement vous en partager un extrait et comme je l’ai indiqué, nous allons continuer à travailler sur ce matériau avec les gens qui ont accepté de s’engager dans cette démarche à partir de la rentrée. Je ne fais pas plus de commentaires dessus. Il est question ce soir de la ligne dans un territoire qui est en construction. Et Madame la Présidente, vous nous aviez invités à faire intervenir les acteurs pertinents sur ce thème et pour le coup, comme vous le savez, parmi les outils qui ont été mis en place par la loi du Grand Paris en 2010, l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay a été créé en même temps que la Société du Grand Paris et en même temps que la zone naturelle de protection agricole et forestière. Je vais du coup demander à l’établissement public d’aménagement de venir intervenir. Pierre Joutard, directeur général adjoint de l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay.

*Huées dans le public.*

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je voudrais juste dire deux mots pour recentrer un peu cette réunion publique, qui a été organisée à la demande de la commission d’enquête et pour entendre et permettre aussi des échanges à propos de l’objet de l’enquête publique et de son utilité. Et plus on aura de désordre, moins nous-mêmes, et je me positionne et j’exprime mon ressenti, c’est que plus on aura de mal à comprendre vos arguments. Je voudrais vous inviter, c’est aussi pour notre travail et la qualité de notre travail.

**Mathilde Sablic :** Allez-y Monsieur, s’il vous plaît.

**Pierre Joutard :** Bien, merci. Madame la Présidente, vous avez souhaité qu’en marge de l’objet de cette enquête publique, qu’on puisse contribuer à vous exposer ce qui est à l’œuvre et vous en connaissez une grande partie, vous l’avez rappelé : des actions qui sont déployées par l’établissement public d’aménagement qui est en charge dans le cadre de ce projet de procéder au nom et pour le compte de l’État et dans le cadre d’une opération d’intérêt national (OIN) à l’aménagement, cela a été rappelé tout à l’heure, dans un développement polycentrique, cela a été rappelé ici, c’est-à-dire qui vise à ne plus métropoliser à l’extrême, c’est-à-dire concentrer sur la ville centre l’ensemble des richesses et à développer sur l’ensemble du Grand Paris plusieurs grandes opérations qui sont thématisées ici. Quand on zoome un peu plus sur ce qui est à l’œuvre sur cette opération d’intérêt national, on a pu exposer et vous avez souhaité le faire pour illustrer sur la partie yvelinoise avec des opérations développées sur Saint-Quentin et Versailles-Satory : il y a deux éléments de mission fondamentaux qu’on nous a confiés, à la fois et vous le savez de concentrer, et c’est une volonté politique, sur ce secteur une grande partie de la R&D, recherche et développement : pratiquement 50 000 chercheurs et étudiants avec des grandes universités et des grandes écoles, qui sont en train de s’installer ici et là. Et en marge de cela construire autour des pôles gares, mais pas que, des quartiers de villes qui puissent se développer. Dans le fonctionnement et de la même manière que les statuts de la SGP, l’établissement public est une gouvernance mixte, c’est-à-dire que ce sont des représentants de l’état, des collectivités –nous agissons évidemment dans le cadre des documents d’urbanisme des collectivités –, et de développer autour des quartiers de gare une programmation qui accompagne ce développement économique avec des logements de toutes sortes qui permettent d’accueillir évidemment la population étudiante, puisque c’est une donnée d’entrée du programme mais pas seulement : logements familiaux, sociaux (dans le cadre des documents d’urbanisme), adaptés au vieillissement, des espaces et équipements publics (écoles, collèges, petite enfance) qui sont aménagés avec une trajectoire qui nous donne un atterrissage sur ces grands territoires d’ici 2034.

*Une personne intervient dans la salle (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Pouvez-vous vous rapprocher du micro Monsieur Joutard ? Gardez votre question Madame, juste après, on vous donnera le micro, il pourra vous répondre, ne vous inquiétez pas.

**Pierre Joutard :** On a bien, et vous l’avez en tête, ce territoire où on voit au cœur, et je sais que ça va donner lieu, puisque j’ai vu que ZPNAF était marqué dans la petite grille. Mais le système qui est proposé est une urbanisation strictement limitée *(Rires dans la salle et applaudissements)* autour de cette zone de protection naturelle agricole et forestière de plus de 4 000 hectares et qui permet de concentrer cette urbanisation autour. Elle est au cœur du projet, à la fois sur l’idée de la protéger, elle est traduite dans la loi, elle est déclinée dans les documents d’urbanisme des collectivités et ensuite, on le verra avec Julie, de permettre aussi une gestion active, parce qu’il y a un travail qui est important que mène l’EPA pour permettre son développement. Et on a été interrogés sur le fait qu’elle puisse servir également, au-delà de son côté défensif, sur un modèle qui permette un développement de modèle d’exploitation agricole qu’on ne connaît pas encore. On sait que c’est effectivement aujourd’hui, beaucoup… On a été interrogés sur comment utiliser cette ZPNAF pour passer ce modèle plutôt céréalier et fourrager à d’autres modèles économiques et qu’on travaille *(applaudissements dans le public)* dans le cadre de programmes qui sont à l’œuvre depuis 2022.

*Une femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** S’il vous plaît, je vous demande d’attendre d’avoir le micro ensuite. Madame, vous allez avoir le micro, vous allez avoir la parole, je vous l’assure. Je vous demande juste de ne pas interrompre s’il vous plaît. Merci. Gardez votre question et vous aurez le micro, je vous l’assure.

**Julie Tissot :** Julie Tissot, directrice développement durable à l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay, bonsoir. *(Applaudissements dans le public)* Donc effectivement, vous vous rappelez qu’en 2010, la loi du Grand Paris qui a créé notre établissement a également créé cette zone de protection naturelle agricole et forestière, en protégeant 4 115 hectares dont 2 469 hectares de surface agricole. Il y a eu un gros travail de concertation avec les acteurs pour délimiter…

**Une Femme dans le public :** Ce n’est pas vrai.

**Mathilde Sablic :** S’il vous plaît, n’interrompez plus, merci.

**Julie Tissot :** Il y a eu un travail de concertation avec des acteurs pour délimiter ce périmètre et ensuite un travail… Ce périmètre sanctuarise les hectares, mais la sanctuarisation ne suffit pas. Au-delà de la sanctuarisation, c’est un espace qui vit, que l’on anime, qui crée des liens. Et le préfet de région a délégué à l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay l’animation et la coordination d’un programme d’actions qui a été élaboré en concertation, en lien avec les partenaires du territoire, les agriculteurs, Terre & Cité avec qui mes équipes travaillent au quotidien. Et ce programme d’action est articulé en trois axes, pour faire vivre et animer la zone de protection naturelle agricole et forestière, la pérennité de l’agriculture, la pérennité des espaces naturels et forestiers et le lien entre le plateau, les activités et les habitants. Le fort lien aussi avec la recherche parce nous sommes sur un cluster de recherche et développement pour faire la transition de l’agriculture en lien avec le changement climatique que nous vivons tous. Ce programme d’actions est décliné en 28 actions qui sont copilotées par un certain nombre d’acteurs du territoire que nous réunissons par une gouvernance partagée pour co-construire la transition agricole et alimentaire du plateau de Saclay.

*Des interventions inaudibles ont eu lieu pendant l’intervention de Julie Tissot.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup.

**Sylvain Pollet :** Merci beaucoup Julie. *(Applaudissements dans le public)* Maintenant, je vous propose qu’on entre plus concrètement dans la description des évolutions du projet, tel que nous les proposons. Je l’ai dit tout à l’heure, la ligne 18 a été déclarée d’utilité publique en 2017, avec un viaduc sur la partie ouest du plateau de Saclay, *(huées dans le public)* et les deux principales évolutions qui sont proposées à l’enquête publique sont de deux ordres : la mise au sol d’une section du viaduc et le déplacement de la gare Saint-Quentin Est à Guyancourt pour s’insérer plus favorablement dans le projet qui est porté par l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay dans cette zone. Je passe la parole à Vianney Elziere qui est directeur de projet de la ligne 18 et qui va vous commenter les principales modifications. Merci beaucoup.

**Une femme dans le public :** Cela veut dire quoi s’insérer ?

**Mathilde Sablic :** Attendez, ils vont vous répondre après, ne vous inquiétez pas.

*Plusieurs intervenants prennent la parole en même temps dans le public (incompréhensible).*

**Vianney Elziere :** Bonsoir à toutes et à tous. Donc je vais vous passer en cinq planches rapides l’ensemble des modifications qui sont proposées par la Société du Grand Paris, dans cette deuxième demande de modification de la déclaration d’utilité publique de 2017. Donc quatre thèmes correspondent plutôt à la majeure de la réunion de mardi dernier, mais sur laquelle on répondra à vos questions et un thème, la mise au sol d’une partie du viaduc qui est le cœur de la réunion de ce soir. Premier sujet, c’est le déplacement de la gare Saint-Quentin Est dont l’objectif est d’en améliorer l’insertion et la cohérence avec le projet urbain de ZAC gare Guyancourt Saint-Quentin dont l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay a pris l’initiative à la fin de l’année dernière. C’est un projet qui démarre et va faire l’objet d’une concertation sous le pilotage de l’établissement public d’aménagement. Et dans ce cadre-là, il est apparu assez rapidement dans les études préliminaires que l’emplacement de la gare (il n’y a pas de point sur la partie de gauche, et la gare était prévue dans le trapèze bleu) n’était pas optimal par rapport au projet d’aménagement urbain. Donc la demande qui a été faite était de la déplacer à l’emplacement du point bleu. Donc, ce point bleu a un avantage à terme pour les voyageurs, cela permettra notamment de remonter la gare qui permettra un parcours voyageur beaucoup plus rapide. Ce que vous voyez sur la coupe en dessous, c’est qu’au lieu d’avoir à descendre dans une gare profonde où il y a trois ou quatre retournements d’escaliers mécaniques et un parcours souterrain long du voyageur, le voyageur pourra accéder directement depuis la surface ou avec un seul niveau au quai, donc un parcours voyageur nettement amélioré dans cette configuration. Il y a un inconvénient qui est que l’emplacement de cette gare est aujourd’hui un bois créé au moment de la création du technocentre, dans les années 1980. Et le projet de la Société du Grand Paris va nécessiter le défrichement de l’ordre de 3,3 hectares de bois que l’on compense *(huées dans le public)* avec un ratio de quatre pour un, c’est-à-dire qu’à chaque fois qu’on enlève un arbre, on en replante quatre. *(Rires dans le public.)* Deuxième effet lié à cette modification, on va améliorer l’insertion, c’est ce qu’on voit en haut à droite de la diapositive des deux ouvrages annexes : ce sont des puits de service qui servent à la sécurité du tunnel, à l’accès des services de secours, au désenfumage du tunnel en cas d’incendie, à la ventilation du tunnel et pour certains d’entre eux également, à l’alimentation électrique des trains. Sur cette partie nord de la commune de Guyancourt, deux ouvrages annexes (Georges Besse et l’ouvrage du campus mobilité) dont on va améliorer l’insertion en déplaçant de quelques dizaines de mètres, ce qui est un effet à peu près neutre en produit fini pour l’ouvrage Georges Besse, et une nette amélioration pour l’ouvrage campus mobilité à la fois en phase travaux et en phase d’exploitation, puisqu’on va le sortir du périmètre de ce centre de formation. C’est un premier sujet : le déplacement de la gare de Saint-Quentin et l’amélioration de l’insertion des deux ouvrages annexes qui lui sont accolés. Deuxième sujet qui va aussi avec la remontée de la gare de Saint-Quentin, c’est le changement de méthode constructive pour le tunnel au sud de la gare de Saint-Quentin, entre la gare et l’ouvrage du golf qui est l’endroit où la ligne revient en surface sur la commune de Magny-les-Hameaux. Sur cette partie-là, on se propose de remplacer le tunnel creusé au tunnelier sur à peu près un kilomètre et demi par un tunnel creusé en tranchée couverte. Troisième sujet : c’est une modification qui est beaucoup plus marginale, on parle de quelques mètres ou dizaines de mètres maximum d’autres ouvrages annexes sur la commune de Versailles. Et notamment de l’ouvrage annexe dit 23 dans notre jargon qui dans une clairière du bois Saint-Martin à Versailles, sur lequel on travaille et on continue de travailler l’insertion pour minimiser les faits. L’idée de départ était de s’installer dans une clairière pour ne pas avoir à couper d’arbres. *(Applaudissements dans le public.)* Quatrième sujet qui va un peu avec les autres, qui est un sujet juridico-administratif, qui est la mise en compatibilité des documents d’urbanisme. Pour faire ces modifications, on est amenés à demander la modification du plan local d’urbanisme intercommunal de Saint-Quentin-en-Yvelines pour les communes de Magny-les-Hameaux et de Guyancourt, et du plan local d’urbanisme de la ville de Versailles. Vous voyez sur le dessin, les demandes de modifications qu’on a sur le cas du PLU de Versailles, l’ensemble du dossier présente toutes les modifications. Cinquième sujet qui est le cœur de la réunion de ce soir : c’est la mise au sol qui est proposée pour une partie du viaduc. *(Huées dans le public)* le viaduc dans le projet, tel qu’il est autorisé fait à peu près 12 kilomètres de long : la proposition est de remplacer 5 kilomètres à partir de l’arrière-gare de la gare CEA Saint-Aubin jusqu’au golf national par une insertion au sol. L’image d’intention que vous voyez, c’est en haut le viaduc, en bas le métro. Effectivement on ne voit plus le métro parce qu’il est sur cette photo-là…

*Un femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Attendez un peu, vous allez avoir la parole dans quelques instants, s’il vous plaît, merci.

*Un femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** J’entends ça, oui. Monsieur Elziere, je vous laisse continuer. S’il vous plaît ! Merci… *(Huées dans le public).* Monsieur Elziere, allez-y…

**Vianney Elziere :** Il est donc caché sur cet exemple-là, derrière le merlon. Un petit mot avant de passer aux questions et aux échanges sur cette première partie et pour introduire la deuxième, qui sera l’objet de la deuxième partie de la réunion après l’échange, sur les objectifs qu’on avait avec cette proposition de remplacement du viaduc par le passage au sol, *(Huées dans le public)*, on a envisagé cela à partir de l’année 2018 au moment où le gouvernement, en février 2018 a sorti une nouvelle feuille de route pour le Grand Paris Express. Et comme on avait le temps dans la mesure où cette partie-là de la ligne sera mise en service en 2030, comme Sylvain Pollet l’a dit, on a pu se reposer la question et à l’écoute des contestations concernant l’insertion en viaduc sur cette partie agricole et champêtre du tracé. Premier objectif : améliorer l’insertion et avoir quelque chose de discret à la place du viaduc *(Applaudissements dans le public)*, ceci dans un contexte de réduction des coûts. Et est apparu au cours de nos échanges la concertation et des réflexions qu’on a menées depuis avril 2019, un troisième objectif qui était d’optimiser notre projet et celui du conseil départemental de l’Essonne, en vue de réduire la consommation de terres cultivables sur ce secteur.

**Mathilde Sablic :** Merci. Vous allez donc avoir la parole maintenant. *(Applaudissements dans le public.)* Au départ, j’avais annoncé 30 minutes, je pense que ça va être un peu plus long mais on vous laissera à tous en tout cas la parole. Je vous laisse évidemment être concis pour que tout le monde puisse parler. Parlez bien dans le micro pour qu’on puisse enregistrer vos questions cette fois. Et évidemment, respectez les règles de politesse élémentaires qui consistent à vous écouter les uns les autres et évidemment écouter les réponses quand elles vous seront apportées. Il y a deux hôtesses qui sont dans la salle. Je pense que Madame avait quelques questions par exemple, si vous voulez, je vous en prie, descendez un peu sans tomber… Madame, je vous en prie. Alors peut-être, règle si vous le voulez bien pour tout le monde, c’est juste d’un mot de nous dire qui vous êtes, de vous présenter et de poser les questions que vous souhaitez.

**Virginie, habitante de Palaiseau :** Je m’appelle Virginie. Je suis habitante de Palaiseau. Je voulais savoir où vont être replantés les quatre arbres pour ceux que vous allez détruire. Les quatre arbres pour un. Je ne sais pas combien vous allez en détruire, disons 300 ou 500, cela fait 2 000 arbres que vous allez replanter.

**Mathilde Sablic :** Si vous le voulez bien, si vous avez d’autres questions, on va prendre une série de questions et ensuite on les laissera répondre. Donc si vous en avez…

*Protestations dans la salle (incompréhensible).*

**Virginie, habitante de Palaiseau :** Non, il peut répondre tout de suite, cela ne changera rien.

**Mathilde Sablic :** C’est plus simple s’ils en ont plusieurs…

**Virginie, habitante de Palaiseau :** Non, je ne vois pas ce que ça change.

**Mathilde Sablic :** C’est comme vous voulez, vous en aviez plusieurs tout à l’heure quand vous êtes intervenue sans micro, vous aviez plusieurs questions, donc vous ne voulez pas poser les autres ?

**Virginie, habitante de Palaiseau :** Je voulais des précisions sur les aménagements, l’urbanisation, vous avez parlé d’aménagement d’urbanisation et je voulais bien quelques précisions sur combien de mètres carrés seront construits. C’est peut-être l’EPAPS. Combien de mètres carrés supplémentaires va-t-on urbaniser sur l’ensemble du projet ?

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup pour ces deux questions. Est-ce qu’il y a d’autres questions avant qu’on ne laisse à la fois la Société du Grand Paris et peut-être l’établissement public répondre ? Non, pas pour l’instant. Je vous en prie, qui veut répondre de votre côté, allez-y.

**Vianney Elziere :** La réponse… Ce n’est pas un sujet facile, vous l’imaginez bien. L’objectif que l’on a, je le redis… Je n’ai pas, Madame, le nombre d’arbres qu’on va couper, mais on va couper 3,3 hectares, c’est beaucoup plus que 200 arbres *(interpellations et applaudissements dans le public)* : quand on compense, on a deux objectifs en tête. Le premier est la pérennité de la compensation, c’est-à-dire qu’il ne s’agit pas de replanter ces arbres à un endroits où dans un an, deux ans ou trois ans, ils seront à nouveau coupés parce qu’il y aura un autre projet. Donc, on cherche des sites qui nous permettent de garantir une durée de vie de 30 ans pour le boisement qu’on va reconstituer, c’est un premier critère. *(Applaudissements dans le public.)* Le deuxième critère est la valeur environnementale que doit avoir l’opération. Je m’explique. Si on plante les arbres un par un en les disséminant, en matière d’effets positifs pour la faune et la flore, c’est extrêmement limité, donc on cherche aussi à avoir des emprises avec une taille critique minimale, donc il faut une certaine surface minimale pour réussir à faire ça. Et après, on cherche et pour ça on a un partenariat notamment avec la Caisse des dépôts et des consignations CDC biodiversité, qui est une filière spécialisée de la Caisse des dépôts sur ces questions de compensation environnementales. Donc on cherche des endroits où on peut trouver un terrain qui répondrait à ces deux objectifs : suffisamment grand et une pérennité de 30 ans. Cela ne court pas les rues. Le projet qu’on a actuellement identifié à la Société du Grand Paris est de contribuer au reboisement, à la reconstruction de la forêt de Pierrelaye, qui est à l’autre bout de l’Île-de-France, je ne vous apprends rien. *(Applaudissements dans le public.)* Donc, je vais vous redire ce que j’ai dit déjà mardi, puisque la question est très fréquente, c’est que si vous avez connaissance à proximité de la ligne 18 ou ailleurs dans l’Essonne, dans les Yvelines, de terrains qui pourraient accueillir des reboisements, on est tout à fait disposés à faire les mesures de compensation sur ces territoires-là. Pour l’instant, on n’en a pas trouvé.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Concernant la deuxième intervention ?

**Sylvain Pollet :** Peut-être laisser la parole à Pierre Joutard, de l’établissement public d’aménagement.

**Pierre Joutard :** Merci. Sur le programme tel qu’il est engagé aujourd’hui sur sa vision à terme, soit 2030-2035, cela concerne environ 15 000 à 16 000 logements, 10 000 sur la partie du plateau, 6 000 dans sa partie Yvelines, notamment sur les quartiers de Guyancourt et de Satory. C’est 80 000 emplois à terme qui vont se développer.

**Une femme dans le public :** Emplois ?

**Pierre Joutard :** Oui. *Rires de la femme.* 80 000 emplois. Je vous rappelle qu’on a déjà l’objectif d’avoir un mix de pratiquement 40 000 chercheurs à la fois dans les laboratoires qui sont déjà implantés dans les différentes centres de recherche, ou les grandes écoles. Et c’est un grand nombre d’emplois économiques. Tout cela dans cette programmation qui va s’étendre sur pratiquement 10 ans, donc on est en gros à mi-course avec des quartiers qui sont plus engagés aujourd’hui sur les quartiers de l’école Polytechnique, du Moulon ou de Corbeville. À l’œuvre a été rappelée l’ouverture de phases de concertation spécifiques, ce n’est pas ce soir, avec les élus sur Guyancourt et un peu plus haut sur la ville de Versailles, sur Satory. Avec toujours cette mixité donc : logements, logements familiaux, équipements publics, programmation d’espaces publics, d’écoles, qui vont permettre de créer cette intensification de vie et en mixité de fonctions pour faire quartier de villes, comme cela l’a été rappelé.

*Une femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Excusez-moi… La question était sur le nombre de mètres carrés. Est-ce que vous avez une estimation pour le moment de cette donnée s’il vous plaît ?

**Pierre Joutard :** Au global, oui, c’est totalement transparent sur le site de l’EPA sur lequel vous pouvez aller. Il y a également les maquettes. C’est environ à terme de 2 millions à 2,5 millions de mètres carrés développés sur l’ensemble de l’OIN.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** L’OIN étant l’opération d’intérêt national.

**Pierre Joutard :** Qui a été rappelé tout à l’heure et qui a été déclaré d’utilité public.

**Mathilde Sablic :** Mais on ne connaît pas tous les sigles par cœur.

**Pierre Joutard :** C’est le périmètre que je remontrais tout à l’heure qui va des Yvelines à l’Essonne.

**Sylvain Pollet :** Je crois Pierre que notre animatrice te reprendra à chaque fois que tu…

**Mathilde Sablic :** Je suis un peu allergique aux sigles.

**Sylvain Pollet :** Un anagramme… Je voudrais simplement apporter un petit complément à ce qu’a indiqué Vianney Elziere tout à l’heure qui parlait des questions de reboisement très précisément. Je veux signaler aussi que dans les mesures de compensation que porte la SGP, il n’y a pas que des questions d’arbres, et pour le coup, cela amène à des mesures locales. Je pense par exemple au parc du CNRS à Gif-sur-Yvette où nous sommes, où la SGP va porter des mesures concrètes de rénovation de ce bois en lien avec la ville de Gif et pour le rendre accessible au public. C’est une mesure très concrète. Je pense aussi à des projets qui sont en cours avec la ville de Palaiseau, à son initiative, et ce n’est pas forcément la SGP qui est toujours à l’initiative, mais elle fera en sorte de les accompagner lorsque c’est possible, avec pour le coup des ambitions qui méritent d’être signalées puisqu’on parle d’espaces de 4 à 7 hectares à planter avec l’installation par ailleurs d’une ferme. *(Intervention de plusieurs personnes du public.)* Quelques exemples… et on pourra également évoquer les rives de l’Yvette qui ont été rénovées par la Société du Grand Paris, mais je m’arrête là et je préfère laisser la place pour d’autres questions.

**Mathilde Sablic :** J’allais vous couper. Merci. Est-ce qu’on peut prendre d’autres personnes… Il y a deux personnes qui viennent de lever la main. Dans l’ordre, il y avait le monsieur avec la chemise à carreaux… Je vous laisse vous présenter d’un mot. Merci.

**Pierre Bot :** Bonjour à tous. Pour ceux qui ne me connaissent pas, Pierre Bot, agriculteur, représentant de la Chambre d’agriculture. Cela fait la deuxième réunion publique que je suis, donc au final, je commence à être incollable sur la ligne 18 et sa mise au sol. Et j’ai tout compris. Voilà, je trouve que c’est formidable et que c’est un super projet. Et j’ai compris plein de choses, cela m’arrange. D’un côté, on la ZPNAF, les riverains, les élus et les communes riveraines sont contre. De l’autre côté, j’ai vu, grâce à des personnes qui m’ont motivé pour aller voir ce qui se passait du côté de Saint-Quentin-en-Yvelines. Je suis allé voir ce qui se passait du côté de Saint-Quentin-en-Yvelines et ce qu’en pensaient les élus de Saint-Quentin-en-Yvelines qui ont trouvé que c’était formidable l’arrivée du métro chez eux. Donc très favorables à la mise au sol et à la réunion de la mise au sol. Donc d’un côté, Saint-Quentin-en-Yvelines, très favorable, de l’autre côté, les communes riveraines de la ZPNAF, très peu favorables. Et je découvre qu’à Saint-Quentin-en-Yvelines, on arrive à le faire en tranchée couverte. C’est super, mais je propose que s’ils en veulent tant de ce métro, ils le prennent au sol, on leur met au sol, parce qu’on nous répète sans arrêt que cela circule très bien d’un côté à l’autre du métro, on peut très facilement traverser avec un tracteur, on peut très facilement traverser à randonnée, le gibier peut très facilement traverser. Je ne vois pas pourquoi en ville cela poserait problème : on peut très facilement aller d’un côté à l’autre du métro. Dans Saint-Quentin-en-Yvelines, on le met au sol. Et finalement, on peut traverser en voiture comme on veut le métro, on peut traverser à pied comme on veut le métro, et nous récupérons les deux kilomètres que vous allez faire en tranchée couverte, vous les mettez dans la ZPNAF, parce que nous les voulons bien dans la ZPNAF ces deux kilomètres. Cela ne coûte rien, c’est juste un échange. Comme cela, on se soucie quand même, on est quand même des contribuables, on se soucie des deniers de l’État. Et là on a déjà fait la moitié du travail qu’on vous demande. Et après, vous n’êtes pas obligés de tout faire en tranchée couverte. Il y a des super trucs qui existent. Vous allez à Paris, vous prenez notre bon vieux RER B : il est couvert. Au niveau de la Cité universitaire, il est en tranchée couverte. Il est tranché ouverte, mais bien faite, une vraie tranchée ouverte où le métro disparaît dans le parc Montsouris. Et finalement, le métro dans le parc Montsouris, on ne le voit pas, on ne l’entend pas, il ne coupe pas la vue, parce qu’on n’a pas fait un tas de terre pour le cacher. On l’a juste enterré et on a boisé autour pour moins l’entendre. On a fait quelque chose, un vrai aménagement. Et finalement, toutes ces choses-là sont possibles si on le veut vraiment. Et la question est toujours : est-ce qu’on croit en la pérennité de la ZPNAF à long terme ? Est-ce qu’on la croit robuste, aussi robuste que la durée de vie du métro ? Et si on considère que la ZPNAF est robuste avec la même durée de vie que le métro, alors, il faut la considérer à sa juste valeur et faire tout le nécessaire pour faire disparaître ce métro au maximum, visuellement, dans ce qui peut se faire dans le tracé de la ZPNAF, quitte à le mettre au sol en ville puisque cela ne pose pas de problème, on peut très bien aller d’un côté et de l’autre, à pied, en voiture, en tracteur, en moissonneuse-batteuse, un camion… Si on fait tous les aménagements qu’il faut pour… Donc finalement on le met au sol en ville et on le met en tranchée couverte dans la ZPNAF.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Je vous laisse désinfecter le micro. Il y avait le Monsieur derrière avec la chemise, non derrière vous qui avez levé la main. Je vais dans l’ordre…

*Des interventions ont lieu dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Je prends une deuxième question d’abord si cela vous va. On les a notées, ne vous inquiétez pas, on le ne les oublie pas. (*Interpellations incompréhensibles dans le public.)* Cela ne change rien, ils répondent quand même. Monsieur, je vous en prie, présentez-vous d’un mot.

**Philippe Tellier :** Philippe Tellier, j’habite Saint-Quentin-en-Yvelines. J’ai fait toute ma carrière dans l’agriculture, comme conseiller agricole. Je note certains points. Ce projet a démarré avant 2015, d’abord avec un projet enterré, ensuite c’est devenu un viaduc et maintenant c’est au sol. Or entre temps, il y a eu la COP21 en 2015. On n’a pas l’air de tellement tenir compte de cette COP21. Dernièrement, il y a eu le haut conseil pour le climat qui demande de doubler le rythme de réduction des gaz à effet de serre pour atteindre 3,3 % entre 2024 et 2028. L’effort est à porter prioritairement sur le transport. Dans son troisième rapport annuel, il y a la loi climat qui veut diviser par deux l’artificialisation des terres. Quand vous savez que toutes les dix minutes, un hectare de terre agricole disparaît, que tous les six ans un département agricole disparaît, comment pouvez-vous continuer sur ce Titanic incroyable que vous conduisez alors qu’en plus, cette ligne 18 est complètement inadaptée aux dessertes voulues par les citoyens, puisque j’ai noté à la dernière enquête qu’il y avait 69 % d’opposants à cette ligne 18. Des gens comme Jacqueline Lorthiois, urbaniste, socio-économiste, a démontré que la ligne 18 n’est pas orientée dans l’axe des principaux flux domicile-travail. Les routes de liaison resteront saturées. Et plutôt que du transit, comme la ligne 18 le propose, il faut plutôt renforcer les lignes existantes, le RER B, le RER D. Quand on voit aussi que la Cour des comptes, sur les transports familiaux recommande, recommande de maintenir la priorité absolue donnée à l’entretien du réseau Transilien et non pas de construire une nouvelle ligne. Quand elle dit aussi que cela générera une dette perpétuelle, et que tout ça est contrecarré par plusieurs autorités. Quand on voir qu’il n’y a pas eu d’étude globale environnementale du projet, on s’interroge vraiment sur l’opportunité de continuer. Et au niveau agricole, comment vont faire les exploitants quand ils verront leurs parcelles complètement coupées par un fossé gigantesque qu’on ne peut traverser ni en tracteur, ni bien sûr avec un troupeau qu’on doit emmener de l’autre côté. Quand on ne peut plus cultiver des cultures comme la lentille, le maïs, le colza, le pois parce qu’il y a l’urbanisation qui arrive au grand galop avec des corbeaux et des pigeons qui sont impossibles à maîtriser. Comment voulez-vous que des agriculteurs qui ont fait un virage incroyable pour s’adapter au marché de proximité avec des fermes en bio, comment voulez-vous qu’ils subsistent ou résistent. J’ai accompagné des installations innombrables de jeunes agriculteurs. Je peux vous dire que là, je vous mets au défi de trouver des jeunes qui veulent s’installer sur le plateau de Saclay avec ces conditions-là : c’est mission impossible. Quand vous avez deux fermes distantes de cinq kilomètres et qu’il faut trois quarts d’heure avec des engins agricoles pour aller aider son collègue à cause des détours que vous imposez, mais comment voulez-vous vivre ? C’est comme si vous faisiez passer la ligne 18 au milieu d’une entreprise comme Danone ou Renault. Je vous assure que je pense qu’ils réagiraient autrement. Et comment se fait-il aussi que la ligne 18, comme cela a été dit, passe en souterrain sous le golf national alors qu’il ne passe pas en souterrain sous les exploitations agricoles. *(Applaudissements dans le public.)* Tout cela annonce la mort d’une agriculture de proximité, la disparition d’espaces naturels et de la biodiversité parce que les quatre arbres que vous allez planter je ne sais pas où, à l’autre bout de la région Île-de-France, ce n’est pas ce qui va maintenir la trame verte qui doit être respectée, la trame verte qui permet la circulation des animaux, des insectes… On va avoir un prix du mètre carré en hausse, une dette importante au niveau du réseau, des dégradations sur les horaires existants et une pression sur les ressources en eau aussi. On n’en a pas parlé, mais on voit de plus en plus des inondations à cause de l’artificialisation des sols. Quand en plus on a des gens comme Jancovici qui ont fait un bilan carbone disant que la ligne 18 ne remboursera jamais son carbone de départ, il faut juste l’abandonner. J’ai entendu avant-hier, à Saint-Quentin, vous m’aviez répondu à Saint-Quentin que vous aviez interrogé Jancovici et que vous ne pouviez pas avoir l’étude, mais alors, je vous propose, moi Messieurs, de donner à un cabinet indépendant et de faire la même étude carbone et on en reparlera.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Rendez le micro à l’hôtesse qu’elle puisse le désinfecter. Merci beaucoup. Alors troisième question. Le monsieur lève la main, qu’est-ce que je fais du coup, je vous ai dit que je vous donnais la parole. Donc on va laisser Monsieur prendre la parole et ensuite la réponse. On prend des notes, ne vous inquiétez pas. Allez-y Monsieur.

**Emmanuel Vandame :** Bonsoir, je suis Emmanuel Vandame, je suis agriculteur sur le plateau de Saclay, on se connaît bien avec les gens de la SGP. Il y a exactement 10 ans, Florence Castel, de la SGP, qui faisait partie du personnel de la SGP, dans cette même salle, annonçait la construction de la ligne 18 et annonçait sa traversée sur le plateau de Saclay. Elle disait, vous aurez le verbatim Madame la Présidente, elle disait en gros que vue la qualité exceptionnelle des sols du plateau de Saclay pour l’agriculture, vu le paysage exceptionnel, il était important que la SGP passe sous terre pour respecter tout ce qu’il y avait au-dessus. C’était en 2011. Entre temps, en France et ailleurs, on parle de plus en plus de réchauffement climatique, on parle de plus en plus de dépendance alimentaire, on parle de plus d’alimentation en circuit très court. Et l’État, je ne vais pas vous nommer vous la SGP, parce que j’ai quand même du respect pour vous, l’État continue à faire exactement l’inverse de ce qu’il faudrait faire. C’est-à-dire que nous sommes à 25 kilomètres de Paris. Il y a eu une enquête de la SAFER, vous aurez aussi ce dossier Madame, qui a analysé les exploitations agricoles du plateau de Saclay. Pour faire court et simple, elle disait que c’était une mutation exceptionnelle, que ce soit des fermes en bio ou en conventionnel, le sujet n’est pas là. Et aujourd’hui malheureusement… vous voyez, il faut que je fasse des efforts, tellement j’ai envie de pleurer par rapport à votre… à la démolition annoncée du plateau de Saclay. Et ce qui va se passer en gros, j’ai entendu un Monsieur parler au niveau de la ZPNAF, que vous étudiez à l’EPAPS apparemment l’agriculture de demain, je suis assez surpris. Je n’étudie pas le métro, je fais mon métier juste. Et l’agriculture de demain, je ne suis pas certain que, ici dans cette salle, beaucoup la connaissent. Nous l’envisageons un peu, nous voyons un peu vers quoi il faut aller, il faudrait aller pour répondre et à la dimension sociétale que l’agriculture doit avoir et à la dimension climatique que l’agriculture doit avoir. Et ça, c’est revenir vers l’agriculture que faisaient nos grands-parents et nos arrière-grands-parents, avec des moyens modernes bien évidemment. Or, avec ce barreau qui va passer dans nos exploitations, il y a la première difficulté c’est de le traverser. On travaille avec vous. Oui Monsieur, on travaille parce qu’on est obligés, parce qu’on est bien élevés et qu’on est invités et qu’on va à vos réunions. Je vous rappelle qu’on est opposés à ce projet depuis le début, depuis 2010. On travaille pour essayer de faire en sorte qu’aujourd’hui avec nos engins, nous puissions continuer d’accéder à nos parcelles. Il faut quand même noter que c’est juste l’année dernière que pour la première dois des techniciens de la SGP sont venus voir de quoi on parlait : il fallait aller dans les champs… Et, pardon… j’ai perdu le fil… Demain, on va avoir des animaux, c’est évident : l’agriculture doit revenir vers de la polyculture-élevage. Comment va-t-on faire pour traverser ce truc-là ? Ce n’est pas juste avec le carrefour à feux que nous a enfin fait le département de l’Essonne. Ce n’est pas avec ce carrefour-là qu’on y arrivera. Donc, je n’arrive pas à comprendre. Nous avons été très mauvais, tous, les contestataires de ce dossier parce que nous n’avons pas réussi à convaincre, non pas vous, qui êtes missionnés par l’État pour faire quelque chose, mais nous n’avons pas réussi à convaincre l’État que ce projet était une aberration totale. Et je ne parle pas pour nous qui dans 6 ans ne serons plus là, je parle pour nos successeurs. Sauf que Messieurs, nos successeurs… nous avons déjà lancé une annonce pour voir un peu… nous avons lancé une ferme multi-producteurs avec de l’élevage, du maraîchage, des fruitiers… Nous avons quatre personnes et sur les quatre personnes, nous avons été obligés d’annoncer le métro. Il y en a deux qui sont partis en indiquant qu’ils ne travaillent pas là. Et donc, quand on parle de la ZPNAF, arrêtez de vous remplir la bouche avec elle, c’est une prison autour de laquelle on construit et c’est une prison dans laquelle il n’y aura plus ni faune, surtout, il n’y aura plus la faune, on le voit déjà aujourd’hui. On ne pourra plus travailler. Et nous sommes très mauvais car nous n’avons pas réussi à vous convaincre de ça, nous n’avons pas réussi à vous expliquer la difficulté que nous avons dès aujourd’hui à travailler parce qu’il nous manque une partie de l’écologie et donc, le projet continue… On va tout faire pour expliquer qu’effectivement l’utilité publique aujourd’hui, de notre point de vue, ne l’est pas. Et on va retomber sur le projet du viaduc qui est encore pire. Et donc on est dans un étau et vous serrez gentiment la vis… Merci.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup Monsieur et merci à tous pour ces longs applaudissements mérités car je crois que ce n’est pas facile en effet, on l’a bien entendu. Madame, en effet, je voulais redonner la parole à la Société du Grand Paris. Mais vous avez le micro, je vous laisse vous présenter et poser votre question ou votre remarque et ensuite, on laissera répondre. Merci.

**Cristiana Modica Vandame :** Bonsoir à tous. Je vous remercie Madame. Je voudrais ajouter à ce que mon mari vient de dire, Cristiana Vandame, agricultrice ici sur ce plateau. On est sur un plateau avec des terres fertiles, profondes, du limon, des terres qui en grande partie, en deux ou trois mouvements, en très peu d’années ont été bétonnées et sont passées sous le béton à la ferme du Moulon avec laquelle on travaille depuis fort longtemps. On n’arrive même plus à la voir tellement elle a été encerclée. Et cela va continuer comme ça. Je voulais ajouter à ce que mon mari et mon collègue vient de dire : ces terres sont des terres fertiles et jusqu’à preuve de du contraire, nous sommes tous des êtres humains et pour vivre, nous avons besoin de nous nourrir. Et il n’y a pas les fermes au sol. Il y a la terre nourricière, la terre sur laquelle on est venus dans cette vie et à laquelle on va retourner. Pour nous, c’est une violence terrible sous tous ces éléments philosophiques et réels qui n’ont jamais été pris en compte. Merci.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Je vous laisse répondre aux différentes interpellations que nous venons d’avoir. Merci.

**Jean-François Monteils :** Je vais essayer de le faire, en étant conscient que, dans ce contexte, je suis le haut fonctionnaire guindé avec son costume et sa cravate, qui représente l’État tout puissant qui s’abat sur les individus et qui cause des violences. C’est une situation qui n’est pas facile, je l’assume évidemment. Je voudrais vous dire une chose, c’est que la raison pour laquelle je ne démissionne pas et pour laquelle j’essaie d’encourager tous les jours les agents de la Société du Grand Paris qui travaillent dessus, c’est parce que je pense, je suis convaincu qu’en dépit de toutes ces difficultés, nous travaillons pour l’avenir. *(Huées dans le public.)* Je voudrais vous dire simplement…

**Mathilde Sablic :** On va peut-être le laisser répondre si vous voulez bien tout de même…

**Jean-François Monteils :** Je suis aussi là pour entendre ça et je comprends tous les modes d’expression, dès lors, comme vous l’avez dit, sont respectueux. Je voudrais dire aussi une chose. Nous avons forcément et j’hésite à prendre la parole après ce que j’ai entendu, un profond sentiment, quand on entend l’expression de ce que je ne vais pas appeler détresse mais qui est l’expression des difficultés humaines individuelles. Je voudrais vous dire autre chose aussi. Il y a la ligne 18, il y a des lignes dont j’ai dit un mot : 15, 16 dans l’est de Paris, dans des zones très denses, qui nous conduisent, nous, les agents du Grand Paris, les collaborateurs de la Société du Grand Paris, à faire des expropriations pour des personnes qui ont 80 ans, qui habitent dans des maisons depuis 60 ans et qu’on exproprie parce que ce qui a été décidé par la représentation nationale c’est de considérer que ce réseau de transport était d’intérêt collectif. Mais cette lutte est finalement éternelle entre l’intérêt collectif, le bien commun. Dans les démocraties on pense que celui-ci est défini par les représentations nationales et ce qui contrarie ou rend terriblement difficile pour les individus. Nous vivons ceci quotidiennement, vous le croirez ou non, l’admettrez ou non, mais je vous dis très simplement que ce n’est pas quelque chose de facile à assumer. Et il faut en permanence essayer d’avoir cette idée que malgré tout, nous travaillons pour l’intérêt collectif et le bien commun. Je rajouterai une chose. Là aussi, sans doute, les apparences ne plaident pas en ma faveur. Mais moi, je n’ai pas de certitude, et je pense aussi que c’est de ces échanges et de ces débats que peuvent naître des solutions meilleures. J’ai entendu parler depuis que je suis arrivé de sujets qui restent difficiles, compliqués. Et je souhaite vouloir me rendre compte sur place de certaines de ces difficultés, essayer de les comprendre. Dans le cadre, chacun l’a rappelé, et je remercie celles et ceux qui l’ont fait de manière tout à fait respectueuses, dans le cadre d’une mission qui nous est confiée et qu’il faut qu’on conduise, parce qu’elle dérive de la loi. Une fois que j’ai dit ceci, quelques éléments qui ne vont pas être des éléments de réponses définitifs, puisque je pense que ce n’est intéressant que si on va au bout des questions. Je veux vous donner ce que peuvent être les premiers éléments de réponses à ce que vous avez dit. Sur la question que posait Monsieur Bot sur la mise au sol ici ou là-bas. Là encore, je peux dire très simplement que lorsqu’on construit ou dessine un projet tel que celui-ci, le résultat ne peut être qu’un compromis, première chose. Il est très clair là aussi, disons-le très simplement, le choix de la mise au sol par rapport au choix du tunnel est un choix dont l’origine est financière. Exactement comme cela a été dit, l’objectif est de minorer le coup pour le contribuable, pour aller vite, de ce projet en mettant une partie de ce trajet au sol plutôt qu’en tunnel. Une fois qu’on a fait ça, il faut effectivement dessiner ce tracé et proposer des solutions qui vont forcément être des compromis. Il va y avoir des endroits où ce sera à l’extérieur, des endroits où ce sera en tunnel et forcément, au bout du compte, il y aura des parties qui seront considérées comme plus favorables que d’autres dans le cadre de ce compromis. Je comprends parfaitement qu’on le conteste. Sans vouloir, parce que je pense que ce n’est vraiment pas l’esprit de notre échange, à argumenter sur des bases purement juridiques, c’est aussi à cela que sert l’enquête publique, à valider les choix qui sont faits ou en tout cas permettre l’expression de chacun sur ces choix. Et je rappelle que cette enquête publique donnera lieu à un rapport, que ce rapport pourra donner lieu à des contestations et ceci n’est pas simplement l’expression d’une certitude absolue que nous ne mettons pas en doute. Je le dis, je n’ai pas de certitudes sur ces questions-là. Je n’en ai qu’une seule c’est que les procédures que nous suivrons et qui s’exercent dans un cadre démocratique, elles permettent de faire émerger une solution, qui, je le redis, est forcément une solution de compromis mais qui reflète ce qu’est l’image de l’intérêt collectif. (*Huées dans le public.)* Deuxième chose. Sur la ZPNAF, j’ai entendu à plusieurs reprises qu’effectivement la zone de protection était soit mise en cause, en tout cas qu’il y avait des doutes sur sa pérennité. Bien sûr qu’il peut y avoir des doutes sur sa pérennité, ce serait complètement malhonnête de dire le contraire, ce qu’une loi a fait elle peut le défaire, bien évidemment. Maintenant, mon observation, et là encore j’espère être partiellement compris, est que sur ces questions, nous savons bien que les démocraties occidentales développées, pour aller vite, cherchent désespérément des moyens de progresser : nous avons un mal fou à progresser. De la même façon que vous le disiez Monsieur, on a un mal fou à progresser sur les éléments de lutte contre le dérèglement climatique : la ZPNAF est une tentative pour progresser dans ce sens-là. C’est une tentative qui es intéressante parce qu’elle passe par des dispositifs pour le coup juridiques qui ont quand même une vraie solidité malgré tout et elle passe aussi par des dispositifs de concertations qui ont été rappelés par Monsieur. Bien sûr, encore une fois, ce sont affaires humaines. Toute affaire humaine est évidemment fragile. On essaye de limiter cette fragilité avec les dispositifs qui sont mis en place dans la ZPNAF et avec des dispositifs de concertation qui permettront de la faire vivre. Sur la COP21 et l’insertion de ce projet dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique, je suis obligé là encore de rappeler une chose simple : nous fabriquons un projet de transport en commun, nous fabriquons un projet de transports qui a vocation à se substituer à des transports polluants. *(Rires et applaudissements dans le public.)* 85 % des déplacement de banlieue à banlieue en Île-de-France se font en voiture individuelle. Si nous arrivons à faire progresser ceci, nous aurons agi, me semble-t-il dans le bon sens. Ce n’est sans doute pas assez, on peut effectivement arguer du fait qu’en 2050 toutes les voitures seront décarbonées, j’ai lu ça aussi. Je pense, et encore une fois, si je n’en étais pas convaincu, je ne le dirais pas, c’est que dans l’état où nous nous trouvons, nous agissons dans un sens qui me paraît positif. Petite chose sur cet aspect-là, les bilans et les aspects de contrôle externe de tout ceci, la Cour des comptes, comme elle a été citée, dans son rapport de 2017 dit surtout qu’il faut augmenter la capacité de la Société du Grand Paris à réaliser ce projet. Elle donne plein d’éléments sur le projet en question, mais elle n’en a évidemment jamais contesté l’utilité. Un mot peut-être, même si je suis loin d’être spécialiste de ce sujet-là…

**Mathilde Sablic :** Rapidement, s’il vous plaît, qu’on puisse redonner, il y a trois nouvelles mains qui se sont levées dans la salle, je vous ai vu Monsieur qui avez pris la parole et Madame…

**Jean-François Monteils :** Le mieux est que je repasse la parole.

**Mathilde Sablic :** Je vous laisse finir si vous voulez, mais comme ça on retourne dans la salle.

*Plusieurs intervenants dans le public souhaitent avoir des précisions sur le bilan carbone. Tous les propos ne sont pas compréhensibles.*

**Mathilde Sablic :** Si on fait des allers-retours, cela va durer une heure.

**Sylvain Pollet :** Je pourrais réagir sur le bilan carbone si vous le souhaitez effectivement, c’était un élément, même si je crois que Jean-François Monteils a apporté des éléments d’éclairage. Vous signaliez en effet l’intervention de Jean-Marc Jancovici indiquant que la ligne 18 ne remboursera jamais le carbone qu’elle a produit. En effet, j’ai déjà indiqué mardi et c’est un élément qui figure dans le dossier d’enquête publique, que selon les calculs qui ont été réalisés par nos soins, la ligne 18 a vocation à économiser 850 000 tonnes équivalent carbone, selon des méthodes de calculs qui, en effet, contrairement à ce que Jean-Marc Jancovici affirme sont publiques et transparentes. Je vous invite à consulter sur le site internet de la Société du Grand Paris. Je ne vais pas m’y essayer car c’est un exercice qui est particulièrement complexe, nos méthodes de calcul du carbone s’agissant des émissions que produisent la réalisation des infrastructures, puis des émissions en construction, des émissions en période d’exploitation et des économies que cela génère. Et c’est la somme de tout ça qui est réalisé. Je tiens à préciser que ce travail a été engagé par la Société du Grand Paris dès 2012, c’est-à-dire que c’est quelque chose qui nous accompagne dès le départ. On entend porter cet exercice jusqu’à son terme et à nouveau, si vous avez la possibilité de partager les sources du travail de Jean-Marc Jancovici, on étudiera et on tâchera de comprendre où se situent les écarts. Je pense que c’est un débat qui est sérieux et nécessaire. Donc on est disponibles pour cela, bien évidemment.

*Une femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Merci. On avait Madame, qui est là et lève la main. Je vous laisse vous laisse vous présenter d’un mot et partager votre point de vue.

**Marie Rodière, membre de Terre de Liens Île-de-France :** Bonjour, je suis Marie Rodière, membre de Terre de Liens Île-de-France et de son conseil d’administration, propriétaire d’un foncier qui se trouve le long de la RD36. L’objet de mes questions vont tourner justement sur le maintien de la ZPNAF. En effet, vous indiquez qu’il y a des mesures de prospection sur les terres agricoles, or, à la lecture des premiers éléments de documents, on a pu constater qu’il y avait des mentions d’expropriations, notamment sur des parcelles sur Villiers-le-Bâcle, sans pour autant qu’on ait pu définir quels étaient les parcelles impactées par ces expropriations. Une questions très précise, terre à terre, quelles sont les emprises qui doivent être expropriées dans le cadre de ce projet ? Un deuxième point, et cela a déjà été exprimé, un chemin rural à l’est des terres. Ce chemin du rural doit être maintenu. Il est clair qu’une mise à niveau du projet nécessite un élargissement du passage en souterrain pour ce chemin rural. Qu’en est-il ? Qu’avez-vous prévu à ce niveau-là ? Troisième point : vous avez un ouvrage d’art qui doit passer sous le giratoire, carrefour de Villiers je crois. Ce giratoire va nécessiter des terrassements. Quelles sont les emprises de ces terrassements ? De la même manière, ces ouvrages d’art peuvent-ils impacter une future expropriation ? À ma connaissance, à la lecture des documents sur les ouvrages d’art, il n’est pas mentionné cet ouvrage d’art, en tout cas, il n’y a pas de détail sur cet ouvrage d’art. Alors, après, 2 000 pages à lire en une semaine, vous conviendrez que c’est quand même assez compliqué… Alors, je vous pose la question de savoir quel est l’impact de ce passage sous giratoire. Concernant les autres questions… Évidemment, il y a certaines questions qui touchent les questions de drainage des sols. Sur votre profil en travers, il est clairement mentionné qu’il y a des récupérations des eaux pluviales le long de la RD36. On déplore que les informations sur ces profils en travers ne soient pas très précises : qu’en est-il de cette emprise ? Qu’en est-il de la récupération des eaux pluviales sur ce secteur-là et des impacts des talus ? On parle également de chantiers : quelles sont les mesures de protection que vous comptez mettre pendant la phase chantier vis-à-vis de la parcelle B158 ? Comment comptez-vous gérer les terres de déblai et de remblai pendant cette phase qui sont, on le sait, souvent des problèmes de gestion très importante avec des impacts y compris sur des terres qui ne sont pas du tout sur le secteur ? On parle de respect ; je pense que le respect, et c’est votre métier, est de nous transmettre toutes les informations : précisément, quel est ce projet ? Je déplore qu’il ait fallu 20 heures pour avoir des premiers éléments sur le projet. On est tous là pour le projet de la mise au sol de la ligne 18. Quelque part, on a besoin d’avoir des informations précises et Monsieur, je pense que cela relève également du cadre de la loi. Je vous remercie.

**Sylvain Pollet :** Si vous me permettez, je souhaiterais réagir tout de suite, pour le coup, sur l’ensemble des questions que vous venez d’adresser qui sont précisément l’objet de notre présentation en seconde partie. L’enjeu était en effet d’avoir un échange ensemble. Je ne sais pas du tout où nous en sommes du temps, mais très clairement, toutes vos questions sont prises et on y répond ensuite.

**Mathilde Sablic :** Je ne sais pas ce que vous en pensez. Il y avait deux autres mains qui s’étaient levées, on a tout noté et vous allez y répondre et peut-être faire la présentation. Madame la Présidente, je ne sais pas comment vous voyez les choses, c’est vous la juge ce soir.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je ne sais pas… Les questions à prendre sont-elles d’ordre général ? Et ensuite, je propose justement qu’on ait le focus sur les continuités agricoles et sur le dédoublement de la RD36. Pour les questions d’ordre général, je tiens bien à préciser que de toute façon, vous pouvez toujours vous exprimer sur le registre électronique, et les questions que vous ne pourrez pas poser ce soir, vous pourrez le faire sur le registre électronique.

**Mathilde Sablic :** Merci Madame la Présidente. Madame a le micro ici. Je vous ai vue Madame au fond, ne vous inquiétez pas, Madame a déjà le micro, elle avait déjà levé la main avant vous. J’essaye de garder l’ordre en tête. Je vous en prie, présentez-vous, allez-y.

**Lucile Vessier :** Bonsoir. Je m’appelle Lucile Vessier. Je pourrais avoir plusieurs casquettes, mais la première est que je fais partie de l’AMAP, l’association pour un maintien d’une agriculture paysanne de Massy. C’est la première fois que je viens à une réunion publique pour la ligne 18, donc je suis peut-être un peu naïve et innocente. J’ai été très choquée quand Monsieur dont j’ai oublié le nom a essayé complètement d’isoler et faire croire que l’agriculture qu’on a ici sur le plateau, ce n’est ni le bien commun ni l’intérêt général. Les autres amapiens et moi pourrions vous dire qu’on mange toutes les semaines du pain qui est fait sur le plateau de Saclay. Il y a plus de 100 personnes qui prennent le pain et la farine de Monsieur Vandame et Madame Modica. Ce n’est qu’un exemple. Peut-être que pour vous, cela n’a pas d’importance, que cela n’a pas d’intérêt, mais nous on croit que manger… On doit pouvoir se nourrir localement. Je voulais savoir à terme… Je sais que ce n’est peut-être pas votre problème, mais où est-ce qu’on produira ce qu’on mangera plus tard ? Surtout qu’il va y avoir de plus en plus de monde qui va être ici. Et ma deuxième question va être avec ma casquette d’ancienne chercheuse. J’ai travaillé en physique sur le plateau de Saclay, donc j’étais précaire, évidemment. J’aurai bien voulu avoir un poste et être chercheuse et quand j’ai entendu un monsieur dire qu’il y aurait 40 000 postes, je voulais savoir où ils allaient les trouver et qui allait payer ça. Merci.

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Madame au fond, allez-y. Et ensuite, s’il n’y a plus encore de questions d’ordre général, on peut passer. Si… il y en a encore deux là. Monsieur je vous ai vu à ma droite, ne vous inquiétez pas. Alors rapidement du coup qu’on puisse avancer. On vous entend.

**Helène Harel :** Bonjour. Je suis Hélène Harel, j’habite à Palaiseau. Je me bats contre l’urbanisation du plateau de Saclay depuis une dizaine d’années à peu près. Je vous le dis tout de suite, je suis écolo, de Europe Écologie les Verts, donc je suis pour les transports en commun, bien sûr. Mais quand je vois – ça je sais, ce n’est pas le sujet, c’est la mise à terre – le prix que va coûter ce métro pour le nombre de personnes qui va l’utiliser, je n’appelle pas cela un transport en commun vraiment pour tout le monde. C’est une chose. Ensuite, la deuxième c’est que je suis aussi à notre affaire à tous, à l’origine de la pétition l’Affaire du siècle, à l’origine donc du procès de l’État, et comme vous le savez, je ne vais pas revenir sur la décision qu’a donné ce procès, tout le monde la connaît. Vous êtes aussi au courant bien évidemment du Haut Conseil pour le Climat, du rapport du GIEC et du réchauffement climatique qui va de plus en plus vite. Je suis désolée de dire qu’avec tout ça, bien évidemment l’agriculture, garder nos agriculteurs sur le plateau de Saclay qui est une des terres les plus fertiles d’Europe, c’est évidemment un atout très important. Le fait d’arrêter d’urbaniser aussi, parce qu’on sait qu’il faut arrêter l’artificialisation des sols, c’est aussi un aspect très important que normalement devrait se saisir l’État. Et donc… Vous avez dit que c’est un projet et qu’on ne peut pas, c’est la loi, je sais que vous représentez la loi, je n’ai rien contre vous, je vous le dis tout de suite. Vous êtes la énième personne qui répond, qui reprend ce grand projet. Je comprends que vous essayiez de faire votre travail, mais il y a une chose qui est sûre, c’est que Notre dame des Landes, qui était un projet soi-disant, l’agrandissement de Notre dame des Landes qu’il ne fallait surtout pas arrêter et que c’était terminé, je vous rappelle que ce projet a été arrêté. Et là, la situation est encore plus dramatique qu’à l’époque de Notre Dame des Landes. Donc je pense effectivement que toute cette partie de la ligne 18 qui va donc du plateau de Saclay, parce que le reste a déjà commencé et il serait difficile de faire autrement, pourrait être arrêtée. Maintenant, excusez-moi, je continue, j’ai vu le nombre de gares qu’il y a sur tout le trajet de cette gare, en gros tous les je ne sais pas combien de kilomètres. Pensez-vous vraiment que cela va servir les gens qui habitent dans la région ? Excusez-moi, mais non. Comme vous l’avez bien dit, à chaque gare va partir d’autres transports modaux, cela peut être des cars… Peut-être propres, un tramway… Quel intérêt d’avoir donc de toute façon à prendre pour aller du golf ou je ne sais où ou à Saclay, de Danone ou je ne sais pas quel autre endroit… d’autres transports. Je suis pour les transports en commun. Pourquoi ne pas avoir développé des transports propres qui ne soient pas des métro qui nous coûtent une fortune et qui… Pourquoi ne pas avoir choisi ça ? Cela fait 10 ans qu’on se bat pour ce genre de transport. Maintenant une dernière chose. J’habite à Palaiseau. Il y a une gare qui va s’appeler Palaiseau, qui est en fait à l’entrée de Polytechnique. Alors, je sais que Polytechnique va être développé mais vous pouvez m’expliquer pourquoi elle s’appelle Palaiseau ? En quoi ça regarde les gens qui habitent Palaiseau ? J’habite en face du quartier Camille Claudel, on va voir passer le train, on n’aura même pas un arrêt à Camille Claudel. Donc excusez-moi, mais je considère que ce transport ne va pas du tout servir les gens qui habitent dans la vallée, la majorité de ces personnes et pas les gens qui habitent dans les villages, puisqu’il ne desservira pas ces endroits-là. Et pour terminer, il est à 900 mètres des premières habitations, je l’ai fait à pied entre l’arrêt qui s’appelle Palaiseau Polytechnique des premières habitations de Palaiseau. Je vous le dis comme ça à tout hasard. C’est 900 mètres jusqu’à Camille Claudel et ensuite pour terminer, je voulais juste vous faire une petite remarque parce qu’on n’a pas pu prendre la parole tout à l’heure. Vous avez fait un magnifique montage vidéo. Alors excusez-moi mais il m’a fait rire puisqu’on voit que c’est un montage vidéo, que les gens sont coupés, ce n’est même pas très bien fait, excusez-moi, vous auriez pu faire des trucs… Et là, j’aimerais bien, je vous dis ça comme ça, j’aimerais bien savoir ce que disent les intervenants dans leur ensemble, parce qu’à mon avis, vous avez choisi juste ce qui vous intéressait pour montrer qu’effectivement, il y avait des gens qui étaient pour, d’autres contre, mais voilà, pas complètement contre… je veux dire, ce montage vidéo, je voulais faire une petite remarque, je pense qu’on aurait pu s’en passer. Et pour terminer, la question que je pose, car il y en a une. J’habite à Palaiseau et j’ai entendu le Monsieur dire effectivement qu’on aurait soi-disant quelque chose pour Palaiseau, parce qu’effectivement on n’a pas de gare, à part Polytechnique, alors moi je suis curieuse de savoir ce que vous a dit le maire de Palaiseau. J’en ai fini.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Monsieur je vous ai vu mais on va peut-être passer à la seconde partie. Monsieur devant a levé la main et n’a pas encore parlé. Et ensuite on va quand même laisser répondre. Allez-y.

**Etienne Dupont, élu à Châteaufort :** Bonjour. Étienne Dupont, je suis élu à Châteaufort. J’ai plusieurs questions et remarques à vous poser. Cette partie ouest du métro, c’est pour combien d’utilisateurs ? Autant sur la partie est, on savait que c’était utile, autant sur la partie ouest, on peut se poser des questions. Il existe déjà aujourd’hui une ligne de bus qui fait ce trajet et les bus sont dramatiquement vides dans la journée. Personne ne les prend. Pourquoi tout à coup, si personne ne les prend, prendraient-ils le métro pour aller où d’ailleurs, on ne le sait pas. L’objectif à l’origine était de relier aussi Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines à Orly, puisque, nous a-t-on raconté, beaucoup de gens allaient prendre l’avion à Orly. Cela reste tout de même à prouver. Et d’autant plus que les vols intérieurs inférieurs à trois heures je crois vont être interdits. Si c’est cette utilisation principale qui devait en être faite, aujourd’hui elle tombe complètement à l’eau. C’est donc ma première question : j’aimerais savoir quels sont les chiffres réels de l’utilisation attendue, les chiffres réels et pas ceux qui arrangent les promoteurs de ce projet. Ensuite, une autre remarque sur la date de l’enquête publique. Je l’ai déjà dit à Madame la Présidente quand elle est venue nous visiter à Châteaufort. C’est la SGOP qui a demandé que cette enquête ait lieu rapidement, si rapidement qu’elle a lieu pendant les vacances. C’est assez astucieux de sa part pour éviter toute contestation possible. On peut poser la question de savoir où est la démocratie là-dedans. Une autre question concerne le doublement de la RD36 plus le passage du métro. Les problèmes sont-ils résolus avant le commencement des travaux ? J’ai cru comprendre en écoutant les agriculteurs que ce n’est pas tout à fait le cas. Ce serait bizarre de commencer les travaux avant d’en avoir la solution finale. Et si je peux me permettre, je peux vous apporter une solution, ce serait celle de continuer à faire travailler le tunnelier sur 5 ou 6 kilomètres. Là, vous n’aurez plus de problèmes avec beaucoup de monde : ni les agriculteurs, ni les riverains et vous aurez solutionné les problèmes environnementaux dans le sens large de ce mot. La SGP avait dit à l’époque que la mise au sol était beaucoup plus chère que le viaduc. C’est un discours que nous avons entendu avec vos prédécesseurs, Monsieur le Président, pendant longtemps : on nous prenait pour des petits garçons. Aujourd’hui, la même SGP revient nous disant que c’est finalement pour des problèmes financiers qu’on fait la mise au sol. On va croire la SGP quand ?

*Applaudissements dans le public.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Je ne sais pas jeune homme à ma droite, c’était une question d’ordre général ? Alors rapidement, je vous donne la parole et ensuite, j’ai dit qu’on laissait répondre, il faut vraiment le faire. Je vous laisse vous lever, vous présenter d’un mot, si vous le voulez bien. Merci.

**Jérôme d’Igny :** Bonsoir, Jérôme d’Igny, on s’est déjà vus il y a deux jours. Je reviens. On avait été plutôt calmes il y a deux jours, mais comme on s’est fait un peu enfumés et qu’on n’a pas répondu à toutes mes questions, puisqu’on fait cette technique, on laisse parler tout le monde et après on répond à tout, je reviens avec quelques questions. Déjà une première question que je remets, parce que j’ai un peu regardé de mon côté : je vous avais demandé par rapport à la fréquentation. On m’a parlé du serpent de charge, vous avez lâché un chiffre de 19 000 voyageurs-voyageuses par heure. J’ai regardé le serpent de charge, et quand je regarde dessus, je ne vois pas plus de 5 000 personnes par heure. Donc j’aimerais bien qu’on m’explique déjà un peu ça. Après, je suis heureux d’avoir Cristiana et Emmanuel Vandame qui sont ici, parce que comme ça, au moins ce coup-ci, vous ne pouvez pas leur mettre des paroles dans leur bouche sans leur consentement. Et j’ai une petite question : est-ce qu’avec tout cet argent que vous allez mettre dans le métro, il n’y aura pas une tarification spéciale comme le Orlyval aussi ? Parce qu’à force de mettre des projets qui coûtent des milliards et des milliards, cela va commencer à coûter cher et je ne suis pas sûr que ce ne soit ni moi, ni mes enfants, ni mes petits-enfants, en admettant que j’en aie, qui arriveront à rembourser tout ça. Des logements, des logements et aussi du béton dans le sol : je comprends qu’il y ait des personnes qui aient envie de ce métro directement enterré, ce n’est pas forcément le métro que j’ai envie d’enterrer personnellement, un petit coucou là-bas, je vous vois… Et dans ce cas-là, juste un petit rappel : comment se fait le béton ? Rerévisez ça. Le béton, Jancovici en avait parlé, c’est une catastrophe si on l’enterre, le métro ce sera encore pire en CO2. Et du coup, j’ai une autre question : où est Élise ?

**Mathilde Sablic :** Pardon ?

**Jérôme Diny :** Élise. Les personnes de la SGP devraient peut-être la connaître.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Merci d’être revenus en effet. Après, si cela ne vous embête pas, Madame, on laisse peut-être répondre ici. Désolée, c’est compliqué. Allez-y. Juste un point annonce, je sais que vous avez le temps et que c’est important de toute façon de vous exprimer, mais il est 20 h 56, pour information, si vous n’aviez pas cette donnée. Je vous laisse répondre, je vous rappelle qu’on a une deuxième partie avec à nouveau des questions. Alors allez-y, je vous en prie, qui veut répondre à toutes ces interpellations ?

**Jean-François Monteils :** Juste un mot pour commencer. Je ne veux pas rentrer dans un débat de nature politique bien évidemment sur certains des aspects qui ont été mentionnés. Juste une chose, sur un plan général sur la question de l’urbanisation que je comprends très bien, je pense qu’il faut mettre en regard, ce que peut effectivement provoquer l’arrivée des gares du Grand Paris Express avec ce qui se passe déjà. Et en un mot, très simplement, l’ambition de la loi 2010 et de son projet dans son ensemble – loi d’ailleurs qui comprend l’initiation de l’établissement public dont nous avons parlé du plateau de Saclay – est d’organiser cette urbanisation plutôt que de la subir. On peut parfaitement considérer que c’est une ambition erronée ou inexacte ou qui ne sera pas couronnée de succès. Je ne vais rentrer dans des considérations tirées de mon expérience personnelle, ce que j’observe simplement, c’est qu’il me paraît préférable, quand on est dans une région, y compris dans ce département où on a déjà une urbanisation qui augmente, des afflux de population qui sont importants dans de nombreuses communes. Il est préférable de l’organiser de cette manière avec des zones aménagées et un processus réfléchi. Je trouve cela plus intéressant que de laisser la seule promotion immobilière privée qui a évidemment ses avantages, *(Huées dans le public.)* mais peut aussi aboutir à des choses qui sont moins concertées. On peut ensuite réfléchir à la manière d’aménager tout ceci dans des cadres de réglementation locale, mais l’objectif est de faire ceci. Je ne reviens pas sur la question de la dénomination des gares, je laisserai peut-être des éléments supplémentaires sur les sujets de fréquentation. Simplement pour dire, là encore l’expérience montre qu’en général, les fréquentations de ce type d’équipement sont toujours sous-estimés : il s’agira d’un métro automatique, fiable, confortable et qui présentera pour les gens qui l’utiliseront de grands intérêts. *(Huées dans le public.)* Un petit mot supplémentaire parce que je tiens à le dire. Il m’appartient de défendre les collaborateurs de la Société du Grand Paris. Je ne citerai pas le prénom qui a été mentionné. Je dirai simplement que parmi les choses qui me gênent dans la tournure que prennent parfois certains de ces événements, la mise en cause personnelle, individuelle et nominative de collaborateurs du Grand Paris ne me paraît pas rentrer dans le cadre d’un débat raisonnable et étayé.

*Des personnes prennent la parole dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Merci. Sur toutes les questions qui ont été posées, quelqu’un d’autre que vous peut peut-être répondre ? Ou alors vous voulez présenter votre power point pour répondre à certaines questions peut-être ? Je ne sais comment vous voulez faire ?

**Sylvie Denis Dentilhac :** Oui, je pense que c’est peut-être mieux.

*Rires et contestations dans la salle.*

**Mathilde Sablic :** Sauf si vous voulez répondre maintenant aux questions d’ordre général, et pour les autres, on vérifiera après que cela répond bien aux questions peut-être ?

**Vianney Elziere :** Peut-être quelques éléments généraux sur les trafics, les flux, qui sont ces passagers et où ils vont. Dans les points qui ont été mentionnés et que j’ai relevés en tout cas, Orly, ce n’est pas l’aéroport d’Orly l’enjeu principal pour la ligne 18, c’est la correspondance avec la ligne 14 prolongée qui permettra de rejoindre le centre de Paris et le nord aussi. Les estimations qu’on a, d’après les spécialistes, les spécialistes des calculs de flux ne sont pas à la Société du Grand Paris, ils sont à Île-de-France Mobilités, je le précise. Nous prenons des données qui sont fournies par l’autorité organisatrice des transports en Île-de-France, Île-de-France Mobilités, on les applique, on les discute, on rajoute des coefficients de sécurité pour être sûrs d’avoir un métro qui ne sera pas sous-dimensionné, Jean-François l’a dit dans les années futures… *(Rires dans le public.)* Cela vous faire rire, mais je vais vous donner un exemple que m’ont raconté mes collègues de la ligne 14. Quand la ligne 14 a été mise en service, c’était en 1999 si je ne dis pas de bêtises dans le tronçon central : l’objectif principal de la première partie de la ligne 14, c’était de désaturer le RER A dans sa partie centrale, donc entre Gare de Lyon et Auber. Et donc, il y avait tout un tas de spécialistes qui avaient fait des simulations et prédit qu’il allait y avoir une baisse du trafic du RER A grâce à la ligne 14 sur ce secteur-là de 3 % définitivement et que la ligne 14 atteindrait son trafic nominal au bout de 12 mois. C’était la prévision qui avait été faite à l’époque. Donc la ligne 14 a été mise en service, il y a eu une très légère baisse du trafic sur le RER A à ce moment-là, qui est revenu au bout de 6 mois à son niveau d’avant, donc les moins 3 % attendus, on ne les a pas vus, et la ligne 14 qui devait atteindre son trafic au bout de 12 mois, elle l’a atteint au bout de 6 mois. Tout ça pour dire que toutes ces prévisions qu’on fait à très long terme, parce que la ligne 18 dont on parle, c’est à échéance 2030 sur cette partie-là, doivent être prises avec beaucoup de prudence et à considérer plus comme des ordres de grandeur pour dimensionner des choses que comme des vérités à l’unité près. Pour exemple, si vous regardez les dossiers d’enquête successifs de la ligne 18, en 2015, quand le dossier a été fait pour l’enquête publique de 2016, on était plutôt à 15 000 voyageurs à l’heure de pointe du matin. Après, dans le dossier 2019, on est monté à 19 000, maintenant, on est à 17 000… Donc, tout cela à quelques années d’intervalle, ça bouge. Maintenant, l’ordre de grandeur, et c’est ce qui est important et c’est toujours le même…

**Une femme dans le public :** Donnez les chiffres, sur une section de…

**Vianney Elziere :** Tout à fait, donc

**Une femme dans le public :** Donnez des chiffres et arrêtez d’enfumer…

**Mathilde Sablic :** On vous a entendue Madame, merci.

**Vianney Elziere :** Donc je continue à enfumer, à votre demande. Donc je complète aussi sur une différence entre le trafic global, qui est le nombre de voyageurs que j’évoque, donc 15, 17 et 19 000, et le serpent de charge, ce n’est pas la même chose. Le serpent de charge, qui figure dans le dossier, est entre deux gares, savoir combien il y a de voyageurs et on prend gare par gare, combien de voyageurs vont monter et descendre dans une gare, on fait la différence et c’est après la somme de tout cela qui fait le total de 15 000, 17 000, 19 000. C’est ça le système. Je vous invite si vous voulez en savoir plus à consulter le site d’Île-de-France Mobilités qui est très bien fait.

*Une femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Mathilde Sablic :** Madame, s’il vous plaît, prenez un micro si vous voulez vous exprimer, mais on ne vous entend pas sinon de toute façon… Je n’arrête pas, c’est mon travail. Prenez un micro et posez votre remarque.

**Une femme dans le public :** Le chiffre dimensionnant pour un transport, c’est le nombre de passagers sur le tronçon le plus chargé à l’heure de pointe du matin. Vous n’avez pas donné ce chiffre.

**Vianney Elziere :** C’est 1 500.

**Mathilde Sablic :** Merci.

**Une femme dans le public :** Voilà, cela change tout…

**Vianney Elziere :** C’est dans le dossier Madame. Je continue…

**Une femme dans le public :** Pour une capacité du métro totale maximum de combien s’il vous plaît ? Un chiffre comparable s’il vous plaît aussi ?

**Vianney Elziere :** De 150 000 voyageurs par jour en faisant l’hypothèse.

**Une femme dans le public :** Non, encore une fois, la capacité par heure de la ligne ?

**Vianney Elziere :** Cela dépend. Vous mettez combien de trains ? Quelle fréquence vous voulez dans les trains.

**Une femme dans le public :** Je ne demande pas le sens du vent, je vous demande la capacité maximum potentielle, c’est très facile.

**Vianney Elziere :** Je continue parce que je crois que là, on s’enlise…

*Huées dans le public. Plusieurs personnes scandent : La réponse !*

**Mathilde Sablic :** S’il vous plaît. Monsieur Elziere, avez-vous ce chiffre ?

**Vianney Elziere :** Là, comme ça, non, la question peut être posée.

**Une femme dans le public :** C’est important comme chiffre.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Dans cette hypothèse, vous n’avez qu’à poser la question de manière très circonstanciée dans le registre et la SGP répondra. Je voudrais simplement dire que l’heure…

**Une femme dans le public :** Le problème est que… *le reste est incompréhensible.*

**Mathilde Sablic :** S’il vous plaît, passez en micro, on ne vous entend pas sans micro.

**Sylvain Pollet :** Je pense Madame que vous êtes en train de dépasser les termes du respect. Je vous demande s’il vous plaît une seconde Madame.

**Une femme dans le public :** S’il a besoin d’avoir le chiffre…

**Sylvie Denis Dentilhac :** S’il vous plaît, la réunion est sous ma présidence et je voudrais rappeler quelques règles. Je voudrais simplement vous dire Madame, que quand vous vous exprimez sans micro, vos propos ne sont pas enregistrés et donc ils ne pourront pas être dans le verbatim et pour moi, c’est important en tant que Présidente de la commission d’enquête. Je suis là pour entendre et pour rendre des comptes. Et il est évident que si vous ne me donnez pas tous les moyens pour pouvoir rendre compte de manière, je ne dirais pas exhaustive, mais la plus fidèle possible, pour moi, ce sera difficile. Je parle en mon propre nom.

**Une femme dans le public :** Je comprends, mais encore une fois…

**Sylvie Denis Dentilhac :** Deuxième point, je vous donne la parole tout de suite après…

**Une femme dans le public :** J’en ai pour très peu de temps.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Oui, mais je voudrais terminer mon propos. Deuxième point : je crois que nous avons eu, nous avons demandé l’organisation d’un réunion publique pour pouvoir avoir des échanges… Des échanges, ce sont des allers-retours, c’est un dialogue. Donc, je crois que nous avions prévu une deuxième partie sur le focus et je crois qu’il y a eu beaucoup de questions de Terre de Liens en lien avec ce focus. Il faudrait que nous puissions passer à la seconde partie, faute de quoi, nous ne pourrons pas l’aborder de manière, je ne dirais pas exhaustive parce qu’on n’y arrivera pas, mais de manière relativement sérieuse. Ce que je vous propose, c’est de pouvoir vous exprimer de manière très concise et très brève et que nous puissions passer à la deuxième partie. Je…

**Une femme dans le public :** Madame la Présidente, vous avez dit en tout début de réunion que vous étiez attachée à l’information du grand public et que vous attendiez ici le grand public. Le grand public ne peut pas aller chercher dans 2 000 pages de dossiers des chiffres comme ceux qu’on a réclamés ce soir, et quand on les réclame, il faut qu’ils soient donnés honnêtement. C’est tout ce que j’ai à dire, parce que sinon, ce n’est effectivement pas démocratique.

*Applaudissements dans la salle.*

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je réponds en deux points Madame, à votre observation. Nous avions tout à fait conscience, les trois membres de la commission d’enquête, que le dossier est un dossier complet, important, parce que nous sommes en phase d’enquête publique et cette phase vient post-évaluation environnementale, post-évaluation socio-économique. Donc, par nature, le dossier est beaucoup plus important, volumineux. De plus, nous sommes à la énième enquête publique qui est liée à la conduite de projet, puisqu’à chaque fois qu’il y a une décision, et c’est ce que j’ai rappelé en préliminaire, à chaque fois qu’il y a une décision ou une incidence environnementale, le public doit être consulté. Donc, vous avez un volume important du fait de l’enquête publique qui se situe post-évaluation environnementale et post-évaluation socio-économique et également dans le temps et la conduite du projet. Donc sont rappelées toutes les précédentes procédures de participation du public, réglementaires, je parle bien des enquêtes publiques. Voilà la raison. C’est un premier point. Deuxième point : conscients du volume et de la technicité de certaines parties du dossier, nous avons demandé la réalisation d’un dossier d’information. Vous avez sur le site internet de manière à pouvoir s’adresser au grand public, un dossier d’information qui est peut-être une synthèse, qui n’est jamais parfaite, mais vous avez, à l’intérieur, une analyse thématique du dossier. Cette analyse thématique du dossier vous permet de rentrer dans les pièces, les différentes pièces par le point qui vous intéresse. Et ceci permet certainement une lecture beaucoup plus ciblée du grand public. Malheureusement, on ne peut pas vous donner des dossiers plus minces. Pourquoi ? Parce qu’on ne répondrait pas aux obligations réglementaires. On ne pourrait pas… une étude d’impact, est une étude d’impact dont le contenu est défini par le code de l’environnement. Le volume est lié à la nature du projet.

**Une femme dans le public :** On veut des chiffres significatifs Madame.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Ensuite, sachez, et je suis désolée, je vais donner cette information, que j’avais peut-être réservée en conclusion, mais utilisez, si je puis dire, les commissaires enquêteurs. Nous sommes aussi, et je vous l’ai dit, en phase d’enquête publique sur le terrain et à votre écoute. Je crois que chaque jour de l’enquête publique, jusqu’au 30 juillet, vous pouvez nous contacter soit en permanence, en réel, même si on est masqués, ou bien par téléphone. Et prenez… Non, ce ne sont pas des rires parce que j’espère que nous accomplissons notre mission du mieux que nous pouvons. En tout cas, sachez que je chercherai à être la plus honnête possible. Donc sachez que vous pouvez nous contacter chaque jour et que vous pouvez nous demander des précisions. Cherchez où trouver telle ou telle information. C’est ce que je voulais vous répondre et vous dire qu’on a essayé d’avoir le plus possible souci de faciliter l’accès à l’information. Voilà.

**Mathilde Sablic :** Merci. Alors je vous propose, suite à votre suggestion Madame la Présidente de passer à la seconde partie de la présentation qui permettra de répondre normalement à une partie des questions que vous avez posées. Et si ce n’est pas le cas, je pense qu’on y reviendra à ce moment-là. Je vous laisse poursuivre Messieurs, merci.

**Vianney Elziere :** Juste sans vouloir ouvrir de discussion sur ce sujet, je vais vous donner deux chiffres qui sont dans le dossier : effectivement la fréquentation maximale, c’est ce que je disais, c’est 6 000 voyageurs à l’heure de pointe du matin entre la gare de Massy-Palaiseau et la gare qui s’appelle Palaiseau. Je précise au sujet du nom des gares, ce que les noms donnés dans le schéma d’ensemble 2011, sont des noms techniques. Et les noms commerciaux des gares qui seront définis au moment de la mise en service, seront fixés là encore par Île-de-France Mobilités qui est l’autorité organisatrice des transports. Sur le cas du nom précis de Palaiseau, il ne vous aura pas échappé qu’il y a déjà une gare qui s’appelle Palaiseau sur le RER B. Donc on voit bien qu’avoir deux gares sur le réseau francilien qui ont le même nom ne va pas être extrêmement malin, donc il paraît assez évident que le nom de Palaiseau va changer. Deuxième information que vous avez demandée, c’est que le trafic entre la gare de CEA Saint-Aubin et la gare de Saint-Quentin Est, comparable aux 6 000 que j’évoquais, c’est 3 600 voyageurs à l’heure de pointe du matin. Je viens maintenant si vous le voulez bien, sur la deuxième partie de la réunion qui est cette proposition de mise au sol du viaduc en remplacement de ce dernier. Donc, comme je l’évoquais tout à l’heure, à la fin de la première partie, on a fait un travail important avec le conseil départemental de l’Essonne, dont l’objectif est apparu assez rapidement au début de notre concertation en avril 2019, d’optimiser et bien prendre en compte l’ensemble des deux projets et demi, si je puis dire : le projet de doublement de la RD36, qui est un projet ancien aussi, qui était inscrit dans les textes en 2011 par le conseil départemental de l’Essonne et qui à l’époque était couplé avec une voie TCSP prévue sur l’ensemble du linéaire et le tracé et le passage de la ligne 18 prévu actuellement en viaduc et qui, suite aux observations du public notamment et des élus locaux lors de l’enquête publique de 2016, ne faisait pas consensus. On avait la possibilité de réinterroger la façon de réaliser cette section du métro qui est aérienne. Elle était en viaduc, le projet était de la maintenir en section aérienne mais cette fois-ci qu’on l’a appelée au sol. Cela a été mentionné aussi tout à l’heure. Il y a des franchissements routiers à prévoir, donc quelques endroits où la ligne est légèrement enterrée. Cela nous a amenés, et je vais laisser le conseil départemental en dire un mot, à faire ce travail commun qui n’est pas fini et est encore en cours pour optimiser les choses en sachant que tout projet a des avantages et des inconvénients, je ne vous apprends rien. Donc on a été amenés à essayer de trouver une façon de faire qui maximise les avantages en minimisant les inconvénients, tout en sachant qu’il y a des inconvénients. Et l’inconvénient principal du passage au sol, cela a été dit tout à l’heure, c’est qu’on crée une coupure assez franche, est-ouest, sur le plateau, alors qu’en viaduc, on pouvait finalement passer dessous. C’est un point important qui ne nous a pas échappé et qui amène à se poser la question que je vais évoquer tout à l’heure des franchissements routiers et des circulations agricoles. Mais je passe d’abord la parole à Sylvain Seigneur, directeur général adjoint du département de l’Essonne, pour un mot sur la RD36.

**Mathilde Sablic :** Peut-être prenez un micro si vous le voulez bien. Merci beaucoup.

**Sylvain Seigneur :** Bonsoir à toutes et à tous. Comme cela a été dit, le conseil départemental a effectivement un projet de requalification de la RD36 entre Saclay et Châteaufort. La première étape en a été le Christ-de-Saclay qui est ouvert à la circulation de façon réaménagée depuis peu. Ce projet a un certain nombre de fonctionnalités qui sont portées par le département qui consiste notamment en un dédoublement de la voie dans une dynamique de cohérence avec le tracé et le profil qui existent dans les Yvelines et également avec une prise en compte des circulations des cyclistes, d’une continuité de circulation cyclable tout le long de l’itinéraire, dans la logique du RER Vélo, mais également, avec la prise en compte de dessertes agricoles qui sont assurées par des chemin latéraux. Un des sujets qui a été un peu compliqué entre la Société du Grand Paris et le conseil départemental, c’est que nos deux dossiers n’ont pas le même degré de maturité, n’ont pas le même niveau d’étude, ce qui nous a amené à avancer en matière de faisabilité et qui nous a conduit à un travail commun avec la Société du Grand Paris, d’abord pour s’inscrire dans un respect strict des limites de la ZPNAF et dans un respect des fonctionnalités que je viens de vous détailler. Ce travail a également été mené en prenant en compte les impératifs qui ont été exprimés par les exploitants agricoles du secteur et qui nous ont conduits à une modification, une simplification en fait du schéma de fonctionnement de notre projet d’aménagement du carrefour entre la RD36 et la RD938 ainsi que par le principe de création d’un carrefour supplémentaire à feu qui permet de sécuriser les accès aux dessertes agricoles et également d’assurer un franchissement nord-sud de la RD36. Et pour compléter et terminer mon propos de présentation globale, le travail que nous menons avec la SGP nous a également conduits à engager des études communes sur un certain nombre de sujets et plus particulièrement les sujets hydrauliques pour assurer une bonne cohérence de ce qui va être tant en matière d’aménagement, qu’en matière de réalisation des travaux.

**Vianney Elziere :** Merci Monsieur Seigneur. Du coup, dans la continuité de ce qui vient d’être dit…

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je voudrais juste poser une question complémentaire avant que Monsieur Seigneur ne rejoigne sa place. Vous avez parlé de temporalités différentes. Pouvez-vous en dire un petit peu plus, puisque nous parlons d’une mise en service en 2030 de la ligne 18.

**Sylvain Seigneur :** Ce que je peux vous dire, c’est qu’à l’heure actuelle, la réalisation des travaux au niveau du département est prévue au-delà de 2027. Le calendrier n’en est pas complètement arrêté. Ce qui est prévu dans les inscriptions et les prévisions budgétaires du département c’est la réalisation des études sur la période 2021-2027.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Merci beaucoup.

**Vianney Elziere :** Donc cette étude commune nous a amenés à mettre en place un dispositif de concertations et d’échanges avec les acteurs locaux pour nous assurer qu’on avait bien identifié tous les sujets. Donc vous voyez sur la page qui est là, les principaux, je pense la totalité des sujets qui ont été identifiés et traités ou en cours de traitement dans nos études à la fois de la Société du Grand Paris et du département, chacun pour ce qui le concerne. Et ensemble on reparlera de l’eau tout à l’heure sur des sujets sur lesquels nous sommes dans le même bateau si je puis dire (pas dans le même train) pour réussir le projet commun. Sur cette page vous les voyez, il n’y a pas forcément d’ordre, ils sont tous importants, donc il ne faut pas considérer qu’on partait du plus au moins important. C’est un peu arbitraire et je vais vous présenter l’ensemble de ces sujets sur les pages qui suivent. Donc, premier sujet qu’on a eu, cela a déjà été abordé, c’était le maintien des fonctionnalités. Quelles sont ces fonctionnalités ? Ce sont bien sûr les aspects routiers, mais dans les points qui sautaient moins immédiatement aux yeux mais qui étaient tout aussi importants voire plus, toute la partie chemins agricoles, les pistes cyclables qui sont un sujet qui se développe. Entre le début de nos réflexions et aujourd’hui d’ailleurs a changé de braquet avec l’apparition du RER Vélo, qui est un des nouveaux projets de la région, qu’on va accompagner avec le département et sous l’œil attentif de la communauté d’agglomération Paris-Saclay et Versailles grand parc d’ailleurs. L’assainissement, le paysage, les équipements et, cela a été dit par Monsieur Seigneur, également, dans le respect de la ZPNAF. C’est-à-dire qu’on a pris le parti assez tôt dans nos réflexions de s’interdire que nos ouvrages définitifs empiètent sur la ZPNAF. Donc, rapidement, l’ensemble de ces points figure dans le dossier. Donc déjà une question de mutualisation. Vous voyez à l’écran un endroit un peu particulier, parce qu’en général la ligne 18 et la RD36 sont accolées l’une à l’autre et un endroit, à Châteaufort, essentiellement, où ça s’éloigne. Il y a ce que qu’on a appelé le ventre, vous comprenez l’image, dans lequel la route départementale 36 est au sud et la ligne 18 – c’est prévu comme ça depuis 2013 puisque la ZPNAF, quand elle a été délimitée, l’a été sur ce principe, fait un tout droit dans les champs – donc cela nous amène un certain nombre de questions sur le rétablissement des franchissements agricoles que vous voyez en couleur marron sur les planches, avec, comme cela a été dit tout à l’heure, dans le petit film aussi, le besoin d’avoir plusieurs accès. Donc vous voyez les accès qu’on a prévus pour maintenir, rétablir les circulations agricoles, de manière à permettre aux agriculteurs de continuer à avoir accès aux champs à la fois au nord et au sud de la ligne 18. Deuxième sujet qu’on a abordé, c’était cette optimisation des emprises dans l’objectif de réduire l’emprise au sol totale à la fois de la RD36 et de la ligne 18, avec un schéma qui est ce que vous voyez en bas de la diapositive qui est du sud au nord, une séquence qu’on va retrouver d’une manière générale sur l’ensemble de la ligne avec au sud, sous pilotage du conseil départemental, une piste agricole dédiée pour les circulations agricoles, une piste cyclable au gabarit du RER Vélo en général, sauf cas particulier, la RD36 doublée à quatre voies et la ligne 18, de nouveau une piste agricole selon les cas, parce qu’il y a des endroits où elle est nécessaire et d’autres où elle ne l’est pas, et puis des bassins pour la gestion de l’eau qui est un élément important. C’est un principe, et nos études communes qui restent à faire portent surtout sur le détail, sur chaque partie du linéaire, pour savoir comment on va adapter cette configuration aux situations locales, en particulier pour la gestion de l’eau, qui est un élément très important. Autre sujet qu’on a dû traiter, ce sont les rétablissement des franchissements routiers. La ligne 18 est orientée est-ouest, alors qu’il y a un certain nombre de routes existantes qui sont orientées nord-sud. Donc la question qui s’est posée est de savoir comment on faisait se croiser les deux infrastructures. Cela nous a amenés à devoir faire passer le métro dit au sol, en souterrain, à deux endroits particuliers : au croisement de la DR361 et de la route de Châteaufort à Toussus. Ensuite, l’eau que j’évoquais. Notre enjeu est plus l’interception des bassins versants au-delà du strict traitement de l’eau, qui ressort de chaque infrastructure. Donc le métro imperméabilise une dizaine de mètres de large sur son tracé qui correspond à la partie de la voie ferrée. On doit traiter cette eau et vous savez sans doute aussi que le bassin versant, le fait que l’eau s’écoule du nord vers le sud, nos infrastructures vont intercepter un certain nombre de flux d’eau qui aujourd’hui ne sont pas interceptés, donc s’écoulent jusqu’au village. Et dernier sujet, c’est l’insertion paysagère, pardon, il en reste encore deux derrière : sur l’insertion paysagère, l’idée est de se faire le plus discret possible. Donc ce que vous voyez dans la petite vignette en bas à gauche, c’est un principe d’insertion. Là on est dans le ventre de Châteaufort que j’évoquais tout à l’heure avec un métro qui est au niveau du terrain naturel ou un peu encaissé et de part et d’autre, des aménagements paysagers, de la végétation, qui fait que le rendu final que nous souhaitons est celui que vous voyez en bas à droite, c’est-à-dire que là, on distingue à peine un métro quand il passe.

*Une femme intervient dans le public (incompréhensible).*

**Vianney Elziere :** C’est le cas quand on est plein champ. On a une deuxième situation quand la ligne 18 et la RD36 sont proches l’une de l’autre, où là pour des raisons de sécurité du métro, pour éviter qu’un camion soit délibérément, soit par accident, ne se jette sur la voie ferrée, on est amenés à mettre des obstacles entre les deux : et donc le principe que vous voyez en haut à droite, c’est le cas où on aurait un merlon, qui a également un effet acoustique. Avant-dernier sujet, ce sont les continuités environnementales, donc je parle de la faune. On a fait faire des études par un bureau d’études spécialisé qui a recensé tous les flux d’animaux nord-sud qui vont être interceptés par la RD36 à deux fois deux voies, puis par la ligne 18. Donc la conclusion de ces études est qu’on va avoir besoin de maintenir et développer un passage grande faune qui existe au niveau du golf national sur la commune de Magny-les-Hameaux et qu’en revanche, il n’est pas nécessaire de développer ou de créer d’autres passages grande faune. En revanche, on va profiter de nos franchissements qui existent par ailleurs, notamment sur les deux endroits où la ligne 18 passe sous la RD, sous les routes à Châteaufort et Villiers-le-Bâcle, pour élargir ces passages et permettre finalement à la grande faune de passer sur le bord des infrastructures routières. Et on va également profiter des passages hydrauliques qu’on va de toute façon créer pour la gestion de l’eau sous la voie ferrée pour les élargir un peu et permettre les passages de la petite faune – c’est ce qui est représenté en bleu sur le plan. Et enfin, l’aspect acoustique qu’on a pris en compte où là c’est un peu intuitif mais on l’a vérifié par des simulations : le métro au sol fait moins de bruit, notamment au niveau des habitations les plus proches qui sont à 130 mètres que la partie en viaduc. J’ai essayé de faire vite, peut-être un peu trop vite…

**Sylvie Denis Dentilhac :** Alors, j’aurais deux questions, tant pis, je prends la parole. Pour répondre à une observation de Monsieur Bot tout à l’heure qui parlait de tranchée ouverte, pourriez-vous revenir à la slide 30, s’il vous plaît ? Vous avez en légende la ligne 18 avec son mode de réalisation, mise au sol, TO je suppose que c’est tranchée ouverte et TC tranché couverte. Je suppose que c’est ça.

**Vianney Elziere :** C’est bien ça.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Alors, en fait, ici, dans le ventre de Châteaufort, si je comprends bien, c’est en tranchée ouverte. Donc cela voudrait dire qu’il y a une certaine profondeur, ce qui était la préoccupation… Pouvez-vous préciser la profondeur à ce niveau-là du métro ?

**Vianney Elziere :** La légende n’est peut-être pas exceptionnelle parce que là, on est au niveau du sol en fait. Donc, la tranchée ouverte, la légende n’est pas bonne, la tranchée ouverte se situe tout à gauche à Châteaufort au niveau du franchissement de la route de Châteaufort à Toussus-le-Noble, où là, on est au sol d’abord, puis en tranchée ouverte pour descendre, on passe sous la route, en tranchée couverte et on remonte à l’extrême gauche de la diapositive. La légende est erronée, Madame la Présidente, on va le…

**Sylvie Denis Dentilhac :** Cela arrive, ce n’est pas grave. Le tout est qu’elle soit corrigée. Je ne sais pas Monsieur Bot, est-ce qu’on a répondu du coup ? J’avais cherché une précision, finalement, ce n’était pas ça. Je voudrais revenir aux questions qui ont été posées par l’association Terre de Liens. Enfin, je ne sais pas si vous êtes une association d’ailleurs… Et revenir à la slide 32 : sur cette slide, pouvez-vous exprimer vos questions ? Est-ce que ce sont ces parcelles qui sont concernées ? Vous avez parlé d’un chemin rural qui est à rétablir. Est-ce qu’on peut l’identifier sur ce plan ? Vous avez parlé d’un giratoire avec un problème de terrassement, des questions liées au terrassement : est-ce c’est aussi sur cette slide ou une autre ? Je pense qu’il est important que lorsqu’on vous apporte la réponse, on puisse visualiser sur une carte l’endroit.

**Vianney Elziere :** Je vais essayer de répondre peut-être aux questions que j’ai comprises et Madame, je vous laisserai compléter ou rectifier si je n’ai pas bien compris vos questions. Peut-être dans le désordre aussi. En matière de déblais, évidemment quand on est au sol, on génère moins de déblais que quand on est en tranchées couvertes. On en génère quand même dans la mesure où les rails du métro reposent sur une plateforme en béton : il y a toujours du béton, il y en a moins que dans la solution viaduc et beaucoup moins que dans une solution en tunnel, cela va sans dire. Mais il en reste, car il y a une béton de voie qui fait de l’ordre de 80 centimètres pour que la voie ferrée repose sur quelque chose de solide. Les déblais que génère le projet du Grand Paris Express, ici comme ailleurs, font l’objet d’un traitement extrêmement soigné, c’est un sujet qui est très souvent polémique.

**Un homme dans la salle :** Et vous avez aussi un problème en ce moment avec vos déblais…

**Mathilde Sablic :** Est-ce qu’on peut ? Je vous rappelle qu’on ne peut enregistrer vos remarques.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Excusez-moi Monsieur, mais il faut que vous parliez dans un micro, sinon, je ne pourrai pas prendre votre remarque.

**Mathilde Sablic :** Mais on peut peut-être laisser Monsieur Elziere terminer d’abord.

**Un homme dans la salle :** Je voudrais simplement signaler qu’effectivement la Société du Grand Paris n’a aucun problème sur ses déblais actuellement, puisque sur un certain nombre de communes, il y a une opposition à ces déblais qui constituent un gel de terres agricoles, que vous laissez penser reconstituer, alors même que ces terres ne seront plus réellement des terres agricoles.

**Mathilde Sablic :** Merci, alors je propose qu’on laisse terminer sur cette réponse. Je vous ai vue Madame qui levez la main, on reviendra vers vous après. Je vous laisser terminer juste là-dessus.

**Vianney Elziere :** Je continue sur les drainages. Effectivement, le drainage du plateau de Saclay, l’eau d’une manière générale est un sujet extrêmement important. J’ai dit quelques mots tout à l’heure de nos travaux en cours avec le conseil départemental pour s’assurer qu’on allait bien calibrer les bassins qui seront communs à la RD36 et à la ligne 18. Je précise aussi, Madame la Présidente, qu’on a bien intégré le fait qu’on allait avoir une temporalité différente entre les travaux de la ligne 18 du Grand Paris Express. Je ne l’ai pas dit tout à l’heure, mais nous ne commencerons les travaux sur ce secteur pas avant les jeux olympiques de 2024. Donc, ce n’est pas pour tout de suite. Et le département en revanche commencerait plutôt après 2027. Donc il y a une période pendant laquelle la ligne 18 sera là, mais pas encore la RD36. Dans cette période-là, nous nous organiserons avec le département pour gérer correctement l’eau, très certainement en anticipant à la demande de la Société du Grand Paris des bassins qui serviront plus tard à la RD36. Et concernant les drainages, cela fait partie aussi du programme d’action dans la ZPNAF, la gestion des drains. La Société du Grand Paris a contribué au recensement de l’ensemble des drains existant sur le plateau. On a fait appel à des techniques assez innovantes là-dessus et on a le plan de constituer un drain de ceinture, autour des emprises sur lesquelles nous allons intervenir plus tard, de manière à s’assurer que quand on fera nos travaux, on ne cassera pas de drain qui conduirait à inonder les terrains agricoles. Sur l’expropriation, il n’y a pas de changement en matière d’emprise au sol, du projet entre la partie, le projet autorisé aujourd’hui en viaduc et le projet au sol. Ce sont les mêmes parcelles qui sont potentiellement concernées et qui dans le dossier d’enquête font l’objet de la pièce E : le plan général de travaux. C’est le faisceau dans lequel s’inscrit la ligne 18 et sur lequel on est susceptibles de procéder à des expropriations. Le détail de ce qui serait à exproprier n’est pas encore défini, puisque cela dépend du projet définitif qui n’est pas encore arrêté à ce stade. Notamment parce qu’on fait une DUP, on fait une enquête publique pour connaître l’opinion du public. Un point aussi important là-dessus, c’est que la Société du Grand Paris, d’une manière générale cherche systématiquement à privilégier les acquisitions amiables : pour l’instant sur la ligne 18, sur tous les travaux de la partie est qui ont commencé, nous n’avons fait qu’une seule expropriation qui était le cas d’une indivision, où les propriétaires demandaient eux-mêmes à être expropriés parce qu’ils n’arrivaient pas à se mettre d’accord entre tous les descendants des propriétaires initiaux. Sur toutes les autres acquisitions, on les a faites à l’amiable.

**Mathilde Sablic :** Y a-t-il d’autres questions ? J’avais entendu parler de chemin rural également…

**Jean-François Monteils :** Juste un mot sur la question des déblais qui est une question très importante à laquelle vous avez raison d’être très sensibles. Simplement pour vous dire qu’il faut être très attentif et vigilant à ce qui se dit être déblais du Grand Paris Express. Il se trouve qu’il y a eu plusieurs émissions qui ont expliqué que des déblais du Grand Paris Express étaient déposés à des endroits où ils n’auraient pas dû. Je ne sais si c’est une confusion volontaire ou non, peu importe. Mais il s’agissait de déblais dans la zone du Grand Paris, ou dans la zone de l’Île-de-France, qui ne concernaient pas les déblais du Grand Paris Express. Pourquoi j’insiste là-dessus, parce que c’est effectivement un sujet particulièrement sensible. Pour prendre un autre exemple, qui est peut-être celui que vous aviez en tête, l’exutoire dit de Saint-Hilaire n’a jamais été, et ne sera probablement jamais un exutoire validé par la Société du Grand Paris, et donc qui recevra des déblais de la Société du Grand Paris. Deuxième chose, le choix de ces exutoires est d’abord un choix encadré par les textes législatifs et réglementaire, contrôlé par les services de l’État et qui par ailleurs fait l’objet dans les procédures internes de la SGP d’un soin tout particulier. J’y insiste. Troisième point, les objectifs en matière de déblais sont des objectifs qui sont à peu près uniques en Europe sur un chantier de ce type : l’objectif est de 70 % de valoriation des déblais. Cet objectif est d’ailleurs tellement ambitieux que pour être très transparent aujourd’hui, nous n’y arrivons pas. Nous sommes en-dessous de l’objectif que nous nous sommes fixés. Objectif de 15 % de transport de ces déblais par voie fluviale ou ferrée. Également objectif tellement ambitieux que nous en approchons, mais c’est extrêmement difficile. Pourtant nous maintenons ces ambitions. Et enfin, dernier point sur la question des déblais, là encore, j’y insiste, nous avons mis en place un dispositif de contrôle et de traçabilité qui est également unique en Europe et qui nous permet d’exiger des entreprises qui travaillent pour nous d’inventer des mécanismes justement de traçabilité, d’analyse et de contrôle sur ces déblais qui je l’espère deviendront exemplaires sur les chantiers de ce type.

**Mathilde Sablic :** Alors, on va remonter un peu, parce qu’on va donner la parole dans une seconde à Madame, mais la Présidente voulait préciser un point. Et juste après, c’est vous, Madame.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je voulais juste préciser Madame, vous avez parlé des parcelles concernées en vue de l’expropriation, la déclaration d’utilité publique est une procédure qui est menée en vue d’une expropriation, mais en vue… qui n’est pas automatique. Et comme le rappelait Monsieur Elziere, on exproprie uniquement si on n’arrive pas par la voie de la session amiable. Au niveau de la DUP, vous avez dans le dossier, on est sur la déclaration d’utilité publique d’un projet. En l’espèce, on va travailler, nous, commission, sur l’utilité publique de tout le projet modifié en 2021. Et vous, la SGP, le maître d’ouvrage, la Société du Grand Paris, a délimité un fuseau ou un faisceau à l’intérieur duquel il pourra mener des expropriations, s’il n’arrive pas à acquérir le terrain nécessaire pour la réalisation de son projet. Mais nous n’en sommes pas à l’identification des parcelles, c’est un travail et c’est une procédure de participation qui s’appelle l’enquête parcellaire et qui ensuite est menée dans un second temps. Et vous pouvez trouver ce faisceau de DUP dans une pièce du dossier, mais vous voyez, moi-même, je ne connais plus la pièce exacte pour trouver le faisceau. Mais posez-moi la question, appelez et on vous donnera la référence. C’était la précision que je voulais apporter.

**Mathilde Sablic :** Merci Madame la Présidente. Alors il y avait Madame au fond, je vous ai vue Madame devant qui levez la main, Monsieur aussi. Donc Madame avec le t-shirt rayé. Je vous laisse vous présenter à nouveau.

**Marie-Claire Mery, Palaiseau :** J’ai une question par rapport aux déblais parce que je viens d’entendre un grand discours, mais nous réclamons depuis plusieurs réunions des renseignements précis sur les déblais qui vont être tirés avec le tunnelier au niveau de l’entrée du SMR SMI à côté. Il y a eu une réunion à Palaiseau lors de la précédente parce que c’était une modification sur cette partie. J’avais posé la question au directeur précédent, et qui nous avait dit qu’il ne pouvait pas dire où vont les déblais car ce sont les entreprises, il y a un appel d’offres et quand l’entreprise est désignée, c’est l’entreprise qui définit l’endroit où sont mis les déblais. On a reposé la question lors de réunions, parce qu’on a des réunions régulières à l’EPAPS, l’EPAPS association, il y avait deux ingénieurs de la SGP pour présenter les travaux. J’ai reposé la question et on nous a répondu, les ingénieurs en question que : « Ce n’est pas du tout notre domaine. On n’est absolument pas au courant de l’endroit où vont les déblais. » Donc je voudrais des renseignements précis et pas un grand discours d’une société qui était… c’est très bien fait, tout est recyclé… Mais il y a des tonnes de mètres cubes qui sont au niveau, quand le tunnelier va arriver à Palaiseau, on voudrait savoir exactement combien il y en a, combien de camions, parce que ferré et rivière sur le plateau de Saclay, je ne sais pas où il y en a. Donc où vont ces déblais, combien il y aura de camions et comment cela se passera pratiquement, quand le tunnelier va arriver. Je sais bien que ce n’est pas sur ce secteur-là, mais on n’a jamais pu obtenir la réponse.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup pour votre contribution. Il y avait Madame un peu plus bas. Monsieur aussi et Madame. On va y aller dans cet ordre-là…

**Marie Rodière, membre de Terre de Liens Île-de-France :** Juste pour répondre à votre question, oui, il y a un parcellaire qui a été mentionné. Il est vrai que dans tous ces plans, on n’a pas d’élément coté. On se pose la question… mais j’ai bien entendu que vous vous engagez à ne pas empiéter sur la ZPNAF. Par ailleurs la question qu’on posait c’est qu’en fonction des ouvrages annexes que vous mettez en place, bien évidemment, il y aura des impacts. On élargit, d’après ce qu’on a pu lire sur le document d’enquête, mais on n’a aucun élément coté. On était au moins sur une emprise de 40 à 45 mètres, éléments issu d’un zoom comme on peut sur les documents transmis, on a des questions à ce sujet. Il est clair que du coup, rétablir les ouvrages, notamment les chemins agricoles, quand on a 45 mètres d’emprise en plus, cela a un impact. Comme les éléments ne sont ni détaillés ni décrits, comme il n’y a pas d’information, en tout cas à la première lecture qu’on a pu faire, on vous pose la question.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Eh bien, on va vous répondre tout de suite, quelle est l’emprise, la largeur du métro et quid du rétablissement du chemin rural dont vous parliez qui se situe à l’est, et ne figure pas sur cette slide.

**Marie Rodière, membre de Terre de Liens Île-de-France :** Le rétablissement, non, mais après vous n’avez de plan avec le parcellaire.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Sur ce plan, vous ne voyez pas de chemin rural. Votre chemin rural ne passe…

**Mathilde Sablic :** Mademoiselle, vous pourriez redonner le micro à Madame s’il vous plaît, parce qu’on ne l’entend pas suffisamment et ce n’est pas enregistré, merci.

**Marie Rodière, membre de Terre de Liens Île-de-France :** Je vous propose de toute façon, on mentionnera ces éléments-là au niveau de l’enquête publique et ce sera identifié de façon très claire. En tout cas, ce que je constate c’est qu’on est sur des éléments qui sont très peu clairs et précis. Il y a des éléments de questionnement. Au-delà des interpellations générales, vous présentez un projet, il y a des questions qui sont précises, qui doivent être portées par les gens qui sont intéressés et engagés dans ce projet. Donc, il est normal d’avoir des éléments de réponse qui sont précis. Et par rapport à cela, on a un plan, on n’a même pas l’échelle sur ce plan, on n’a même pas les éléments cotés. Il y a évidemment des ouvrages qui sont existants sur des zones agricoles, que se passe-t-il sur ces ouvrages. On a besoin d’avoir des éléments précis pour pouvoir aussi donner un avis et se positionner, nous, en tant que propriétaires, et j’imagine aussi suivant les différentes actions et positionnements des gens sur ce terrain. On a besoin d’avoir des éléments d’information sur ce projet.

**Mathilde Sablic :** Merci.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Peut-on donner la largeur de la mise au sol, l’emprise nécessaire de la mise au sol ?

**Vianney Elziere :** Quelques éléments de dimensionnement effectivement là-dessus. Je l’ai dit tout à l’heure, l’emprise des voies ferrées, c’est 10 mètres de large. C’est 9,6 mètres en viaduc et 10 mètres au sol. C’est la voie ferrée proprement dite. Après, il y a les aménagements de sécurité ou hydrauliques dont j’ai déjà parlé, qui eux vont avoir une largeur variable en fonction de l’emprise disponible, puisqu’au nord, on a la ZPNAF, donc cela nous contraint au nord et au sud, pas partout, il y a aussi la ZPNAF, donc cela nous contraint. Cela nous donne un faisceau dont l’ordre de grandeur global est de 60 mètres. Dans ce faisceau, il faut qu’on mette la ligne 18 proprement dite, les infrastructures de sécurité, les bassins, la RD36, les aménagements paysagers, les pistes agricoles et les pistes cyclables. Voilà le schéma général de l’affaire qui ne concerne pas que la Société du Grand Paris mais également le conseil départemental de l’Essonne. 60 mètres de large. Quand on les a Madame. Il y a des endroits où on n’a pas les 60 mètres, donc nos aménagements paysagers seront moins expansifs si je puis dire. On essaiera de mettre les bassins ailleurs, mais là aussi on tient compte de la topographie des pentes pour la gestion de l’écoulement naturel de l’eau. Tout ceci, ce sont des mises au point qui viennent dans les études projet proprement dite, donc dans une phase extrêmement aval du projet.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Excusez-moi, je vous interromps, là, les 60 mètres, c’est lorsque vous longez et lorsque vous avez des travaux concomitants ou conjoints ou connexes avec le conseil départemental, dans le cadre du dédoublement de la RD36. Mais si on continue en fait le linéaire que vous proposez et que nous arrivons dans le ventre de Châteaufort, quelle est l’emprise ?

**Vianney Elziere :** Je vais vous donner un ordre de grandeur, mais je vais vous dire 15 mètres. Après, la largeur du faisceau, qui est le PGT (plan général des travaux), qui a été défini dans le… pièce E du dossier, c’est là que vous avez les plans depuis Orly jusqu’à Versailles avec tout le tracé de la ligne, et l’emprise dont parlait Madame la Présidente, où on est en capacité juridique d’exproprier. Je suis en train de demander s’ils sont cotés : il y a une échelle me dit-on sur ces plans-là. Donc, on va se contraindre d’être à l’intérieur de ce faisceau, bien évidemment, d’ailleurs, c’est nous qui l’avons dessiné, et ce faisceau est lui-même compatible avec la ZPNAF. Il ne déborde pas sur la ZPNAF. Cela nous donne une largeur qui fait 35 mètres pour la ligne 18, y compris Madame la Présidente dans ce ventre de Châteaufort : on a une bande dans laquelle on est en droit de passer, qui fait 35 mètres, mais l’idée que j’évoquais tout à l’heure, c’était de minimiser l’emprise sur les terres agricoles cultivables. À ces endroits-là, on va essayer, au-delà des 10 mètres qui sont le minimum dont on ne peut pas se passer, on va essayer de minimiser l’emprise au maximum pour préserver des terres qui sont aujourd’hui agricoles. Ce sera un arbitrage à faire entre un paysage et de la terre agricole. Et là, c’est ce que disait Sylvain Pollet tout à l’heure, c’est la concertation qu’on va continuer avec les acteurs locaux, donc le propriétaire des parcelles en question qu’on pratique régulièrement, la mairie…

**Sylvie Denis Dentilhac :** Est-ce que cela répond plus précisément à votre question Madame ? Un peu plus…

**Mathilde Sablic :** On peut peut-être continuer rapidement…

**Vianney Elziere :** Pardon, Madame, je voulais juste aussi un petit mot sur les déblais. Je suis très embêté qu’on n’ait pas pu vous donner la réponse à votre question sur la quantité de camion et la destination. Effectivement, je ne sais pas de quand date la première question que vous avez posée.

*Réponse de Marie-Claire Mery incompréhensible.*

**Vianney Elziere :** Si c’était la réunion de la DUP initiale de 2016, c’est tout à fait exact, à ce moment-là, on n’avait pas…

**Marie-Claire Mery, Palaiseau :** Lors de la modification qui a eu lieu, la DUP avait eu lieu l’année dernière, je crois.

**Vianney Elziere :** Il n’y a pas eu de réunion publique alors…

**Marie-Claire Mery, Palaiseau :** Si, il y avait eu une réunion publique à Palaiseau dans le quartier Camille Claudel avec Monsieur, je ne sais plus quel était son nom, Monsieur Dupin je crois.

**Vianney Elziere :** Ce n’était pas une réunion publique dans le cadre de la modification de la DUP. En revanche on fait des réunions publiques régulièrement sur tous les territoires, on en a fait à Palaiseau.

**Marie-Claire Mery, Palaiseau :** C’était pour informer les propriétaires pour lesquels il devait y avoir des puits…

**Vianney Elziere :** Peu importe ce cadre-là, en revanche, ce que je peux vous assurer, c’est qu’aujourd’hui, l’entreprise est désignée. Elle a, comme l’évoquait Jean-François Monteils un cadre, un terrain de jeu et des règles à respecter extrêmement strictes. On a aujourd’hui 470 exutoires labellisés à la Société du Grand Paris : tous les déblais doivent nécessairement aller dans l’un de ces 470 exutoires, donc sites terminaux. Donc, ça, c’est une assurance. Et on travaille aussi, notamment avec la mairie de Palaiseau pour s’assurer que le chemin des camions va éviter les quartiers en essayant… Et là, on a l’autoroute A126 à proximité immédiate, donc c’est assez simple : les déblais vont sortir du site et partir en camion directement sur l’A126 sans traverser les quartiers habités de Camille Claudel. Ce que je vous propose, c’est soit de nous donner vos coordonnées, soit en allant sur le site internet de la Société du Grand Paris, de poser la question. On a un lien de contact. Et vous avez aussi notre agent de proximité qu’on a sur tous les sites en travaux, qui ne pourra pas vous donner la réponse, mais qui la fera suivre. *Interpellation inaudible de Marie-Claire Mery.* Ce n’est pas cette personne qui donne les réponses, mais elle doit transmettre la question. Donnez-moi vos coordonnées, je vous garantis que vous aurez les réponses.

**Mathilde Sablic :** Vous vous retrouverez à la fin de cette réunion pour prendre les coordonnées. Est-ce qu’on peut finir de donner la parole dans la salle Madame la Présidente, si cela vous convient. Il y avait Monsieur ici, Madame devant.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Il y avait encore l’ouvrage d’art sous le giratoire. Je n’ai pas oublié.

**Patrice Gilbon :** Bonsoir. Patrice Gilbon, élu de Villiers-le-Bâcle. Je voudrais simplement que Monsieur Elziere rectifie quand même une de ses slides, la 30. Le déport de la ligne 18 n’est pas au sud, mais il est au nord. Le déport est vers le nord et pas vers le sud.

**Vianney Elziere :** Excusez-moi si j’ai dit une bêtise tout à l’heure, mais oui, le nord est en haut. Nous sommes bien d’accord.

**Patrice Gilbon :** Donc la ligne 18 est décalée vers le sud pour permettre l’insertion d’un accès agricole hors ZPNAF, non.

**Vianney Elziere :** Pardon, peut-être que la légende n’est pas suffisamment explicite et que j’aurais dû mieux commenter. C’est que par rapport au projet de tracé au sol que nous avions imaginé il y a deux ans maintenant en 2019, on a décalé, toujours à l’intérieur de cette bande de 35 mètres dont je parlais tout à l’heure, on a décalé la ligne vers le sud, pour permettre la création d’accès agricoles qu’on n’avait pas bien anticipés il y a deux ans, avant d’avoir tous les échanges qu’on a eus depuis avec la profession agricole et les exploitants.

**Patrice Gilbon :** Effectivement la légende n’est pas forcément bien expliquée, il aurait fallu montrer l’ancien tracé si je puis dire et le nouveau que vous avez modifié. Et la deuxième remarque que je voulais faire, vous avez dit que vous allez bétonner « 10 mètres », donc bien sûr l’eau ne rentrera pas, mais il y a aussi le doublement de la RD36, qui va bétonner aussi pas mal. Or la commune de Villiers-le-Bâcle a quand même été inondée en 2007 et elle souhaiterait que toutes les études soient menées correctement afin que toutes ces eaux qui viendront les routes… soient bien prises en compte de manière à ce que nous ne soyons pas de nouveau inondés.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. On va laisser désinfecter le micro. Pouvez-vous descendre pour le donner à Madame. Ensuite, il y avait Madame au fond…

**Habitante et au conseil de Châteaufort :** Bonjour, je suis habitante et au conseil de Châteaufort et j’ai une question sur la slide précédente où on voit que le métro passe sur la RD838, or c’est d’abord la RD938 et pas la 838. Ce qui m’interpelle, c’est que le carrefour d’après, donc, je suis comme la personne qui a parlé avant, on n’a pas les dimensions mais entre ce carrefour de la RD938 et celui d’après, la distance est de l’ordre d’un kilomètre, même pas, peut-être 600 ou 800 mètres. Je ne vois pas très bien comment on peut être au-dessus et en dessous en si petite distance. Pour arriver à un rond-point, transformation carrefour en T. Cela veut dire quoi en T : c’est dessus, dessous ? On est en T dessus ou dessous ? Et comment rentre-t-on sous le golf et à quel endroit précis rentrons-nous sous le golf ? Par ailleurs, sur le trottoir d’en face par rapport à la ligne 18 et la RD36, il y a un chemin qu’on pourrait concevoir pour les animaux qui à l’heure actuelle passe sous la RD36. Quid de ce chemin, de ce sentier rural à l’issue de la réalisation de la ligne 18.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup, on va peut-être Madame en haut avant de vous laisser reprendre. Madame devant… Vous étiez avant, j’en perds le fil excusez-moi, la soirée est intéressante mais longue.

**Caroline Doucerain :** Bonsoir, Caroline Doucerain, je suis présidente de l’association Terre & Cité, vice-présidente à l’aménagement de Versailles grand parc. Je ne vais pas être trop longue, mais je voudrais prendre un petit peu de recul sur ce qui se passe sur notre territoire pour évoquer simplement les réflexions qui sont les nôtres depuis maintenant de nombreuses années et plus concrètement de nombreux mois. On a la chance d’être sur un territoire extrêmement généreux, on l’a évoqué. C’est sans doute ce qui l’a aidé à garder cette dimension agricole, d’avoir des terres aussi exceptionnelles, et malgré une urbanisation, un rapprochement croissant métropolitain. On a évoqué en début de réunion les notions d’aménagement et notamment tout ce qui a touché la région parisienne. Dans ce contexte-là, il y a une vingtaine d’années, a été créée l’association Terre & Cité, avant tout ce dont on parle aujourd’hui et qui depuis a rassemblé des centaines d’hommes et de femmes qui se sont appliqués pour travailler ensemble l’évolution d’un territoire équilibré, avec toujours le dialogue au cœur de l’ADN de cette association. Alors après est arrivée la loi du Grand Paris avec la reconnaissance de la dimension agricole dont on parle ce soir de façon très concrète, la création de cet outil juridique qui est la ZPNAF, dont on a dit à plusieurs reprises que l’objectif n’était pas de garder des terres pour garder des terres, mais surtout de conserver une activité économique et nourricière dans toutes ses dimensions, y compris les dimensions paysagères qu’on a évoquées à plusieurs reprises. Depuis, il y a eu des évolutions sociales et sociétales importantes, des constats environnementaux importants qui ont donné de plus en plus de sens à toutes les synergies, dont j’ai refait un petit historique et qui nous conduisent à ce moment aujourd’hui, qui je crois pour nous est un moment important, parce que c’est un moment de dialogue. Et je voulais d’abord remercier Madame la Présidente de la commission d’enquête d’avoir tenu à ce que ces réunions publiques aient lieu. On sait que c’est un contexte où il est toujours facile de ne pas en faire. Et je pense que c’est important de pouvoir tous s’écouter ce soir et s’entendre sur les objectifs qu’on partage. On a évoqué beaucoup de solutions techniques, diverses. Mais je voudrais simplement rappeler l’objectif qui est de construire ensemble une agriculture qui soit viable et évolutive dans le temps, pour qu’elle réponde à la demande sociétale qu’on a évoquée. Tout simplement, parce que cette évolution est celle d’un équilibre qui a été souvent mis à mal et qu’on cherche ensemble à rétablir. J’ai fait toute cette mise en contexte sur le dialogue, pour dire simplement à quel point il est important pour nous d’avoir des réponses claires, concrètes et précises aux questions qui sont posées pour être convaincus collectivement que les solutions qu’on met en œuvre sont vraiment les meilleures pour le territoire, en référence au bien commun que vous avez évoqué à juste titre. Le bien commun, on peut disserter pendant des heures, mais je pense que la projection du territoire et tout ce travail qui est fait doivent aider à mettre les choses en perspective et à redonner parfois peut-être une échelle un peu différente à des réflexions qui sont parfois un peu plus éloignées de ce qui se passe vraiment sur le territoire parce que c’est là aussi que peut s’exprimer et se développer l’intérêt général et c’est le but de ces commissions d’enquête. Si vous devez faire cette ligne, parce qu’on a bien compris que cette enquête publique pouvait amener à remettre un certain nombre de sujets sur la table, mais que la DUP concernant le viaduc restait d’actualité dans le cas contraire. En tout cas, c’est tout un contexte je pense qu’il faut qu’on ait en tête si vous devez faire cette ligne. S’il vous plaît faites-là au mieux dans le respect de ce dialogue et de tout ce travail qu’on a entamé et qu’on a fait collectivement pour ce territoire, avec tout l’investissement que cela a représenté pour beaucoup d’acteurs (ceux qui sont présents ce soir et ceux qui ne le sont pas). Et pour cela, je voudrais simplement redire qu’on a travaillé et proposé une solution qui, pour reprendre la réflexion assez intuitive et juste de la personne qui s’est exprimée juste avant moi, qui serait l’inversion du RD938 et du métro qui permettrait de travailler sur une infrastructure essentiellement en tranchée ouverte, potentiellement couverte par endroits, ce qui permettrait de répondre aux préoccupations de passages de bétails qui ont été évoqués tout à l’heure, ce qui permettrait de répondre à l’accès aux parcelles dans une agriculture diversifiée, correspondant mieux au territoire, qui permettrait de répondre à une évolution qui n’est pas pour demain ou dans 30 ans mais qui est déjà en cours, avec des projets menés par nos agriculteurs d’implantation de haies, de transmission avec une diversification. Et je pense que si on ne prend pas ça en compte, on ne tient pas compte de l’avenir économique de toutes ces exploitations. Cela a été exprimé, je crois, de façon assez forte. J’ai participé à beaucoup de réunions avec vous pour comprendre ce que vous appeliez la rentabilité socio-économique de la ligne et j’ai partagé avec vous le regret qu’il manque sans doute une ligne : quelle est la rentabilité socio-économique de l’agriculture du territoire ? Cela reste pour nous une vraie culture, l’avenir de l’agriculture du territoire n’est pas seulement une question personnelle pour les quelques exploitations concernées, c’est surtout un bien commun qu’il nous appartient de maintenir. Ma demande est : est-ce qu’on peut aller au bout de cette étude ? Nous n’avons pas compris qu’il y avait le moindre obstacle technique, donc, peut-on aller au bout.

*Applaudissements dans la salle.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Madame la Présidente, il est 22 h. Je sais qu’il y a encore beaucoup de gens qui veulent parler. Donc si vous êtes extrêmement concis, je pense qu’on peut vous y autoriser de manière à ce que vous ne soyez pas trop frustrés en sachant je crois qu’il y a un registre.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Il y a deux personnes, trois mains qui sont levées.

**Mathilde Sablic :** Ma question, Madame la Présidente : est-ce qu’on se permet de prendre ces deux, trois, quatre… cela commence à faire beaucoup.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Il n’y a pas beaucoup de femmes dans les dernières questions.

**Mathilde Sablic :** Alors très bien, une femme là-haut. Attendez, juste, parlons-nous vraiment. Il est assez tard, et ça a été très riche, tout est enregistré et en plus ils vont avoir du travail derrière pour travailler dessus et c’est tant mieux. Mais je vais vous demander à tous, on va vous donner à tous la parole, mais je vous demanderai à tous d’être très concis s’il vous plaît, de manière à ce que derrière ils aient le temps aussi de répondre et qu’on puisse aussi vaquer à nos occupations, si cela vous va. Merci encore déjà à tous d’être restés jusque-là. Peut-être, comme vous voulez, Monsieur qui n’a pas encore pris la parole, honneur à ceux qu’on n’a pas encore entendus. Merci.

**Michel Meunier, habitant de Saclay :** Michel Meunier, habitant de Saclay et membre de l’association Les amis de la vallée de la Bièvre. Quand Monsieur Pollet parle des avantages et des bénéfices de la ligne 18, il parle de la ligne dans son ensemble, d’un bout à l’autre. Quand Monsieur Monteils parle de la nécessité de contrôler l’accroissement de la population en région parisienne, il parle d’un monde d’avant la crise sanitaire, d’avant la pandémie Covid. Et si on lit les remarques des contrexperts du SGPI (syndicat général pour l’investissement), on voit qu’ils soulignent la rentabilité socio-économique négative du tronçon Versailles-Saclay. On voit aussi qu’ils soulignent l’absence de prise en compte de l’effet Covid sur les emplois, la délocalisation, l’habitat, choses qui ne sont pas prises en compte dans les simulations faites par la SGP. La réponse sera rapide à ma question. Il est demandé que ce soit pris en compte, et si c’est pris en compte, cela va encore diminuer le bénéfice socio-économique de ce tronçon. Je demande qu’on sépare les deux aspects : il y a d’une part ce qui va jusqu’à Orsay ou Saclay. Je ne reviens pas dessus, le coup est joué. Mais il y a ce qui va de Saclay à Versailles, dont l’utilité peut être vraiment contestée. Ma question est : est-ce que la SGP peut demander au Premier ministre de réviser la feuille de route et de modifier le schéma d’ensemble concernant la ligne 18 ?

**Mathilde Sablic :** Merci. Très rapidement, à chacun. Allez-y Monsieur à nouveau.

**Emmanuel Vandame :** J’ai une question, trois chiffres. On n’a jamais su combien coûtait le kilomètre en tunnelier, le kilomètre en tranchée ouverte et le kilomètre sur le sol. Et afin de pouvoir donner la bonne information aux citoyens et aux futurs électeurs du gouvernement, de celui qui est là ou celui qui sera là demain, j’ai besoin d’avoir ces chiffres pour ne pas dire n’importe quoi et pour voir si vraiment l’économie qui est à supporter par les 5 millions de foyers fiscaux sur l’Île-de-France qui vont payer ce grand huit, avec les sociétés qui elles aussi payent, mais je n’ai pas le chiffre du nombre de sociétés qui payent une fiscalité sur l’Île-de-France, je voudrais savoir si vous pouvez me donner les chiffres d’un kilomètre de tunnelier, d’un kilomètre en tranchée ouverte et d’un kilomètre au sol pour voir à quel niveau l’État préfère faire des économies, plutôt que de viser l’agriculture pour servir nos enfants, petits-enfants… à 25 kilomètres de Paris. C’est juste ce dont j’ai besoin.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup pour votre concision. On prend les dernières questions d’un coup. Oui, Monsieur attendait. Et ensuite ce sera vous Madame.

**Patrice Berquet, maire de Châteaufort :** Bonjour, Patrice Berquet, le maire de la commune de Châteaufort. Je reviens sur la tranchée ouverte. Il est vrai que lors de notre dernière réunion du Comité de suivi, il avait été demandé et vous nous aviez signifié que vous alliez étudier la possibilité de le baisser de 50 centimètres, un mètre, pourquoi pas plus et c’est vrai que je voudrais savoir quand vous allez lancer cette étude. Et surtout combien ça va coûter, car l’impact peut être énorme. Au carrefour de la RD938, je pense que si le métro était en tranchée ouverte, il passerait en dessous de la route, de fait et les accès pour les agriculteurs seraient facilités car cela ne change rien sur la partie de la RD36 pour leurs accès. Et je voulais dire que je me fais un peu le porte-parole de quelques élus, on est vraiment derrière tous les agriculteurs et derrière Terre & Cité.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Madame en haut, c’est à vous.

**Catherine Djebelina :** Merci. Bonsoir, Catherine Djebelina, Union des amis du parc de la Haute Vallée de Chevreuse. Rapidement, je veux quand même remercier la commission d’enquête pour la mise à disposition du dossier d’information et des autres documents de synthèse, comme le guide de lecture ou le carnet de plan qui sont vraiment d’une aide précieuse pour pouvoir donner un avis sur cette enquête publique. Merci pour ce travail. Mes questions vont s’adresser au représentant du département de l’Essonne, dont je n’ai pas retenu le nom d’ailleurs, Monsieur Sylvain Seigneur. La première question est de savoir pourquoi le département a attendu le mois de mai 2021 pour délibérer et abandonner la voie de TCSP qui était prévue dans l’infrastructure multimodal. Je sais que ce projet était déjà dans les tuyaux au moment de l’enquête publique en 2017 et il était déjà prévu que la Société du Grand Paris utilise les emprises de cette infrastructure. J’ai l’impression qu’il y a un peu un déni de démocratie, parce que si le conseil général avait délibéré plus tôt, nous aurions pu avoir une enquête publique conjointe sur le doublement de la RD36 et la ligne 18. Là, que fait-on ? On nous annonce aujourd’hui qu’on va d’abord construire la ligne 18, et dans quelques années, chers amis, on va avoir de nouveau des travaux de la RD36, tout ça bien séparés, sans parler du cumul des impacts que vont avoir ces deux infrastructures sur les populations environnantes. Parce que ce n’est quand même pas la même chose d’avoir une voie de TCSP ou un métro lourd sur la même emprise. Je dis aujourd’hui que le département a obtenu une utilité publique et peut-être des expropriations pour un projet sur lequel il y avait une voie de TCSP, et aujourd’hui je trouve que l’utilité publique n’est plus avérée car le projet n’est plus le même. Juridiquement, je ne comprends pas comment vous pouvez détacher les deux sujets et ne pas mener conjointement les deux enquêtes publiques avec les impacts cumulés. Cela permettrait au moins au public d’avoir l’information correcte. Et encore une fois, imaginez-vous qu’on va faire la ligne 18 et que quelques années plus tard, on va faire le doublement de la RD36. C’est totalement ridicule. C’est pourquoi j’avais demandé à la commission d’enquête pourquoi la faire maintenant et ne pas attendre. Vous avez compris mon problème ?

**Mathilde Sablic :** On a bien entendu votre question. Je pense que c’est assez clair. Monsieur, je pense que vous êtes le dernier. Rapidement, de manière concise…

**Paul Sanseo :** Bonsoir, Paul Sanseo, animateur de la Fresque du climat et collaborateur occasionnel au Shift Project. Je voudrais juste rappeler qu’entre le début des réflexions et maintenant, il est arrivé un certain nombre de phénomènes intéressants. Le premier est le Covid qui a montré que, un, la fragilité de notre environnement était largement supérieure à ce qu’on imaginait et que deux, les perspectives de croissance future de l’économie sont à ranger au rang des rêves pour enfant. Deuxième point, il y a eu aussi la convention citoyenne : la recommandation 3.5 je crois spécifiait très explicitement l’abandon de toute tentative d’artificialisation des sols. On sait ce que le politique en a fait, néanmoins, j’espère qu’ici, nous sommes en présence de gens responsables et qui savent écouter les vérités scientifiques. Le troisième point est le rapport du GIEC, la dernière version, dernière mouture, si vous avez un dentier, enlevez-le, puisque de toute façon, vous allez claquer des dents et cela vous coûtera une fortune en dentiste… Ce rapport vient de sortir. Donc quelque part, il y a un enjeu. La seule question que je vais vous poser, j’en aurais eu deux, mais je ne vais en garder qu’une, c’est qui, parmi les 7 personnes qui sont sur l’estrade en ce moment a fait une fresque du climat ? Levez la main s’il vous plaît ?

**Mathilde Sablic :** Est-ce que tout le monde sait ce qu’est une fresque du climat ? Oui, tout le monde ici ? Non il y a des gens qui disent non, je ne suis pas la seule. Pouvez-vous l’expliquer en deux mots s’il vous plaît ?

**Paul Sanseo :** Je vais vous renvoyer au site de la Fresque du climat. Je n’en attendais pas moins de vous et je vous fais une offre de service gracieusement d’animer autant que nécessaires de fresques du climat parmi les équipes de Versailles grand parc.

**Jean-François Monteils :** Je vous en remercie. Juste une micro-réponse dessus. Je n’ai pas moi-même participé à ceci, je ne suis pas sûr de pouvoir vous apporter une réponse totalement exacte, mais il me semble que nous avons dans nos projets sur une de nos lignes la mise en œuvre d’une fresque du climat. Donc on peut se rapprocher et je prendrai vos coordonnées.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Alors sur les autres points et on va essayer à votre tour d’être concis Messieurs, s’il vous plaît. Alors il y a peut-être des choses qui vous concernent vous Madame la Présidente, je ne sais pas sur les enquêtes conjointes par exemple ? Je ne sais pas je ne me rends pas compte, je suis encore une fois animatrice et non partie prenante de tout cela.

**Jean-François Monteils :** Juste un mot très rapide pour être concis sur les sujets techniques qui ont été évoqués et les questions que j’ai évoquées moi-même, qui restent des questions difficiles, par exemple sur la RD938, je rappelle simplement la phase dans laquelle nous nous trouvons aujourd’hui, c’est-à-dire celle d’une enquête publique sur la base d’un dossier dont vous disposez. C’est au regard évidemment de cette enquête publique et des échanges que nous avons, que nous apporterons les réponses que nous devons apporter et que les décisions seront prises. J’ai indiqué en d’autres temps que je me rendrai personnellement sur les lieux pour prendre connaissance, avant que nous rédigions les réponses à l’enquête publique, de la situation.

**Mathilde Sablic :** Messieurs, il y a également le département. Évidemment, vous pouvez venir répondre quand vous voulez. Peut-être après Monsieur Elziere. Pardon Monsieur Seigneur.

**Vianney Elziere :** Juste quelques mots pour donner des précisions, des corrections sur ce qui vient d’être dit. Sur la rentabilité socio-économique de la partie ouest de la ligne, il est exact qu’en 2015, le commissariat général à l’investissement qui est l’ancêtre du secrétariat général pour l’investissement, qui est l’organisme actuel, avait émis des doutes sur la rentabilité de la partie ouest. Depuis, l’étude socio-économique à l’échelle de l’ensemble du Grand Paris Express et à l’échelle de la ligne 18 a été actualisé deux fois : une première fois en 2019 pour l’enquête publique de 2020 et on l’a actualisé l’année dernière pour l’enquête publique actuelle. Et dans les deux nouvelles enquêtes, c’est la fameuse pièce H du dossier, la rentabilité socio-économique de la partie ouest est très positive. Il y a eu un doute un moment, ce doute a été levé depuis. Deuxièmement sur le Covid, cela a aussi été une demande du secrétariat général pour l’investissement dans sa contrexpertise de la pièce H actuelle, et vous avez tous ces éléments dans le dossier, il nous a demandé de faire un test de sensibilité au Covid justement, plus au télétravail qu’au Covid finalement. Et ce test de sensibilité a été fait et il est pris en compte dans la pièce H. Pour fixer les idées, il ne change pas les résultats de manière significative, si vous avez lu le dossier. Puisque les bénéfices et avantages socio-économiques attendus de la ligne 18, c’est 11 milliards d’euros, les coûts, c’est 4,4 milliards. En coûts normalisés, là aussi il y a tout un ensemble de méthodes précises pour comparer des choses comparables. Et ce qu’on appelle l’effet transport, c’est-à-dire la contribution directe des voyageurs, c’est 15 %. Même si vous enlevez, et c’est l’estimation qui a été faite, 20 % d’effet Covid, 20 % de 15 %, cela ne change pas que la rentabilité socio-économique est extrêmement positive, et sur la partie est, et sur la partie ouest de la ligne. Ça c’était une petite rectification, sur les coûts comparés venant de Monsieur Vandame, la question avait été posée lors de l’enquête publique de 2016, et nous avions répondu à la commission d’enquête à l’époque sur les coûts comparés entre une solution en tranché ouverte, en tunnel et en viaduc. On ne l’a pas actualisé depuis, c’est exact. Pour mémoire, la différence de coût entre tunnel et viaduc c’était estimé à l’époque à 268 millions d’euros. Une petite précision Madame, en 2017, le projet…

**Mathilde Sablic :** On ne vous entend pas sans micro, ce ne sera pas enregistré.

**Emmanuel Vandame :** Je vous ferai grâce de l’actualisation 2016-2021. En revanche, je vous demande d’être extrêmement précis, c’est-à-dire que c’est 350 millions pour un kilomètre ou pour les cinq kilomètres.

**Vianney Elziere :** Mais c’était pour les cinq. Mais si vous voulez, on pourra actualiser l’estimation et vous donner le chiffre précis Monsieur Vandame, au kilomètre effectivement pour que vous ayez bien toutes les informations.

**Emmanuel Vandame :** C’est juste savoir, c’est-à-dire qu’on met vous avez compris mon propos, 350 millions d’euros en tunnelier, il y a cinq millions de foyers fiscaux, cela doit représenter la somme de… si on a un amortissement sur 70 ans, d’à peu près un euro par an et par foyer fiscal de surcoût. C’est juste ça, et c’est en rapport avec la sauvegarde de l’agriculture.

**Vianney Elziere :** Merci. J’avais juste une dernière précision, une rectification à apporter. En 2017 et d’ailleurs en 2018 et jusqu’à maintenant, la SGP n’avait absolument pas l’intention d’empiéter sur l’emprise du TCSP puisqu’à l’époque, nous étions en viaduc, sur une infrastructure qui jouxtait celle prévue par le conseil départemental de l’Essonne. Et ces questions de mutualisation et qui ont amené à la délibération qui était évoquée, qui a eu lieu au mois de mai dernier du conseil département, c’est bien la suite, la conséquence de la réflexion commune que nous avons menée depuis deux ans maintenant avec le conseil départemental.

**Mathilde Sablic :** Merci, alors justement le conseil départemental, Monsieur Seigneur.

**Sylvain Seigneur :** En fait, la délibération du conseil départemental a fait suite à une demande officielle de la Société du Grand Paris et dans le cadre de l’instruction de cette demande, le département d’abord avait fait procéder à des études de trafic pour déterminer l’impact en matière de temps de circulation sur les transports en commun que pouvait avoir l’abandon du site propre en transports en commun. L’impact, tel qu’il a été défini se situe entre 35 secondes et 2 minutes aux heures de pointe à échéance 2035. C’était un élément d’éclairage dont le département avait besoin pour se positionner. Et le département s’est également rapproché de l’intercommunalité locale pour avoir un temps d’échange sur le sujet, avant d’inscrire dans un schéma de décisions et donc de votes, la décision d’abandonner le site propre de transports en commun. Pour la DUP, excusez-moi. Il est vrai que le projet de RD36 tel qu’il existe actuellement a fait l’objet d’une DUP en 2011. Il y aura une nécessité pour nous d’avoir une nouvelle DUP, c’est une réalité. Notre degré d’avancement de nos études – parce que comme je l’ai dit tout à l’heure, on n’était pas du tout au même niveau d’étude que la SGP – ne permet pas d’avoir un dossier prêt aujourd’hui. Donc on est en train de travailler dessus, mais globalement, il y a un certain nombre d’études préalables, d’impact, qu’il va falloir que nous réactualisions et qui vont nous amener à une échéance au mieux 2023.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Madame la Présidente.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je termine, je conclus. Donc j’ai bien entendu, Monsieur Monteils que la SGP, la Société du Grand Paris pourrait verser au dossier en pièce complémentaire le coût au kilomètre de la réalisation d’une tranchée ouverte, d’une tranchée couverte et d’un tunnel.

**Jean-François Monteils :** Nous le ferons.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Est-ce que vous pourrez le verser sur le site en document complémentaire au dossier d’enquête publique.

**Jean-François Monteils :** Tout à fait, je vous le confirme.

**Sylvie Denis Dentilhac :** D’accord. Donc Monsieur Vandame, ce sera mis sur le site. Je vais conclure peut-être cette réunion. Je tiens à vous remercier d’être venus, d’être restés et je ne peux que vous encourager à continuer votre travail, parce que c’est un travail en effet, le dossier est lourd, complet. Je ne peux que vous encourager à vous informer. Donc, une seule adresse, c’est le site : *ouestligne18.enquetepublique.net*. Nous sommes à votre disposition en tout cas soit lors des permanences dans les différents lieux de permanence, c’est-à-dire les cinq communes concernées par les modifications du projet. Nous sommes à votre disposition sur rendez-vous pour des rendez-vous téléphoniques et surtout participez. Je tiens à dire que la participation, certes, c’est une prise de position, mais c’est aussi le développement d’une argumentation. Pour nous, nous devons répondre en tant que commission d’enquête : le projet dans sa globalité ainsi modifié est-il encore d’utilité publique en 2021 ? c’est-à-dire en prenant en compte les propositions de modifications. Nous ne pouvons effectuer ce travail que si nous avons des arguments de vous. Nous sommes dans le cadre d’une procédure de participation du public. Donc, c’est votre voix qui compte. Prenez-la et exprimez-vous. Merci beaucoup.

**Mathilde Sablic :** Merci à toutes et à tous, Messieurs Mesdames les intervenants, messieurs et Mesdames les élus présents ce soir et bien sûr vous les habitants. Merci en effet d’être restés aussi tardivement et bonne fin de soirée. Au revoir.

*Fin de la réunion à 22 h 25.*