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

Le mardi 6 juillet à 19 h 00 à Guyancourt

Pavillon Waldeck-Rousseau – rue Jacques-Ange Gabriel

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

Bernard Cathelain : membre 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

Antoine Prenant : directeur de projets - coordonnateur des projets 78 pour l’Établissement public d’aménagement (EPA) Paris-Saclay

Georgina Mendes : responsable de l’unité espace public et intermodalités au sein de la Société du Grand Paris

Ouverture de la réunion à 19 h 02.

Clôture de la réunion à 21 h 55.

*La réunion est ouverte par Mme Mathilde Sablic à 19 h 02.*

**Mathilde Sablic :** Bonsoir à toutes et à tous. Merci d’être là ce soir à la fois dans cette salle et connectés à distance pour cette première réunion publique organisée à la demande de la présidente de la commission d’enquête et en présence de la Société du Grand Paris, concernant la ligne 18 du Grand Paris Express. Je suis Mathilde Sablic, je suis là ce soir en tant qu’animatrice, modératrice, pour vous donner la parole. Je me permets de signaler tout de suite que cette réunion est enregistrée : le son est enregistré pour que l’on puisse s’appuyer derrière sur vos échanges, sur ce que vous direz pour continuer le travail. Donc je demanderai à chaque personne qui prendra la parole de bien le faire dans le micro, de manière à ce qu’on puisse avoir le texte de ce que vous nous direz. On va commencer tout de suite. Je vais laisser la parole à Sylvie Denis Dentilhac, présidente de la commission d’enquête.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Bonsoir à tous, à chacun et chacune. Merci d’être présents en tout cas. Je salue également les personnes qui sont en visioconférence. J’en profite tout de suite et d’entrée de jeu pour dire qu’il y a eu un petit souci de connexion et de serveur. Les personnes qui organisent cette réunion ont été obligées de changer de serveur, donc ce sera par YouTube et ne pourront poser des questions sur le *chat* que les personnes titulaires d’une adresse Gmail. J’espère ne pas avoir dit de bêtises…

**Mathilde Sablic :** C’est juste.

**Sylvie Denis Dentilhac :** De manière à ne pas brider la parole et que personne n’ait ce sentiment, j’invite toutes les personnes qui n’ont pas d’adresse Gmail à poser les questions sur le registre électronique, ce qui permettra à chacun de s’exprimer et nous pourrons peut-être, à partir du registre électronique, remonter les questions immédiatement en salle. Incident technique réglé. Je voudrais continuer mon propos introductif en abordant trois points : tout d’abord la commission d’enquête et sa mission, l’enquête publique qui est le cœur de sa mission et la réunion publique de ce soir. La commission d’enquête est composée de trois membres qui sont ici présents : Marion Glaser, Jean-Pierre Zeganadin et moi-même, Sylvie Denis Dentilhac. Nous avons tous été désignés par le tribunal administratif de Paris et le tribunal m’a demandé de présider cette commission, mission que j’ai acceptée. Notre mission est simple et s’analyse au fil du temps. Nous avons procédé jusqu’au 28 juin, à une phase un peu préparatoire en deux temps. Tout d’abord une analyse du contexte : on a pris connaissance du dossier, un peu en avance par rapport au public et nous sommes partis à l’écoute du territoire où nous avons rencontré pas mal d’acteurs, mais pas le grand public, c’est-à-dire pas vous-mêmes. Et nous avons proposé des modalités pour cette enquête publique et je dis bien proposé. Nous sommes force de proposition mais nous ne sommes pas décisionnaires. Une fois que nous avons réglé cette phase préparatoire, nous sommes aujourd’hui dans cette phase d’enquête publique, nous sommes sur le terrain. Vous pouvez nous rencontrer vous pouvez nous interpeler chaque jour de l’enquête publique, soit en vous rendant dans des permanences, soit en prenant rendez-vous par téléphone. Et je tiens énormément à cette présence quotidienne, à côté du public. Et puis nous aborderons après cette enquête publique, la troisième phase qui est celle de reddition des comptes, de restitution, une phase rédactionnelle. Que ce soit très clair dans l’esprit de chacun, le Code nous demande, nous impose de rendre deux documents. Un premier document s’intitule le rapport qui relate le déroulement, qui dresse la cartographie des arguments que vous, public, vous aurez adressé sur le registre déposé pendant l’enquête publique. Et puis nous produirons un deuxième document que le Code intitule Conclusions, et ce travail de conclusion sera rédigé par la commission et sera factuel, bien évidemment et comportera un travail d’appréciation, d’évaluation et il en tirera une conclusion pour répondre à la question, à l’objet de l’enquête publique. J’en viens à mon deuxième point. J’aborde ces points qui sont peut-être d’ordre méthodologique mais qui sont je pense très importants pour bien comprendre le sens de notre présence ce soir. L’enquête publique, la SGP, la Société du Grand Paris, envisage des modifications sur le projet de la ligne 18 et ces modifications nécessitent une nouvelle décision, qui comporte des incidences en matière de droit de propriété et en matière environnementale. Cette décision nécessite une phase de participation du public qui est une étape procédurale obligatoire avant la décision. Quelle est cette fameuse décision finale qui sera prise, ce sera un décret portant déclaration d’utilité publique un projet modifié ? L’objet de l’enquête publique est : Le projet de la ligne 18 ainsi modifié est-il encore d’utilité publique en 2021, utilité publique à date ? Mais le Conseil d’État, et c’est pourquoi cette enquête publique n’a lieu que sur une partie de la ligne 18, précise que la matérialisation, la réalisation de l’enquête publique peut être concentrée sur une partie de la ligne dès lors que les modifications sont bien identifiées et totalement localisées. Une fois que j’ai défini l’objet de notre mission, c’est-à-dire l’enquête publique, l’écoute du territoire nous a montré qu’il était important, et c’est aussi le rôle de la commission, certes de veiller et de rendre compte, mais aussi de veiller à la qualité de la relation entre la maîtrise d’ouvrage et le public. C’est pourquoi nous avons demandé l’organisation de deux réunions publiques sur cette partie ouest de la ligne 18, dont celle-ci est la première : notre demande portait sur une présentation générale de la ligne ainsi modifiée et un focus particulièrement sur chaque territoire, focus axé ici sur les projets gare et leur aménagement, et jeudi nous avons une réunion publique sur la partie est de la partie ouest qui portera beaucoup plus sur le caractère rural de cette portion du territoire impacté. Bien sûr, s’il y a des questions sur cette partie de la participation du public ou de la procédure, vous pourrez les poser sans aucun problème.

**Mathilde Sablic :** Merci Madame Dantilhac. Alors je reprécise pour ceux qui nous ont rejoints et merci d’être là pendant votre introduction qui a donc… évidemment c’est enregistré de manière à ce que les différents partenaires puissent s’appuyer sur vos propos et il sera important de bien parler dans le micro quand ce sera le cas. Donc très rapidement, comment s’organisent ces deux heures qu’on a à passer ensemble. La Société du Grand Paris va vous présenter dans un premier temps les grandes lignes de son projet et de ses évolutions. Ensuite, vous aurez la parole pendant environ vingt minutes : on a estimé quelques questions dans la salle en partant sur trois, et quelques prises de questions sur le *chat*. On avisera en fonction. Ensuite, on aura une deuxième partie d’intervention par la Société du Grand Paris et l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay qui présentera les projets d’aménagement autour des gares : ils repréciseront mieux que moi. Et ensuite vous aurez de nouveau la parole. Il y a deux temps d’environ vingt minutes chacun qui sont consacrés à votre prise de parole. Je dis cela afin que vous sachiez à quel moment intervenir et ne pas partir frustrés de n’avoir pu vous exprimer. Je suis aussi garante du timing de manière à ce qu’on ne déborde pas trop : certains ont peut-être un match de foot à regarder ce soir ou une vie familiale à continuer. On va essayer, chacun d’entre nous à garder le timing, à commencer par moi… et bien sûr tout cela dans le respect et l’urbanité. Ensuite Madame Dantilhac conclura la soirée. Je laisse la parole à la Société du Grand Paris qui va donc nous présenter les grandes lignes de son projet.

**Bernard Cathelain :** Bonjour à tous. Je suis Bernard Cathelain, membre du directoire de la Société du Grand Paris et je suis accompagné à ma gauche de Vianney Elziere qui est le directeur de la ligne 18, et de Sylvain Pollet qui est le directeur des relations territoriales. Un mot d’introduction d’abord, sur l’ordre du jour, vous venez de le rappeler mais quelques précisions sur la façon dont les choses vont se dérouler. Une première partie en deux temps : une présentation générale de ligne 18 pour la resituer dans son contexte plus global du Grand Paris Express, les évolutions du projet sur un plan générique pour améliorer l’insertion de la ligne 18 dans le territoire, un premier jeu d’échanges avec la salle (comme cela a été précisé) et une seconde partie consacrée plus spécifiquement à la gare Saint-Quentin Est à Guyancourt avec le projet de gare et les évolutions de son positionnement et de son projet d’aménagement et à nouveau un échange avec la salle. Pour situer brièvement la ligne 18 au sein du Grand Paris Express, qui est plus globalement un projet de métro sur l’ensemble du Grand Paris pour améliorer les mobilités locales, vous avez les grandes caractéristiques du Grand Paris Express avec 68 gares et 6 centres d’exploitation, un réseau de 200 kilomètres de lignes nouvelles. On attend deux millions de voyageurs quotidiens à son achèvement qui est prévu à l’horizon 2030. C’est essentiellement des lignes nouvelles, avec un axe central qui est le prolongement de la ligne 14, automatique, qui est prolongée au sud jusqu’à l’aéroport d’Orly et au nord jusqu’à Saint-Denis Pleyel. Une rocade sera la ligne 15, ligne entièrement nouvelle de plus de 80 kilomètres qui fait qui fait le tour de Paris à quelques kilomètres du périphérique. Une ligne 16 prend la partie orientale de la Seine-Saint-Denis et vient desservir des secteurs qui sont aujourd’hui très enclavés comme Sevran ou Clichy-Montfermeil. Une ligne 17 permet depuis Saint-Denis Pleyel de rejoindre l’aéroport de Roissy et au-delà la Seine-et-Marne, et la ligne 18 permet de relier l’aéroport d’Orly à Versailles en passant par le plateau de Saclay. Plus globalement, le Grand Paris Express résulte d’un débat public qui a été mené, qui a défini ses grandes caractéristiques entre octobre 2010 et janvier 2011, débat qui avait fait l’objet en son temps de 55 réunions publiques réunissant au total plus de 15 000 personnes, donc une maturation du projet. À l’issue de ce débat public, par rapport à ce qui avait été présenté initialement, des gares se sont rajoutées ou des tracés ont été affinés. Voilà pour la présentation très générale du Grand Paris Express. Je vous propose maintenant de passer la parole à Sylvain qui va vous rappeler les évolutions et les étapes du projet.

**Sylvain Pollet :** Bonsoir à toutes et à tous. Je tiens d’abord à vous remercier d’être présents ce soir et d’avoir trouvé du temps pour cet échange avec la Société du Grand Paris. Avant d’entrer plus précisément dans le détail et la description du projet, de ces évolutions, je voulais revenir quelques instants sur la chronologie de la participation du public. Bernard vient d’évoquer le débat public en 2010-2011, en signalant qu’à la suite d’une concertation qui s’est poursuivie en 2016, le projet a été déclaré d’utilité publique en mars 2017 pour l’ensemble du tracé. Des évolutions à ce projet ont été proposées au débat public également en 2019 et a donné lieu à nouveau à une position du conseil d’État sur le projet. Et c’est dans ce contexte que s’ouvre cette nouvelle enquête publique pour amorcer une nouvelle proposition d’évolution du projet. Dans le même temps, cette liaison entre Orly et Versailles est devenue une réalité opérationnelle : les travaux ont démarré, d’abord sur la gare d’Orly qui sera en interconnexion directe avec la ligne 18. Les travaux de génie civil qui ont également démarré sur la portion entre Orly et Palaiseau, avec d’ici la fin de l’année, les deux premiers tunneliers qui viendront creuser cette portion souterraine de la ligne. Et les premiers travaux de réalisation de viaduc sur sa portion entre Palaiseau et Saclay ont démarré avec des travaux préparatoires d’installation des piles. C’est aujourd’hui une réalité opérationnelle. C’est dans ce contexte particulier que les évolutions du projet ont été engagés. Un commentaire très général sur cette ligne 18 avec effectivement des secteurs d’intervention très spécifiques, un environnement urbain entre Orly et Massy, avec quatre gares en intégrant Orly, une gare d’interconnexion très importante à Massy avec les réseaux existants, un secteur plus spécifique lorsqu’on approche du développement du pôle scientifique entre Palaiseau, Orsay et Saclay et cette gare qui est encore nommée CEA Saint-Aubin et toute la particularité également du centre d’étude atomique qui se situe à cet endroit. La ligne 18 est prévue dans cette zone pour être aérienne puis replonge dans le sous-sol à partir de la commune de Magny-les-Hameaux, à proximité du golf national, pour traverser le golf national et se réaliser ensuite, selon cette même technique du tunnelier jusqu’à Versailles en traversant le quartier en construction de Versailles Satory qu’on évoquera quelques instants. On parlera aussi de la gare de Guyancourt… pardon, je fais progresser le métro un peu rapidement et l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay pourra évidemment apporter des éléments de contexte additionnel. Cet environnement à la fois de ville nouvelle spécifique à Saint-Quentin-en-Yvelines, puis Versailles en construction et en articulation avec un patrimoine particulier que nous connaissons tous. Des éléments de contexte générale. Je voulais ajouter ces éléments de contexte parce que le projet du Grand Paris Express est ce qu’on appelle un grand projet qui se déploie sur le temps long qui nous oblige à des procédures administratives longues avec des temps de conception et de réalisation qui sont un peu exceptionnels et pendant lesquels nous continuons à vivre sur le territoire. Le contexte de réalisation d’une ligne qui a vocation à servir les usagers au quotidien, il est important pour nous d’entendre régulièrement leurs attentes, l’expression de leurs inquiétudes, enthousiasmes, craintes, idées aussi pour faire en sorte aussi que la ligne, au-delà du défi technique qu’elle représente pour les équipes d’ingénieurs qui sont mobilisées, s’insèrent correctement dans le paysage. Je vous propose juste de partager avec vous un petit extrait d’une enquête que la Société du Grand Paris a réalisée il y a quelques semaines. Dans le courant du mois de juin, on a interviewé un panel d’habitants plutôt sur le secteur ouest de la ligne qui expriment chacun leur vision, leurs attentes : un panel d’habitants… il est toujours difficile d’être parfaitement représentatif mais avec…

**Une femme dans le public :** On n’a pas besoin d’être là, vous avez déjà entendu les habitants.

**Sylvain Pollet :** L’enjeu est de nourrir la discussion et ensuite vous pourrez réagir et compléter, participer à la construction d’une vraie attention des habitants pour ce projet.

**Mathilde Sablic :** Je vous propose de réagir une fois que vous aurez vu cet extrait si vous le voulez bien et en prenant le micro encore une fois, de manière à ce qu’on puisse garder ce que vous avez à dire, même si c’est une remarque de ce type.

**Un homme dans le public :** C’est une remarque intéressante.

**Sylvain Pollet :** Je précise que c’est un travail qui est mené en parallèle, qui n’a pas de lien avec l’enquête publique particulièrement. L’enjeu pour nous est de continuer à travailler le matériau qu’on va vous partager ce soir à l’occasion de travaux qui se poursuivront à partir du mois de septembre vraisemblablement et nourrir le travail en s’appuyant sur ces travaux-là.

*Une vidéo présente des extraits d’interviews d’habitants sur leur territoire et la ligne 18 : agriculteur, retraité, étudiants, serveur, gérant de librairie, agent de sécurité, ingénieur, exploitant de centre équestre, employée de restauration, brasseur, facilitateur, chef cuisinier, chargée de développement territorial, assistante maternelle.*

**Sylvain Pollet :** C’est un extrait de quelques minutes. Je crois qu’il y a à peu près 19 heures de rush derrière qui vont, je pense que vous l’entendez, adresser des sujets qui sont très différents : il y a des inquiétudes, des idées, des propositions et à charge pour nous de réussir à accompagner avec les habitants la validation de ce travail qui démarre. L’enjeu n’est pas ce soir d’apporter toutes les réponses à ces questions qui dépassent bien souvent les strictes compétences de la Société du Grand Paris mais qui posent un certain nombre d’enjeux sur le développement de ce territoire. Et d’emblée, je vais donner la parole à l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay qui va nous dire quelques mots de l’ambition que la ligne 18 accompagne.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je voudrais juste intervenir suite à la réaction de Madame. Je crois que dans cette réunion publique, une grande place doit être laissée aux questions et aux réponses. Et je ne tiens pas du tout à brider la parole de qui que ce soit, et je dis bien de qui que ce soit. Mais simplement, je crois qu’il faudrait qu’on puisse vraiment respecter le temps de deux fois 30 minutes pour les questions de la salle.

**Mathilde Sablic :** Je vais demander à chacun de garder le rythme si je puis dire pour leurs interventions. Merci…

**Pierre Joutard :** Bonsoir à toutes et tous. À la demande de la présidente de la commission d’enquête et des représentants de la Société du Grand Paris, il a été souhaité qu’on apporte ce soir un éclairage sur effectivement, au-delà de la ligne 18 qui se joue sur ce territoire aujourd’hui, notamment sur les parties qu’on a et qui sont concernées directement avec deux parties assez distinctes, cela a été assez rappelé. Vous vous rappelez les enjeux que vous connaissez et qui sont à l’œuvre sur le Campus et le Cluster dans ce grand dessein de l’opération internationale, tel que l’est l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay. Les résultats : j’interviendrai tout à l’heure quand on fera le focus sur les modifications qui sont induites dans le projet urbain plus spécifiquement de Guyancourt, où je serai accompagné par Antoine Prenant. Très rapidement, parce que ce n’est pas l’objet qui est cette concertation développée sur comment cela va se faire. Cette image sur laquelle on a beaucoup communiqué, bien sûr l’ambition de ce pôle d’innovation polycentrique à l’échelle de l’innovation et la recherche et s’est concentré sur le campus urbain aujourd’hui à l’œuvre sur toute la partie ouest avec 20 % pratiquement de la R&D publique et 15 % de la R&D privée qui se sont construites sur cette partie du plateau en mêlant des écoles, des universités prestigieuses et un grand nombre de laboratoires et de recherches : c’est ce qui est engagé et qui doit permettre de connecter tout ce grand territoire, qui contient déjà un million d’habitants et 500 000 emplois, pour devenir en 2030 le cluster, puisque c’était la mission de l’OIN qu’on développe sur ce territoire-là. La liaison de ces pôles, qu’on retrouve ici, avec ce campus urbain : ce sont des opérations que vous connaissez, qu’on développe sur les quartiers dits du Moulon, de Corbeville et initialement, ce par quoi on a commencé, le quartier de l’école polytechnique. À terme avec ensuite ce qu’on résumait tout à l’heure sur Satory et Guyancourt, c’est près de 3 millions de mètres carrés en 2030, une très grande mixité de programmes, c’est-à-dire au-delà de la recherche et R&D, qui est la mission fondamentale qui avait été donnée par l’État à travers l’OIN (opération d’intérêt national) à l’EPA, pour faire un quartier de ville, sur ce qui est en train d’émerger ici, et pas simplement une mission de cluster. C’est aussi de construire en relation avec les collectivités qui seront à l’œuvre de part et d’autre des deux départements, avec un quartier de ville autour. Ce sont des collectivités avec lesquelles nous discutons pour mettre en œuvre aussi autour de ces futurs pôles et ces futures gares de la ligne 18 qui sont vraiment une opportunité de créer des quartiers de ville, avec cette mixité programmatique, cette intensité. Je déteste le mot de densité, je vous l’ai dit Madame la Présidente, parce que ce n’est pas notre objet. Nous ne faisons pas dense mais mixte et juste au regard des règles d’urbanisme, de ce qui est jugé au mieux de l’insertion des programmes, qui développent une mixité programmatique au-delà du logement social. Cela permet de dispenser 30 % de logements sociaux, des logements intermédiaires, des logements à l’accession, du logement étudiant qui est une des premières données qui ait été développée, et toutes les aménités de la ville qui vont venir avec : équipements publics, groupes scolaires, très grands équipements comme l’hôpital. Cela va permettre de donner vie à ces quartiers. C’est pour cela qu’en s’accrochant, on le voit ici, sur cette ligne 18, elle est conçue au sein de l’EPA non pas comme le moyen de desservir l’ensemble du plateau, mais plus globalement elle s’inscrit dans une stratégie globale de mobilité décarbonée. On le sait peu, mais il y a beaucoup d’expérimentations qui sont à l’œuvre également avec les collectivités, sur les co-mobilités, les transports en commun, les mobilités douces, les aménagements qu’on a déjà pu produire ici en matière cyclable, sur les expérimentations, je ne vais pas parler de sigles, mais je vois, Julie, que tu as laissé Mouv’in Saclay, Ecosystem… Tout ça ce sont des développements d’éco-partages et pour faire basculer ce qui est une appétence et on le voit aujourd’hui, de plus en plus l’abandon de la voiture individuelle au profit de mobilités collectives avec évidemment en vertèbre la ligne 18 au regard de son débit, mais comme un élément de cette stratégie qu’on conduit et qu’on essaye d’animer avec l’ensemble des acteurs présents. Aujourd’hui, c’est plutôt cette partie Guyancourt et Satory qu’on va décliner. Au cœur de cela, vous le savez, il y a cette fameuse zone de protection naturelle agricole et forestière et là, peut-être qu’on le développera plus jeudi. Vous connaissez les chiffres : 4 119 hectares dont 2 469 hectares de terres agricoles. Et c’est bien à la fois, on le voit ici, ce secteur agricole qui a été protégé par la loi de 2010, et quelles que soient les inquiétudes qu’on a entendues ici et là sur son maintien, il y a une loi aujourd’hui, c’est, à terme, on le voit qu’elle est au cœur de ces quartiers, qu’elle a limité aussi toutes les urbanisations opportunistes qui auraient pu se faire dans la lignée d’un CEA qui aurait pu s’étendre. Donc, elle a un côté sanctuaire et l’idée, ce sont les discussions qui sont à l’œuvre dans le protocole d’annulation qu’on a de ce secteur, c’est qu’elle puisse permettre demain, en discussion avec tous les acteurs, de permettre de nouveaux modèles de développement économique d’activités agricoles qu’on ne connaît pas forcément encore aujourd’hui et qu’elles ne soient pas antinomiques, c’est cela d’écrire une histoire un peu durable… C’est que ce qu’on produit n’empêche pas des évolutions à terme sur ce secteur. Donc, voilà en quelques mots, parce que je pense qu’après on va zoomer sur Guyancourt…

**Mathilde Sablic :** Ce sera plus tard, après le débat avec la salle.

**Pierre Joutard :** C’était juste l’éclairage pour resituer pour nous l’importance effectivement de l’arrivée de cette ligne 18 au regard de ces enjeux qui se jouent.

**Mathilde Sablic :** Alors dernière prise de parole pour cette première partie. Ensuite, c’est à votre tour en salle et via le chat. Allez-y Monsieur Elziere.

**Vianney Elziere :** Merci à toutes et tous. Je vais vous présenter maintenant, en essayant d’être rapide et pas trop technique, le contenu… Je suis le directeur de projet de la ligne 18 à la Société du Grand Paris. Je vais vous présenter le contenu de ce qui est dans le dossier de demande de modification de la demande d’utilité publique. Cela a été dit tout à l’heure, le projet de ligne 18 est déjà déclaré d’utilité publique depuis 2017 après l’enquête qui a eu lieu en 2016. Et on a fait une première modification en 2020 de la partie est de la ligne. Ce qui nous amène aujourd’hui, c’est la modification de la partie ouest qui commence après le CEA à Saclay et qui va jusqu’à Versailles. Deux thèmes et enjeux principaux de cette modification : le premier enjeu est le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est (qui s’appelle Saint-Quentin Est et qui est à Guyancourt : tous les noms de gare qu’on emploie sont des noms techniques qui seront rediscutés avant la mise en service commerciale des différentes gares). C’est un premier sujet dont on va reparler dans la seconde partie. Second sujet important, c’est la mise au sol, le remplacement sur cinq kilomètres à peu près de la ligne qui aujourd’hui est autorisée en viaduc par une ligne au sol pour en améliorer l’insertion paysagère, parce qu’on avait eu un certain nombre de remarques. Donc, seconde partie de réunion, la gare de Saint-Quentin. Un petit mot quand même dessus. Avec le déplacement de cette gare on va avoir un bénéfice induit qui est l’amélioration de l’insertion urbaine des ouvrages annexes : ce sont les ouvrages de service qui servent principalement à la sécurité de l’accès de service de secours quand il y a une incendie dans le tunnel ; cela sert également au désenfumage du tunnel en cas d’incendie et à la ventilation et également, dans certains cas, à l’alimentation électrique. Ce sont des puits de service qui font une dizaine de mètres de diamètre, qui font rapidement 25 mètres de profondeurs : ce sont des gros ouvrages. Et on avait sur la partie ouest de la ligne, des préoccupations d’insertion de ces ouvrages. Donc un des bénéfices collatéraux de déplacement de la gare est qu’on va pouvoir améliorer l’insertion des ouvrages Georges Besse, on va le changer de côté de carrefour et surtout de l’ouvrage du campus mobilité qui était initialement prévu dans la cour de l’ENFA, le centre de formation. Et on va pouvoir le sortir de la cour et diminuer considérablement les nuisances à la fois pendant les phases de construction et d’exploitation du métro pour cet organisme de formation. C’est un premier sujet : la gare de Saint-Quentin et les ouvrages annexes directement associés. Deuxième sujet : le changement qui découle aussi de l’amélioration de la gare, de la méthode constructive sur la partie en souterrain, en tunnel, au sud de Guyancourt et jusqu’à la commune de Magny-les-Hameaux, un ouvrage du golf qui est un ouvrage de service niché entre la RD36 et le golf national. Cette partie est aujourd’hui prévue en tunnel, creusée au tunnelier. La proposition qui est faite est de le creuser en tranchée couverte : le produit fini vu de la surface est le même, on ne voit rien car tout est souterrain. La méthode de construction changerait. Un bénéfice aussi favorable à ce changement est que l’ouvrage dit du golf va pouvoir être réduit, les dimensions seront réduites de manière très importante, donc diminuer les problèmes d’insertion dans ce secteur. Troisième sujet : on est sur des sujets qui sont un peu plus précis de détails, ce sont des déplacements à la marge des ouvrages annexes au nord, on est sur la commune de Versailles à Satory avec les ouvrages 20 (on va les déplacer de quelques dizaines de mètres) et un travail qui n’est pas fini, qu’on continue sur l’ouvrage dit 23 dans la clairière des Gonnards, dans le bois Saint-Martin qui est un des points sensibles où on veut absolument soigner l’insertion de cet ouvrage. Après on a un quatrième sujet assez technique qui est la mise en compatibilité des plans locaux d’urbanisme. On a pour les besoins de ce projet la nécessite de faire modifier le PLU intercommunal de la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le PLU de la ville de Versailles. Il y aura aussi une modification à Magny-les-Hameaux. Cinquième et dernier sujet, qui est le deuxième gros sujet de cette demande de modification de la déclaration d’utilité publique, c’est la mise au sol, le remplacement du viaduc, qui va subsister dans la partie urbaine, à l’est du plateau sur sept kilomètres jusqu’à la gare CEA Saint-Aubin. On a l’ambition qu’il ressemble à ce que vous voyez sur l’image. L’idée est sur la partie à l’ouest de la gare CEA Saint-Aubin, sur les communes de Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux, remplacer ce viaduc par une ligne au sol. L’image que vous voyez en bas est une intention des paysagistes, mais c’est assez réaliste de notre point de vue, ce serait au niveau de Châteaufort, à l’endroit où la ligne tire un tout droit dans les champs. Pourquoi on fait ça ? Deuxième élément, c’est pour deux raisons de départ : la première que j’ai déjà évoquée, c’était améliorer l’insertion discrète et avoir quelque chose de discret, presque invisible idéalement. On avait aussi un objectif de répondre à la demande du gouvernement de faire des économies sur le projet du Grand Paris Express sans dénaturer bien sûr le résultat. Et au cours des discussions, après deux ans de concertation sur ce projet avec le Conseil départemental de l’Essonne, est apparu un troisième objectif qu’on va s’astreindre à atteindre collectivement avec le conseil départemental pour limiter la consommation de terres cultivables, en optimisant le projet de doublement de la RD36 du département et le projet de ligne 18 au sol, on prévoit d’économiser 20 % de terres cultivables.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup, merci à tous ceux qui viennent de prendre la parole. Vous allez maintenant pouvoir réagir, vous avez deux personnes dans la salle qui vont vous passer le micro, donc évidemment, manifestez-vous. Il y a quelqu’un au fond… Je vous rappelle de bien parler dans le micro, à la fois pour qu’on vous entende bien et qu’on puisse retenir ce que vous aurez dit, bien sûr, tout en restant absolument urbain, évidemment à la fois entre vous et vis-à-vis bien sûr des personnes présentes ici. Je vous laisse la parole Monsieur et je vous laisse vous présenter d’un mot chacun à chaque fois.

**Un habitant de Saint-Quentin-en-Yvelines :** Je suis habitant de Saint-Quentin-en-Yvelines, j’ai travaillé toute ma carrière dans l’agriculture. Je voulais vous poser trois questions. Avant, je précise que le mardi 29 juin dernier, le haut conseil pour le climat a exhorté la France à s’adapter. Je cite : « En raison du retard accumulé par la France, le rythme actuel de réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre devra pratiquement doubler pour atteindre au moins 3 % dès 2021, et 3,3 % en moyenne entre 2024 et 2028. L’effort devra porter notamment sur les transports et l’agriculture ». Or, quand on regarde l’étude qu’a faite sur la ligne 18 Jean-Marc Jancovici, qui est une autorité incontestable au niveau des études impacts carbone en France, il a dit la chose suivante : « La ligne 18 ne remboursera jamais son carbone de départ » et plus loin « il faut l’abandonner ». Comment dans l’une de vos diapos, pouvez-vous dire qu’on va vers un territoire bas carbone quand vous entendez ça. Je voudrais bien avoir une première réponse. Deuxième question… Il y a un projet alimentaire territorial qui a été voté par toutes les agglomérations des alentours : les parties prenantes, les agriculteurs, les collectivités… Avec la pandémie, on parle tous les jours de circuits courts de préserver les hectares agricoles. Et on est en train de sacrifier les meilleures terres agricoles d’Europe avec un réchauffement climatique qui va obliger les agriculteurs à remonter vers le nord et à intensifier leurs cultures, alors qu’en même temps, avec votre cluster, vous sacrifiez la ferme du Grignon qui va travailler maintenant avec des étudiants qui vont étudier hors sol dans leurs bâtiments parce qu’ils n’auront plus le terrain pour aller observer les champs. Donc, est-ce que vous avez étudié l’impact sur ce projet alimentaire territorial. Deuxième question. Je précise, entre parenthèses, que vous avez interviewé Jonas Delalande, on ne connaît pas son avis, cela aurait été intéressant, ainsi que les agriculteurs qui font partie de Terre & Cité. Et troisième question, est-ce que vous avez étudié sérieusement toutes les études alternatives par rapport à cette ligne 18 ? Je vous remercie.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Est-ce que quelqu’un d’autre dans la salle souhaite s’exprimer ? En réaction à la fois à ce qui s’est dit et dans l’absolu.

**Un homme dans le public :** La réponse ?

**Mathilde Sablic :** Avec un micro, bien évidemment qu’on puisse bien vous entendre. Je vous laisse vous lever et dire un mot comme Monsieur…

**Un homme dans le public :** Écoutez, je pense que comme il y a des questions qui sont très intéressantes et très précises qui ont été posées, la moindre des politesse est d’y répondre.

**Mathilde Sablic :** Je voulais prendre plusieurs questions avant de faire un retour. En effet, vous avez peut-être une question comme je les note, comme chacun ?

**Un homme dans la salle :** J’ai une question, je la poserai une fois que vous aurez répondu.

**Mathilde Sablic :** D’accord, si vous le souhaitez. Est-ce qu’on a d’autre part des questions sur le fil de discussion Madame la Présidente ?

**Sylvie Denis Dentilhac :** Apparaît une question sur la restructuration de la RD36 le long de la ligne 18. C’est peut-être une question qui aborde un autre thème ou sous-thème.

**Mathilde Sablic :** J’avoue ne pas maîtriser ces aspects-là. Peut-être quelqu’un parmi ?

**Sylvie Denis Dentilhac :** Monsieur devant…

**Jean-Pierre Dutilleul, habitant de Guyancourt :** Bonjour. Jean-Pierre Dutilleul, habitant de Guyancourt. Ma question est la suivante. Dans la modification du projet, vous prévoyez d’enlever le viaduc et de vous mettre en tranchée ouverte dans la partie entre le CEA et le golf. Et là, vous allez exproprier des terres agricoles. C’était le sujet de la Présidente à l’ouverture. Vous allez faire de l’expropriation. Je ne sais pas si vous le savez, mais le sous-sol appartient à l’État, si vous passez la ligne 18 en sous-sol entre les deux parties, cela appartient à l’État, il n’y a pas d’expropriation à faire. Maintenant, je ne sais pas si vous travaillez à court, moyen ou long terme. Cette ligne, vous la faites pour 50, 100 ou 200 ans ? Si vous la faites à très long terme, le meilleur moyen est de l’enterrer. Tout le monde veut que ce soit enterré, je ne vois pas pourquoi vous avez refait votre projet, qui était un projet sur viaduc pour la mettre en tranchée ouverte où on va l’enterrer au niveau du golf. Pourquoi ne pas enterrer complètement cette ligne 18 ? Il n’y a alors plus de champ exproprié, les gens retrouvent leur terrain agricole à l’issue de la construction et tout va bien pour le meilleur des mondes. Et en plus, cette ligne comme le métro parisien, va durer des années.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup pour votre contribution. On a Madame au fond. Et je vous propose, qu’après sa question, je vous laisse répondre peut-être ? Est-ce vous pouvez vous présenter s’il vous plaît ?

**Muriel Haquier :** Bonjour, Muriel Haquier. J’aurais aimé savoir quels sont les chiffres de fréquentation revus avec la période Covid, ainsi que les chiffres de fréquentation si la ligne n’est pas prolongée au-delà de Versailles, parce qu’on sait que toute rupture de charge induit une grosse baisse de la fréquentation et des gens qui ne prendront pas cette ligne parce qu’il y aura une rupture de charge à Versailles. C’est ce que j’aimerais connaître. Autre élément : est-ce que vous pensez vraiment que les gens vont continuer à prendre les transports en commun actuels et vétustes avec le nœud de Porchefontaine qui n’aura toujours pas été réglé et donc toujours ce risque très fort de ne pas avoir le train dont on a besoin pour rejoindre Versailles. On a un réseau qui a besoin d’investissements et l’argent est à mettre pour desserrer le nœud de Porchefontaine. On n’est pas capables d’insérer ne serait-ce qu’un train supplémentaire en heure de pointe. On ne peut pas mettre un train supplémentaire sur les axes Saint-Quentin/Versailles/Paris, Saint-Quentin/Versailles/La Défense. Comment voulez-vous que la ligne 18 puisse être attractive après ? D’abord, faites-nous les lignes du transport du quotidien et après, potentiellement, on pourra envisager s’il y a un intérêt. Mais on va reprendre les super paraboles : personne n’a besoin de cette ligne. Pourquoi voulez-vous absolument nous pourrir la vie ? Cette ligne n’apporte rien à Saint-Quentin-en-Yvelines, elle n’apporte que des nuisances. On va avoir un réseau de transports en commun ferroviaire qui ne sera pas amélioré, on aura un réseau de bus qu’il faudra dédoubler sur deux gares. Ne nous dites pas qu’avec notre super fréquence de 10 minutes en pointe sur les lignes de bus les plus structurantes du réseau, c’est déjà attractif. Cela veut dire que les lignes de bus, vous en mettez à 15 minutes sur chaque gare ? Parce que Île-de-France Mobilités ne va pas avoir du budget pour ajouter du bus sur Saint-Quentin-en-Yvelines. Donc, on va avoir une desserte mauvaise sur la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines ouest et une mauvaise desserte en bus sur la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines est ? Aucun intérêt. Je préfère avoir des réseaux ici, localement, pour nos dessertes locales et à la rigueur nos dessertes vers le reste des pôles économiques, mais on n’a pas de lien avec Massy. Donc des chiffres sur votre fréquentation pour justifier cette ligne.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup pour cette intervention. Est-ce qu’il en reste une en salle avant que je ne laisse la parole pour répondre ? Pas pour l’instant, Monsieur, je sais, après… Je laisse peut-être l’un de vous répondre à ces trois interpellations.

**Sylvain Pollet :** Je ne sais pas dans quel ordre les prendre. On va essayer d’adresser des éléments de réponses à ces questions assez riches et diversifiées. D’emblée, je voulais réagir sur les grands objectifs de climat, en vous invitant pour le coup, et c’est peut-être un peu l’objet de la réunion, en consultant cette pièce dite H (pardon pour la codification toujours un peu technique) dans le dossier d’enquête publique qui dresse les analyses et les impacts socio-économiques de ce projet. Cela répondra peut-être aussi, vous trouverez peut-être aussi des éléments sur les aspects de trafic le cas échéant. En tout cas, l’exercice est fait en toute transparence. Les éléments sont disponibles. Vous trouverez notamment dans cette pièce, une mention sur le bilan environnemental de cette ligne qu’on peut estimer globalement et on ne va pas forcément aller totalement dans le détail aujourd’hui, mais c’est 850 000 tonnes de CO2 économisées pour donner une indication. Je veux principalement réagir sur effectivement les interventions de Monsieur Jancovici : comme tout le monde, je suis très sensible aux interventions de Jean-Marc Jancovici. J’ai 42 ans, trois enfants, l’avenir… le climat, ce sont des sujets qui me concernent et pour le coup, je suis convaincu qu’il adresse des sujets qui sont tout à fait pertinents. Je me retrouve directeur de l’action territoriale Essonne Yvelines. J’entends Monsieur Jancovici qui considère que cette ligne ne sera jamais favorable d’un point de vue environnemental. Ma première réaction a été de regarder les études et de comprendre où sont les éléments et les écarts entre nos études et les siennes : c’est une scientifique et on va regarder les choses techniquement. Il y a des gens qui sont très doués pour le faire, et du coup, de n’est pas moi. On n’a pas pu accéder aux études de Jean-Marc Jancovici : je les ai demandées, je ne les ai jamais reçues. Si quelqu’un les a, je les prends et on va les regarder en détail. Je vous le dis très clairement, on n’a pas accès aux sources de ses études. Les nôtres sont disponibles sur le site de l’enquête publique que je vous invite à consulter sur le site internet de l’enquête dont le lien est communiqué. Sur l’impact alimentaire, je n’ai pas effectivement sur ce projet d’infrastructure de transport d’analyse particulière sur les aspects alimentaires. Il y a une mesure le travail dans laquelle le projet de territoire dans une certaine mesure adresse ces sujets-là. Le travail est mené dans le cadre de la ZPNAF (zone de protection naturelle agricole et forestière) pour faire de cet espace plus qu’un espace sanctuarisé, lui donner la vitalité nécessaire parce que c’est probablement là que se situe la clé de la vie de ce territoire au-delà de nous et pour nos enfants, une charte, un programme d’action. La SGP est signataire de cette charte. Il y a des pistes de travail dans ce secteur qu’il faut absolument accompagner et encourager. Ce que je veux dire, c’est qu’en tant que maître d’ouvrage d’une infrastructure de transport, notre contribution peut être relativement modeste aux aspects alimentaires. Mais c’est quand même un sujet qui nous intéresse et j’ai espoir qu’on parvienne par ailleurs à utiliser les gares du Grand Paris Express comme un lieu pour distribuer par exemple des produits agricoles en circuit court. Il n’y a pas de raison qu’on ne puisse pas envisager ce type de solution sur l’ensemble du territoire francilien. Pour le coup, les sources sont importantes. Il va falloir analyser les offres, les structurer, c’est un travail qu’on souhaite engager prochainement. Sur les aspects historiques et les différentes analyses qui ont pu être menées sur des scénarios de transports alternatifs, Vianney, je te laisse peut-être réagir, à moins que Bernard, tu souhaites le faire ?

**Vianney Elziere :** Là-dessus, je voudrais rappeler deux ou trois choses un peu simples, simplistes me direz-vous. La première chose est que ce schéma d’ensemble dans lequel figure la ligne 18 a fait l’objet, cela a été dit tout à l’heure, d’une concertation importante en 2010-2011. Vous le direz que cela fait dix ans, c’est exact. Je dirais que cela fait déjà dix ans, on aurait déjà dû mettre la ligne 18 en service. Si vous reprenez les études d’il y a dix ans, les dates de mise en service qui étaient évoquées à l’époque étaient avant 2020. *Une femme intervient dans le public.* Oui, il y a eu deux gares sur Saint-Quentin qui étaient envisagées et rappelez-vous aussi, dans l’entrée du débat public de cette période, il n’y avait que six gares sur la ligne 18, on en a rajouté quatre depuis. On aurait pu en rajouter cinq, il y en a quand même quatre qui ont été rajoutées. C’est un premier élément. Deuxième élément qui est à prendre en compte, ce sont les questions de vitesse commerciale – à quelle vitesse le transport va-t-il se faire – et de capacité d’emport aussi – combien de passagers à l’heure peut-on transporter. Je vais enfoncer des portes ouvertes, mais un bus, même en site propre c’est plutôt 14 kilomètres par heure quand cela se passe bien, c’est 115 personnes maximum. Puis après vous avez les tramways, les trams-trains, les métros automatiques. Et quand on regarde les besoins de transport, et là on va peut-être reparler de trafic tout à l’heure, mais on est aujourd’hui sur la partie jusqu’à Versailles, sans le prolongement jusqu’à Nanterre – qui est le projet de la ligne 18 tel qu’il est aujourd’hui – on est à 19 000 voyageurs à l’heure de pointe le matin ; c’était 17 000 voyageurs dans l’enquête publique de l’année dernière, donc les chiffres d’il y a deux ans. Cela a l’air d’être toujours 19 000 en 2030, les études de prise en compte du Covid montrant qu’il ne va pas y avoir d’effet sensible à long terme et s’il y en avait, ce serait de l’ordre de 20 % maximum, cela ne change pas l’ordre de grandeur. Et une fois que la ligne sera prolongée jusqu’à Nanterre, dans un futur plus lointain, évidemment, le trafic va augmenter et les 19 000, la référence, dans la version, c’est jusqu’à Versailles Chantier. Et quand vous regardez ce que peut apporter un moyen de transport, un tramway par exemple, vous vous rendez compte que ça ne répond pas aux besoins. Effectivement quand on prend sur une portion donnée, sur quelques kilomètres, oui. Mais quand vous voulez faire Orly-Saclay-Versailles-Nanterre, il n’y a pas 36 solutions, la seule qui fonctionne, c’est le métro automatique. Après, 19 000 voyageurs par heure, ce n’est pas non plus considérable. Un métro automatique, cela peut avoir une capacité d’emport qui va facilement jusqu’à 40 000, 44 000 voyageurs par heure. On a aussi fait le choix sur la ligne 18 d’un métro qu’on a appelé à gabarit adapté, c’est-à-dire que finalement, c’est un métro automatique mais c’est un petit métro. Les trains ont une capacité d’emport de 350 voyageurs, c’est trois fois moins qu’un RER ou la ligne 14 qui va être prolongée. On a fait cet ajustement : un métro automatique pour avoir la régularité, la vitesse, la performance, le confort, la sécurité et un gabarit adapté car le trafic ne nécessitait pas un métro plus grand et c’est d’ailleurs la ligne 18 qui n’est pas comme les autres sur le Grand Paris Express. La ligne 15 aura des trains de 120 mètres de long plus avec des capacités d’emport beaucoup plus importantes, mais parce que le trafic le justifie en petite couronne. Cela ne le justifiait pas dans la partie concernée par la ligne 18.

**Mathilde Sablic :** J’interviens juste pour dire qu’il reste à peu près un quart d’heure sur ce temps d’échanges, donc si dans les réponses, vous pouvez répondre aux interpellations de manière courte, de manière à ce qu’on puisse redonner la parole à la salle, merci.

**Bernard Cathelain :** Quelques compléments sur les aspects choix de passage au sol ou de solution aérienne par rapport à des solutions enterrées, vous disiez Monsieur que l’État était propriétaire du sous-sol, ce n’est pas exact. Un propriétaire est propriétaire jusqu’au centre de la terre, il y aurait de toute façon des expropriations, je vous invite à vérifier la loi en la matière. De fait, si on était totalement en souterrain, il y aurait tout de même la nécessité d’avoir des émergences car vous devez avoir tous les 800 mètres au maximum des points d’évacuations. Ce serait, je vous l’accorde moins consommateur en espace. Très clairement, je le dis que le choix qui a été fait est un choix économique. Le Grand Paris Express est financé avec de l’argent public.

**Jean-Pierre Dutilleul, habitant de Guyancourt :** C’est notre argent. Cela fait plusieurs années…

**Mathilde Sablic :** Monsieur, prenez un micro si vous voulez vous exprimer s’il vous plaît…

**Bernard Cathelain :** Absolument, si vous me laissez répondre. Donc effectivement, le surcoût lié à un passage en souterrain dans ce contexte-là ne nous paraît pas justifié, c’est ce qui a retenu une solution aérienne, qu’elle soit en viaduc ou maintenant proposée au sol. Sur les aspects de fréquentation, Vianney a déjà évoqué les chiffres. Sur l’amélioration générale des transports, évidemment aujourd’hui vous n’êtes pas intéressés à Saint-Quentin pour aller à Massy parce que si vous voulez aller à Massy par les transports, c’est aujourd’hui quelque chose de compliqué. Il faut bien voir le Grand Paris Express comme étant un système d’ensemble et de fait, je ne sais pas si cela vous intéressera vous directement, mais le fait d’avoir une connexion qui permet depuis Versailles de rejoindre Massy, puis Orly, donc la ligne 14 qui elle va directement dans Paris, d’avoir des connexions avec le RER B, d’avoir un système de maillage, c’est quelque chose qui permet des déplacements et du soulagement des lignes existantes. Ce n’est pas contradictoire avec l’amélioration du réseau existant, c’est quelque chose que fait en parallèle Île-de-France Mobilités, peut-être pas au rythme auquel vous le souhaiteriez mais en tous les cas, il y a des choses qui sont faites. Et puis ce qui est important dans un projet comme celui-là, c’est de raisonner aussi globalement avec l’ensemble des modes de transport qui vont s’articuler autour du Grand Paris Express. C’est pourquoi nous avons autour des gares des études de pôles qui sont faites systématiquement pour regarder comment on peut accéder à ces différentes gares par tous les modes de transport, les bus mais aussi les modes doux de façon à faciliter les déplacements et offrir des possibilités nouvelles qui globalement vont améliorer la situation. Donc, c’est bien ça la logique d’ensemble du Grand Paris Express.

**Mathilde Sablic :** Merci. On a répondu, je crois, à toutes les interpellations. Alors on va redonner en effet le micro à Monsieur et puis Monsieur ensuite, si c’est bon pour vous.

**Jean-Pierre Dutilleul, habitant de Guyancourt :** Alors pour le sous-sol Monsieur, si on doit faire passer des tuyaux dans votre jardin, vous n’avez rien à dire, on fait passer des tuyaux du moment que c’est d’utilité publique. Exemple, si on doit faire passer l’évacuation des eaux usées, et qu’il n’y a pas d’autre solution à passer dans votre sous-sol, vous n’avez rien à dire, parce que ce sous-sol à partir d’une certaine profondeur, appartient à l’État. Là-dessus, donnez-moi les textes et c’est ce qu’on nous a montré quand on est passé dans le sous-sol chez moi. Maintenant, pour ce qui est du financement, c’était le même son de cloche quand on nous a présenté les précédentes enquêtes publiques. Le coût du financement : on faisait passer sur pilonne car coûtait moins cher. Or aujourd’hui, on passe en tranchée ouverte et on dit que ce serait plus cher de passer en souterrain. Et demain, dans deux ans, vous allez refaire une enquête publique en nous disant que ça coûte moins cher de faire en souterrain, en tunnel. Alors, ayez une réflexion cohérente, parce que de toute façon, l’argent public est pris sur nos feuilles d’impôt, sur ma taxe foncière et ma taxe d’habitation, tous les ans au moins depuis une dizaine d’années. Avec cet argent-là, on vous paye vous avec cet argent. Vous êtes à notre botte. C’est nous qui vous payons. Si on ne donnait pas cet argent, vous ne seriez pas payé ni à cette place-là en ce moment. La question financière est nulle. Si on veut passer en souterrain, et que cela coûte dix ans de plus de financement, cela coûtera dix ans de plus. Je ne pense pas que nos aînés, quand ils ont passé le métro parisien, ils se sont occupés du financement. Voilà ma réponse.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup Monsieur. Messieurs, voulez-vous intervenir maintenant ? Avec le micro, sinon, je ne vous entends pas. On désinfecte le micro, ça prend un peu de temps, pardon.

**Philippe Barault :** Comme je l’ai dit, je voulais entendre les réponses qui ont été apportées aux premières questions qui sont tout à fait importantes et fondamentales. Je me présente, Philippe Barault, j’habite à côté de la gare de Massy-Palaiseau, donc avec le RER B, RER C, des gares routières également : une gare très bien desservie. Et contrairement à ce que j’ai entendu, on peut tout à fait aller de Versailles à Massy-Palaiseau avec le RER C. On peut aussi aller tout à fait de Massy-Palaiseau à Orly avec le RER C. Cela a déjà été évoqué, mais je pense qu’un travail sur les RER existants C et B, serait moins coûteux – là je rejoins également l’argument financier – et beaucoup plus intéressant pour les habitants de la région que ce projet que je trouve complètement pharaonique. J’en reviens à ma question : comment allez-vous faire pour traiter l’artificialisation des sols et donc la non-artificialisation des sols avec le projet de la ligne 18. Mais au-delà du projet de la ligne 18, c’est tout le projet de l’OIN qu’il faut regarder : le projet de la ligne 18, le doublement de la RD36, les projets de ZAC qui ont été engagés par l’EPAPS et les projets en cours et qui vont arriver encore au niveau de l’EPAPS. Je précise qu’il y a deux ans, l’État a pris une circulaire visant, pour les projets de l’État à une artificialisation zéro. Comment allez-vous faire déjà sur la ligne 18 et plus largement sur les autres projets ?

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Est-ce qu’il y a d’autres questions. On a encore. Oui, Madame à nouveau au fond.

**Muriel Haquier :** Est-ce que vous pourriez réafficher la slide où vous présentez la manière dont le métro se présenterait lorsqu’il n’est plus en aérien ? Là où il y a une photo de champs avec des poteaux. Là le métro il est où et comment en dessous ? J’aime bien le côté paysager, mais on aimerait quelques éléments techniques sur cette photo.

**Vianney Elziere :** Peut-être pour vous répondre, une petite précision : le métro n’est pas en tranchée ouverte, il est au sol. En fait, il est très légèrement encaissé par rapport au niveau du sol et dans l’objectif d’insertion paysagère, on le détaillera plus dans la réunion publique de jeudi, on veut le rendre le plus discret possible, c’était un des éléments.

**Muriel Haquier :** Et donc vous fournissez des ailes aux tracteurs qui vont avoir besoin de traverser ? Vous gérez cela comment ? C’est beau l’insertion paysagère, mais on a quand même quelques doutes sur la quantité de terre qui va être évacuée au niveau de la tranchée. Ce sont quand même les meilleures terres d’Europe. Vous connaissez quatre mètres d’épaisseur de limon : une belle granulosité, un effet éponge fantastique, sur une jolie couche d’argile. On est le seul endroit au monde, en tout cas en Europe, à pouvoir faire pousser du maïs, grand consommateur d’eau sans aucun apport de goutte d’eau. Là, vous nous expliquez qu’avec une tranchée, c’est joli dans le paysage et on sait que la terre qui sera évacuée sera de la bonne terre qui va être jetée. Forcément, cela ne va pas se faire juste sur le linéaire de la tranchée et cela va manger. Et les agriculteurs sont déjà très inquiets parce qu’ils ont du matériel agricole qu’ils ont du mal à rentabiliser avec une portion de terrain qui est de plus en plus congrue, mais si là en plus, vous leur demande d’acheter des avions pour pouvoir passer d’un champ à l’autre, je pense que ça va être assez compliqué. Alors merci en tout cas de nous expliquer que ce sont des tranchées ouvertes et que les animaux aussi auront un peu de mal à passer, parce qu’eux non plus ne se sont pas adaptés aux changements climatiques ni aux insertions paysagères.

*Applaudissements de la salle.*

**Mathilde Sablic :** Merci. Peut-être avant de vous laisser répondre, on a des réactions sur le *chat*.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Oui, deux questions. Comment seront traitées les mobilités actives entre Saclay et Guyancourt suite à la restructuration de la RD36 le long de la ligne 18. Et vous parliez des continuités agricoles. Sur sa mise au sol, quel impact de la ligne 18 va-t-elle avoir sur la circulation routière ? Et notamment les franchissements de la RD36 vont-ils avoir un impact sur la circulation routière ? Je suppose que ce sont les franchissements du coup agricoles.

**Mathilde Sablic :** Mais pas uniquement dit quelqu’un dans la salle.

**Un homme dans le public :** La ligne 18 doit franchir la RD36, comment cela va se passer ?

**Une femme dans le public :** Il y a des routes qui vont de la vallée jusqu’à Versailles et qui vont couper la ligne 18.

**Mathilde Sablic :** Merci Madame.

**Vianney Elziere :** Combien de temps vous me donnez pour répondre, parce qu’il y a beaucoup de questions.

**Mathilde Sablic :** Théoriquement, il y a quatre minutes de temps d’échanges, mais je vous propose de prendre le temps de répondre en essayant de le faire de manière concentrée et compréhensible.

**Vianney Elziere :** Compréhensible, je vais essayer. Quelques mots supplémentaires sur ce passage au sol et la RD36 : vous l’avez compris, il y a deux projets qui interviennent sur le même territoire : il y a d’une part le projet de doublement de la RD36 qui est piloté par le conseil départemental de l’Essonne, qui fait une petite incursion dans les Yvelines, mais qui est pilote de l’ensemble du projet et qui ne concerne pas que la partie entre Saclay et Magny-les-Hameaux parce que ce projet de doublement part de Palaiseau, du carrefour la Croix de Villebois. Il y a toute une continuité de doublement de la RD36 qui est séquencé dans le temps. Vous avez vu que le carrefour du Christ-de-Saclay a déjà été refait l’année dernière. Il y a des travaux en cours sur la partie est de la RD36 à Palaiseau. Et viendra le tour, à une échéance post-2027, a priori sur ce que dit le département de la partie entre le Christ-de-Saclay et Châteaufort. Après, dans les Yvelines, c’est déjà deux fois deux voies, il n’y a pas de projet de modification. C’est un premier projet. Parallèlement la ligne 18, sur le même tracé que celui qui est actuellement prévu en viaduc, réfléchit à ce passage au sol qui est un des objets de la demande de déclaration d’utilité publique modificative. L’idée est vraiment d’être au sol, on prend le métro qui était en viaduc à 6 ou 8 mètres d’altitude et on le descend au niveau du sol. Quand on fait cela, effectivement, on continue de longer la RD36 tel que c’était prévu dans le projet mais on intercepte deux choses : des routes nord-sud qui existent aujourd’hui (RD361, RD938 et la route de Châteaufort à Toussus). Le viaduc passait au-dessus de ces trois routes-là, sans problème. Quand la ligne 18 est au sol, cela ne marche plus et à ces endroits-là, il va y avoir des ouvrages de franchissement et le projet qu’on a actuellement est deux ouvrages de franchissement où la ligne 18 va passer sous la route en tranchée ouverte, tranchée couverte, tranchée ouverte et on revient au sol. Dans un autre cas, la ligne 18 va passer sur la route, la RD938. Ce sont des ouvrages de franchissement, les croisements sont en train d’être étudiés avec le conseil départemental, puisqu’il s’agit dans tous les cas de routes départementales Châteaufort étant une petite différence. C’est un premier point. Deuxième point, on avait les circulations agricoles, effectivement. Aujourd’hui les engins agricoles avec des fermes qui sont plutôt au sud, même si ce n’est pas totalement vrai et des champs plutôt au nord de la RD36, vont être impactés par ce passage parce qu’on crée une coupure franche. Avant, les tracteurs ou les engins agricoles pouvaient passer sous le viaduc, là, ils ne pourront plus. On a travaillé avec chacun des quatre exploitants agricoles, avec l’agence des espaces verts qui est propriétaire pour proposer des solutions qui permettront de maintenir les continuités agricoles, les circulations des engins pour les quatre agriculteurs concernés.

**Une femme :** Et pour les animaux ?

**Vianney Elziere :** Pour les animaux, également, on a fait faire une étude. Il y avait trois types, je vais être un peu simplificateurs, pardonnez-moi : la grande faune terrestre, la petite faune terrestre et la faune volante. Pour la faune volante, évidemment, quand on passe au sol, on améliore la choses et les risques de collision entre les oiseaux et le métro diminuent, c’est un point favorable. Sur la faune terrestre, on va aussi intercepter, créer une coupure, encore il faut que l’animal puisse franchir la RD36 à quatre voies, puis après, il va arriver sur la ligne 18 et là, il pouvait passer dessous, il ne pourra plus demain. On a fait faire une étude par des bureaux d’études spécialisés, qui ont conclu qu’il n’y avait pas besoin de passage grande faune parce qu’il n’y a pas aujourd’hui de flux de circulation de grande faune nord-sud qui le justifiait, sauf en un point, au niveau du golf national où il y a aujourd’hui un passage inférieur qui a aussi un passage hydraulique. On va retravailler ce passage inférieur pour l’améliorer et maintenir son rôle hydraulique, son passage grande faune, et c’est aussi un chemin de randonnée, donc on va aussi maintenir la circulation des randonneurs. Sur les autres franchissement, on va travailler la largeur de nos franchissements, dans le cas où la ligne 18 passe sur la route, en élargissant par rapport à ce qui est nécessaire au trafic routier pour permettre un franchissement grande faune sur les côtés, avec des aménagements paysagers, des guides pour que la faune (ce sont essentiellement les chevreuils et les sangliers qui nous préoccupent) puissent passer. Pour la petite faune, en plus de ces circulation, on va aussi profiter des passages hydrauliques qu’on va créer sous la ligne 18 pour la gestion de l’eau. Je ne vous apprends pas que les bassins versants sont nord-sud, donc l’eau vient du nord et descend au sud, voire un peu trop puisqu’elle arrive jusqu’au village, notamment à Villiers-le-Bâcle, donc on va aussi travailler ce point avec le conseil départemental. Donc on va profiter de ces passages hydrauliques pour les aménager aussi et permettre le passage de la petite faune. Voilà ce qu’on a aujourd’hui dans le projet et le dossier qui est soumis à enquête publique.

**Mathilde Sablic :** Il y avait juste une question dans la salle sans micro, donc je me permets de la relayer sur le passage des outils agricoles qui ne sont pas du coup dans les trois catégories que vous venez de décrire.

**Sylvain Pollet :** Sur la faune de bipèdes qui roulent en tracteurs, très précisément, le travail que signalait Vianney en lien avec les exploitants agricoles, très concrètement, cela consistait à collecter la taille des engins, leurs circuits, leurs usages de leurs champs, comment ils se déplacement de l’un à l’autre, et à titre de donnée d’entrée pour nous, déterminer des girations suffisantes, spatialiser des accès spécifiques, aménager des voies dédiées aux agriculteurs de part et d’autre de la ligne. Et tout ce travail on l’a évidemment mené en direct avec eux. Ce ne serait pas utile de citer les agriculteurs un par un car l’enjeu nous dépasse tous. Il faut que ces accès soient pérennes et puissent fonctionner quel que soit l’usage qu’on en aura aujourd’hui et demain. Ce travail a été mené sur six à sept mois aujourd’hui et il permet aujourd’hui de se dire qu’il n’y aura pas de problème à avoir un pont trop petit, pas assez large, qu’on aura une giration qui est trop étroite… Vous nous interrogez sur les options et les solutions proposées, je vous invite éventuellement à revenir jeudi, on pourra revenir plus en détail sur ces éléments.

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

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je précise que vous pouvez aussi poser les questions sur le registre électronique, je rebondis, si jamais vous ne pouvez pas être là jeudi, bien évidemment.

**Vianney Elziere :** Quelques éléments aussi… Monsieur, vous parliez du RER C pour faire Massy-Palaiseau/Versailles. Oui, c’est possible aujourd’hui, il faut prendre son mal en patience quand même. La fréquence est de 30 minutes à une heure selon l’horaire et le temps de trajet c’est une vingtaine de minutes. *Une femme parle dans le public (incompréhensible).* Ce n’est pas aussi simple. Regardez ce qui est en train de se faire sur le tram T12 Express entre Évry et Massy-Palaiseau, c’est un projet en soi, c’est assez compliqué. Oui, c’est possible. Maintenant, cela ne résoudra pas le problème de la desserte de Saint-Quentin, de Saclay, de Palaiseau, de Orsay-Gif pour lesquels les problèmes subsisteront. Ce qu’on cherche, ce n’est d’opposer la ligne 18 aux autres moyens de transport, vous avez aussi parlé du RER B et de la modernisation qui est en cours, qui va franchir une étape importante d’ici 2025. C’est un ensemble : il faut réussir à tout faire. C’est pour cela que c’est en cours. *Un homme prend la parole (incompréhensible).* La SGP finance, et contribue à financer la rénovation du RER B par exemple. Peut-être juste un dernier mot sur les circulations douces, pour une des questions qui ont été posées. On travaille aussi avec le conseil départemental de l’Essonne, puisque c’est plus de sa compétence que de celle de la SGP sur l’accompagnement du doublement de la RD36 par le RER vélo, qui est en train de se mettre au point et qui permettra de faire avec une piste cyclable dédiée, donc plutôt sécurisée, un chemin depuis la Croix de Villebois à Palaiseau à l’est – j’avoue que je ne sais pas très bien comment ça se passe une fois qu’on est arrivé à Palaiseau – jusqu’à Saint-Quentin où vous aurez une piste cyclable dédiée.

**Mathilde Sablic :** Monsieur, vous vouliez répondre vous-même ? Il y a deux mains qui se sont levées, je vous ai vu…

**Sylvain Pollet :** C’était juste pour préciser que c’était en réponse aux questions sur les mobilités actives relayées par la Présidente entre Saclay et Guyancourt.

**Mathilde Sablic :** Est-ce que vous souhaitez qu’on prenne les deux interventions maintenant, ou est-ce qu’on attend la seconde présentation de la SGP, Madame la Présidente ? Qu’est-ce que vous préférez ?

**Sylvie Denis Dentilhac :** La deuxième intervention doit être liée au focus de ce soir. Sur le *chat* une question d’ordre générale, précise, mais qui n’est pas sur le focus : quelle sera la taille de l’ouvrage 23 dans le bois Saint-Martin et en quoi est-il modifié ? Et nous pouvons peut-être prendre les deux autres questions…

**Mathilde Sablic :** Est-ce que vous pouvez nous repréciser le focus de ce soir de manière à ce que s’il y a d’autres interventions plus générales, on puisse les avoir maintenant ?

**Sylvie Denis Dentilhac :** Il s’agit principalement des projets d’aménagement autour des gares de Saint-Quentin et de Satory.

**Mathilde Sablic :** Merci. On a Madame peut-être et ensuite, il y aura Monsieur au fond, vous lui avez déjà donné le micro ? Non, pas encore. Madame, je vous en prie, levez-vous si vous pouvez et présentez-vous d’un mot. Merci.

**Martine, habitante de Saint-Quentin-en-Yvelines :** Merci. Martine, habitante de Saint-Quentin-en-Yvelines et extrêmement sensible à l’environnement et aux terres agricoles nourricières du plateau de Saclay. Très en lien aussi avec les agriculteurs du plateau. Alors comme vous n’avez pas donné de détails quant à la concertation avec les agriculteurs, je vais vous dire, je connais très bien le couple Vandame. Vos propositions ne leur conviennent pas du tout. Cristiana m’a indiqué à plusieurs reprises que vos propositions pour aller de leur ferme où sont logés les matériels agricoles jusqu’à leurs champs qui à l’heure actuelle leur prend 10 minutes, avec vos propositions, ils mettront facilement 45 minutes puisqu’il faudra qu’ils aillent avec leurs engins, qui, vous imaginez, une moissonneuse-batteuse, quand vous ne vous trompez pas dans les dimensionnements des ouvrages publics pour qu’ils puissent en effet avoir de quoi tourner sur le Christ-de-Saclay comme vous l’avez déjà fait. Donc il faut qu’ils aillent de leur ferme jusqu’au Christ-de-Saclay, qu’ils fassent toute cette giration et qu’ils reviennent jusqu’à leurs champs qui sont de l’autre côté de chez eux. Donc, ces solutions ne leur conviennent pas, ils le disent et le répètent, vous les entendrez à Gif, je pense qu’ils seront là jeudi. Je me fais juste l’écho aujourd’hui. Et je veux mentionner, insister sur la ZPNAF (zone de protection naturelle agricole et forestière ) que vous avez mentionnée qui est une zone que nous avons défendue avec ardeur contre l’urbanisation, il y a dix ans. Nous avons obtenu sa protection par une loi, en effet, mais une loi, on le sait bien en tant que citoyen, cela se défait. Vous nous dites à l’heure actuelle que cette zone est protégée. Mais les projets qui nous sont présentés ce soir : doublement de la RD36, un métro qui va et qui vient, une desserte agricole plus un RER vélo. Que nous restera-t-il de nos terres agricoles sur le plateau de Saclay, après tout cela ? L’avez-vous évalué ? Avez-vous réellement évalué la bétonisation que cela entraîne avec en effet tous les ouvrages publics qui vont être nécessaires, qui ne seront pas nécessaires, excusez-moi, à cette ligne dont nous ne voulons pas. Nous voulons que les terres nourricières que nous avons à côté de chez nous, qui sont en effet composées d’un limon exceptionnel ne soient pas bétonnés pour un ouvrage qui est totalement inutile pour les Saint-Quentinois.

*Applaudissements dans la salle.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Monsieur au fond, je vous laisse de la même manière vous présenter d’un mot, merci.

**François André :** Je m’appelle François André, je suis à Gif du plateau de Saclay. Et je voulais savoir si vous pouviez donner des chiffres, vraiment, sur l’économie que vous faites de franchissement et le nombre d’hectares de terres agricoles qui disparaissent dans cette opération. Vous ne le chiffrez pas. Et je réagis aussi à l’idée que ce campus est bas carbone. Je voudrais savoir si vous connaissez exactement le nombre de personnes qui vont venir travailler quand tous les déménagement d’instituts et de centres de recherche vont être faites ? C’est à l’horizon de 5 à 10 ans. Et si vous pouviez nous dire combien de logements ont été prévus sur site, dans le quartier du Moulon et autour du quartier de Polytechnique ? Si vous faites la différence entre les deux, vous allez constater que vous organisez une immense transhumance quotidienne supplémentaire dans la région parisienne. C’est-à-dire qu’on ne pourra pas vivre sur place, c’est-à-dire là où on travaille, alors que cela devrait être quand même un objectif bas carbone, précisément. Donc vous allez justifier finalement cette ligne dont la construction elle-même ne sera pas bas carbone, parce que tout simplement le projet est mal conçu. Mais nous, les chercheurs de Saclay, on sait qu’il est mal conçu et que les étudiants ne peuvent pas vivre sur place et les salariés non plus. Pouvez-vous nous dire combien de logements seront prévus sur le plateau de Saclay, combien de personnes seront logées et donc peuvent travailler à côté des centres de recherche. Et si on fait la différence entre le nombre de personnes attendues dans les centres de recherche et le nombre de gens qui peuvent vivre sur place, vous verrez effectivement que vous pouvez justifier d’immenses travaux d’infrastructures pour les essayer de les amener sur cette zone, dont le sens scientifique n’est toujours pas démontré.

*Applaudissements dans la salle.*

**Mathilde Sablic :** Merci Monsieur. Alors, c’est encore sur la partie plus générale ? Je vous laisse, vous allez recevoir le micro. À nouveau Madame ensuite, Monsieur allez-y.

**Jean-Luc Manceau :** Je m’appelle Jean-Luc Manceau et j’habite Montigny. J’avais participé il y a dix ans dans cette salle à la précédente enquête publique. Et je suis surpris qu’on ratatouille en fait, qu’on revienne toujours sur le même projet alors que depuis dix ans, il s’est passé pas mal de choses et notamment l’année dernière. Donc, je vais y revenir dans le reste de mon intervention. Je voulais partir de la dernière intervention de la petite vidéo très marketing que vous avez montrée tout à l’heure. Elle se finit par un jeune homme, un jeune Versaillais qui dit, enfin c’est comme cela que je l’ai compris parce que je suis assez positif comme homme. Il disait, je l’ai compris comme ça : « et si on imaginait la ligne 18 différemment que ce qu’on nous bassine depuis dix ans », c’est-à-dire un métro qui parfois est aérien, des fois il est souterrain, des fois, il est au sol. Aujourd’hui, on apprend qu’il va être au sol, mais légèrement encaissé, on ne le verra même pas. C’est vraiment très drôle votre image du dessous, cela a fait rire la moitié de la salle. Est-ce qu’on peut l’imaginer autrement ? Et notamment pour l’imaginer autrement, dans votre raisonnement, Monsieur de droite, excusez-moi, je n’ai pas retenu votre nom. Donc vous avez dit que vous dimensionniez ce transport en commun pour une heure de pointe à 19 000 voyageurs par heure. Peut-être, mais cela me choque qu’on dimensionne un transport en commun pour une heure de pointe, le reste de la journée, dans les autres heures, il y aura peut-être 500 ou 1 000 voyageurs… Mais on va le dimensionner pour une heure de pointe. Quel sens cela a ? De plus, j’apprends ce soir sincèrement – je n’ai pas le temps en tant que citoyen lambda de suivre tout – le dédoublement de la RD36. Mais c’est complètement aberrant ! Vous vous rendez compte ce que vous nous expliquez ? Alors, vous nous expliquez benoitement que ce sont deux entités différentes : il y a le conseil départemental d’un côté, qui va doubler le RD36 et il y a l’État de l’autre qui va nous faire un beau métro. Vous rendez-vous compte que ces deux infrastructures sont concurrentes l’une de l’autre ? Non, les deux vont être contigües et c’est normal parce que ce sont deux entités différentes. Je ne suis pas d’accord avec le Monsieur devant tout à l’heure, avec ce qu’il a dit. Mais je suis d’accord sur une chose : c’est de l’argent public. C’est l’argent de nos impôts et on est en droit de comprendre pourquoi deux infrastructures complètement concurrentes sont construites, projetées sur ce même territoire. Pourquoi ne pas envisager quelque chose de beaucoup plus intelligent qui serait de, si vraiment le RD36 doit être doublé pourquoi ne pas continuer à garder deux voies pour les voitures, cela leur suffira amplement, parce que vous nous avez expliqué tout à l’heure que les voitures, bientôt, les gens ne les prendraient plus, et c’est ce à quoi il faut arriver et c’est très bien. On ne garde que deux voies pour le RD36 et le doublement du RD36, on lui met un tram-train ou tramway, vous le dimensionnez bien mais sérieusement, c’est-à-dire en moyenne et pas pour une heure de pointe s’il vous plaît Messieurs. Parce que bien sûr, on a toujours dimensionné toutes les routes pour des heures de pointe. Mais regardez à quoi cela nous a conduits, je veux dire encore à Voisin, on continue de vouloir doubler les infrastructures simplement parce qu’il y a un bouchon pendant 20 minutes au carrefour des Pyramides. Mais cela devient aberrant à notre époque. Vous vous rendez compte quand même… Oui, Madame le Maire, je vous ai reconnue, même avec votre masque. Oui, mais 20 minutes dans un bouchon…

**Un Élu de Montigny :** Deux heures Monsieur…

**Jean-Luc Manceau :** Oui, c’est ça, deux heures dans un bouchon… Donc, je suis surpris par ce deux infrastructures. Pourquoi ne pas en faire une seule et la faire intelligemment avec des circulations douces, donc de bénéficier de ce doublement de RD36 pour à la fois service le flux de voiture, avoir un tram-train et une circulation douce sur ce plateau de Saclay.

**Mathilde Sablic :** Je vous invite à conclure…

**Jean-Luc Manceau :** Je vais conclure par, du point de vue carbone. Je fais le même métier que Jean-Marc Jancovici, je suis désolé, je suis un peu moins connu mais je fais le même métier. Et 850 000 tonnes, excusez-moi, ce n’est rien. Je ne sais pas, comme vous n’avez pas dit si c’était par an, sur toute la durée de l’infrastructure, mais même sur une année, ce n’est rien. Peut-être même c’est sur la durée de l’infrastructure, mais c’est encore plus que rien à ce moment-là. En revanche, ce qui nous intéresse, j’ai appris ce soir la présence de cette annexe H que je n’ai pas encore été voir, mais je vais la regarder dès ce soir et je vérifierai vos calculs, mais combien d’émissions pour ce projet, car tout projet de l’État doit faire l’objet d’un bilan carbone. Et ce qu’a calculé Jean-Marc Jancovici ou son équipe c’est en effet l’équilibre entre les émissions évitées et les émissions du projet, c’est ce qui est important, et donc de le voir sur la durée de vie de l’infrastructure (20 ou 30 ans). Quelle est cette balance, puisqu’on sait très bien qu’en 2050 on doit atteindre la neutralité carbone. C’est important de faire ce calcul. Et dernière question, excusez-moi. Comme je l’ai dit au début de mon intervention, il s’est passé quelques bricoles es deux dernières années. Quel est l’impact pour ces 19 000 voyageurs par jour, en heure de pointe, du télétravail ? Vous n’êtes pas sans savoir que le télétravail est le sens de l’histoire et la plupart des entreprises font deux jours de télétravail minimum par semaine, certains sont même en totalité de télétravail. Les millions de mètres carrés dont vous nous avez parlés tout à l’heure , la plupart seront sans doute vides et non occupés dans les prochaines années. Comment avez-vous pris en compte cela dans la réflexion justement sur l’enquête d’utilité publique qui nous réunit ce soir ?

**Mathilde Sablic :** Merci. Madame, Monsieur aussi. Madame allez-y… rapidement…

**Muriel Haquier :** Oui, je suis sur un joli document du Cerema, l’outil de l’État, cela s’appelle référentiel pour choisir le mode en fonction du nombre de voyageurs par heure et par sens. Et on nous dit qu’un métro léger, on ne peut pas l’envisager avant 8 000 voyageurs par heure et par sens. Je crois que les chiffres que vous nous avez donnés de fréquentation qui étaient des chiffres avant Covid sont largement en dessous de ce 8 000 voyageurs par heure et par sens pour dimensionner et déclencher le métro. On est quand même dans un document de l’État et c’est assez surprenant d’aller, de proposer un projet qui n’aille pas dans le référentiel. Je suis quand même assez surprise, d’autant plus qu’Île-de-France Mobilités, je reviens, sur le problème des heures de pointe, essaye d’encourager à travers les plans de déplacement d’entreprises, les plans de déplacement inter-entreprises et la mise en place de bureaux des temps, l’étalement des heures de pointe. Donc, pourquoi calculer votre projet sur une heure de pointe alors que l’ensemble des politiques d’État doit viser, via les bureaux des temps et via les plans de déplacement inter-entreprises et d’entreprises, un étalement des heures de pointe. Les chiffres ne sont pas bons pour votre projet.

**Mathilde Sablic :** Attendez, il faut qu’on désinfecte le micro. Peut-être à Monsieur, comme celui-là est déjà prêt. Merci. Et je propose qu’on laisse répondre et qu’on passe à la deuxième partie si vous le voulez bien. Parce qu’on a pris un peu de retard, c’est normal, c’était important que vous ayez la parole. Monsieur, je vous en prie.

**Jérôme, habitant d’Igny et étudiant sur le plateau de Saclay :** Bonsoir. Jérôme, habitant d’Igny et étudiant sur le plateau de Saclay. Donc déjà, j’ai un petite question pour le monsieur qui est tout à droite, si quand on vous pose des questions vous nous renvoyez aux annexes, à quoi cela sert-il de venir aux réunions ? Si les personnes viennent avec des questions de bonne foi, et que vous les renvoyez là-bas, n’est-ce pas pour les perdre ? Après, j’ai des petites questions pour un autre monsieur qui est à droite : les 19 000 voyageurs par heure, sur quel tronçon sont-ils pris ? A-t-on les fréquentations précises sur les différents tronçons, parce que je ne suis pas sûr que les 19 000 fassent Versailles-Orly. Je voudrais bien savoir quelles sont les vraies fréquentations sur chaque portion pour voir si toutes les portions sont vraiment utiles. Après j’ai une autre question par rapport à la mise en concurrence des transports. Vous nous avez parlé du Tram-train et du T12 qui va Évry-Massy. Habitant Igny, il me semble bien que à la base, le T12 devait faire Évry-Versailles et donc desservir et remplacer le RER C entre Massy et Versailles pour améliorer la desserte, et permettre aussi plus de trains qui circulent. N’est-ce pas de la mise en concurrence ? Et du coup, cela relie l’une à l’autre question posée juste avant : était-ce vraiment la peine de faire un tronçon entier de métro de Versailles à Orly ? N’aurait-il pu y avoir d’autres moyens de transport qui reliaient directement les moyens de transport qui existaient déjà et devaient être améliorés. J’ai d’autres questions. J’ai une question par rapport à la gestion des déchets : toute cette terre excavée comme il a été dit, qui est d’une qualité qui n’est plus à démontrée, où sera-t-elle envoyée ? Sera-t-elle envoyée mélangée à d’autres déchets comme à Saint-Hilaire en étant mélangée à des terres qui sont de qualité moindre, ou Allainville, Rambouillet ou dans d’autres endroits ? Est-ce que vous êtes déjà allé sur le terrain en fait ? Sur le terrain dont vous parlez vous-même et pas d’autres personnes. Parce que là on a eu des inondations récemment, pas mal d’eau est tombée. Ces projets qui permettent d’urbaniser, même en tranchée semi-couverte, l’eau qui ne va pas être absorbée par la bétonisation de cet espace, où va-t-elle aller ? Je crois que Palaiseau, les vallées de la Mérantaise, la Bièvre, on a assez de vallées qui ont pris cher avec une pluie qui est tombée juste avant le premier tour des élections et je ne crois que ça aille en s’améliorant. Que va-t-il devenir de cette eau qui ne sera pas non plus absorbée grâce à ce projet sur ce tronçon. On ne peut parler que du tronçon qui est vers Guyancourt et Saint-Quentin si c’est ce qui vous intéresse, sinon, je vous reposerai la question jeudi, il n’y a pas de problème.

*Applaudissements dans la salle.*

**Mathilde Sablic :** Merci. Alors on va laisser répondre rapidement s’il vous plaît parce qu’il faut qu’on passe à la deuxième partie, ensuite, de cette soirée. Qui veut répondre parmi vous Messieurs ? Je laisse redire votre nom de manière à ce qu’on sache qui vous êtes au passage.

**Vianney Elziere :** Beaucoup de questions en effet. Je suis Vianney Elziere, directeur de projet de la ligne 18. Une petite précision sur le dimensionnement : on ne dimensionne pas le métro pour l’heure de pointe. On prend en compte l’heure de pointe mais on prend aussi avec abaques le trafic sur la journée. À partir de l’heure de pointe et des simulations, on en déduit la fréquentation quotidienne, la fréquentation à l’heure de pointe et bien évidemment en soirée et le weekend, c’est différent. On joue à partir de cela, non pas sur la capacité des trains, mais sur un couple : la capacité et la fréquence. Je ne vous apprends rien, mais à l’heure creuse, il y a moins de trains, moins de métro, moins de bus qu’à l’heure de pointe. C’est à partir de cela aussi qu’on joue. Et la capacité du métro automatique est là-dessus assez unique, le tram-train ne pourra pas faire la même chose, un tramway non plus, on peut jouer sur l’intervalle pour arriver jusqu’à 85 secondes entre deux trains dans le cas de la ligne 18 et dans le cas d’ailleurs plus général du Grand Paris Express : toutes les 85 ou 90 secondes. Donc c’est un métro toutes les minutes et demie avec une capacité d’emport de 350 voyageurs. Et un système aussi contrairement à un bus : un des problèmes qu’il y a aujourd’hui à Massy-Palaiseau avec les bus 9106 et 910, c’est quand vous avez un RER qui arrive, alors je vais caricaturer, pardonnez-moi, mais un RER, c’est 1 000 personnes qui ne descendent pas toutes à Massy-Palaiseau évidemment, mais un RER qui arrive c’est 1 000 personnes, un bus c’est 115 sur un bus articulé (vous rentrez avec trois portes). Au-delà de la capacité brute des engins, il y a aussi tous les flux de voyageurs : si c’est pour remplir un bus de 115 personnes, cela prend très longtemps et c’est la combinaison de l’ensemble qu’on prend en compte. Donc, le télétravail, il a eu des études qui ont été faites qui sont encore un peu prospectives parce qu’il n’y a pas de retour d’expérience mais souvenez-vous qu’au début de la crise du Covid, tout le monde disait que le télétravail est l’avenir et que plus personne ne viendrait au bureau. À la fin, on n’y est pas encore, mais on s’en approche, je l’espère, de la crise, tout le monde dit qu’il faut absolument maintenir une activité au bureau. Oui, il y aura certainement une partie de l’activité qui restera en télétravail, mais le pourcentage qui est considéré aujourd’hui et dans les études qu’on suit à la SGP, parce qu’évidemment c’est un sujet important, montre qu’on est en deçà de la marge d’erreur de toutes ces simulations de trafic parce que là on parle de projections de trafic à 2030, 2035, ce qui est une science assez délicate. Le Cerema effectivement montre ce genre de chiffres. Il y a le couple là aussi vitesse commerciale qu’il ne faut pas oublier : un métro automatique va plus vite qu’un tramway par exemple, donc c’est aussi un des paramètres qu’on a pris en compte dans le choix du système de transport. Donc ça c’était le dimensionnement à l’heure de pointe. Le serpent de charge, la question que vous avez posée Monsieur au fond, sur où sont ces 19 000 voyageurs. Effectivement ils ne vont pas tous partir d’Orly et arriver jusqu’à Versailles. Vous avez dans les dossiers et on prend ça aussi en compte dans les calculs, ce qui s’appelle le serpent de charge, c’est-à-dire que sur chaque intervalle entre deux gares, on affine cette simulation et effectivement, sur la partie ouest de la ligne, ce n’est pas là qu’il y a le plus de trafic, je vous en donne acte bien volontiers, les calculs le montrent et ils sont dans notre dossier d’ailleurs. Ils y sont depuis l’origine, ils n’ont pas changé, c’est essentiellement entre Massy-Palaiseau et Palaiseau-Orsay-Gif qu’il y aura le plus de charge. *Applaudissements*. Il n’empêche que la capacité pour le reste nécessite toujours un métro automatique. Un petit mot Madame, pardon de rentrer dans des signatures personnelles sur ce que vous avez dit Madame sur les Vandame. Effectivement, le premier projet qu’on leur a présenté il y a quelques mois maintenant ne leur convenait pas complètement pour la raison que vous avez mentionnée. C’est que venant de l’ouest ils seraient amenés à aller trop à l’est, soit devant le CEA, soit devant le Christ-de-Saclay, faire demi-tour pour revenir et accéder à leur champ. Nous leur avons présenté il y a un mois – la dernière réunion était la semaine dernière et ils étaient effectivement en congés – une solution et nous avons eu un remerciement de Monsieur Vandame adressé plus au conseil départemental qu’à la SGP, je le souligne, parce qu’on leur a proposé une solution qui leur convient. C’est ce qu’a dit Monsieur Vandame en séance. Ce n’était pas la solution qu’on a proposée initialement. Je pense, j’espère que si vous retournez les voir maintenant ils ne vous diront pas ce qu’ils vous ont dit il y a quelques mois qui effectivement ne leur convenait pas, pas complètement. Complément aussi sur la RD36 en concurrence du métro : on n’oppose pas une infrastructure routière où il y aura des voitures, fussent-elles électriques à un métro automatique qui établit un bilan carbone positif. À partir de là, ce ne sont pas des projets concurrents, ce sont des projets complémentaires qui répondront à des besoins différents. La ligne 18 sera plutôt sur cette partie-là une infrastructure de transit puisque comme vous le savez, il n’y a pas de gare sur le plateau de Saclay. Donc on ira de Saclay à Saint-Aubin – la gare s’appelle Saint-Aubin qui est sur la commune de Saclay – jusqu’à Saint-Quentin Est, il n’y a pas de gare intermédiaire. Cela fera le transit et vous aurez de toute façon du cabotage (desserte locale) par tout moyen, par des bus. Ce qu’on a regardé avec le conseil départemental de l’Essonne qui avait son projet de doublement de la RD36 aussi, qui est un projet qui date aussi d’il y a dix ans, et là aussi n’est pas nouveau. Il a été déclaré d’utilité publique il y a dix ans et à l’époque, il y avait un projet avec quatre voies pour les voitures et une voie dédiée pour le TCSP. Ce qu’on a revu et le conseil départemental a actualisé ses études de trafic, c’est qu’avec la ligne 18 qui sera prise en compte, ce sera effectivement trop large. Donc au mois de mai, l’assemblée départementale a voté la suppression du TCSP. C’est comme ça que s’est présenté notre dossier. Donc il y a bien eu une réduction, une optimisation de l’ensemble des deux infrastructures : une RD36 qui sera quand même doublée à la fois pour les voitures et pour les bus et une ligne 18 qui sera à côté, l’ensemble avec un faisceau d’intervention réduit qui fait qu’on va diminuer notre empreinte au sol global entre le département et la Société du Grand Paris. Et l’emprise totale doit être de 29 hectares sur toute la partie de Saclay jusqu’à Magny-les-Hameaux. Sur ces 29 hectares, de mémoire, il y en a 24 qui sont cultivables et avec le projet mutualisé que je viens d’exposer – le projet de département modifié et la ligne 18 au sol – on va aussi gagner 4 hectares. On aurait une empreinte totale sur ce secteur entre le conseil départemental, la RD36 à quatre voies et la ligne 18 de 20 hectares de terres cultivables. C’est l’ordre de grandeur, chiffre à affiner, mais c’est l’ordre de grandeur.

**Sylvain Pollet :** Enfin dernier commentaire, Monsieur en effet je considère que l’estimation et la détermination d’un bilan carbone sont une matière sérieuse. Monsieur, c’est semble-t-il votre activité. C’est justement parce que je respecte ma nécessité d’analyser ces éléments dans le détail que je renvoie à des éléments documentés précis. Je ne suis pas moi spécialiste de cette matière mais notre engagement est celui d’une transparence et pour le coup, c’est aussi le pendant de cet exercice, cela fait beaucoup de matières à apprécier mais elle reflète en tout cas de façon parfaitement sincère le travail qu’on a réalisé. Donc, voilà, je veux juste aider à vous situer dans cette matière.

**Bernard Cathelain :** Quelques éléments de réponse aussi sur les déblais par rapport à la question que vous avez posée. C’est un problème très large sur l’ensemble du Grand Paris sont un problème très large sur l’ensemble du Grand Paris Express puisque nous avons 45 millions de tonnes de déblais à évacuer pour lesquels on a mis en place une politique extrêmement précise qui est à la fois de tracer ces déblais de façon à savoir de manière extrêmement précise où ils vont et où ils ont été extraits, et également une politique de valorisation à chaque fois qu’il est possible de réutiliser ces matériaux soit sous forme de valorisation matière, c’est-à-dire de réutiliser les déblais extraits pour pouvoir en faire autre chose, s’il s’agit de terres agricoles utiles de voir comment on peut les utiliser par ailleurs. Mais aussi d’autres matériaux peuvent être utilisés en matière de construction par exemple et une valorisation volume, c’est le cas par exemple quand on remblaie des carrières existantes et qu’on peut les rendre à une utilisation du public. Ça c’est la politique générale. Nous faisons en sorte, bien évidemment, d’assurer cette traçabilité et en aucun cas, vous avez cité quelque chose qui se situait à Saint-Hilaire, en aucun, je sais qu’il y a des amalgames qui sont faits dans une notion géographique qui est celle des déblais du Grand Paris, mais qui peut venir de n’importe où. En aucun cas, des déblais du Grand Paris Express ne sont envoyés dans des terres agricoles ou sont envoyés dans des lieux que nous n’avons pas agréés au préalable. Et en particulier, Saint-Hilaire n’est en aucun cas agréé par le Grand Paris Express et ne rentre pas dans le cadre du projet du Grand Paris Express. De façon plus précise sur la ligne 18, on va regarder et analyser dans le détail l’ensemble des terres extraites de façon à regarder comment on peut les réutiliser au mieux.

**Mathilde Sablic :** Merci. Merci à tous. Vous voulez prendre la parole ?

**Sylvie Denis Dentilhac :** Juste la question à propos de l’OA23.

**Vianney Elziere :** J’allais y revenir justement, c’était la dernière que je m’étais notée. L’OA23 est un ouvrage annexe, un puits de service, qui sera à Versailles dans la clairière des Gonnards, qui est dans le bois Saint-Martin. C’est une clairière qui est très fréquentée par les familles. Comme cela a été dit, on a une obligation réglementaire de mettre un ouvrage annexe au moins tous les 800 mètres pour des questions de sécurité incendie. C’est une des conséquences réglementaires de l’incendie du tunnel du mont Blanc. Vous savez qu’une des raisons de la quantité de morts qu’il y a eu c’est que les pompiers n’ont pas pu accéder jusqu’au sinistre, parce qu’ils étaient bloqués par le feu et les fumées en amont. Depuis la réglementation a changé et on a cette règle des 800 mètres qui s’impose à nous. On peut discuter de 805, 810, mais pas plus. Donc à partir de là , quand on sait que la gare de Versailles est là où elle est et qu’on a du mal à la bouger beaucoup, il y avait forcément un ouvrage à placer quelque part dans ce coin-là. Et on a fait le choix depuis très longtemps dans une clairière pour éviter d’avoir à défricher et abattre des arbres. C’est vraiment une clairière, il y a quatre arbres dont un cèdre du Liban qu’on va préserver et trois arbres de moindre valeur qu’on va essayer de préserver, on n’est pas encore sûrs de pouvoir y arriver. Et si on coupe un arbre, de toute façon on compense et on replantera quatre arbres nouveaux pour un arbre coupé. À partir de là, on est dans cette clairière et on a essayé de minimiser notre emprise au sol et c’est vrai qu’on a une façon de présenter le dossier qui n’est peut-être pas suffisamment pédagogique, puisque dans nos dossiers, on donne des surfaces extrêmement importantes, on a notre enquête parcellaire qui est l’emprise foncière qu’on va acquérir : on parlé de 10 000 mètres carrés, soit un hectare, ce qui est considérable évidemment. La réalité est que cette surface, on en a besoin pendant les travaux et à la fin, on va restituer, à l’office national des forêts en espèce la surface excédentaire et notre ouvrage va au final représenter 1 000 mètres carrés qui vont être enterrés – donc invisibles depuis la surface – et il y aura une grille et un semble de grilles techniques, visibles au niveau du sol qui représente 100 mètres carrés. 10 000 mètres carrés, c’est l’emprise travaux, 1 000 mètres carrés, c’est l’ouvrage définitif enterré et 100 mètres carrés, c’est ce qui se verra depuis la surface. Maintenant, dans notre dossier on présente 10 000 mètres carrés, ce qui fait peur, mais je retiens plutôt 100 mètres carrés qui est le produit fini, une fois les travaux réalisés. Et dans le dossier aussi de demande d’autorité publique modificative, vous avez une modification du PLU de Versailles, puisqu’une partie de cette clairière est un espace boisé classé au titre du code de l’urbanisme. C’est une clairière sans arbre mais cela s’appelle juridiquement un bois, un espace boisé classé, et à partir de là on a demandé le déclassement dans le PLU de 5 400 mètres carrés pour mettre tout cela en cohérence.

**Mathilde Sablic :** Merci. Je vous propose qu’on passe à la deuxième partie de votre présentation. Merci à toutes les personnes qui ont pris la parole. Il y a une deuxième partie de prise de parole tout à l’heure. Il est déjà 20 h 52, c’est important que vous ayez tous la parole évidemment, mais je vous propose qu’on avance dans le programme et dans la présentation du projet si vous le voulez bien. Donc je vous redonne la parole de votre côté Messieurs.

**Sylvain Pollet :** Merci beaucoup Madame la Présidente de la commission d’enquête. Vous nous aviez demandé de procéder à un focus, de porter une thématique sur les projets d’aménagement qui sont réalisés aux abords de nos gares. On a donc demandé aux principal intéressé, l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay de venir, de décrire de quoi il s’agissait. Antoine Prenant, qui est directeur de projet pour l’EPAPS, va s’en charger. Merci Antoine, je vous passe le micro.

**Antoine Prenant :** Merci. Bonsoir à toutes et à tous. J’ai été présenté donc je peux y aller. Donc un petit focus effectivement sur cette partie villenoise de l’opération d’intérêt national qui se développe principalement le long de cette colonne vertébrale qui est la ligne 18, avec tout de même un point effectivement pour essayer de faire écho un peu aux propos et questionnements de ce soir, qui effectivement dans le projet, d’opérer une liaison plus directe entre le sud du plateau de Saclay et notamment Saint-Quentin-en-Yvelines sur lesquels on sait qu’il y a des synergies et beaucoup d’échanges entre la R&D publique et privée sur le plateau de Saclay et tous les pôles de recherche et développement et d’activités économiques importants que vous connaissez sans doute sur Saint-Quentin-en-Yvelines. On est effectivement sur deux gares le long de la ligne 18 avec le plateau de Satory à Versailles et la gare Saint-Quentin Est. Je dis deux mots de Satory effectivement avant de revenir sur Guyancourt qui concentre en fait les évolutions de la ligne 18 portée dans le cadre de cette DUP modificative. Simplement sur Satory on est sur un projet d’aménagement important pour l’établissement public avec notamment une production de logements très conséquente à l’horizon plus lointain de l’ordre de 2035-2040 puisqu’on est sur cette deuxième phase de la ligne 18 sur une livraison à 2030. Je me permets un petit focus, je n’aurai pas les réponses à tout, mais sur les questions d’eaux pluviales qui ont été évoquées parce que Satory en est une bonne illustration, il y a eu un travail de fait sur le sud du plateau de Saclay, bien plus ancien, avant le démarrage des opérations. Il faut justement savoir qu’effectivement, cela ravine beaucoup via les coteaux dans les vallées et sur ce sujet-là en tout cas et c’est assez démontrable techniquement, on résout plus la situation qu’on ne la dégrade. Et sur Satory, je peux vous dire que c’est flagrant parce qu’on a des zones d’activité qui répondent à des normes très anciennes, on a des pistes d’essai, des bouts d’exutoires dans les coteaux mais qui sont en fait historiques et mal entretenus… Et ces projets d’aménagement vont venir remettre en compatibilité avec les règlements du syndicat des eaux de la vallée de la Bièvre, du SAGE de la Bièvre, l’écoulement des eaux pluviales. C’était une préoccupation historique importante sur le sud du plateau, que je pense qu’on a résolu et on a le même enjeu sur le plateau de Satory qui est effectivement de l’autre côté de la vallée de la Bièvre. Je viens donc, toujours sur cette carte quand même sur Saint-Quentin, pour dire une chose, il est clair et juste de dire que la gare Saint-Quentin Est est au pourtour du territoire, à l’entrée ou à la sortie de Saint-Quentin-en-Yvelines et qu’il y a en effet un enjeu de connexion avec le reste du territoire et notamment de gare à gare par rapport à la gare de Montigny, et Madame, vous le citiez tout à l’heure par rapport à la question de réseau de bus, la ligne 18 va devoir générer effectivement une amélioration des lignes de bus et sa desserte. Il y aura un projet de pôle-gare avec une gare routière importante à Guyancourt avec des liens de gare à gare pour justement qu’elles desservent réellement le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. Notamment via également un autre site qui nous est cher sur l’opération d’intérêt national qui effectivement sur les friches ferroviaires SNCF entre les gares de Trappes et Montigny. Le territoire de l’opération d’intérêt national vient effectivement jusque quasiment à l’île de loisir. Je viens à Guyancourt où on est effectivement sur ce site, avec l’ancien terrain de Thalès, cette friche Thalès qui vient accueillir un nouveau quartier à la faveur de l’arrivée du Grand Paris Express avec un enjeu d’insertion et un enjeu territorial qui est une gare qui vient un peu interroger le système de la ville nouvelle entre ses grandes infrastructures, des quartiers qui se sont constitués par poches, plutôt pavillonnaires sur le quartier de l’Europe et plus urbain ou mixte sur le quartier de Villaroy où on est ce soir. Et c’est aussi une gare qui vient desservir le technocentre Renault avec plus 15 000 collaborateurs journaliers, avec certes des questions posées par la crise du Covid et le télétravail qui s’est généralisé dans un premier temps puis avec un retour qui va demeurer très actif avec beaucoup de personnels sur place encore. On a des discussions très précises sur ces questions-là avec Renault sur leur stationnement notamment. On est aussi sur une gare qui va venir desservir le technocentre Renault. Autour de cet environnement-là, un projet qui va effectivement devoir créer une centralité autour de la gare avec divers sujets. Il y a des questions effectivement de maillage viaires qui vont s’opérer, elles sont d’ailleurs questionnées actuellement et donc on a tous ces projets-là qui sont devant nous entre l’évolution de la RD91 et le maintien de l’accessibilité routière parce qu’on ne prétend pas avec le métro faire disparaître la voiture de Saint-Quentin-en-Yvelines en particulier. Donc effectivement un projet urbain qui vise à relier tous ces quartiers autour de la gare et en faire une polarité urbaine qui ne soit pas simplement la gare d’un petit nouveau quartier mais une gare d’entrée de Saint-Quentin-Yvelines et également une gare d’accès au technocentre Renault et aux projets qui vont y être développés. C’est une projet qui a été déjà bien motivé par le projet de ligne 18, et je fais simplement un petit focus ce soir sur ce qu’impliquent les modifications qui ont été exposées tout à l’heure par Vianney Elziere sur la localisation de la gare. On est effectivement de notre point de vue sur une amélioration du projet avec ce déplacement de la gare et ce passage en tranchée ouverte, qui va nous permettre d’avoir un petit déplacement de la gare vers le nord et d’avoir des adressages sur toute la ville, c’est-à-dire aussi sur Villaroy et pas seulement sur le futur quartier, la friche Thalès. C’est la possibilité de désaxer de part et d’autre de la RD91, une sortie gare côté technocentre qui en fait une gare aussi du technocentre et pas seulement du nouveau quartier. Et puis ce sont des choses qui paraissent utiles mais qui sont dans le confort à terme et dans l’attractivité de la ligne importante, c’est qu’on a une gare qui est effectivement accessible à moins quatre mètres au lieu de 30 et pour un usager quotidien, cela a son importance car ce n’est pas une volée d’escalators, mais un accès bien plus direct pour cette gare. Voilà en quelques mots, la présentation yvelinoise de l’opération d’intérêt national et ses petites évolutions. Les échanges sont riches après, je me tiens à votre disposition pour les questions.

**Vianney Elziere :** Merci Antoine. Juste du coup pour compléter une petite vue en coupe de la gare telle qu’on l’imagine aujourd’hui pour illustrer ce qu’a dit Antoine Prenant, une gare qui sera beaucoup moins profonde que celle qui était prévue antérieurement en tunnel creusée en tunnelier. On aurait quelque chose vraiment qui serait à cinq mètres en-dessous du terrain naturel, glisser sous la RD91 qui aurait été déplacée avec une entrée principale avec un bâtiment voyageur à gauche – on va voir une image d’architecte sur la page d’après – et la sortie évoquée côté technocentre, ce qui a aussi l’intérêt, au-delà du confort des voyageurs du métro de créer un passage inférieur sécurisé sous la RD91. Donc, du point de vue de la SGP, c’est une amélioration du projet puisqu’on va améliorer le confort des voyageurs et des habitants Sur la page d’après, une vue de la gare telle qu’elle est imaginée. On la voit depuis l’ouest avec un grand parvis, une gestion du dénivelé parce qu’il y a quand même une topographie qui fait qu’il y a plus de trois mètres de dénivelé entre le nord et le sud du parvis. Et puis par-dessus un bâtiment qui correspond à un projet immobilier dont je propose que Georgina vous dise un mot avec la place du Grand Paris et ce qui se passe autour des gares, parce qu’on ne fait pas que des gares, on travaille aussi ce qui se passe autour.

**Georgina Mendes :** Bonsoir. Je vais plutôt vous parler de la démarche des pôles d’échanges qui est un programme. Je suis Georgina Mendes, je suis responsable de l’unité espace public et intermodalités au sein de la Société du Grand Paris. Je voulais évoquer aujourd’hui avec vous la question des pôles d’échanges, cela a déjà commencé à être abordé, qui est un programme que nous portons avec Île-de-France Mobilités qui est pour nous essentiel, puisque les pôles d’échanges ont vocation justement à traiter la question de l’ensemble des usagers, la prise en compte de l’ensemble des usagers en rabattement vers une gare. On a créé et mis en place ce dispositif avec Île-de-France Mobilités avec un comité et une démarche particulière pôle par pôle, c’est-à-dire qu’on a 68 gares et 68 démarches différentes, de manière à traiter la question vraiment territoriale. Que fait-on dans un périmètre opérationnel de l’ordre de 300 mètres autour de cette gare ? C’est traiter la question du rabattement à pied, à vélo bien évidemment, mais dans le secteur particulier de la ligne 18, la question du bus, le rabattement du bus, avec notamment la question, la restructuration qui est en cours avec Île-de-France Mobilités qui est à l’échelle beaucoup plus large du bassin de vie. Et bien évidemment la question du rabattement de la voiture à travers à la fois la question de la dépose-reprise, mais aussi la question du rabattement au sens large, la question des parcs-relais. Ce dispositif est accompagné, c’est une démarche particulière pour chaque gare avec un référentiel commun pour l’ensemble des gares du Grand Paris Express qui est le référentiel des places du Grand Paris qui était affiché dans la précédente slide, qui est l’ambition que nous portons collectivement avec l’Île-de-France Mobilités et les territoires pour traiter justement cette question de la prise en charge en matière d’équipement, mais aussi en matière d’espace public de cet intermodalité au sens large. Pour la gare de Saint-Quentin Est on a mis en place un dispositif qu’on appelle un comité de pôle qui est une instance de gouvernance qui a été confiée à un pilote local qui est la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines qui justement est une instance qui vise à coordonner l’ensemble des partenaires autour de cette gare, l’ensemble des territoires, de manière à ce qu’on puisse construire un projet en commun autour de chaque gare. Pour Saint-Quentin Est, cela vise à intégrer les spécificités des territoires qui règlent chacune des gares mais aussi tenir compte de l’environnement qui est existant et en cours de restructuration. Et l’étude de pôle de Saint-Quentin Est, nous sommes aujourd’hui en phase de diagnostic, c’est-à-dire qu’on a identifié préalablement l’ensemble des besoins à la fois en matière de quantité : le nombre de places de stationnements dont on a besoin, de stationnement vélo. A-t-on besoin de stationnement vélo sécurisés, de stationnements vélo non sécurisés en accès libre pour l’ensemble des usagers ? On a besoin de prise en charge pour le réseau de bus, combien de postes à quais a-t-on besoin pour intégrer et prendre en charge la totalité du réseau de bus en cours de restructuration. La question plus globalement de la voiture particulière. Et ainsi, en phase de scénario, une fois qu’on a déterminé la quantité, le dimensionnement de l’ensemble des équipements et des espaces publics nécessaires, nous passons en phase de scénario qui vise à positionner finement l’ensemble de ces équipements, c’est la phase à laquelle nous allons rentrer de nouveau, car elle a été arrêtée, on a arrêté le dispositif pour pouvoir justement retravailler sur ce périmètre urbain plus large, chiffrer et identifier les maîtres d’ouvrages, ceux qui vont réaliser. La Société du Grand Paris portera une partie d’espace publique qu’on qualifie bien souvent du parvis. Et puis bien évidemment, identifier les financeurs pour justement tenter et coordonner l’ensemble des opérations et rendre aux usagers un projet cohérent sur l’ensemble du périmètre autour de chacune des gares. Ce dispositif à Saint-Quentin est en cours de reprise en intégrant la gare, mais aussi la mutation du quartier qui vient d’être présenté par l’établissement Paris-Saclay.

**Sylvain Pollet :** Merci beaucoup Georgina. Peut-être c’est, pour conclure cette intervention, c’est une façon de dire que, ce qu’on vous présente ce soir n’est pas un élément figé, car on est dans la vie d’un projet. C’est un jalon très important que cette étape et cette proposition d’évolution du projet. Mais typiquement, voilà un exemple des thématiques pour lesquelles nous n’en sommes encore qu’au début, sur lesquelles il va falloir travailler en concertation, en écoutant également les futurs usagers de la ligne. Et donc, le dialogue continue.

**Sylvie Denis Dentilhac :** J’aurais juste une question : où en êtes-vous à propos de Satory ? Et je pose aussi la question à l’établissement public Paris-Saclay : quelles sont les évolutions en matière de projets autour de la gare de Satory ? Juste quelques mots si vous voulez.

**Antoine Prenant :** Du coup, je réponds presque aussi pour la SGP. Il n’y a pas de modification majeure sur la gare de Satory dans le cadre de cette DUP, puisqu’on est toujours sur une gare souterraine : ce qu’a présenté Vianney, le tunnelier qui démarre à Guyancourt et qui donc est toujours en tunnelier à la gare des Chantiers, et donc à Satory on est toujours sur une gare souterraine qui est toujours positionnée au même endroit avec quelques évolutions à la marge, des ouvrages annexes mais peu d’évolution de la partie métro en tant que telle. Et sur le projet, peut-être que vous pourrez compléter quand même sur les évolutions, mais je pense qu’elles sont relativement mineures par rapport débat de ce soir.

**Sylvie Denis Dentilhac :** C’est le projet quartier.

**Antoine Prenant :** Donc sur le projet urbain, on est un peu sur la fin de nos procédures d’aménagement, les dossiers de ZAC. Le projet a été déclaré d’utilité publique en 2020 avec la modification du PLU de la commune de Versailles en parallèle et donc nous allons démarrer prochainement, à l’automne sans doute, les opérations notamment de dépollution. C’est un terrain qui est très pollué pyrotechniquement avant les premiers développements immobiliers qui vont donc intervenir à partir des années 2023 et au-delà, et des livraisons importantes à partir des années 2025, 2026, 2027.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Pouvez-vous rappeler les caractéristiques des projets immobiliers en matière de… je ne veux pas employer le terme de densification, mais de création urbaine.

**Antoine Prenant :** Oui, il va y avoir une densification d’occupation du plateau de Satory par l’homme, on peut le dire. Il y a environ 500 000 mètres carrés de surface de planchers créés à terme dans les 20 ans, ce qui représente environ 4 000 logements à cette échelle-là, familiaux et également du développement économique de l’ordre de 100 000 mètres carrés sur les 500 000 que j’évoquais, donc dans les mêmes horizons, avec évidemment des équipements publics, trois groupes scolaires à terme, des équipements sportifs, des commerces… tous les équipements évidemment qui accompagnent ce type de développement.

**Mathilde Sablic :** Merci à vous. C’est bon pour vous Madame la Présidente ? La parole est de nouveau à vous. Puis, Monsieur, très bien. Madame également. Juste, maître du temps, il est 21 h 11. Je vous propose qu’on s’accorde, si cela vous va et si chacun est à la fois concis et si on prend toutes les interventions à la file, 20 minutes, je pense que c’est bien. Au moins ça. On essaiera de ne pas créer de frustrations, donc manifestez-vous rapidement et qu’on laisse aussi le temps de répondre, parce que c’est pour ça que vous êtes à. Monsieur, je vous en prie, d’un mot, présentez-vous.

**Steve Dussault :** Bonsoir. Steve Dussault. J’habite la Bretonnière, à Voisins-le-Bretonneux. J’ai quelques questions par rapport à cette gare notamment le dévoiement de la RD91. C’est un axe routier qui est très utilisé. Pouvez-vous nous décrire le réaménagement du réseau routier qui est prévu ? Ensuite, deuxième question concernant la technique d’enterrement du métro entre la gare de Saint-Quentin et le golf, j’ai compris que c’était changé, ce n’est plus un tunnelier. Quand on me dit qu’on ne fait pas tunnelier, c’est qu’on veut économiser de l’argent, et quelles sont les contraintes supplémentaires sur l’environnement ? Et dernier point concernant, ce n’est pas directement lié à la Société du Grand Paris, mais cela a un impact lié à la gare : l’aménagement de la friche Thalès. On a un environnement qui est assez harmonieux autour de la Bretonnière et du technocentre. Aujourd’hui, je ne suis pas super satisfait de ce qui est fait côté Villaroy à Guyancourt, donc je m’inquiète un peu pour cette friche Thalès qui est sur le terrain de Guyancourt. Et je voudrais en savoir un peu plus sur le nombre de logements, hauteur des bâtiments notamment, parce que je n’ai pas envie d’avoir des bâtiments des bâtiments de cinq à sept étages comme il y sur la gare de Saint-Quentin. Je n’ai pas choisi d’habiter près de la gare de Saint-Quentin, je ne veux pas me retrouver avec des bâtiments de sept étages à côté de chez moi.

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. On continue. Oui Madame, Monsieur derrière tout à l’heure ?

**Alexandra Rosetti, maire de Voisins-le-Bretonneux :** Alexandra Rosetti, maire de Voisins. Je vais juste, je vais passer la parole à un de mes élus qui va développer. Je voulais juste dire en préambule, au risque de me faire huer, on est plutôt pour la ligne 18 parce que… *Des personnes huent dans la salle.* Je vous remercie de votre ouverture d’esprit. Je plaisante, il fallait bien qu’il y ait une voix un peu dissonante, sinon ce n’est plus une enquête publique. Je dis cela parce que j’estime que cela fait partie de l’attractivité de notre territoire et que nos entreprises sont très en attente de cette ligne. Ne pas l’avoir, pour Saint-Quentin-en-Yvelines en tout cas, être à terme plutôt désastreux à mon sens, puisque tout le reste de la région parisienne serait raccordé sauf nous. Effectivement, ce ne serait pas très attractif. Juste en préambule, mais Monsieur sait très bien de quoi on va parler. Vous avez raison Monsieur de la Bretonnière, le sujet pour nous est quand même le dévoiement de la RD91, parce que je vois qu’il est déjà acté sur les feuilles, mais en même temps, Monsieur Pollet, vous avez dit que tout n’était pas verrouillé. Donc je suis rassurée. Nous, en tout cas, on n’a pas été associés à ça. Le dévoiement de la RD91 a été un préalable imposé par la ville de Guyancourt de façon complètement unilatérale et nous avons travaillé sur les conséquences, non seulement sur Voisins-le-Bretonneux, mais sur Guyancourt et sur les communes de la vallée de Chevreuse. Je passe quelques minutes la parole à Monsieur Caffin pour qu’il puisse…

**Alain Caffin :** Bonjour, Alain Caffin, conseiller municipal et en charge des mobilités, donc pas que les voitures mais aussi les vélos et le reste. Cela fait déjà depuis plusieurs années qu’on manifeste le fait qu’on est absolument opposés à la fermeture du mini-tunnel en dessous de la place du Villaroy, au niveau de la gare. On constate d’ailleurs que ce n’est pas décrit comme tel dans le document et c’est un peu dommage parce que ça masque la réalité des choses. Faute d’être entendus dessus, on a fait une réponse à l’enquête publique en juillet dernier en 2020 et en fera une à nouveau à celle-ci. Suite à ces remarques e ce signal d’alarme qu’on tirait, on a reçu quelques mois plus tard des simulations, je vais juste citer les expressions qui disaient qu’elles montrent « une saturation générale du quartier de la gare à l’heure de pointe ». On s’attendait, comme on avait tiré la sonnette d’alarme, qu’une réponse apparaisse dans cette enquête publique ici, puisque le sujet de cette enquête publique est de justifier de l’intérêt public pour tout le monde. La gare est déplacée, se met maintenant en plein milieu de l’axe de l’avenue de l’Europe, cela a un vrai impact sur les circulations. D’après les simulations et les analyses que l’on fait, nous, à Voisins, on a l’avantage par rapport à Guyancourt est de vivre aujourd’hui la situation dans laquelle Guyancourt s’apprête à se mettre, c’est-à-dire à supprimer ces tunnels qui permettaient de faire passer les circulations de transit qui essentiellement font nord-sud et descendent dans la vallée de Chevreuse. Pour fixer les idées, on est à peu près à 800 véhicules/heure passant sous cette trémie, c’est ainsi qu’on l’appelle en terme technique ce mini-tunnel à Villaroy. Et aujourd’hui, on propose de le dévier à l’intérieur, vers le sud et ensuite avoir des tourne à droite, on rajoute deux feux rouges. Cela va terriblement compliquer le trafic pour tout le monde. Et on parle bien nous de Voisins parce qu’on le vit, mais on est entrai de parler à la fois des gens de Guyancourt, parce qu’on parlait de la simulation qui parlait de saturation du quartier gare. On parlait bien évidemment aussi des gens de toutes les communes de la vallée. Plusieurs milliers de personnes passent tous les matins et sur une courbe de trafic qui s’étale sur deux heures et demie, trois heures et deux heures ponte totale. Aujourd’hui, tout ça n’est pas pris en compte. On réclame qu’on ait ces simulations. Aujourd’hui, on sait qu’elles qui existent depuis 2015 avec le rapport Egis qui a présumé qu’on pouvait faire ce dévoiement sans difficulté, or on sait depuis que ce n’est pas exact, que les données étaient suffisamment peu fiables pour que les conclusions ne puissent pas être considérées comme utilisable. C’est vraiment très important d’insister là-dessus. On sait que de nouvelles simulations sont faites aujourd’hui, mais on aurait aimé normalement, puisque l’intérêt est que le public puisse juger de l’intérêt des situations et des risques, que ces simulations figurent dans cette enquête publique en réponse déjà à une question qu’on a posée il y a plus d’un an et qu’on reposera de nouveau. Parce qu’on considère aujourd’hui que le sujet n’est pas traité et vous parliez tout à l’heure à juste titre de transparence, aujourd’hui il n’y a pas la transparence sur tout ça. Ces éléments ne nous ont pas été communiqués. Le rapport Egis, on l’a presque attendu pendant deux ans, nous l’avons enfin eu. Ce n’est pas possible de travailler comme ça. On a vraiment ce problème-là, on insiste bien, il faut absolument qu’on puisse travailler avec l’équipe projet. Aujourd’hui, nous en sommes totalement exclus, or nous sommes fortement impactés. Et je pense qu’il serait aussi intéressant que certaines communes de la vallée soient aussi intégrées à l’équipe projet pour faire part de leurs besoins, ce qui n’est pas le cas aujourd’hui. Je vous remercie.

**Mathilde Sablic :** Merci Monsieur. D’autres personnes peut-être dans la salle à moins qu’on ait des réaction sur le fil de discussion en ligne. Messieurs Dames, c’est un peu le dernier appel avant la cloche. Voilà, merci.

**Benoît Braconnot, habitant de Montigny-le-Bretonneux :** Bonsoir, merci, je m’appelle Benoît Braconnot, j’habite à Saint-Quentin-en-Yvelines et plus précisément à Montigny-le-Bretonneux. Au cours de la réunion, vous avez évoqué plusieurs changements par rapport au projet initial quia avait fait l’objet d’une enquête publique déjà. Et vous avez parlé beaucoup d’économies, des façons dont vous avez modifié le projet de manière à faire des économies, c’est ce que j’ai entendu. Or j’ai lu le dossier, en tout cas une partie synthétique, j’ai compris qu’à la dernière enquête vous annonciez 3 milliards d’euros pour la ligne 18 et maintenant, on est à 4,450 milliards d’euros. Je ne comprends pas où se situent les économies quand on augmente de cette proportion-là. Sur le point plus précis qui concerne Guyancourt la gare, j’ai noté que dans la modification principale dans l’enquête précédente, elle était à gauche de la route, vers l’ouest. Je ne sais pas, c’est plus facile de voir sur un plan. Maintenant, elle passe à droite, plus proche du technocentre et j’ai compris que c’était dans le bois actuel qui existe depuis quelques dizaines d’années avec des arbres qui ont été plantés à ce moment, et qu’on va complètement raser. J’ai regardé précisément quelles étaient les mesures de compensation dans votre dossier, je n’en ai vue aucune sinon de dire qu’on va faire attention à la saison pendant laquelle on va faire l’abattage – cinq hectares de bois. Et après le chantier, on essaiera de replanter si possible. Comment replanter alors qu’on sait pertinemment que c’est là qu’on va mettre la gare. C’est un exemple. Je rejoins les remarques qui ont été faites pour Voisins, ce n’est pas tout à fait au point ce changement, car la RD91 n’est pas écrite. Je m’étonnais, j’avais lu l’information que Voisins s’inquiétait pour le dévoiement, j’ai essayé de trouver des informations dans votre dossier, je n’en ai pas vus. Donc si vous pouviez nous apporter des précisions e soir et ne pas renvoyer à un autre dossier. Merci.

*Applaudissements.*

**Mathilde Sablic :** Merci Monsieur. D’autres interventions peut-être ? On laisse peut-être répondre à ces quelques questions ?

**Vianney Elziere :** Peut-être, je ne vais justement pas répondre sur la RD91, désolé Madame la Maire, parce que ce n’est pas tout à fait notre domaine de compétence. Quelques précisions quand même sur ce qui a été dit. La gare arrive dans le bois : oui, Monsieur, vous avez parfaitement raison. Aujourd’hui, il y a un bois qui a été créé à l’époque de l’arrivée du technocentre. Vous avez vu sur le plan d’aménagement de la future ZAC qu’il était englobé dans la future ZAC. Donc, dans le cadencement des choses, c’est la ligne 18 et la gare du Grand Paris Express qui va arriver la première. C’est nous qui portons la mauvaise nouvelle de la suppression à terme de ce bois. Dans le dossier, on a mis un peu plus de cinq hectares. Tout calcul refait, notre emprise au sol, le défrichement qu’on va faire est exacte, c’est 3,3 hectares. Ce que vous évoquiez, ce ne sont pas des mesures de compensation mais de réduction ou d’évitement où on essaye de limiter les enjeux. On essaye d’abord de limiter la surface totale qu’on allait impacter, maintenant, il y a un minimum en-dessous duquel on ne sait pas descendre, c’est 3,3 hectares. Après on essaye aussi de réduire les désagréments et notamment dans les enjeux qu’on a et pas uniquement à cet endroit et d’une manière générale c’est l’impact sur la faune et en particulier les chiroptères, les chauves-souris, quand on abat les arbres. Il y a toute une mesure que j’ai déjà faite sur des défrichements qu’on a dû malheureusement faire aussi à l’est de la ligne à Palaiseau, à Antony, à Massy. On a toute une mesure d’accompagnement pour s’assurer qu’on va déranger le moins possible, en particulier les chauves-souris, mais pas seulement, car il y a d’autres oiseaux qui nichent dans les cavités des arbres, donc on traite tout cela. Ensuite on fait de la compensation. Ce que je disais tout à l’heure, c’est que pour chaque arbre qu’on va abattre on va en replanter quatre pour compenser ces arbres. On a besoin d’endroit pour planter ces arbres et on a besoin de faire des plantations qui soient pérennes. Quand on prend cet engagement de compensation : quatre arbres plantés pour un arbre coupé, on s’assure aussi que c’est une mesure qui va durer et on se fixe un horizon de 30 ans. Ce qu’on cherche partout, c’est des terrains suffisamment pérennes pour s’assurer que les arbres qu’on va planter le soient bien pour 30 ans, avec une valeur environnementale. Il faut qu’il y ait un intérêt écologique : si on plante trois arbres deci delà, le long d’un route goudronnée, ce n’est pas une mesure de compensation environnementale. On cherche aussi qu’il y ait une surface minimale pour qu’il y ait une expression environnementale. Cela nous amène en général à flécher ça plutôt vers la forêt de Pierrelaye, malheureusement c’est à l’autre bout de l’Île-de-France. *Rires*. Donc c’est sûr que vu des habitants… Cela vous fait rire, mais cela ne me fait pas rire du tout parce que je suis plus embêté avec ça. C’est comment trouver des territoires à proximité des endroits où on a coupé des arbres, où on peut replanter avec une surface minimale et une pérennité garantie. Donc je fais un appel ici, si vous connaissez des terrains qui répondent à ces caractéristiques, on les prendra bien volontiers en compte comme mesure de compensation.

**Une femme dans le public :** On peut aussi ne pas faire la ligne.

**Une autre femme dans le public :** Arrêtez la ligne 18 !

**Vianney Elziere :** Et je réponds à la deuxième question qui était sur la tranchée couverte qui est entre la Gare de Saint-Quentin et le golf. L’idée, effectivement, qui est une conséquence du relèvement de l’infrastructure notamment de la gare de Saint-Quentin. Pour faire un tunnel creusé au tunnelier, il y a besoin d’avoir une couverture au-dessus du tunnelier, de la machine quand elle creuse qu’elle soit suffisante pour assurer une pression. Sinon on va avoir un soulèvement de la terre en surface et donc ça, c’est embêtant. On a besoin que le tunnelier soit suffisamment profond. À partir du moment où on part de Saint-Quentin, peu profond, et qu’on arrive au golf en surface, cela n’a pas de sens de descendre de zéro mètre à quinze ou vingt mètres de profondeur puis de remonter à zéro, à peine un kilomètre après. D’où cette idée de tranchée couverte en profitant de ce que, en surface finalement on est sur des territoires qui ne sont pas bâtis. On va tangenter la friche Thalès qui était évoquée tout à l’heure, on va épargner, cela a été aussi indiqué sur une planche, le reste des bâtiments de Renzo Piano qui étaient sur cette friche et vont être conservé pour leur valeur patrimoniale, puis se nicher entre l’avenue de l’Europe et le golf national, faire un virage pas trop serré pour permettre de ne pas ralentir trop le métro sous le practice du golf. On a un travail avec le golf national bien sûr puisque pendant nos travaux, on intervient depuis la surface et on va creuser depuis la surface dans le practice du golf. C’est une intervention qui se fait à peu près au rythme de 18 mois pour faire 1,5 kilomètre. On peut faire un parallèle, c’est six à douze mois de temps d’intervention et ont prévu de le faire après les jeux olympiques, puisque le golf est un site olympique. On ne fait pas ça pour faire une économie, mais plus comme conséquence du déplacement de la gare de Saint-Quentin avec sa RD91.

**Sylvain Pollet :** Antoine Prenant, si tu as des éclairages sur la RD91.

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

**Antoine Prenant :** Il y a effectivement pas mal de questions. La question du maillage viaire de la RD91, du bois Saint-Martin et Monsieur a posé aussi des questions sur le futur quartier, les logements… Je vais donner un certain nombre de réponses de façon introductive à ça, sans renvoyer à d’autres réunion, mais non plus sans phagocyter complètement l’objet de ce soir. Le projet de Guyancourt aujourd’hui n’est pas acté, dans le sens où on n’a pas une zone d’aménagement concertée créée par arrêté, contrairement à Satory : on en est au démarrage. On a lancé les études préalables à la création de la ZAC encore dernièrement, même s’il y a des réflexions plus anciennes qui ont accompagné les réflexions sur la ligne 18 qui existent. On a lancé une concertation dans ce cadre-là assez active sur les quatre derniers mois avec une réunion d’introduction et un certain nombre d’ateliers (je crois cinq), des visites de site… On continuera par la suite. Tous les sujets qui sont évoqués sont à l’étude et à la concertation même si je vais apporter évidemment déjà certaines réponses. Je rebondis d’abord sur la question du bois Saint-Martin : en effet on arrive à la suite de la SGP. Dans la réalité il est vrai qu’on travaille fort heureusement en concertation avec la SGP sur l’articulation d’un projet de métro et du quartier qui va se réaliser autour. Sur les questions d’impact et de compensation, il y a des premières réponses qui sont apportées par la Société du Grand Paris dans le cadre de ces procédures donc de DUP, d’autorisations environnementales et il y en aura d’autres complémentaires qui vont être apportées par nous, par l’établissement public dans le cadre effectivement de ce futur quartier. Je donne simplement un exemple pour dire que les choses ne sont pas figées. Sur le site du technocentre de Renault, il y a 11 000 places de stationnement en aérien. Il y a aujourd’hui des réflexions importante sur leur contraction. Ce sera pour du développement urbain mais aussi pour disons désimperméabiliser et redonner de la place au vert, avec ensuite tout ce qui accompagne nos projets, c’est évidemment les diagnostics initiaux sur la qualité des sols, des boisements, le repérage des espèces protégées, si on a des zones humides ou non… On est effectivement dans tout ce travail-là qui va être mené dans le cadre de la ZAC pour finir d’apporter les réponses à ces questions d’impact. Sur les questions de maillage viaire, je le redis, effectivement, des réflexions qui ont présidé à ce qui était la prise d’initiative de la zone d’aménagement concerté par l’établissement avec des premiers schémas, qui sont réétudiés dans le cadre des étude d’impact qu’on mène avec des études de trafic qui sont en cours et vont pouvoir être livrées au fur et à mesure de leur réalisation. Monsieur Caffin, vous ne l’ignorez pas parce qu’on vous a dit qu’on vous les transmettrait ce qu’on fera. Tout cela, pas fin juillet, mais quand elles seront abouties. C’est un travail qui s’ouvre avec l’ensemble des partenaires et avec les collectivités en particulier au-delà de la simple ville de Guyancourt. Il y a effectivement ce travail qui est à mener. Je le redis, le déplacement de la gare nous donne plus de liberté par rapport à cette conception d’ensemble que sur son emplacement initial. Donc, de ce point de vue-là, je pense qu’on est sur des bases métro qui sont plutôt très favorables pour étudier le projet urbain qui va se dérouler autour. Cela fait aussi écho à la question de Monsieur, sur ce processus, quand je dis que les choses ne sont pas actées, cela veut dire qu’une zone d’aménagement concertée : il y a une concertation, il y a des enquêtes publiques sur les dossiers, il y aura des réunions publiques telles que celle-là sur ses propres procédures avec l’ensemble de ces sujets-là avec notamment le trafic viaire de la long de la RD91. Il est très clair que cet environnement urbain va changer. La RD91 est une voie de transit aux portes du territoire. Il y a deux gares de métro qui vont s’implanter sur ses rives, cela change la nature de l’axe, qui n’est plus un axe de transit périurbain, mais devient une voie urbaine qui doit pouvoir être traversée. Mais l’étude d’impact a bien pour projet aussi de permettre de ne pas dégrader les modes de déplacement et en particulier automobiles qui vont perdurer dans ces territoires plus périurbains de la région parisienne. Je ne veux pas être trop long, je crois que je l’ai déjà été. Pour les questions de logement, de nature du quartier… on a à la fois toutes ces concertations et études qui sont portées à la connaissance de tous. La réunion publique inaugurale pendant laquelle on a donné beaucoup d’informations est en ligne sur notre site. Je vous invite vraiment à aller la voir. Et ce sont des sujets qui seront développés dans les mois qui viennent, avec des épisodes de concertation nouveaux et à venir.

**Bernard Cathelain :** Une réponse sur les aspects coûts et économiques que vous évoquiez. Effectivement, dans le projet qui avait été présenté lors de la première enquête publique, le coût du projet était estimé à 3,128 milliards d’euros précisément. Nous avons fait en 2017 une analyse de l’ensemble des projets du Grand Paris Express, au vu des premiers retours d’expériences que nous avions sur les premiers chantiers, notamment ceux de la ligne 15. Il apparaissait que les provisions qui étaient prises en compte pour faire face aux différents risques qu’on peut rencontrer au cours d’un chantier étaient insuffisants. Cela nous a conduit à revaloriser l’ensemble de nos opérations. Ce sont les chiffres qui ont été donnés au début de l’année 2018 qui ont fait l’objet d’un certain nombre d’arbitrages. À l’issue de ces chiffres, le chiffrage de la ligne 18 est précisément 4,457 milliards d’euros. Les économies que vous évoquiez sont les économies spécifiques liées au passage du viaduc à une solution au sol, dont l’ordre de grandeur de ces économies, on les estime à environ 30 millions d’euros. L’économie dont on parle, c’est ce qui est lié à ce passage du viaduc au sol pour la ligne 18.

**Mathilde Sablic :** Merci, je crois qu’il reste peut-être des personnes qui veulent s’exprimer rapidement, parce que je ne vais pas vous rappeler à nouveau l’heure, à moins que Madame la Présidente ait une remarque à faire.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Non, il y a deux mains qui se sont levées. Je crois que Madame n’a pas encore pris la parole. Une troisième, Monsieur ?

**Mathilde Sablic :** Il y a Monsieur aussi en bord de… Relevez la main pour ceux qui souhaitent s’exprimer. On va commencer par Monsieur qui est au bord et qui n’a pas encore pris la parole.

**Michel Henry à Voisins-le-Bretonneux :** Bonjour, je m’appelle Michel Henry, j’habite à Voisins-le-Bretonneux et je voudrais revenir sur le problème, non pas du dévoiement de la RD91, mais de l’ensemble des problèmes liés à la circulation pour accéder à cette gare. La gare pour nous est un avantage. Voisins-le-Bretonneux, je pourrais presque y aller à pied. Mais j’imagine que la zone concernée par la gare est beaucoup plus large et beaucoup de gens qui sont dans la vallée de Chevreuse pourraient utiliser cette gare pour déposer leur véhicule et ensuite par les transports en commun, le métro, aller dans la région de Massy et au-delà. Ce qui me gêne beaucoup c’est qu’on n’a pas du tout imaginé ça. Aucune réponse n’a été faite sur ce problème de circulation. Je suis d’accord qu’on s’intéresse aux arbres et aux animaux, mais là, ce qu’on va créer par le fait que le dévoiement se traduit par la suppression de la RD91 et il restera quand même beaucoup d’usagers de cette route. Déjà ils sont gênés tous les matins. Sachez qu’à l’entrée de Voisins, il y a trois 3 000 véhicules par jour sur deux heures de circulation qui viennent du Sud, de Dampierre. Ils se répartissent de manière un peu chaotique entre plusieurs axes et on va en plus leur créer des bouchons supplémentaires qui ne leur permettront même pas de s’évacuer. Or, on aurait pu quand même au départ réfléchir au fait que cette gare pourrait être utile pour diminuer la circulation automobile en permettant par exemple qu’il y ait des parkings-relais peut-être un peu au sud de Voisins-le-Bretonneux mais qui permettraient à ce moment-là d’acheminer vers la gare par les transports en commun une quantité suffisante d’usagers. Je pense quand même que ce problème n’ait pas été vu et je déplore même qu’au niveau de l’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, puisque nous n’avons pas de schéma de cohérence territorial, c’est le PLUI qui en fait office, cela n’a même pas été traité comme le disait Madame la Maire tout à l’heure. Cela a été traité au niveau de Guyancourt mais pas du tout au niveau des autres communes. Or ce sont les autres communes qui vont subir les conséquences de ce manque. Je voulais le dire parce que c’est quand même un sujet très important.

*Applaudissements.*

**Mathilde Sablic :** Merci beaucoup. Très rapidement, on va passer aux autres personnes qui ont levé la main, et je vous demanderai d’être concis car il est déjà 21 h 37.

**Muriel Haquier :** Juste lorsque vous parlez de la gare de Saint-Quentin, on en a déjà une de gare à Saint-Quentin, essayez systématiquement de dire Saint-Quentin Est, parce que c’est particulièrement désagréable pour nous de dire que vous arrivez avec la solution majeure alors qu’on a déjà notre gare à Saint-Quentin qui pourrait être améliorée. Précisez à chaque fois Saint-Quentin Est. Et vous n’avez pas répondu à une question posée sur Saclay, le différentiel entre le nombre de personnes qui travaillent ou étudient sur Saclay et le nombre de logements, qui finalement est le problème majeur qui induit qu’il faut faire des transports pour emmener travailler et étudier les gens sur place. C’est quand même une question à laquelle vous n’avez pas répondu.

**Mathilde Sablic :** Merci en effet d’avoir été concise. Allez-y Monsieur.

**Jean-Pierre Dutilleul :** Je voulais juste faire une remarque notamment par rapport à, cela reprend une demande de la Madame la Commissaire enquêtrice, qui est de lancer une enquête DUP modificative alors qu’on a vu notamment sur Saint-Quentin-en-Yvelines, deux gares vont être créées. Au pied de ces gares, on a deux gros projets d’aménagement importants, notamment celui de Satory. J’ai découvert les chiffres qui sont très importants. Et ne pas avoir les éléments de programmation de ces opérations d’aménagement… Si vous êtes en phase d’étude de ZAC préalable, vous avez déjà des objectifs et forcément des estimations de programmation… Je n’imagine pas qu’on puisse lancer une enquête modificative sans avoir l’ensemble des éléments liés à cette enquête.

**Mathilde Sablic :** Merci pour votre concision. On avait une dernière prise de parole par ici, je ne sais plus. Madame à nouveau. Je penser que ce sera la dernière prise de parole en salle pour ce soir, je vous en prie Madame.

**Martine, habitante de Saint-Quentin-en-Yvelines :** Je voulais rappeler des chiffres que j’ai trouvés dans un dossier extrêmement bien fait qui indique une étude de la DRIEA, vous connaissez certainement.

**Sylvain Pollet :** C’est le niveau régional de l’État.

**Martine, habitante de Saint-Quentin-en-Yvelines :** On attend un report du trafic routier vers le réseau du Grand Paris Express d’à peine un pour cent. Donc, madame le Maire, je n’ai pas bien compris quand vous avez indiqué que les entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines attendaient la ligne 18, ,on connaît le trafic routier dans les grandes voies de Saint-Quentin, cela ne baissera que de 1 % par la ligne 18, donc il ne faut pas trop qu’ils attendent. Pour quoi je dis ça… Notre inquiétude est l’urbanisation que l’on nomme dans vos dossiers densification. Le secrétariat général à l’investissement a indiqué que la ligne 18 ne serait… a signalé le caractère impérieux de l’urbanisation associée à la ligne 18. Les bénéfices attendus ne seront au rendez-vous que si le plateau de Saclay offre rapidement la densification forte espérée. Ces lignes qui sont présentes dans le rapport du secrétariat général à l’investissement indiquent bien que notre inquiétude est réelle et qu’il y aura urbanisation du plateau de Saclay à terme.

*Applaudissements.*

**Mathilde Sablic :** Merci de votre intervention, on va vous laisser répondre rapidement. Merci.

**Pierre Joutard :** Je vais revenir sur le contexte général et ce rapport de la SGPI qui nous a interpelés également et avec qui on a rediscuté récemment. Je crois qu’il faut bien l’entendre en tout cas, dans ce que je vous ai précisé tout à l’heure. Nous, dans le cadre que l’État nous fixe avec ce statut de ce secteur protégé de ZPNAF, je pense que tout le monde a compris, on va aller beaucoup plus vite. Dans sa partie agricole et forestière, on n’y touche pas, c’est traduit dans tous les documents d’urbanisme des collectivités, dans les PLUH et dans les servitudes. J’entends l’inquiétude, je l’ai vue, lue et écoutée, sur à terme sur ce que la loi fait, elle la défait. C’est une démocratie, il y aura des débats et aujourd’hui on agit strictement dans ce cadre. Quand on montrait tout à l’heure le cœur de ce réacteur, c’est ce secteur protégé pour lequel on agit en archipel, dans le cadre d’une harmonisation maîtrisée et strictement encadrée. Dans les documents d’urbanisme, on discute avec chaque collectivité. C’est-à-dire que les permis de construire ils sont dans les secteurs. Et cette phrase, je pense qu’il faut l’entendre – je conçois la crainte de vouloir urbaniser – pour être prêt en rythme et en heure. On le voit bien ici qu’o est sur un périmètre, sur une infrastructure qui arrive de transport. On est pour ou contre, je n’ai pas débat dessus. On sait qu’elle est très importante au développement économique, on peut être pour, contre, il y a eu des enquêtes publiques. Tous les chiffres, c’est environ 5 000 logements à terme sur le sud plateau on va dire. Ils sont tous dans les études d’impact qui ont donné lieu à des concertations. Et Guyancourt est en phase de concertation et rien n’est caché : la ZAC du Moulon, la ZAC de Corbeville on a les équivalents de logements : 5 000 logements environ, 10 000 chercheurs et 50 000 étudiants avec des connexions qu’on cherche et des programmations qui se répondent. C’est-à-dire qu’on a une pression très forte sur le marché du logement aujourd’hui naturellement. Il y a des souhaits qui sont exprimés par les élus aussi en matière d’accueil des différentes populations : de l’accession, du logement étudiant, des publics spécifiques, il y a des phénomènes de vieillissement de la population, des souhaits de mixité de logement social. Il y a des équipements publics, des écoles, des crèches, dont on étudie… Tout ça est dans les études d’impacts des dossiers. Je pense que ce soir, il ne faut pas de tromper, on n’est pas en train de refaire. on agit bien aujourd’hui dans le cadre de modification de la concertation qui est posée sur la ligne 18 dans ses deux segments, à la fois dans le secteur des Yvelines, et cela se concentre plutôt sur Guyancourt et ensuite sur le débat qui est assez intense sur la mise au sol sur la partie plus essonnienne. Là-dessus, je vous invite pour l’établissement public, s’agissant du programme de chaque opération, on vous a donné les chiffres : 5 000 logements environ puisqu’il y a des modifications qui pourront intervenir au gré des discussions avec les collectivités : plus ou moins de logements étudiants, des logements adressés pour les personnes âgées, la proportion des logements sociaux discutés avec les collectivités, les services de l’État, la DDT. Ce ne sont pas des choses que l’EPA invente tout seul. Et environ 6 000 sur la partie Yvelines, c’est 4 000 et 2 000 sur Satory et Guyancourt environ, dans des créneaux d’ici 2030, avec une programmation qui tient compte aussi de l’avancement des opérations des espaces publics, des études d’impacts qu’on mène dans chaque ZAC : à programme projeté, quel est l’impact sur le niveau d’équipement, les besoins d’équipement publics, sur les populations scolaires, les collèges, les crèches, les équipements culturels qui sont souhaités ici et là par les collectivités pour accompagner ce développement. Donc c’est pour cela qu’il ne faut pas dévier. On est prêts à vous recevoir, l’EPA est grand ouvert. Il y a un plateau des projets, des maquettes et notre propre concertation à l’information qu’on assure en complément. C’était bien resituer l’éclairage qui était souhaité de cette infrastructure. Je pourrais revenir ainsi sur le développement durable. Développement durable, j’ai entendu aussi la quantification très précise et les chiffres… Je ne doute pas du sérieux des expertises ici et là, la SGP sur les bilans carbone de l’impact de la ligne. De la même manière, vous le savez, les bâtiments, c’est environ 30 % des gaz à émission d’effets de serre. C’est notre combat de bâtir ces quartiers durables. Tout à l’heure, je disais vers une sobriété carbone, c’est bien tous les segments de la ville. Aujourd’hui, on bâtit des bâtiments extrêmement déperditifs, qui consomment moins de 15 kilowatt heure au mètre carré par an, qui sont quasiment à énergie zéro, qu’on développe un système de consommation d’énergie extrêmement vertueux. Ce réseau de chauffage urbain avec une boucle de géothermie de chaud et froid qui produit l’équivalent de 50 % d’énergie renouvelable qu’on complète par des productions d’énergies photovoltaïques. On est dans un système déjà plus vertueux de production d’une ville construite maintenant massivement avec des bâtiments, des choses bas carbone. Cela veut dire qu’on est aussi dans une démarche globale, pas dans une démarche segmentée de l’impact, et c’est ça qui est toujours difficile, ça j’entends ici et là des débats aussi sur le photovoltaïque, le sable vient de Chine, le silice, le bilan carbone. Il y a beaucoup de choses qui s’échangent et sur lequel on est tous à l’écoute, nous, nos bureaux d’études dans une discussion permanente pour aller vers cette sobriété énergétique, ces quartiers bas carbone avec une stratégie de déplacement qui est globale.

**Antoine Prenant :** Rapidement, pour revenir sur une ou deux questions spécifiques parce que sur la question des circulations qu’a posée Monsieur, les questions de parkings-relais font partie et il est clair que Guyancourt peut être une gare de rabattement avec des capacités de stationnement en parking-relai pour ensuite migrer sur le réseau de transport en commun. C’est la seule précision que je voulais apporter car le reste a été redonné sur les questions de logement, développement économique… Je reconfirme effectivement les demandes de programmation de nos opérations d’aménagement sont prises en compte dans l’étude d’impact de la Société du Grand Paris, ce sont des chiffres qui sont les pièces mêmes de la DUP en cours et sont reprises aussi dans nos études et la concertation qu’on fait autour.

**Sylvain Pollet :** Ce que j’entends dans ce qui a été expliqué, c’est que les études ne sont pas achevées et la conséquence et la conception de la trame viaire qu’il va falloir stabiliser pour 2020, pour la livraison de cette gare, ce que j’entends, c’est qu’il y a des études d’ingénieurs compétentes qui vont travailler sur ce thème durablement. Il y a effectivement des études de trafic, il va y en avoir encore. Je sais que la ville de Voisins lance ses propres études, donc vous allez aussi participer à nourrir ce débat. Je ne doute pas qu’au regard des inquiétudes exprimées, ce travail soit mené à fond et en articulation également, pas uniquement avec les réseaux automobiles mais aussi les réseaux de bus, en articulation avec les cheminements piétons aussi. Et c’est ça qui est peut-être très particulier sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, c’est qu’on a à la fois une transformation de cette ville nouvelle qui a principalement été conçue au moment de l’expansion de la voiture et arrive aujourd’hui sur des mobilités nouvelles et on entend participer nous aussi sur cet exercice avec notamment les réflexions sur les pôles par exemple. On ne va pas apporter toutes les réponses finies en 2021 par ailleurs sur un projet qui a vocation à fonctionner en 2030. Je souhaitais simplement que vous ne doutiez pas du fait qu’on est engagé dans ce travail avec des gens qui sont particulièrement mobilisés pour cela.

**Mathilde Sablic :** Merci. Merci à toutes et tous d’avoir participé et donné votre avis. Je vais laisser la conclusion. Merci aussi aux personnes qui ont contribué en ligne et aux élus présents d’être là et d’avoir pris la parole. Je laisse maintenant la Présidente de la commission, Sylvie Denis Dentilhac conclure cette soirée.

**Sylvie Denis Dentilhac :** Je voudrais remercier en tout cas chacun, chacune d’être resté jusqu’à cette heure aussi tardive pour la réunion publique et surtout pour ce temps d’échanges avec la maîtrise d’ouvrage et également l’établissement public d’aménagement Paris-Saclay, puisque leurs projets d’aménagement peuvent s’analyser comme étant des projets connexes à la réalisation du projet de la ligne 18. Pour conclure, je ne peux que vous inviter à participer à l’enquête publique qui se terminera le 30 juillet à 17 ,donc, deadline pour déposer vos observations. Le site, vous y trouverez : une information, le dossier d’enquête publique sous l’onglet Dossier, mais aussi en première page d’accueil, des documents documentaires comme le Chronogramme qui vous donnera un peu un échéancier des travaux qui seront réalisés, également un guide de lecture, et vous trouverez une analyse thématique du dossier (évaluation socio-économique et la fameuse pièce H, les avis du SGPI, les réponses de la SGP aux avis, l’entrée évaluation environnementale). Et puis, deuxième volet de l’enquête publique, la participation. Je voudrais préciser que je vous ai indiqué que dans le rapport nous dresserons une cartographie de l’ensemble des arguments qui auront été émis par le public. J’insiste énormément sur le caractère argumentaire de vos contributions. Au-delà de l’expression de votre soutien ou de votre opposition au projet, il est important pour la commission d’enquête de recueillir vos arguments. Car toute cette argumentation sera une partie importante de notre matière pour évaluer et se déterminer sur l’utilité publique du projet ainsi modifié en 2021. J’insiste beaucoup sur l’argumentation. Participation, dépôt sur le registre électronique, mais également sur les registres papier. Venez nous rencontrer aux permanences en présentiel, prenez rendez-vous sur les permanences téléphoniques. N’hésitez pas en tout cas à vous rapprocher de la commission d’enquête. Dernière indication, une autre réunion publique a lieu à Gif-sur-Yvette jeudi, après-demain, à 19 h. Merci. Je pense que les supports qui ont été présentés ce soir seront versés sous un sous-onglet Réunion publique et vous trouverez aussi un ainsi un compte rendu de la réunion publique de ce soir.

**Mathilde Sablic :** Sur l’adresse qui est affichée derrière vous : *ouestligne18.enquetepublique.net*. Merci à tous et à toutes. Et à jeudi.

*Fin de la réunion à 21 h 55.*