

GRAND PARIS EXPRESS

LE MÉTRO DU GRAND PARIS



LIGNE 18

AÉROPORT D'ORLY <> VERSAILLES CHANTIERS



**BILAN
DE LA CONCERTATION
AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE**

NOVEMBRE 2015



**BILAN
DE LA CONCERTATION**
AVANT ENQUÊTE PUBLIQUE
NOVEMBRE 2015

SOMMAIRE

04 SYNTHÈSE

07 PRÉAMBULE

8 LE PROJET EN BREF

- 10 Les caractéristiques du projet et territoires desservis
- 12 Le calendrier général du projet et de l'étape en cours

14 LES MODALITÉS MISES EN ŒUVRE POUR L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

- 16 Une concertation sous l'égide de la garante de la CNDP
- 17 S'informer
- 24 Participer
- 29 Contribuer

31 L'ANALYSE QUANTITATIVE

- 33 La méthode
- 34 Les données quantitatives

38 L'ANALYSE QUALITATIVE

- 40 La concertation
- 42 Le projet et son opportunité
- 44 Les caractéristiques du projet : tracé, viaduc, ouvrages annexes, site de maintenance et de remisage
- 48 Les gares
- 52 Le calendrier
- 53 Le coût et le financement
- 54 Les impacts environnementaux
- 56 Les impacts socio-économiques
- 57 Les impacts fonciers
- 58 Les travaux et les nuisances
- 63 Les enjeux de l'intermodalité

66 CONCLUSION

69 ANNEXES

UNE CONCERTATION AU PLUS PRÈS DU TERRAIN

La Société du Grand Paris (SGP) a assuré la continuité des dispositifs mis en œuvre lors des précédentes concertations du Grand Paris Express : réunions publiques, rencontres sur le terrain des acteurs économiques, association et mobilisation des partenaires, mise en place d'une rubrique dédiée au projet sur le site Internet de la Société du Grand Paris avec un formulaire spécifique permettant de recueillir les avis et questions en ligne, large information des publics (relations presse, expositions, affichage et diffusion de tracts notamment).

À l'instar des autres concertations conduites par la Société du Grand Paris, la concertation renforcée sur la ligne 18 s'est déroulée du 12 mai au 12 juin 2015 sous l'égide d'une garante nommée par la Commission nationale du débat public, Madame Isabelle Jarry, présente à l'ensemble des réunions publiques et disponible pour répondre par courriel aux sollicitations et questions des participants.

L'engagement des collectivités locales et des acteurs du territoire, notamment par la mise à disposition des salles de réunion et de leur relais en communication, a permis à la Société du Grand Paris de bénéficier de très bonnes conditions matérielles.

Les partenaires de la Société du Grand Paris étaient présents aux réunions : les collectivités locales, les acteurs économiques locaux, le STIF (autorité organisatrice des transports en Île-de-France), les opérateurs de transport (SNCF, RATP), Aéroport de Paris et les organismes de recherche. Ils ont chacun répondu aux questions du public portant sur leurs domaines de compétence.

LA CONCERTATION EN QUELQUES CHIFFRES

- ▶ **26 communes** informées
- ▶ **8 réunions** publiques
- ▶ **10 opérations sur le terrain**, à la rencontre des entreprises, des étudiants et des futurs usagers
- ▶ **225 594 dépliants** diffusés dans les boîtes aux lettres, et mis à la disposition des communes et des relais économiques
- ▶ **31 015 tracts** distribués sur les marchés et les lieux de transport
- ▶ **4 727 visites** entre le 12 mai et le 10 juillet sur le site Internet de la Société du Grand Paris Express dans la rubrique consacrée à la concertation de la Ligne 18

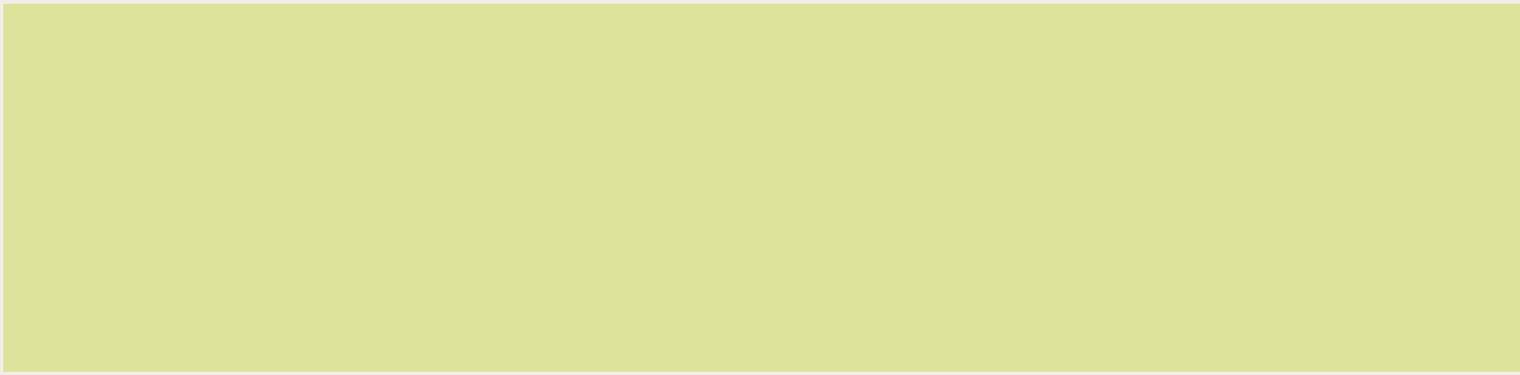
UNE ANALYSE QUANTITATIVE ET QUALITATIVE DE L'EXPRESSION DU PUBLIC

Le dispositif de concertation mis en place sur la ligne 18 a permis de réunir **5 424 personnes** à l'occasion des réunions publiques et des rencontres sur le terrain, et de répondre aux **1 177 avis et questions formulés** sur la période de la concertation.

La démarche a permis l'expression des préoccupations et la formulation des avis sur le projet. Les sujets évoqués par le public, mis en exergue par l'analyse quantitative et qualitative dans le bilan, ont été débattus avec les représentants de la Société du Grand Paris et ses partenaires ; les réponses ont également pu être apportées pour éclairer les participants et améliorer la connaissance du projet.

Ce bilan constitue la synthèse et l'analyse des 1 177 questions et avis adressés à la Société du Grand Paris pendant la période de concertation renforcée, que ce soit en réunion publique, sur le site Internet ou à l'occasion des rencontres sur le terrain.

Bonne lecture.



PRÉAMBULE

Le projet proposé pour la ligne 18 est issu d'une démarche de dialogue associant les acteurs publics aux réflexions de la Société du Grand Paris. Le positionnement du tracé, des gares et des puits de sécurité résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés: STIF, services de l'État, aménageurs et opérateurs de transport. Ainsi, depuis début 2011, **16 réunions de comités de pilotage** et **16 réunions de comités techniques** ont été organisées sur cette ligne.

La phase de concertation renforcée, qui s'est déroulée du 12 mai au 12 juin 2015, et dont ce document tire le bilan, a constitué **une démarche volontaire de la Société du Grand Paris**, au-delà de ce que la réglementation impose aux maîtres d'ouvrage. C'est dans ce cadre qu'elle a demandé la nomination d'un garant par la Commission nationale du débat public.

À la différence du débat public de 2010, ce n'est plus l'opportunité du projet qui a été au cœur de cette phase de concertation renforcée: son objet était de partager les résultats des études menées, d'enrichir le projet **en prévision de l'enquête publique prévue en 2016**.

La SGP s'est donc attachée à informer et recueillir toutes les remarques, avis et interrogations sur des sujets divers tels que le tracé, les gares, leur insertion, la méthode de construction ou encore le déroulement des travaux.



200 km de réseau, 68 nouvelles gares dont 80% en correspondance avec ou et 2 millions de voyageurs par jour.

NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO AUTOMATIQUE

LIGNES PROLONGÉES

Ligne 15
 Ligne 16, 17 et 18
 Ligne 1 et 14

la ligne de métro en rocade proche de Paris
 les lignes de métro desservant des territoires
 et grande couronne
 de lignes de métro existantes

de transport, la ligne 14 du Grand Paris Express des multiples modes de transport, les RER B et C, le tramway T7, le Tram-Train Massy-Versailles-Massy, de nombreuses lignes de bus, le TGV et la gare Versailles Chantiers.

La ligne 18 assurera notamment la desserte du pôle scientifique et universitaire du plateau de Saclay et des grands pôles économiques de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La mise en service est prévue en deux temps : à l'horizon 2024, pour la partie située entre la gare Aéroport d'Orly et la gare CEA Saint-Aubin, et 2030 jusqu'à Versailles Chantiers.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENTS RÉDUITS

- Versailles Chantiers - Aéroport d'Orly : 20 minutes contre 1h15 minutes aujourd'hui
- Aéroport d'Orly - Orsay Gif : 15 minutes contre 45 minutes aujourd'hui
- Saint-Quentin Est - Massy-Palaiseau : 20 minutes contre 1h05 aujourd'hui
- Massy-Opéra - Châtelet : 26 minutes contre 52 minutes aujourd'hui

UN MÉTRO AUTOMATIQUE SANS CONDUCTEUR

Le mode automatique permet un déplacement des trains de manière autonome et sûre pour une qualité de service optimale.

- Régularité**
Un train toutes les 2 min 30 en moyenne aux heures de pointe.
- Performance**
La vitesse commerciale des trains sera d'environ 65 km/h.
- Flexibilité**
L'automatisation offrira plus de souplesse et de réactivité pour l'exploitation de la ligne (horaires étendus en soirée pour des événements exceptionnels par exemple).
- Accessibilité et confort**
Accessible aux personnes à mobilité réduite, chaque train pourra accueillir environ 350 voyageurs et s'arrêtera dans toutes les gares.



DE SEPTEMBRE 2010 À AOÛT 2011

DIALOGUE
 Débats publics et naissance du Grand Paris Express
 Approbation du schéma d'ensemble de réseau

ÉTUDES & CHANTIERS





LE PROJET EN BREF

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ET TERRITOIRES DESSERVIS

LA LIGNE 18 ET SON TERRITOIRE

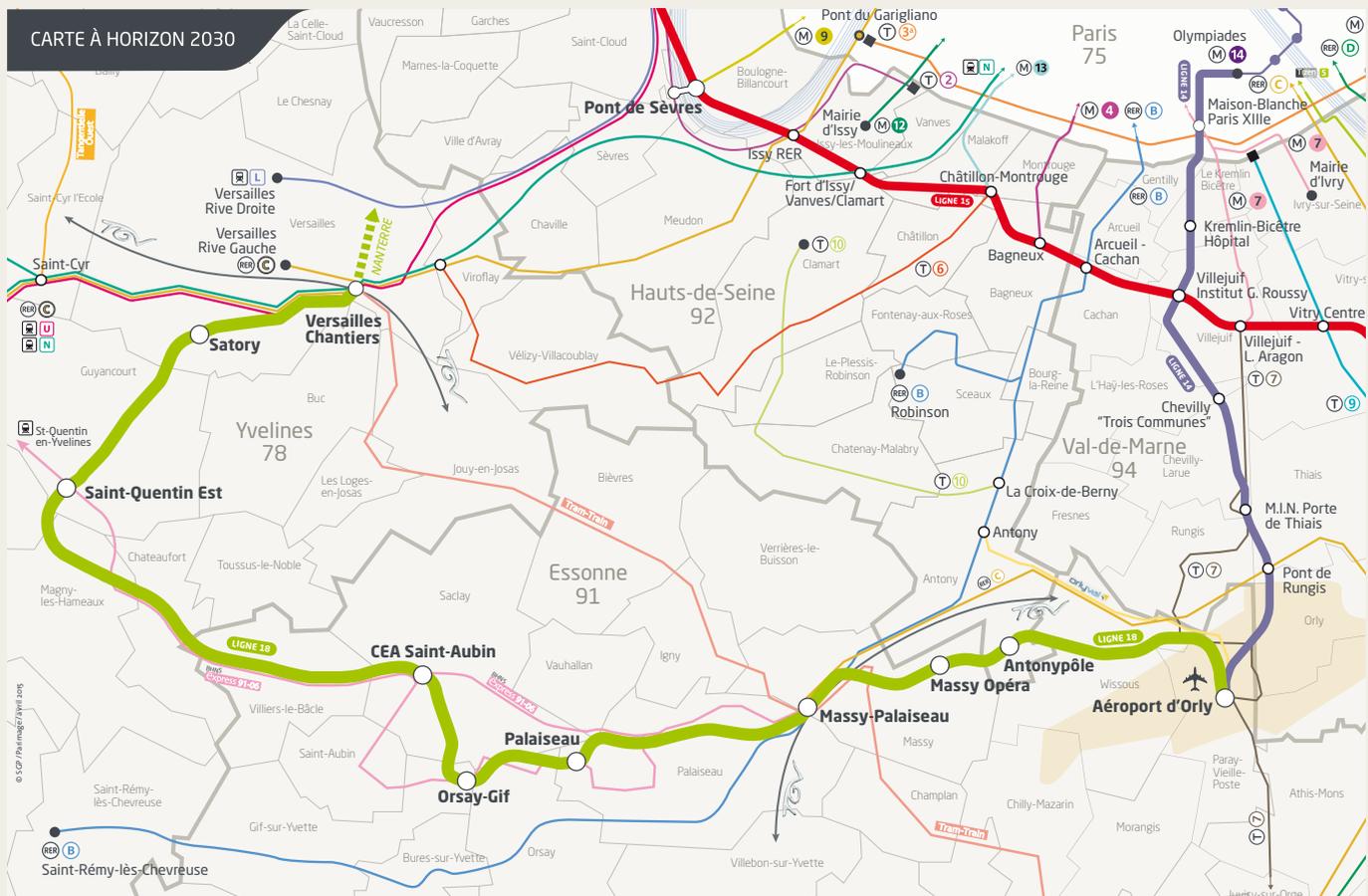
Le projet de ligne 18¹ consiste en une ligne de métro automatique longue de 35 km, dont près de 14 km en aérien reliant l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles Chantiers. Elle comprendra 10 gares, permettant la desserte de 4 départements: les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne.

La ligne 18 traversera directement 14 communes, soit un territoire de plus de 130 km² et 6 communautés d'agglomérations, soit près de 352 000 habitants.

Elle sera connectée aux autres transports en commun existants et à venir. Dès 2030, elle offrira des correspondances avec une autre ligne du Grand Paris Express (ligne 14), la ligne T7, 2 lignes de Tram-Train, les lignes U et N du Transilien, 1 ligne TER et les RER B et C.

La ligne 18 desservira trois pôles de transport majeurs:

- **le pôle multimodal d'Orly** où près de **60 000 voyageurs** fréquenteront la gare du Grand Paris Express commune aux lignes 14 et 18 ;
- **le pôle multimodal de Massy-Palaiseau** fréquenté par plus de 45 000 voyageurs quotidiens avec la gare TGV et sa quarantaine de destinations, les RER B et C, les deux



gares routières desservies par 21 lignes de bus et bientôt le Tram-Train Évry-Massy qui sera prolongé vers Versailles ;

► **le pôle multimodal de Versailles Chantiers** avec environ **75 000 voyageurs** par jour en 2013 et plus de **500 trains** grandes lignes, TER, RER et Transilien.

La ligne 18 permettra ainsi de relier entre eux des pôles économiques majeurs :

- le pôle d'Orly-Rungis, avec la plateforme aéroportuaire qui compte 85 000 emplois salariés ;
- Antonypôle regroupant 1 600 entreprises ;

► le campus scientifique du plateau de Saclay représentant 15 % de la recherche française et qui accueillera, à l'horizon 2025, 30 000 étudiants, 20 000 enseignants-chercheurs, 21 000 salariés et 15 000 habitants ;

► le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines, centralisé autour de la filière industrielle de pointe et qui représente aujourd'hui 150 000 habitants, 100 000 emplois et 7 587 établissements (chiffres 2012) ;

► le pôle « Mobilités du futur » de Satory, à Versailles, qui vise à positionner l'industrie française aux premières places des marchés liés aux mobilités durables.

Le site de maintenance et de remisage des trains est prévu sur la commune de Palaiseau.

La mise en service de la ligne 18 est prévue à l'horizon 2024 pour la partie entre Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin², et 2030 pour la partie située entre CEA Saint-Aubin² et Versailles Chantiers.

100 000 voyageurs quotidiens sont attendus à terme en 2030, date de la mise en service de l'ensemble de la ligne 18.

LES 10 GARES DE LA LIGNE 18

- Aéroport d'Orly
- Antonypôle
- Massy Opéra
- Massy-Palaiseau
- Palaiseau
- Orsay-Gif
- CEA Saint-Aubin
- Saint-Quentin Est
- Satory
- Versailles Chantiers

LES 26 COMMUNES INFORMÉES PAR LE DISPOSITIF DE LA CONCERTATION DE LA LIGNE 18

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| ► Antony | ► Palaiseau |
| ► Buc | ► Paray-Vieille-Poste |
| ► Bures-sur-Yvette | ► Saclay |
| ► Châteaufort | ► Saint-Aubin |
| ► Elancourt | ► Trappes |
| ► Gif-sur-Yvette | ► Toussus-le-Noble |
| ► Gometz-le-Châtel | ► Vauhallan |
| ► Guyancourt | ► Verrières-le-Buisson |
| ► Jouy-en-Josas | ► Versailles |
| ► Les Ulis | ► Villiers-le-Bâcle |
| ► Magny-les-Hameaux | ► Voisins-le-Bretonneux |
| ► Massy | ► Wissous |
| ► Montigny-le-Bretonneux | |
| ► Orsay | |

LE SERVICE PROPOSÉ

Les trains de la ligne 18 seront automatiques et sur rail. La longueur des trains sera comprise entre 45 et 60 m, avec des navettes de trois voitures à la mise en service. Une extension à quatre voitures sera possible en fonction de l'évolution du trafic. La largeur des trains sera de 2,5 m. Chaque train aura une capacité de 350 voyageurs environ à la mise en service de la ligne avec une fréquence en heure de pointe de l'ordre de 3 min. La vitesse commerciale sera de 65 km/h.

DES TEMPS DE DÉPLACEMENT RÉDUITS

► **Versailles Chantiers - Aéroport d'Orly :**

30 minutes contre
1h15 minutes aujourd'hui

► **Saint-Quentin Est - Massy-Palaiseau :**

20 minutes contre
1h05 aujourd'hui

► **Aéroport d'Orly - Orsay Gif :**

15 minutes contre
48 minutes aujourd'hui

► **Massy-Opéra - Châtelet :**

26 minutes contre
52 minutes aujourd'hui

1. La ligne 18 constitue un tronçon de la ligne verte du réseau de transport public du Grand Paris défini par le schéma d'ensemble approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.
2. Sous conditions de faisabilité de la gare CEA Saint-Aubin, en fonction de l'évolution des activités du CEA. Des mesures conservatoires permettront d'achever ultérieurement la construction de la gare.

LE CALENDRIER GÉNÉRAL DU PROJET ET DE L'ÉTAPE EN COURS

LES TRAVAUX EN BREF

Le tracé en souterrain (environ 20 km) sera réalisé avec des tunneliers, ce qui limite les gênes pour les riverains.

Les ouvrages de transition, et les ouvrages annexes ainsi qu'une partie des gares seront réalisés à ciel ouvert à partir de la surface.

La méthode constructive du viaduc, opérée sur une longueur de près de 14 km, permet de préfabriquer un maximum d'éléments afin de limiter les opérations sur site. Sa construction peut intervenir en plusieurs endroits simultanément afin de réduire la durée du chantier.

Les méthodes constructives seront adaptées aux enjeux environnementaux du territoire, sur la base des études environnementales conduites par la Société du Grand Paris et destinées à alimenter les études de conception des ouvrages. Enfin, un schéma directeur a été élaboré pour anticiper les besoins d'évacuation des déblais.

Les deux débats publics qui se sont déroulés **de septembre 2010 à janvier 2011** sur le réseau de transport public du Grand Paris et sur le projet Arc Express (voir www.debatpublic-reseau-grandparis.org et www.debatpublic-arcexpress.org) ont abouti à la mise en place du Grand Paris Express, dont **le schéma d'ensemble a été approuvé par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011**.

Depuis 2011, la Société du Grand Paris a travaillé et poursuivi ses échanges directs et réguliers avec les partenaires institutionnels et économiques du Grand Paris Express. À ce titre, **les comités de pilotage** sont organisés aux différents stades d'avancement des études pour définir les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales concernant l'emplacement et le volume de la gare, ainsi que le positionnement des ouvrages de sécurité. Aux côtés des représentants du maître d'ouvrage, ces instances sont des lieux d'échanges et de dialogue rassemblant notamment les maires, les services techniques des collectivités, les représentants des communautés d'agglomération et les conseils départementaux, ainsi que les représentants du STIF, les opérateurs de transport et les services de l'État. Ainsi, **depuis 2011, 16 comités de pilotage et 16 comités techniques se sont tenus**.

Des conférences de tronçon sont également organisées par la Société du Grand Paris. Elles réunissent les élus et les partenaires de chaque tronçon, membres des comités de pilotage. L'objectif de ces instances est de présenter à chacun une information relative à la mise en œuvre du projet qui dépasse celle, localisée, traitée dans les comités de pilotage, et de répondre aux questions des personnes présentes. Une conférence de tronçon pour la ligne 18 s'est tenue en mai 2013.

Depuis 2011, plus de **350 réunions de travail** ont eu lieu avec l'ensemble des acteurs du territoire en présence de l'équipe de la ligne 18.

Pendant cette période, la Société du Grand Paris s'est également tenue à la disposition des élus et des représentants des habitants, lors de réunions de quartier ou de réunions publiques. À titre d'exemples, deux réunions publiques ont été organisées à Villiers-le-Bâcle pour présenter le projet aux habitants de la commune et des villes avoisinantes : une en février 2012, l'autre en juin 2014.

La concertation renforcée, qui s'est tenue du 12 mai au 12 juin 2015 et dont le présent document tire le bilan, a fait suite à la phase de débat public, d'études et de définition concertée du projet. Elle a eu pour objectif de partager le résultat des études conduites par la Société du Grand Paris et de recueillir les remarques, avis et interrogations du public. Le bilan sera mis à la disposition du public dans le cadre de **l'enquête publique prévue au 1^{er} trimestre de l'année 2016**. Cette dernière étape doit permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, autorisant **le démarrage des travaux, en 2018**.

LES ÉTAPES SUIVANTES : L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

L'enquête d'utilité publique poursuit la démarche d'information des citoyens et le recueil des avis. Conduite par une commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif de Paris et organisée dans les mairies et préfectures concernées par le projet, elle permet aux citoyens d'exprimer leurs appréciations, suggestions et contre-propositions sur un registre d'enquête et/ou par courrier.

La commission d'enquête, composée de personnes indépendantes, doit établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et consigner, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Le Président de la commission d'enquête transmet le dossier de l'enquête et les registres accompagnés du rapport et des conclusions motivées au préfet de la région d'Île-de-France et au président du tribunal administratif de Paris. Ensuite, le projet est transmis au Conseil d'État en vue de sa déclaration d'utilité publique. Le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont mis à la disposition du public pendant une année.

LA FEUILLE DE ROUTE DU GRAND PARIS EXPRESS ACCÉLÉRÉE : LA DESSERTE D'ORLY PAR LA LIGNE 18 DÈS 2024

À l'occasion du Conseil des ministres du mercredi 9 juillet 2014, le Premier ministre, Manuel Valls, a présenté les orientations du Gouvernement sur l'avenir de la région Capitale.

Rappelant l'importance de l'impact positif du Grand Paris sur l'économie nationale, sur l'emploi et pour l'amélioration de la qualité de vie des Franciliens, le chef du Gouvernement a annoncé que son projet métropolitain s'appuiera sur plusieurs axes: la future métropole du Grand Paris, le Grand Paris des transports - le réseau de métro automatique Grand Paris Express et l'amélioration des transports du quotidien - ainsi qu'un plan de mobilisation pour le logement.

Manuel Valls a confirmé la feuille de route du Nouveau Grand Paris des transports décidée le 6 mars 2013 en rappelant que « l'amélioration des réseaux existants, la mise en œuvre du plan de modernisation pour les transports sera effective, tout particulièrement l'extension du RER E à l'Ouest et le prolongement de la ligne 11, à l'Est ». Le Premier ministre a par ailleurs décidé d'accélérer la feuille de route de réalisation du Grand Paris Express. La desserte de l'aéroport d'Orly et l'accessibilité du plateau de Saclay, par les lignes 14 Sud et 18, ainsi que la desserte de l'aéroport de Roissy avec la ligne 17, seront accélérées en vue d'une mise en service dès 2024.

Les gares du Grand Paris Express serviront également de socle au plan de mobilisation pour le logement en Île-de-France qui identifiera, en lien avec les collectivités locales, des sites susceptibles de bénéficier rapidement d'une construction importante de logements.





2



LES MODALITÉS MISES EN ŒUVRE POUR L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L 121-13-1 du code de l'environnement, la Société du Grand Paris a, depuis les débats publics de 2010-2011, tenu systématiquement informée la Commission nationale du débat public (CNDP) des « modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet ».

Comme pour les autres tronçons du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a souhaité instaurer, en amont de l'enquête publique sur la ligne 18, un dialogue direct avec le grand public. Ce dialogue volontaire s'est tenu sous l'égide d'une garante nommée par la Commission nationale du débat public. Les modalités retenues ont visé à assurer la meilleure information possible à la fois sur la concertation elle-même et sur le projet soumis à cette concertation, à favoriser la participation du public et à lui permettre de contribuer à l'élaboration du projet.

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA GARANTE DE LA CNDP

Pour cette étape de concertation renforcée, la Société du Grand Paris a sollicité auprès de la CNDP la nomination d'un garant. Madame Isabelle Jarry s'est vue confier cette mission par décision de la CNDP, le 4 février 2015 (voir décision en annexe). Madame Jarry, romancière et essayiste, a été membre de plusieurs commissions particulières de débat public et garante de plusieurs concertations.

En amont de la concertation, la garante a veillé à ce que les informations diffusées au travers des différents supports soient fiables, de qualité et compréhensibles par tous; elle s'est en outre assurée que les meilleures dispositions étaient prises pour la diffusion de l'information.

Puis, pendant le temps des réunions publiques, son rôle a consisté à favoriser l'expression du public et à veiller à la qualité des réponses apportées par les intervenants aux questions du public. En outre, elle a mis à la disposition du public une adresse électronique pour répondre à des questions éventuelles sur la concertation et transmettre toute autre sollicitation à la maîtrise d'ouvrage.

Enfin, à l'issue de la concertation, la garante rédige un rapport remis à la CNDP, consultable par tous sur le site Internet de la CNDP et de la Société du Grand Paris, et joint au dossier d'enquête publique.



MADAME ISABELLE JARRY, GARANTE DE LA CONCERTATION / © SACHA LENORMAND

S'INFORMER

En amont de la concertation, un large dispositif a été mis en place pour informer le public concerné sur la concertation elle-même, en particulier sur la tenue des réunions publiques, ainsi que sur le projet de la ligne 18, afin de permettre à chacun de participer de manière éclairée à la démarche.

LE PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

La Société du Grand Paris a tout d'abord adressé un courrier aux directions de communication des mairies afin de les informer des modalités d'information et de participation du public et de recueillir les informations nécessaires à la mise en œuvre du dispositif d'information avec leur collaboration.

Les supports suivants ont été notamment adressés aux communes :

- ▶ dépliant d'information sur le projet ;
- ▶ panneaux d'exposition sur le projet ;
- ▶ affiches génériques ou spécifiques (par commune) pour l'affichage municipal ;
- ▶ contenu rédactionnel, cartes, visuels divers afin d'alimenter leur site Internet et/ou leur magazine municipal.

LE DÉPLIANT D'INFORMATION

Un dépliant d'information sur le projet et sur les modalités de concertation a été conçu (voir dépliant en annexe) : composé de 4 volets, il réunissait les principales informations sur le Grand Paris Express, les objectifs du projet, ses grandes caractéristiques, le niveau de service prévu pour les voyageurs, le calendrier de réalisation, les bénéfices attendus de la mise en service de la ligne 18, ainsi que les modalités mises à la disposition du public pour s'informer, poser des questions et donner un avis.

Le dépliant a été distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées par le dispositif d'information. Il a également été envoyé à toutes les mairies, diffusé lors des réunions publiques et des rencontres sur le terrain (voir ci-après).



Au total, **225 594 exemplaires ont été distribués**, soit :

- ▶ 199 350 exemplaires dans les boîtes aux lettres (voir plan de diffusion) ;
- ▶ 13 800 exemplaires mis à disposition des communes et 1 500 exemplaires adressés à la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- ▶ 3 500 exemplaires envoyés aux acteurs économiques et établissements d'enseignement supérieur : École Polytechnique, Thales Research & Technology France, Golf de Guyancourt, Restaurant interentreprise des Algorithmes ;
- ▶ 3 096 exemplaires distribués lors des opérations dans les restaurants interentreprises (RIE) d'Orly, de l'école Polytechnique, de Corbeville, des Algorithmes (au total 6 RIE) et les rencontres avec les acteurs économiques (Polvi, Club Grand Orly Entreprises, Technocentre Renault et Delta SQY) ;
- ▶ 4 348 exemplaires distribués en réunion publique.

Diffusion du dépliant dans les boîtes aux lettres des habitants des communes concernées

| Communes | Quantités prévues |
|------------------------|-------------------|
| Antony | 29 000 |
| Buc | 2 300 |
| Bures-sur-Yvette | 4 100 |
| Châteaufort | 600 |
| Gif-sur-Yvette | 9 100 |
| Gometz-le-Châtel | 1 200 |
| Guyancourt | 11 700 |
| Jouy-en-Josas | 3 400 |
| Les Ulis | 10 300 |
| Magny-les-Hameaux | 3 600 |
| Massy | 19 500 |
| Montigny-le-Bretonneux | 14 500 |
| Orsay | 8 200 |
| Palaiseau | 14 800 |
| Paray-Vieille Poste | 3 500 |
| Saclay | 1 700 |
| Saint-Aubin | 300 |
| Toussus-le-Noble | 450 |
| Vauhallan | 900 |
| Verrières-le-Buisson | 6 700 |
| Versailles | 45 000 |
| Villiers-le-Bâcle | 600 |
| Voisins-le-Bretonneux | 4 900 |
| Wissous | 3 000 |

En accord avec les communes de Trappes et d'Élancourt, il n'a pas été réalisé de boitage en raison de leur éloignement du tracé de la Ligne 18.

LES TRACTS

Des tracts ont été réalisés pour annoncer chaque réunion publique. Ils ont été distribués (**31 015** au total) avant chaque réunion aux 37 points de tractage identifiés en concertation avec les communes (transports en commun et marchés) (voir ci-contre).



TRACTAGE POUR INFORMER DE LA TENUE DES RÉUNIONS PUBLIQUES / © DR

Diffusion des tracts annonçant les réunions publiques dans le cadre des rencontres sur le terrain

| Opération | Exemplaires distribués | Opération | Exemplaires distribués |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| Buc, place du marché, 9 mai, 10h-13h | 600 | Gif-sur-Yvette, marché Neuf, 1 place de Chevry, 20 mai, 10h-13h | 300 |
| Versailles, gare Versailles Chantiers, 11 mai, 7h-10h | 2 400 | Palaiseau, marché du Pileu, rue de l'Effort Mutuel, 20 mai, 10h-13h | 300 |
| Versailles, gare Versailles Rive Gauche, 11 mai, 7h-10h | 1 200 | Guyancourt, marché, place du marché, 20 mai, 10h-13h | 450 |
| Versailles, gare Versailles Rive Droite, 11 mai, 7h-10h | 1 800 | Bures-sur-Yvette, gare Bures-sur-Yvette, 21 mai, 7h-10h | 850 |
| Jouy-en-Josas/Bièvres, gare Vauboyen, 11 mai, 7h-10h | 500 | Bures-sur-Yvette, gare La Hacquinière, 21 mai, 7h-10h | 500 |
| Jouy-en-Josas, gare Jouy-en-Josas, 11 mai, 7h-10h | 1 000 | Les Ulis, marché place de la Liberté, 21 mai, 10h-13h | 700 |
| Jouy-en-Josas/Les Loges-en-Josas, gare Petit Jouy-les-Loges, 11 mai, 7h-10h | 350 | Les Ulis, centre commercial Ulis 2, avenue de l'Aubrac, 21 mai, 12h-15h | 450 |
| Paray-Vieille-Poste, marché de Contin, 38 Avenue Victor Hugo, 13 mai, 10h-13h | 350 | Saclay, Simply Market, 40 rue Arthur Rimbaud, 21 mai, 11h-14h | 360 |
| Verrières-le-Buisson, marché place Charles de Gaulle, 13 mai, 10h-13h | 380 | Gif-sur-Yvette, marché du Parc, allée du Parc (Gif Vallée), 21 mai, 13h-16h | 500 |
| Verrières-le-Buisson, centre commercial Intermarché, 46 bd du maréchal Foch, 13 mai, 13h-16h | 300 | Orsay, marché du centre-ville, 22 mai, 10h-13h | 500 |
| Antony, gare Antony, 15 mai, 7h-10h | 1 800 | Orsay, gare Le Guichet, 22 mai, 7h-10h | 535 |
| Paray-Vieille-Poste, station T7 Aéroport d'Orly, 15 mai, 7h-10h | 1 800 | Orsay, gare Orsay-Ville, 22 mai, 7h-10h | 500 |
| Massy, marché allée de Narbonne, 18 mai, 10h-13h | 335 | Gif-sur-Yvette, gare Gif-sur-Yvette, 22 mai, 7h-10h | 700 |
| Massy, gare Massy-Palaiseau, 18 mai, 7h-10h | 1 800 | Courcelles-sur-Yvette, gare Courcelles-sur-Yvette, 22 mai, 7h-10h | 325 |
| Massy, gare Massy-Verrières, 18 mai, 7h-10h | 600 | Palaiseau, gare Palaiseau, 22 mai, 7h-10h | 700 |
| Palaiseau, gare Palaiseau, 18 mai, 7h-10h | 1 800 | Palaiseau, gare de Palaiseau-Villebon, 22 mai, 12h-15h | 800 |
| Palaiseau, gare Palaiseau-Villebon, 18 mai, 7h-10h | 950 | Montigny-le-Bretonneux, gare Saint-Quentin-en-Yvelines, 22 mai, 11h-14h | 1 800 |
| Bures-sur-Yvette, marché place de la Poste, 20 mai, 13h-16h | 600 | Trappes, gare Trappes, 22 mai, 13h-16h | 880 |
| | | Saint-Rémy-lès-Chevreuse, gare Saint-Rémy-lès-Chevreuse, 9 juin, 7h-10h | 1 300 |

LES AFFICHES

Une affiche générique, annonçant l'ensemble des réunions publiques, a été mise à la disposition des collectivités en version électronique ou papier.

Par ailleurs, des affiches spécifiques ont été conçues pour annoncer localement chaque réunion. 1 495 exemplaires, tous formats confondus, ont ainsi été mis à la disposition des communes ou envoyés aux acteurs.



QUELQUES EXEMPLES D’AFFICHES

LES PANNEAUX D’EXPOSITION

Des panneaux d'exposition, sous forme de « kakémonos » (panneaux suspendus sur des supports mobiles) ont été conçus pour présenter le projet (présentation du Grand Paris Express, de la ligne 18, des gares) et mis à la disposition des communes afin qu'elles puissent organiser une exposition en mairie ou tout autre lieu d'accueil (au total, 16 expositions organisées). Les kakémonos ont également été utilisés lors des réunions publiques et des opérations de terrain.



LES PANNEAUX DE PRÉSENTATION DU PROJET



RÉUNION PUBLIQUE À ANTONY / © SACHA LENORMAND



OPÉRATION AU RESTAURANT DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE / © SACHA LENORMAND

LES ANNONCES DANS LA PRESSE

Des annonces ont été diffusées dans les suppléments locaux du Parisien, entre le 7 mai et le 9 juin 2015. Une annonce générale informant de la concertation (sur un format d'une demi-page) a été publiée la veille de la première réunion publique. Des bandeaux de Une, annonçant en détail la tenue d'une ou de plusieurs réunions publiques ont été publiés un ou deux jours avant la réunion publique, selon le calendrier.

Au total, 10 annonces ont été publiées :

- ▶ 4 annonces dans l'édition des Yvelines (annonce des réunions publiques de Versailles, Guyancourt et Magny-Hameaux et une annonce de l'ensemble des réunions);
- ▶ 4 annonces dans l'édition de l'Essonne (annonce des réunions publiques de Gif-sur-Yvette, Massy et Antony et annonce de l'ensemble des réunions);
- ▶ 2 annonces dans l'édition des Hauts-de-Seine (annonce de la réunion publique d'Antony et annonce de l'ensemble des réunions).



Plan d'insertion des annonces presse

| Objet de l'annonce | Nombre | Jour de parution | Édition |
|-------------------------------------------------|--------|------------------|----------------|
| Annonce de l'ensemble des réunions | 1 | 7 mai 2015 | Le Parisien 78 |
| Annonce de l'ensemble des réunions | 1 | 11 mai 2015 | Le Parisien 92 |
| Annonce de l'ensemble des réunions | 1 | 11 mai 2015 | Le Parisien 91 |
| Réunion publique du 12 mai à Versailles | 1 | 11 mai 2015 | Le Parisien 78 |
| Réunion publique du 18 mai à Antony | 1 | 13 mai 2015 | Le Parisien 92 |
| Réunion publique du 18 mai à Antony | 1 | 13 mai 2015 | Le Parisien 91 |
| Réunion publique du 20 mai à Massy | 1 | 19 mai 2015 | Le Parisien 91 |
| Réunion publique du 26 mai à Gif-sur-Yvette | 1 | 22 mai 2015 | Le Parisien 91 |
| Réunion publique du 27 mai à Guyancourt | 1 | 26 mai 2015 | Le Parisien 78 |
| Réunion publique du 11 juin à Magny-les-Hameaux | 1 | 9 juin 2015 | Le Parisien 78 |

LES OUTILS NUMÉRIQUES

Une sous-rubrique consacrée à la ligne 18 a été créée dans la rubrique *Concertation en cours* sur le **site Internet** de la Société du Grand Paris :

<http://www.societedugrandparis.fr/troncon/ligne-18>

Cette sous-rubrique comprend plusieurs thèmes : *Actualités*, *Présentation*, *Concertation et Documents*. Dans la première, des actualités annoncent la tenue des réunions publiques. La rubrique *Présentation* expose le projet général de la ligne 18 et dans le détail, gare par gare. *Concertation* indique le calendrier des réunions publiques, le plan d'accès des salles et donne accès à l'espace questions/réponses et le dépôt d'avis. Enfin, les versions numériques des différents supports (dépliant d'information, panneaux d'exposition, diaporamas présentés en réunions publiques...) sont téléchargeables dans la rubrique *Documents*.

La mise en ligne des comptes rendus de l'ensemble des réunions et des rencontres a fait l'objet d'une actualité afin d'en informer les internautes. Ils sont téléchargeables dans la rubrique *Documents*.

Les **réseaux sociaux** ont été utilisés, notamment pour

médiatiser les réunions publiques et la publication de leur compte-rendu.

Ainsi, sur **Twitter**, trois publications ont été mises en ligne la veille, le jour même et le lendemain de chaque réunion publique. Les acteurs relais (élus, journalistes, conseils généraux, associations actives des communes), identifiés en amont, ont été mis en copie des publications.

La veille de chaque réunion publique, le message visait à annoncer la réunion, le même jour que paraissait l'annonce presse dans le supplément local du Parisien.

Les acteurs étaient ainsi informés de la tenue de la réunion et pouvaient retweeter l'information afin de la partager avec leur propre réseau.

Le jour de la réunion, une nouvelle publication était effectuée



avec un lien hypertexte renvoyant au plan d'accès de la salle sur le site Internet de la Société du Grand Paris.

Enfin, le lendemain de la réunion, une dernière publication



était mise en ligne. Par l'intermédiaire d'un lien hypertexte et en reprenant les éléments de langage de l'actualité web relative à la réunion publique, elle renvoyait au compte-rendu de celle-ci, publié sur le site Internet du projet.



Par ailleurs, le compte **Facebook** de la Société du Grand Paris a été utilisé pour renvoyer aux actualités du site Internet. Le jour de la tenue de la réunion, une publication d'annonce avec le plan d'accès était mise en ligne.



PARTICIPER

Au-delà de l'information, des modalités ont été mises en œuvre pour permettre au public de participer directement à la concertation, demander des informations complémentaires, donner un avis, etc.

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

8 réunions publiques ont été organisées sur le territoire du projet, en mai et juin 2015. Ces réunions publiques, organisées en collaboration avec les communes, ont permis en outre aux habitants, élus et aux représentants d'associations d'exprimer leurs positions.

Organisation des réunions publiques et modalités de tractage destinées à la publicité des réunions

| DATE/HORAIRE | LIEU | VILLES CONCERNÉES |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Mardi 12 mai, 19h30 | Versailles Université inter-âges, 6 impasse des Gendarmes | Versailles Buc Jouy-en-Josas |
| Lundi 18 mai, 20h | Antony Espace Vasarely, Place des Anciens Combattants d'Afrique du Nord | Antony Verrières-le-Buisson Paray-Vieille-Poste Wissous |
| Mercredi 20 mai, 20h | Massy Espace Liberté, 1 avenue du Général de Gaulle | Massy Palaiseau |
| Mardi 26 mai, 20h15 | Gif-sur-Yvette Supélec, amphithéâtre Janet, Plateau du moulon, 3 rue Joliot-Curie | Saint-Aubin Palaiseau Les Ulis Bures-sur-Yvette Orsay Saclay Gif-sur-Yvette Vauhallan Gometz-le-Châtel Villiers-le-Bâcle |
| Mercredi 27 mai, 19h30 | Guyancourt Pavillon Waldeck Rousseau, rue Jacques Ange-Gabriel | Guyancourt Châteaufort Toussus-le-Noble Elancourt Voisins-le-Bretonneux Montigny-le-Bretonneux Trappes |
| Lundi 8 juin, 20h | Wissous (réunion complémentaire) Salle des fêtes de la mairie, place de la Libération | Wissous Antony |
| Jeudi 11 juin, 20h | Magny-les-Hameaux Salle du conseil municipal, 1 place Pierre Bérégovoy | Magny-les-Hameaux Châteaufort Toussus-le-Noble Villiers-le-Bâcle |
| Mardi 30 juin, 20h | Voisins-le-Bretonneux (réunion complémentaire) Centre sportif des Pyramides, 4 mail de Schenefeld | Magny-les-Hameaux Châteaufort Toussus-le-Noble Villiers-le-Bâcle |

Chaque réunion a duré en moyenne 2h30.

En présence de la garante de la concertation, Isabelle Jarry, en tribune, l'ensemble des réunions publiques ont été animées par la direction des relations territoriales de la Société du Grand Paris.

Les présentations ont été faites par :

- ▶ le président du directoire de la SGP Philippe YVIN ou Bernard CATHELAIN, membre du directoire de la SGP ;
- ▶ Brigitte GREGOIRE, directrice de projet de la ligne 18 ;
- ▶ Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales en Essonne et dans les Yvelines.

En outre, plusieurs collaborateurs de la Société du Grand Paris et de ses partenaires (STIF, RATP, SNCF Réseau) étaient présents lors de la réunion pour répondre à des questions de leur ressort.

Les réunions publiques de Wissous et de Voisins-le-Bretonneux ont été organisées à la demande des élus. Ainsi, le format et le contenu de ces réunions ont été adaptés au contexte particulier des communes. La réunion publique de Wissous a permis d'aborder la question de l'insertion du tracé sur le territoire de la commune. La réunion publique de Voisins-le-Bretonneux a permis d'évoquer l'insertion de la ligne au niveau du quartier de la Bretonnière.



RÉUNION PUBLIQUE À GIF-SUR-YVETTE / © SACHA LENORMAND



RÉUNION PUBLIQUE À VOISINS-LE-BRETONNEUX / © DR

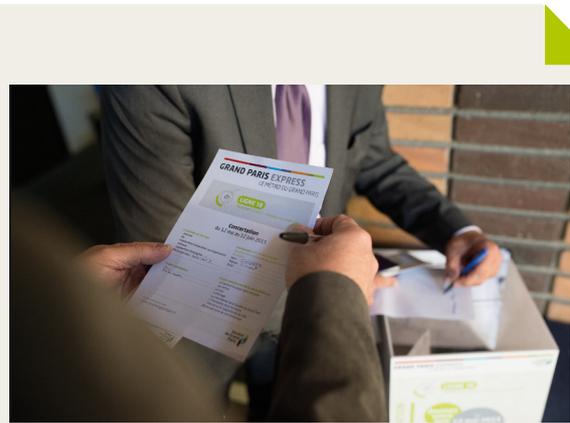
À noter, que la réunion publique de Magny-les-Hameaux a consacré une large place à la présentation du viaduc, de son insertion sur le Plateau, et notamment du traitement des nuisances au niveau des communes limitrophes.

Les réunions ont été articulées autour de deux temps principaux :

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Partie 1 Introduction et présentation (50 minutes environ)</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mot d'accueil du Maire ▶ Présentation des modalités de la concertation par l'animateur ▶ Projection d'un film sur le Grand Paris Express et la concertation⁴ ▶ Introduction de la concertation par Isabelle Jarry, garante ▶ Présentation du projet par la Société du Grand Paris : <ul style="list-style-type: none"> - Le Grand Paris Express - Projection d'un film du futur tracé en 3D⁵ - La ligne 18 |
| <p>Partie 2 Échanges avec le public</p> | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Questions et avis des participants, réponses de la Société du Grand Paris et de ses partenaires ▶ Conclusion sur les suites de la réunion |

LES OUTILS ASSOCIÉS À CHAQUE RÉUNION PUBLIQUE

- ▶ Les panneaux d'exposition sur le projet;
- ▶ le diaporama animé de présentation du projet adapté à chaque réunion, mis en ligne sur le site Internet;
- ▶ le film d'introduction;
- ▶ le dépliant d'information;
- ▶ les fiches « avis » à déposer dans une urne.



RENCONTRE POLVI, ÉCOLE POLYTECHNIQUE / © SACHA LENORMAND



RÉUNION PUBLIQUE À MASSY / © SACHA LENORMAND



RÉUNION PUBLIQUE À MASSY / © SACHA LENORMAND

4 - <http://www.societedugrandparis.fr/video/grand-paris-express-concertation-continue>
 5 - <http://www.societedugrandparis.fr/video/la-ligne-18-du-grand-paris-express-en-3d>

Chaque réunion a ensuite fait l'objet d'une **brève actualité dès le lendemain** sur le site Internet de la Société du Grand Paris et un **compte-rendu synthétique** de chaque réunion, d'une vingtaine de pages, a été mis en ligne après validation par la garante de la concertation.

Enfin, un court film⁶ a été réalisé à partir des réunions et des rencontres qui se sont tenues dans le cadre de la concertation, et mis en ligne sur le site Internet.

DES RENCONTRES AVEC DES ACTEURS ÉCONOMIQUES, LES HABITANTS ET LES FUTURS USAGERS

Dix opérations hors réunions publiques ont été organisées dans le cadre de la concertation renforcée. Elles avaient pour objectif de rencontrer plus largement le public salarié potentiellement intéressé par le projet et de diversifier les possibilités d'information et d'expression, par des horaires et des lieux adaptés.

Quatre réunions dans les entreprises :

- ▶ réunion avec l'association d'entreprises Polvi à l'École Polytechnique (Palaiseau), le 2 juin, de 17h à 19h ;
- ▶ réunion avec la Chambre de commerce et d'industrie de l'Essonne et le Club Grand Orly Entreprises (CGOE) à l'IOGS (Palaiseau), le 9 juin, de 8h à 10h ;
- ▶ réunion au Technocentre de Renault à Guyancourt le 9 juin, de 12h30 à 13h40 ;
- ▶ réunion avec l'association d'entreprises DELTA SQY à Trappes, le 10 juin, de 8h30 à 11h.



RÉUNION AVEC L'ASSOCIATION D'ENTREPRISES POLVI À L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE / © SACHA LENORMAND



RÉUNION CCI 91 ET CGOE À L'IOGS / © SACHA LENORMAND



RÉUNION AU TECHNOCENTRE DE RENAULT À GUYANCOURT / © SACHA LENORMAND

6 - <http://www.societedugrandparis.fr/video/grand-paris-express-concertation-continue>

Six actions dans les restaurants inter entreprises, de 12h à 14h:

- ▶ Orly Sud, le 21 mai ;
- ▶ École Polytechnique, le 21 mai ;
- ▶ Orly Tech, le 27 mai ;
- ▶ Algorithmes, les 28 mai ;
- ▶ Orly Parc, le 29 mai ;
- ▶ Corbeville, le 02 juin.



RENCONTRE À L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE / © DR



RENCONTRE AU RUE D'ORLY / © SACHA LENORMAND



CONTRIBUER



RÉUNION PUBLIQUE À GUYANCOURT / © SACHA LENORMAND

La concertation a permis à tous ceux qui le souhaitent de donner un avis et de contribuer ainsi à l'évolution du projet. Toutes les questions et tous les avis du public ont reçu une réponse de la Société du Grand Paris ou des partenaires concernés.

Les questions et avis ont été sollicités par l'intermédiaire de plusieurs modalités :

- ▶ oralement, à l'occasion des réunions publiques et des rencontres ;
- ▶ par écrit, sur des fiches mises à la disposition lors des réunions publiques et déposées dans une urne. Lorsque les personnes l'autorisaient, les questions et avis déposés sur les fiches ont été retranscrites dans la rubrique *Questions/Réponses* du site Internet et ont pu ainsi recevoir une réponse ;
- ▶ directement sur le site Internet, dans la rubrique *Questions/Réponses*⁷.

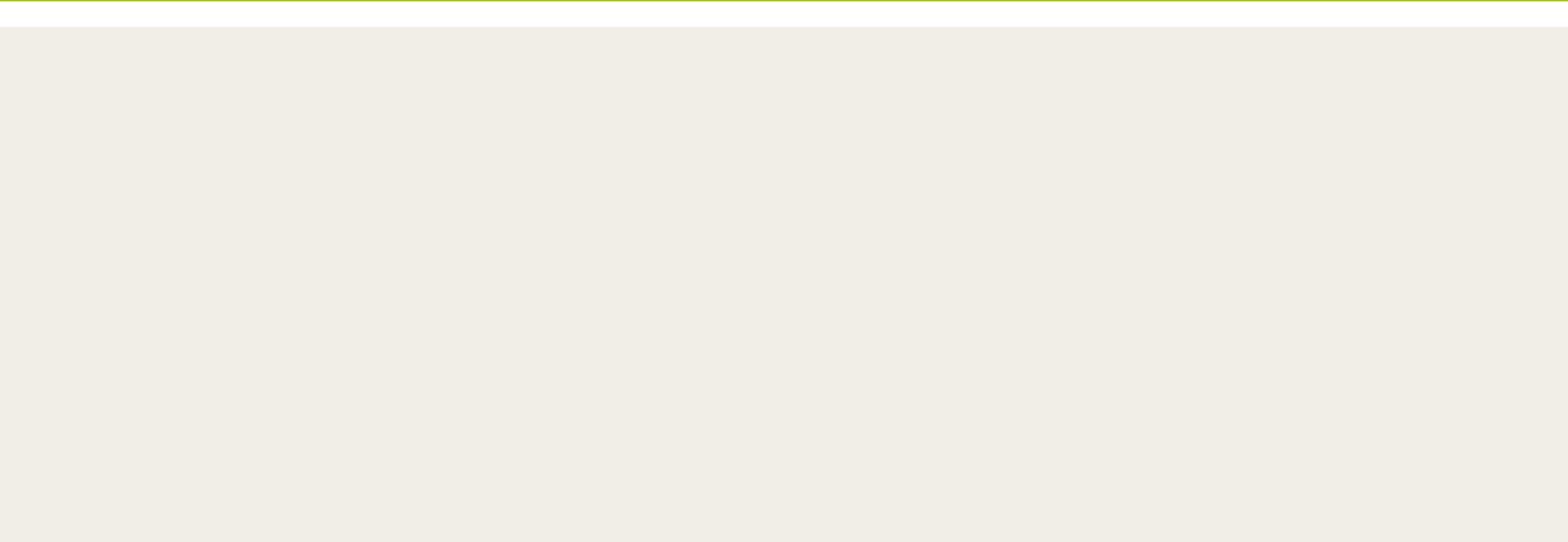
Toutes les réponses apportées par la Société du Grand Paris ont été vérifiées par la garante qui s'est assurée du caractère complet et fiable de ces réponses.

L'ensemble des questions et avis du public a été analysé et quantifié. C'est l'objet des parties 3 et 4 qui suivent.



RÉUNION AU TECHNOCENTRE DE RENAULT À GUYANCOURT / © SACHA LENORMAND

7 - [http://www.societedugrandparis.fr/liste-questions-reponses/faq?line\[\]=795](http://www.societedugrandparis.fr/liste-questions-reponses/faq?line[]=795)





L'ANALYSE QUANTITATIVE

LA MÉTHODE

Le bilan de la concertation vise à rapporter le plus fidèlement possible les questions posées, les avis et suggestions exprimés par le public, ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage et ses partenaires.

Pour cela, il est fondé sur l'analyse croisée de :

- ▶ données quantitatives, qui fournissent un éclairage notamment sur les thèmes les plus explorés par les participants ;
- ▶ des éléments qualitatifs, les avis exprimés par le public, qui permettent d'entrer dans le détail de chaque thème.

POUR ÉLABORER L'ANALYSE QUANTITATIVE DES AVIS ET QUESTIONS, LES PARAMÈTRES SUIVANTS ONT ÉTÉ PRIS EN COMPTE :

- ▶ profil de l'intervenant : habitant, élu, représentant d'association ou représentant d'entreprise (ou non précisé) ;
- ▶ le thème (liste ci-après) ;
- ▶ la ville de la réunion publique (si précisée) ;
- ▶ le département de référence : les Yvelines, l'Essonne, les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, Paris, autre (ou non précisé) ;
- ▶ le moyen d'expression : oral (réunion publique) ou écrit (urne, site Internet) ;
- ▶ l'échelle d'interpellation : Grand Paris Express / Société du Grand Paris, ligne 18, gare, autre ;
- ▶ la compétence sollicitée : État, Conseils départementaux, ville(s), STIF, Société du Grand Paris, SNCF Réseau, Commission nationale du débat public, etc.

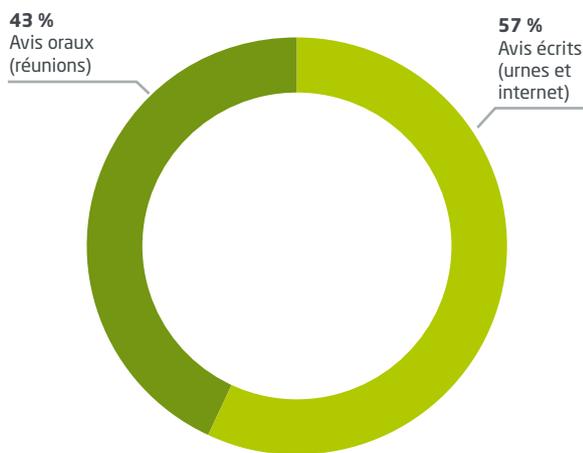
LE REGROUPEMENT THÉMATIQUE RETENU EST LE SUIVANT :

- ▶ la concertation ;
- ▶ le projet, son opportunité ;
- ▶ les caractéristiques du projet : tracé, viaduc, ouvrages annexes, site de maintenance et de remisage (SMR) ;
- ▶ les gares ;
- ▶ le calendrier ;
- ▶ le coût et le financement ;
- ▶ les impacts environnementaux ;
- ▶ le développement socio-économique ;
- ▶ les impacts fonciers ;
- ▶ les travaux et les nuisances ;
- ▶ la nouvelle offre de transport ;
- ▶ l'intermodalité.

LES DONNÉES QUANTITATIVES

Au total, **1 177 avis et questions** ont été formulés au cours de la concertation renforcée sur la ligne 18.

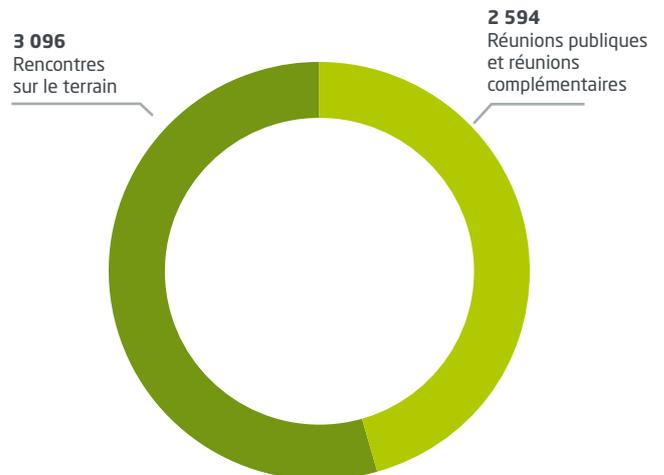
MODE D'EXPRESSION DES QUESTIONS ET AVIS



Une expression plutôt écrite

Les avis écrits constituent la principale source d'expression du public. 43 % des avis répertoriés (soit 504) ont été émis à l'oral et 57 % (soit 673) proviennent des bulletins déposés dans les urnes. Le site Internet, mis à disposition des citoyens en complément des moyens traditionnels de recueil des opinions, a été fortement utilisé pour déposer un avis, puisqu'il représente plus de 60 % des avis écrits.

PARTICIPATION À LA CONCERTATION

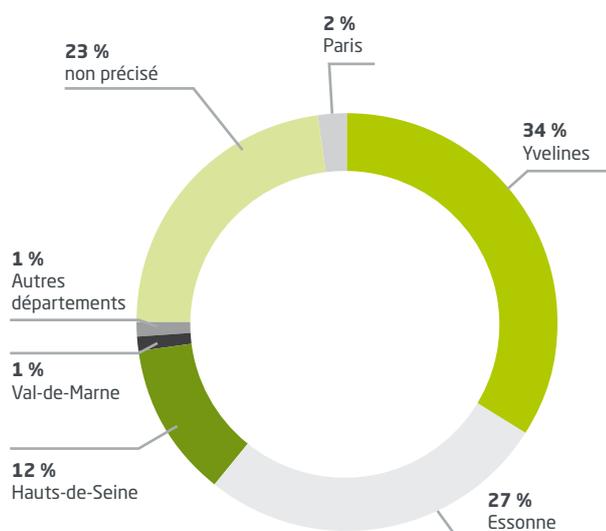


Des modalités de terrain adaptées pour toucher tous les publics

Les opérations menées dans plusieurs restaurants inter entreprises de l'aéroport d'Orly et du plateau de Saclay ont permis de favoriser la participation et l'expression de tous les publics, au-delà de la participation traditionnelle aux réunions publiques. Ainsi, les personnes mobilisées à l'occasion de ces opérations (*via* la distribution de dépliants) représentent plus de 60 % de l'ensemble des participants à la concertation, soit plus de 3 000 participants.

Les huit réunions publiques et quatre réunions complémentaires ont mobilisé au total près de 2 600 participants.

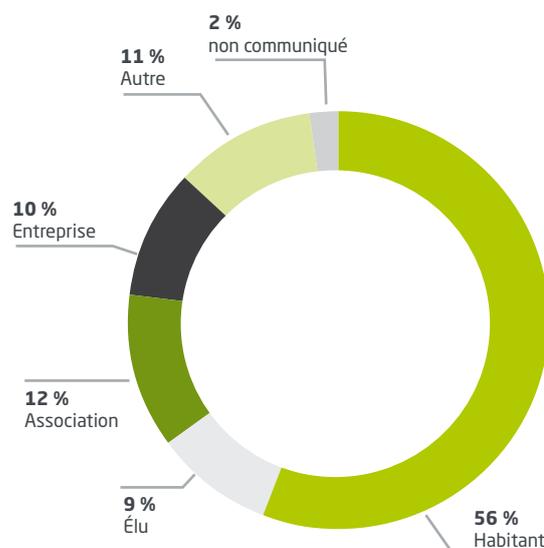
DÉPARTEMENTS D'ORIGINE DES QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET



Une forte mobilisation des territoires concernés

L'Essonne et les Yvelines, principaux territoires d'implantation du projet, représentent près de 61 % des demandes d'information et opinions exprimées. Les habitants des Hauts-de-Seine - desservis par la gare Antony-pôle - se sont également mobilisés.

PROFIL DU PUBLIC FAISANT PART DE SES QUESTIONS ET AVIS (HORS AVIS DÉPOSÉS SUR INTERNET⁸)



Une participation notamment riveraine

Plus de la moitié des personnes qui se sont spontanément identifiées en réunion publique ou dans les avis écrits déposés dans les urnes s'est présentée comme habitant du territoire de la ligne 18. On peut également noter une mobilisation importante des associations (12 %) et des entreprises (10 %).

8 - Ces données ne sont pas disponibles pour les avis déposés sur Internet

LES DONNÉES QUANTITATIVES

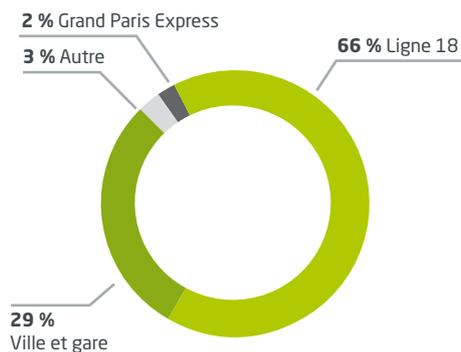
NOMBRE DE QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET PAR COMMUNE

| Ville | Nombre d'avis et questions |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Alfortville | 1 |
| Antony | 60 |
| Asnières-sur-Seine | 2 |
| Bailly | 1 |
| Bièvres | 9 |
| Bois-d'Arcy | 2 |
| Bordeaux | 2 |
| Buc | 6 |
| Bures-sur-Yvette | 8 |
| Cachan | 1 |
| Cernay-la-Ville | 2 |
| Châteaufort | 51 |
| Châteaufort - Toussus-le-Noble ⁸ | 60 |
| Chevreuse - Choisel ⁸ | 1 |
| Cipières | 1 |
| Courbevoie | 1 |
| Egly | 1 |
| Elancourt | 2 |
| Epinay-sur-Orge | 2 |
| Fresnes | 2 |
| Gif-sur-Yvette | 15 |
| Gif-sur-Yvette - Saint-Aubin - Villiers-le-Bâcle ⁸ | 73 |
| Guyancourt | 60 |
| Igny | 5 |
| Ivry-sur-Seine | 1 |

| Ville | Nombre d'avis et questions |
|-----------------------------------------|----------------------------|
| Jouy-en-Josas | 21 |
| Le Chesnay - Rocquencourt ⁸ | 6 |
| Le Plessis-Robinson | 1 |
| Les Molières | 1 |
| Magny-les-Hameaux | 27 |
| Massy | 25 |
| Montigny-le-Bretonneux | 20 |
| Noisy-le-Roi - Rennemoulin ⁸ | 3 |
| Orsay | 11 |
| Palaiseau | 45 |
| Paris | 15 |
| Plaisir | 1 |
| Rocquencourt | 1 |
| Saclay | 9 |
| Saclay - Orsay | 5 |
| Saint-Aubin | 19 |
| Saint-Cyr-l'École | 11 |
| Saint-Jacques-de-la-Lande | 1 |
| Saint-Maur-des-Fossés | 4 |
| Saint-Quentin | 2 |
| Saint-Rémy-lès-Chevreuse | 10 |
| Savigny-sur-Orge | 3 |
| Trappes | 6 |
| Valpuiseaux | 2 |
| Verrières-le-Buisson | 8 |
| Versailles | 77 |
| Villiers-le-Bâcle | 31 |
| Voisins-le-Bretonneux | 99 |
| Wissous | 39 |
| Sans commune renseignée | 305 |
| Total | 1 177 |

⁸ - Le code postal indiqué sur le site Internet par les internautes regroupe plusieurs communes

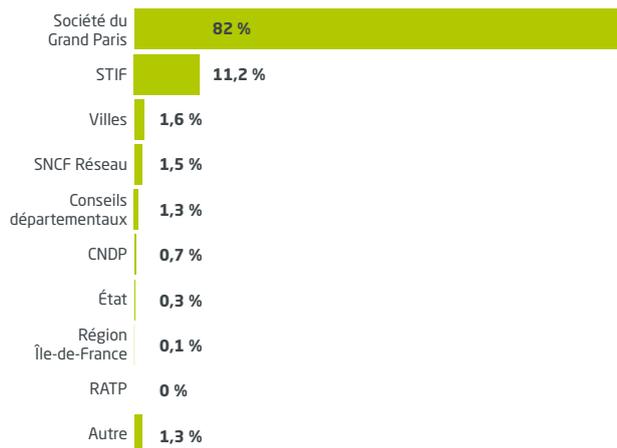
ÉCHELLE DES QUESTIONS ET AVIS DÉPOSÉS DANS LES URNES ET RECUEILLIS SUR INTERNET



Le projet de ligne 18 au centre des échanges

Les questions relatives au projet de ligne 18 représentent à elles seules 66 % des expressions. En y ajoutant les questions relatives aux gares, la proportion d'avis liés à la ligne 18 atteint 95 % des avis émis.

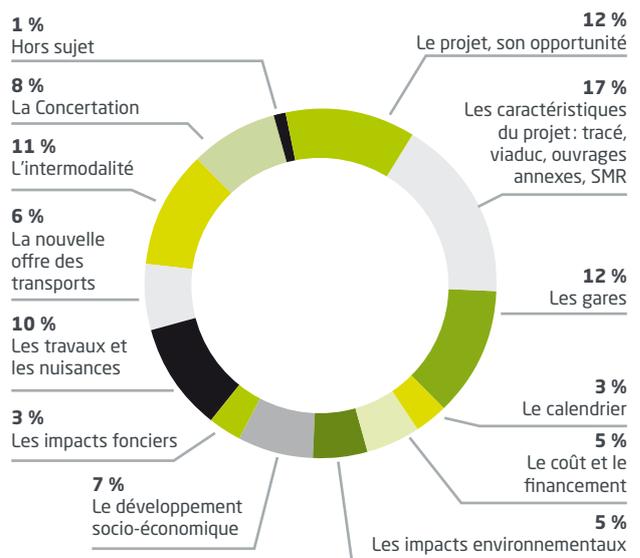
COMPÉTENCES ET ACTEURS INTERPELLÉS



Une information recherchée du côté du maître d'ouvrage

Une grande majorité des questions a été adressée à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet (82 % des expressions). Le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est le deuxième acteur interpellé, avec un peu plus de 11 % des questions. Les villes sont ensuite sollicitées sur près de 2 % des questions.

RÉPARTITION DES QUESTIONS ET AVIS PAR THÈMES



Un projet dont les particularités ont suscité des questionnements

Les particularités de la ligne 18 - tracé en partie aérien sur le plateau de Saclay, insertion des gares dans leur environnement - ont été abordées par les participants: ainsi, les avis liés au tracé, au tunnel et au viaduc représentent 17 % des remarques émises; les gares comptent pour 12 % des avis formulés.

L'opportunité du projet et les études réalisées constituent également un thème important (12 %), qu'il s'agisse de défendre le projet au regard du développement économique du territoire (7 % des avis) ou pour en souligner les nuisances (10 %) et les impacts (8 % pour les impacts fonciers et environnementaux). Au sein de cette dernière thématique, l'inquiétude sur l'avenir de l'agriculture est un sujet particulièrement évoqué, représentant 30 % des avis exprimés sur les impacts du projet.

Enfin, de nombreux participants ont évoqué la situation problématique des transports sur le territoire de la ligne 18 et la nécessité de penser aux autres modes qui seront en relation avec le futur métro (10 %).



4



L'ANALYSE QUALITATIVE

LA CONCERTATION

LA DÉMARCHE

Si la démarche de concertation volontaire de la Société du Grand Paris a été saluée à plusieurs reprises, des participants ont posé la question de la portée de cette phase de concertation. Certains d'entre eux ont notamment regretté que le processus des comités de pilotage, dont certains élus concernés ne sont pas membres, fige les décisions et laisse peu de place à l'expression des citoyens.

« Toute la soirée, on nous a parlé de la concertation, mais à aucun moment vous nous avez donné la définition de cette concertation et quelles sont nos marges de manœuvre. Qu'est-ce qu'il est encore possible de faire? Est-ce qu'on peut changer le tracé? Définir que ce métro puisse être enterré? »

*Habitante, réunion publique Magny-les-Hameaux,
11 juin 2015*

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que la loi du Grand Paris a fixé un processus de concertation et de décision précis: le débat public de 2010-2011 a porté sur l'opportunité du projet et ses caractéristiques d'ensemble; il a permis une expression large des citoyens. À l'issue du débat, un décret pris en Conseil d'État en 2011 a défini précisément le réseau du Grand Paris Express, à savoir le tracé des nouvelles lignes et l'implantation des gares dans un schéma d'ensemble. En revanche, les modalités de réalisation (configuration des gares, les sujets d'intermodalités, d'insertion paysagère, de réalisation des travaux et d'emplacement des ouvrages annexes) restent à préciser: c'est l'objet de la concertation (qui, pour d'autres lignes, a conduit à des modifications concrètes) et de l'enquête publique à venir, au cours de laquelle tous les citoyens pourront de nouveau s'exprimer.

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Plusieurs participants se sont demandés si la concertation était limitée à la question des gares, et excluait les secteurs compris entre les gares. Des participants ont aussi souhaité que la concertation porte sur un projet plus global, élargi au système de transport sur le plateau de Saclay, ou encore sur l'ensemble de la ligne 18, y compris le tronçon Versailles Chantiers - Nanterre.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La concertation n'est pas seulement limitée aux gares. La Société du Grand Paris apporte des réponses sur l'ensemble du projet de la ligne 18, que ce soit en réunion publique ou sur son site Internet.

Bien qu'il fasse partie du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, le tronçon entre Versailles Chantiers et Nanterre n'est pas inscrit dans le projet actuel. Sa réalisation et son financement étant envisagés après 2030, ce tronçon n'est pas inclus dans la phase actuelle de concertation.

LES MODALITÉS DE CONCERTATION

Certains participants ont évoqué les difficultés qu'ils avaient rencontrées pour accéder aux rubriques souhaitées sur le site Internet de la Société du Grand Paris (déposer un avis, trouver certains documents, etc.). Ils ont aussi souhaité que les questions soient mises en ligne sur le site Internet, sans attendre les réponses de la maîtrise d'ouvrage, et que les comptes rendus soient publiés plus rapidement.

Par ailleurs, des demandes ont été exprimées en cours de concertation pour la tenue de réunions complémentaires, notamment à Wissous et à Voisins-le-Bretonneux.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a organisé deux réunions supplémentaires à la demande des élus et du public : l'une à Wissous, le 8 juin 2015, et l'autre à Voisins-le-Bretonneux, le 30 juin 2015.

Par ailleurs, des opérations de terrain ont permis de cibler notamment les salariés et les étudiants concernés par le projet (voir page 29). Enfin, les personnes qui n'ont pu se déplacer aux réunions publiques, ont pu prendre connaissance des documents, poser des questions ou émettre un avis sur le site Internet de la Société du Grand Paris.

De même, suite à une demande faite lors de la réunion publique de Guyancourt, la Société du Grand Paris a proposé d'organiser une réunion avec les étudiants de Paris-Saclay à la rentrée 2015.

LE PROJET ET SON OPPORTUNITÉ

LES BÉNÉFICIES DU PROJET

L'opportunité de réaliser la ligne 18, et de le faire rapidement, a été rappelée à plusieurs reprises, notamment par des élus, des représentants du monde économique et des grandes écoles. Ils se sont félicités que la réalisation de la ligne 18 ait été confirmée par les décisions gouvernementales.

Plus en détail, ils estiment que le projet permettra aux salariés de gagner du temps sur leurs trajets quotidiens, et pérenniser, voire développera, l'activité des entreprises sur le territoire.

La synergie avec les projets urbains du territoire a été soulignée.

« C'est une ligne qui, pour nous, est très intéressante dans le cadre de l'Opération d'Intérêt National; pour nous c'est une ligne structurante qui va permettre de desservir le campus et les pôles d'activité économiques: un axe très intéressant pour le XXI^e siècle. »

Vincent DELAHAYE, maire de Massy, réunion publique de Massy, 20 mai 2015

« Un projet que la ville d'Antony attend avec impatience. »

Jean-Yves SENANT, maire d'Antony, réunion publique d'Antony, 18 mai 2015

« L'arrivée de ce métro est une opportunité fantastique pour la grande couronne qui, jusque-là, a largement souffert du déficit de transports en commun. »

Acteur économique, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

« Je voulais porter le témoignage sur le fait que nous avons une très grande attente vis-à-vis de ce projet. »

Acteur universitaire, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

« Je ne peux que saluer ce formidable projet. L'avenir de notre région en dépendra. »

Habitante, réunion publique de Versailles, 12 mai 2015

« Le plateau de Saclay étant déjà saturé par la circulation automobile; la ligne 18 est un élément primordial pour le désenclavement du plateau. »

Salarié, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

« Cette ligne de métro est indispensable pour les personnels des écoles d'ingénieurs qui actuellement habitent à Paris (car leur entreprise est installée à Paris). L'utilisation des véhicules personnels pour venir de Paris engorgerait encore plus les routes déjà saturées. »

Salarié, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

UNE LIGNE « SUPERFÉTATOIRE »

Certains ont remis en question l'opportunité du projet, notamment en termes de gains de temps et d'intérêt pour le territoire. D'autres ont jugé que l'investissement est trop important par rapport au service apporté ou au nombre de voyageurs prévu.

« Je vais juste reprendre deux critiques d'experts indépendants : "Les rocade de métro en proche couronne ont du sens. Les rocade de métro en grande couronne, cela n'a aucun sens. Dans les zones périurbaines pas denses, on ne met pas de métro, car cela n'a pas de sens économique". (...) la ligne 18 est d'une utilité marginale parce qu'elle sert à transporter les gens entre Paris et le plateau de Saclay; cela concerne un usager sur cinq du plateau, donc une utilité marginale. »

Représentant associatif, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

« Quant à la ligne 18, je ne comprends pas son utilité, je ne pense pas que les gens de Versailles, les étudiants d'Orsay ou les Massicois se ruent tous les jours à Orly pour prendre leurs avions ! »

Avis Internet

La multiplication des projets sur le plateau (bus 91-06 en site propre, doublement de la RD 36, ligne 18) est aussi évoquée.

« Sur le plateau de Saclay, va être fait le transport en commun en site propre, le doublement du CD 36, plus votre métro qui sera la cerise sur le gâteau. Depuis trois ans, nous vous indiquons que, étant donné que c'est payé avec nos impôts, il y aurait peut-être moyen de réduire ces projets. »

Habitant, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

Certains craignent qu'une nouvelle ligne n'accélère l'urbanisation du plateau de Saclay.

« Cette ligne de transport lourd, ouvre donc la voie à une urbanisation d'une zone que l'on vient de protéger. »

Avis Internet

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé le caractère essentiel de la ligne 18 qui permettra notamment de desservir les activités du plateau de Saclay avec une capacité de transport correctement dimensionnée et sans commune mesure avec les autres types de transport collectif tel que le bus et le tramway. Cette ligne arrive par ailleurs sur un territoire où les projets urbains sont déjà programmés (voir page 55).

Pour financer le projet, la Société du Grand Paris précise qu'elle dispose de recettes fiscales affectées, pour un montant de 500 millions d'euros par an depuis 2014.

Enfin, une coordination avec les maîtres d'ouvrage concernés est bien assurée pour les autres projets de transport concernant le plateau de Saclay.

LE GRAND PARIS EXPRESS ET L'AMÉLIORATION DE L'EXISTANT

Plusieurs participants ont rappelé que le réseau existant, qui souffre de dysfonctionnements, ne devait pas être négligé : il s'agit en particulier des lignes B et C du RER. Certains s'inquiètent d'une baisse de fréquence sur ces lignes dont le trafic serait allégé par la ligne 18.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Le Premier ministre a confirmé la feuille de route du projet du Nouveau Grand Paris des transports le 9 juillet 2014. Cette feuille de route intègre la modernisation du réseau de transport existant, avec une participation de la Société du Grand Paris à hauteur de 3 milliards d'euros sur les 12 milliards alloués au plan de mobilisation.

La baisse de trafic sur les lignes B et C du RER (15 à 20 %) permettra d'en améliorer leur fonctionnement.

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET : TRACÉ, VIADUC, OUVRAGES ANNEXES, SITE

De nombreuses questions ont porté sur le tracé de la ligne 18. La profondeur du tunnel, ou le principe du viaduc ont également été interrogés par les participants. Enfin, l'insertion des ouvrages annexes de la ligne comme du site de maintenance et remisage ont donné lieu à plusieurs interventions.

LE TRACÉ

Les participants ont demandé quels étaient les tenants et aboutissants des arbitrages effectués par la maîtrise d'ouvrage sur le tracé de la ligne 18 depuis le débat public sur le réseau de transport du Grand Paris Express. En outre, certains ont proposé quelques modifications à apporter au tracé pour mieux desservir certains secteurs ou en éviter d'autres.

En particulier, les acteurs économiques du secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines se sont fortement mobilisés pour rappeler que :

- le tracé de la ligne initialement présenté lors du débat public ne desservait pas l'agglomération;
- le tracé proposé à la concertation ne comportait qu'une seule gare (Saint-Quentin Est), ce qu'ils ont regretté.

« Le tracé initial de la ligne 18 ne passait pas par Saint-Quentin-en-Yvelines : c'est grâce à des cahiers d'acteurs que deux gares ont été proposées sur ce territoire qui accueille plus de 100 000 emplois ! »

Représentant de collectivité, réunion DELTA SQY, 10 juin 2015

« Avec une seule gare, je doute que l'on desserve effectivement les 108 000 emplois situés sur le territoire, alors que le réseau routier est déjà très saturé »

Acteur économique, réunion DELTA SQY, 10 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que le schéma d'ensemble fixé par décret en 2011 comporte effectivement

deux tracés possibles à Saint-Quentin-en-Yvelines : un tracé aérien par l'Ouest avec une gare supplémentaire à Saint-Quentin Université pour rejoindre ensuite Satory et Versailles Chantiers; un autre tracé souterrain direct entre Saint-Quentin Est et Satory.

Les habitants et leurs élus ont demandé l'étude d'une solution souterraine sur le tracé par l'Ouest. À la suite de la réalisation d'une évaluation financière (surcoût de la solution par l'ouest de 235 millions d'euros), le maître d'ouvrage a retenu un tracé Est réalisé en souterrain jusqu'à Satory et ne comportant qu'une gare : Saint-Quentin Est.

À plusieurs égards, les participants ont proposé certaines évolutions du tracé.

En outre, les Wissoussiens se sont mobilisés pour protester contre le tracé proposé par la Société du Grand Paris dans leur commune, redoutant les nuisances qu'il pourrait générer, et qui ne seraient pas compensées par une desserte directe (voir "Les nuisances liées aux travaux").

« Expliquez-moi donc pourquoi vous évitez de passer sous les pistes d'Orly, alors que le chemin le plus direct entre Massy ou Antonypôle et l'Aéroport d'Orly est de passer directement sous les pistes. »

Élu, réunion publique de Wissous, 8 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a souligné que plusieurs hypothèses de tracé avaient été étudiées à Wissous : un tracé direct, écarté en raison de la proximité du centre historique et de la difficulté de positionner les ouvrages annexes; un tracé plus au Nord, plus long de 170 m donc non retenu; un tracé rendant possible la réutilisation des infrastructures d'Orlyval. Cette dernière option n'a pas été retenue car le gabarit de cette navette d'aéroport n'était pas adapté aux trafics attendus sur la ligne 18.

DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

Par ailleurs, un passage direct sous les pistes d'aéroport aurait permis de réaliser des économies. Néanmoins, la contrainte de positionner un ouvrage de sécurité tous les 800 m oblige à s'écarter des pistes.

Enfin, le tracé doit éviter d'effectuer des courbes trop serrées pour respecter les contraintes techniques propres au tunnelier et ne pas pénaliser le temps de parcours des voyageurs par de trop nombreux ralentissements.

Élus et habitants de Voisins-le-Bretonneux se sont étonnés de ne pas avoir eu connaissance du tracé sous leurs habitations. Ils ont également protesté contre ce tracé en proposant des alternatives.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que certains résultats d'études sur le tracé n'ont été connus qu'au mois d'avril 2015. À cette période, la commune de Voisins-le-Bretonneux était en campagne électorale partielle. La Société du Grand Paris étant soumise au devoir de réserve, elle n'a pu communiquer ces résultats. Pour autant, à la demande des élus et habitants de Voisins-le-Bretonneux, elle a organisé une réunion complémentaire dans le cadre de la concertation et en présence de la garante désignée par la CNDP.

La Société du Grand Paris a précisé que le passage sous Voisins-le-Bretonneux est conditionné par l'emplacement de la gare sur les terrains de Thales, choisi au terme de longs échanges avec les élus locaux.

Pour répondre aux demandes exprimées, le maître d'ouvrage a modifié le plan général des travaux dans le dossier qui sera soumis à enquête publique. En élargissant la zone potentielle d'intervention, il sera, en effet, possible d'étudier un autre tracé que celui présenté dans ce dossier, y compris au-delà de l'enquête publique.

Pour justifier cet élargissement du plan général de travaux, la Société du Grand Paris y a également inséré une phrase : « Cette disposition vise expressément la possibilité d'une adaptation conjointe du tracé et du profil en long souterrain de la ligne dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre ».

Certains participants se sont interrogés sur le prolongement du tracé au-delà de Versailles Chantiers, jusqu'à Nanterre : délai de réalisation, tracé, gares desservies, etc.

« Dans le cadre de la candidature de la plaine de Versailles comme site pouvant accueillir les JO 2024, la construction et installation [de la ligne 18 jusqu'à Nanterre], pourrait-elle être hâtée ? »

Avis Internet

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que la ligne 18 entre Versailles et Nanterre n'était pas financée et ne sera réalisée qu'au-delà de 2030. Le projet figure bien, par ailleurs, au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris approuvé par décret.

Elle a par ailleurs précisé que le trafic attendu sur le seul tronçon entre Versailles Chantiers et Nanterre s'élèverait à 200 000 voyageurs par jour, avec un trafic dimensionnant à l'heure de pointe du matin de 12 000 à 14 000 voyageurs.

LE VIADUC

La partie aérienne du tracé, située entre Palaiseau et Guyancourt, a fait réagir les habitants et élus des communes du plateau de Saclay. Ces derniers ont manifesté leur opposition au viaduc, craignant à la fois des impacts paysagers et sonores (voir "Les travaux et nuisances"). Ils se sont montrés déterminés dans leur demande d'un tracé en souterrain, qui conduirait à renchérir le coût global du projet (voir "Les impacts environnementaux").

« Nous nous opposerons fermement à ce que ce métro soit aérien. Nous ne sommes pas contre le métro, mais nous ne sommes pas d'accord avec un métro aérien au droit de Villiers, de même que mon collègue de Châteaufort ne l'acceptera jamais, ni celui de Magny-les-Hameaux. »

Patrice GILBON, maire de Villiers-le-Bâcle, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

À l'inverse, la communauté scientifique du plateau de Saclay a fait part de sa préférence pour un tracé aérien.

« Pour nos conditions de travail, il est essentiel que le métro soit aérien. (...) nous avons besoin qu'il n'y ait pas de vibrations créées par un métro enterré auprès de nos établissements. C'est la raison pour laquelle, en ce qui concerne les établissements de recherche et les activités de recherche qui se conduisent sur le plateau, nous avons communiqué depuis le début notre souhait d'un métro aérien entre l'Onera, le nord de Polytechnique et le CEA de Saclay. »

Acteur économique, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que le tracé de la ligne 18 était aérien de Palaiseau, au-delà du quartier de Camille Claudel, jusqu'à Guyancourt, au sud du golf national, à proximité de la gare de Saint-Quentin Est.

Elle a rappelé qu'à la suite du débat public et des demandes des élus et du public, le projet avait sensiblement évolué, passant de quatre à dix gares. Or, l'enveloppe budgétaire globale dédiée n'ayant pas été augmentée, et compte tenu d'un coût de réalisation au kilomètre moindre, la Société du Grand Paris a proposé de réaliser une partie de la ligne en aérien, en conformité avec le schéma d'ensemble qui prévoit que le tracé de la ligne, entre les gares de Palaiseau et de Saint-Quentin Est, épousera en viaduc les voiries existantes.

La Société du Grand Paris a néanmoins étudié les demandes formulées par les habitants: un tracé au sol, un tunnel semi-enterré, un viaduc bas, une tranchée couverte, un tunnel foré traversant la ZPNAFF. Ces solutions n'ont pas été retenues car elles entraînaient des coupures dans le territoire, notamment pour les activités agricoles, et soulevaient des enjeux de sécurité importants, liés notamment au plan de circulation.

Le viaduc représente, en outre, un différentiel de coût avec le tunnel de 250 millions d'euros, soit 10 % du coût de la ligne.

La Société du Grand Paris a confirmé que les laboratoires implantés sur le plateau de Saclay avaient de fortes contraintes en termes de vibrations et préféraient la solution du métro aérien à celle du souterrain, qui permet de mieux réduire les effets des vibrations. Un tracé a été déterminé en 2015 en consensus avec les laboratoires du Plateau de Saclay afin de préserver leurs activités sensibles.

LES OUVRAGES ANNEXES

La localisation et l'insertion des ouvrages annexes dans le tissu urbain a donné lieu à plusieurs questions de la part des participants à la concertation. Certains ont proposé d'autres emplacements afin de réduire les nuisances potentielles.

« Je crains que les ouvrages annexes à Wissous ne soient implantés sur une zone environnementale sensible ou un centre de loisirs. »

Élu, réunion publique de Wissous, 8 juin 2015

« Pour moi qui habite rue Van Gogh à Voisins-le-Bretonneux, j'ai vu que l'on avait implanté un ouvrage dans la Snecma à 25 m de nos maisons. Le bon sens aurait voulu, étant donné que c'est aussi un accès pompiers, de les rapprocher le plus près possible du centre des pompiers qui est juste en face. (...) L'ouvrage annexe, c'est de la pollution et du bruit. »

Habitant, réunion publique de Voisins-le-Bretonneux, 30 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Ces ouvrages annexes consistent en des accès de secours obligatoires pour les pompiers tous les 800 m. Si la profondeur excède 30 m, la réglementation impose d'installer un ascenseur. L'ouvrage annexe est relié au tunnel par un mini-tunnel que l'on appelle un rameau et

dont la longueur ne peut excéder 50 m. La Société du Grand Paris a fait le choix de mutualiser ces ouvrages avec d'autres équipements, comme les systèmes de ventilation du tunnel ou les postes électriques nécessaires au fonctionnement du métro. Le coût d'un ouvrage annexe est de l'ordre de 15 millions d'euros.

La Société du Grand Paris a optimisé le positionnement des ouvrages annexes sur des terrains publics, de manière à limiter au maximum les expropriations d'habitations.

La Société du Grand Paris a souligné que si le tracé devait être modifié à Voisins-le-Bretonneux (voir page 47), l'emplacement des ouvrages annexes le serait également.

LOCALISATION DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

Certains participants ont souhaité avoir des précisions sur la localisation et l'insertion du site de maintenance et de remisage de la ligne 18.

« Dans les différentes réunions qu'on a eues, il était question d'un centre technique de maintenance. Où va-t-il se situer et comment allez-vous le traiter ? Peut-être que j'ai des préjugés, mais je n'imagine pas un centre technique comme quelque chose de très esthétique. »

Acteur économique, réunion POLVI, 2 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Le site de maintenance regroupe trois activités : le site de maintenance et de remisage des trains, qui permet l'entretien des rames et la petite maintenance ; le site de maintenance des infrastructures, qui concerne la maintenance des voies, des tunnels, la signalisation, avec des opérations en général nocturnes ; le poste de commande centralisée de la ligne, d'où est contrôlé la circulation des trains automatiques.

Un centre de maintenance regroupe environ 250 personnes ; contrairement aux idées reçues, les émissions acoustiques y seront très modérées et l'insertion paysagère sera particulièrement soignée.

Le site de maintenance de la ligne 18 est prévu à Palaiseau, sur des terrains disponibles de l'école Polytechnique, solution qui paraît la plus optimale pour des raisons techniques et économiques.

Les sites de maintenance ne font pas partie des éléments fixés par le schéma d'ensemble, d'où les différentes hypothèses étudiées par la Société du Grand Paris. L'accélération du projet décidée par le Gouvernement en juillet 2014 a conduit la Société du Grand Paris à étudier une option de site unique pour réaliser des économies, alors qu'il était dans un premier temps envisagé de réaliser deux sites complémentaires de maintenance, respectivement à Palaiseau et Morangis. Le site de Palaiseau a été retenu, car la configuration présente l'avantage décisif de se situer à la transition entre les parties aériennes et souterraines, ce qui ne nécessitera ni de rampe ni de tunnel d'accès trop long et donc une surface trop importante.

LES GARES

Les gares de la ligne 18 ont suscité de nombreuses questions lors de la concertation. Les participants ont en effet souhaité connaître leur emplacement précis et les correspondances permises avec le réseau de transport existant et en projet.

LA LOCALISATION DES GARES

La question de la localisation des gares le long du tracé de la ligne 18 a donné lieu à de nombreux échanges avec les participants.

En particulier, ces derniers se sont interrogés sur les estimations de trafic qui fonderaient la pertinence des trois gares de la ligne 18 desservant le plateau de Saclay, en comparaison notamment de la seule gare qui desservirait la zone de Saint-Quentin-en-Yvelines. En outre, les remarques ont porté sur la temporalité des projets, certains estimant que le métro arriverait trop tardivement par rapport à l'implantation des établissements, d'autres au contraire jugeant que les gares ne desserviraient que des champs.

« Entre Saint-Quentin et Versailles, je comprends qu'il y ait beaucoup de voyageurs, mais sur le reste du plateau, même avec les nouvelles personnes qui travaillent aux centres de recherche, cela ne justifie pas les 100 000 personnes par jour attendues. »

*Élu, réunion publique de Magny-les-Hameaux,
11 juin 2015*

Plusieurs questions ont porté sur la possibilité d'ajouter une gare à Palaiseau pour desservir le futur quartier Camille Claudel.

« Je voulais savoir ce qu'il en était de la construction d'une gare écoquartier Camille Claudel, comme l'est demandé par la mairie de Palaiseau aujourd'hui dans une pétition. »

*Habitante, réunion publique de Gif-sur-Yvette,
26 mai 2015*

Les acteurs économiques du secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines ont proposé la réalisation d'une gare supplémentaire à Toussus-le-Noble afin de tenir compte de la création d'un pôle aéronautique et de la mauvaise desserte actuelle du territoire. D'autres ont souhaité revenir à la proposition initiale d'une gare à Saint-Quentin Université.

« Je suggère de mettre une gare supplémentaire entre CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est. Il ne faut pas oublier que Safran et Mines ParisTech s'implantent à Magny-les-Hameaux, qu'un pôle aéronautique se constitue à Toussus-le-Noble et que la commune de Buc souffre d'un manque de desserte en transports. »

*Responsable de collectivité, réunion DELTA SQY,
10 juin 2015*

« Je demande que l'on installe une gare à SQY Ouest à la hauteur de Trappes/Montigny, interconnectée avec les lignes N, C, U et les TER ainsi que la future TGO. Ce qui assurera le remplissage de la ligne 18. »

Avis Internet

Élus et habitants de Wissous ont fait part de leur souhait de déplacer la gare Antonypôle sur leur commune.

« On pourrait conserver les avantages d'Antonypôle (...) et déplacer cette gare sur la ligne, telle qu'elle est prévue, de manière à avoir une entrée sur Antony et une entrée sur Wissous. »

Représentant associatif, réunion publique de Wissous, 8 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a rappelé que le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011 détermine le nombre et l'implantation des gares et s'impose à la Société du Grand Paris. Toute modification de ce schéma implique une procédure qui reporterait l'échéance de réalisation du projet. Néanmoins, cette modification pourrait être rendue possible par l'introduction d'un nouvel article à la loi n° 2010-597, du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Dans le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines, le tracé par l'Ouest avec deux gares, s'il est justifié sur le plan du trafic, entraînerait un surcoût de 235 millions d'euros. Ainsi, le maître d'ouvrage a décidé de retenir la variante Est comportant une gare à Saint-Quentin Est.

Sur le plateau de Saclay, trois pôles d'emplois existent : Polytechnique, la zone du Moulon, et celle du CEA. Il faut y ajouter les 22 ha à urbaniser autour de la gare de Saint-Quentin Est et les projets urbains de Satory. Le premier tracé proposé lors du débat public était effectivement en souterrain et ne comportait qu'une seule gare. Mais à la suite des études plus fines qui ont été conduites et notamment à la nécessité de desservir plusieurs pôles d'emploi, il s'est avéré que la desserte en bus sur un réseau viaire déjà encombré, n'était pas adaptée. Le TCSP Massy-Polytechnique a connu une croissance de 80 % entre 2006 et 2010 depuis sa mise en site propre, avec une fréquence élevée de 4 minutes et une capacité de 100 personnes à bord. Et les entreprises continuent de s'installer sur le plateau. Si le réseau viaire des Yvelines est plus consistant, celui du plateau est limité, notamment du fait de la protection des terres agricoles.

Concernant la desserte de Wissous, la Société du Grand Paris a rappelé que lors du débat public, les acteurs locaux

de Wissous n'avaient pas fait la demande d'une gare sur son territoire. À la suite des études de trafic, le maître d'ouvrage a estimé que l'emplacement choisi, situé à 1,5 km de la mairie de Wissous permettait à la fois de desservir le quartier Antonypôle et la ville de Wissous.

LES CORRESPONDANCES

Les participants à la concertation se sont montrés attentifs à la qualité des correspondances de la ligne 18 avec le réseau existant ou futur. À l'échelle des gares, ils ont souhaité connaître les temps de correspondance, et savoir s'il était possible de les optimiser. Plus généralement, ils se sont interrogés sur les correspondances avec le réseau RER ou de bus.

« Pour éviter l'expulsion d'un lieu de culte, de nombreux participants, y compris le maire de la ville, ont préconisé pour Versailles Chantiers une solution d'éloignement de la future station de la ligne 18 qui affecterait gravement la correspondance avec la gare SNCF. »

Habitant, réunion publique de Guyancourt, 27 mai 2015

« La correspondance rendue possible avec la ligne 14 prolongée à Orly constituera une alternative aux RER B et C. »

Vincent DELAHAYE, maire de Massy, réunion publique de Massy

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris partage les préoccupations liées à des temps de correspondances réduits.

Concernant la correspondance à Versailles Chantiers, il s'avère que le site de la gare est extrêmement contraint,

par la topographie qui enserme la gare entre les talus et le faisceau ferré, et par le projet de reconfiguration du pôle d'échanges de Versailles Chantiers, du côté de la rue des Chantiers qui prévoit l'implantation d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais, l'aménagement de la gare routière et la réalisation d'un programme immobilier (avec parking souterrain). Les positions étudiées au nord du faisceau ferré pour le métro du Grand Paris ont donc dû être écartées. Afin de préserver la quiétude de la maison Claire Demeure et de la Chapelle des Diaconesses de Reuilly, la Société du Grand Paris a étudié la possibilité d'un emplacement au niveau du Centre Huit, propriété de l'Église Protestante Unie de Versailles qui conduirait à une correspondance de plus de 5 minutes.

Une demande a été formulée pour éloigner le bâtiment de la gare du Centre Huit vers les bâtiments de la SNCF; cet emplacement augmenterait sensiblement le temps de correspondance. Une solution de relogement du Centre Huit est donc étudiée avec les partenaires: la ville de Versailles et le Conseil départemental des Yvelines (voir réponse ci-contre et page 59).

À la gare d'Orly, la correspondance s'effectuera de quai à quai entre les lignes 18 et 14 en direction de Paris.

L'INSERTION DES GARES DANS LEUR ENVIRONNEMENT

L'insertion des gares dans leur environnement a suscité de nombreuses questions. En outre, à Versailles Chantiers, l'impact de la gare sur le Centre Huit a soulevé une vive opposition des participants lors de la réunion publique, qui ont proposé un emplacement différent. À Guyancourt, l'aménagement du nouveau quartier en lien avec la gare a été interrogé.

« Je ne comprends pas pourquoi ne pas avoir fait les tunnels en dessous de la gare existante, ce qui aurait permis d'avoir des accès aussi bien au Nord qu'au Sud, en passant sous les voies actuelles RFF. »

Habitant, réunion publique de Versailles, 12 mai 2015

« Je voulais voir un petit peu plus ce qui se présentait pour le quartier, et aussi savoir quels étaient les horizons de temps — si ça allait peut-être démarrer au niveau du développement du quartier avant la mise en place de la station du Grand Paris. »

Habitante, réunion publique de Guyancourt, 27 mai 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Concernant la gare de Versailles Chantiers, la Société du Grand Paris a indiqué qu'elle se situerait au sud du faisceau ferré, car de nombreux projets immobiliers et équipements se développent côté rue des Chantiers (une gare routière etc.). Elle ne pourrait être implantée sous le faisceau ferré car il n'y a pas suffisamment d'espace disponible sur les quais pour accueillir de nouvelles émergences (escaliers fixes et mécaniques, ascenseurs). Une solution de relogement du Centre Huit est donc étudiée avec les partenaires: la ville de Versailles et le Conseil départemental (voir réponse ci-contre et page 59).

LE NOM DES GARES

Au cours de la concertation, certains participants ont proposé de renommer certaines gares, afin qu'elles reflètent au mieux le territoire desservi :

« Le nom de la gare : Saint-Quentin Est, c'est le nom technique (...) j'en propose un qui correspond mieux au territoire, la gare de Guyancourt. »

François DELIGNE, maire de Guyancourt, réunion publique de Guyancourt, 27 mai 2015

« Puisque la gare est située plus proche du centre de Wissous que d'Antony, je propose simplement de débaptiser Antonypôle. Pourquoi ne pas l'appeler Antony – Wissous ? Et puisque c'est plus proche de Wissous, pourquoi pas Wissous – Antony ? »

Habitant, réunion publique de Wissous, 8 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que les noms des gares étaient provisoires et seraient définitivement choisis ultérieurement. Ces derniers pourront faire l'objet d'une recherche de dénomination commerciale adaptée, en collaboration avec les collectivités concernées, le STIF et le futur exploitant de la ligne.

LE CALENDRIER

Le public a posé de nombreuses questions sur le calendrier, souhaitant obtenir des garanties sur une réalisation rapide de la ligne. Certains ont proposé d'accélérer la mise en service pour une ouverture de l'intégralité du tronçon en 2024 (et non en deux phases, 2024 puis 2030). Les entreprises ont notamment souligné l'importance d'une amélioration de la desserte au plus vite, compte tenu de l'arrivée de nouveaux établissements. Enfin, des craintes se sont exprimées quant à un éventuel report du calendrier.

« Les entreprises de Saint-Quentin jugent l'échéance de 2030 tardive : nous proposons d'arriver à la gare de Saint-Quentin Est pour la première phase (2024) afin de gagner 6 ans et éviter le départ des entreprises (Bouygues ou Malakoff Médéric)! »

Acteur économique, réunion DELTA SQY, 10 juin 2015

« J'aimerais savoir si vous pouvez confirmer que le projet est financé dans sa totalité, c'est-à-dire en incluant la desserte de l'ouest, et, de ce fait, si l'échéance de 2030 (...) est bien une échéance qui est fiable. »

Acteur économique, réunion POLVI, 2 juin 2015

« Je trouve que l'échéance 2030 est une échéance fort lointaine et qu'il serait fortement utile de trouver des moyens, peut-être par les PPP, de raccourcir ce délai. »

Acteur économique, réunion à l'IOGS, 9 juin 2015

« J'aurais voulu savoir si un retard éventuel du tunnelier dans le secteur d'Antony, comme on peut le voir sur la ligne 15 actuellement, ne serait pas préjudiciable à une ouverture rapide du plateau de Saclay, c'est-à-dire un sous-tronçon Massy - CEA ? Est-ce que la Société du Grand Paris peut prioriser cette ouverture ? »

Élu, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que le délai de 9 ans entre le démarrage des études et jusqu'à la mise en service est un délai classique quel que soit le mode de réalisation du métro en maîtrise d'ouvrage publique ou dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé.

Les 9 ans s'expliquent assez simplement du fait des procédures administratives et de l'importance des travaux sur cette ligne.

La réalisation de la section Orly/plateau de Saclay en 2024 constitue une échéance déjà très serrée.

La Société du Grand Paris a rappelé qu'il n'y aurait qu'une enquête publique unique pour l'intégralité de la ligne 18 d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT

Le coût du projet a fait l'objet de nombreuses remarques. Certains, remettant en cause l'opportunité de la ligne, et donc cet investissement jugé conséquent. D'autres, ont souhaité obtenir des précisions sur la répartition des coûts le long du tronçon, et notamment la différence de coût entre l'aérien et le souterrain ou le coût des gares (voir page 48).

Des participants ont proposé de mettre à contribution les collectivités qui ont demandé l'ajout de nouvelles gares suite au débat public. Enfin, quelques-uns ont suggéré des montages financiers alternatifs, tels que les partenariats publics privés (PPP) ou la mise à contribution des entreprises automobiles.

« La question que je pose est aussi sur l'opportunité de cette ligne 18. Pas sur l'opportunité des transports en commun : ils sont nécessaires. Mais plutôt sur le coût par rapport au service rendu. Il va y avoir tout un tas de nuisances, en particulier sur les terres agricoles du plateau. »

Habitant, réunion publique de Guyancourt, 27 mai 2015

« On a rajouté des gares à n'en plus finir, mais après tout, les communes qui ont demandé ces gares supplémentaires, pourquoi ne payeraient-elles pas le supplément pour enterrer le métro sur environ 5 km ? Cela n'a qu'un coût que de 250 millions. »

Patrice GILBON, maire de Villiers-le-Bâcle, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

« Le coût de 250 millions d'euros me paraît raisonnable. Cette partie de la ligne souffre depuis l'origine de critiques, de réserves. Il y a toujours des gens qui ont cherché à faire des économies dessus. C'est vrai. C'est un peu le parent pauvre de cette grande boucle. »

Élu, réunion publique de Magny-les-Hameaux, 11 juin 2015

Enfin, le mode de financement du projet dans sa globalité et la part qui reviendrait aux contribuables ont été interrogés.

« Vous avez parlé d'un coût global de 26 milliards avec aujourd'hui des recettes garanties de 500 millions par an, ce qui pose une couverture d'à peine la moitié, donc vous prévoyez des emprunts. Quelle visibilité avez-vous là-dessus et comment allez-vous rembourser les emprunts ? Est-ce que ce seront de nouvelles taxes sur les acteurs économiques ? Est-ce que ce seront des taxes sur les voyageurs ? »

Élu, réunion à l'IOGS, 9 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a précisé que le coût global de la ligne 18, entre Versailles et Orly, est d'environ 2,7 milliards d'euros.

Concernant la rentabilité socioéconomique de la ligne, celle-ci est soumise à l'expertise du Commissariat général à l'investissement dans le cadre de l'étude d'impact socio-économique qui fait partie du dossier préalable à l'enquête d'utilité publique.

Dans ce cadre, renchérir le coût de la ligne de 250 millions d'euros pour disposer d'un métro souterrain entre le CEA

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

de Saint-Aubin et la gare de Saint-Quentin Est risqueraient de remettre en cause l'utilité économique du projet dans son ensemble.

À l'heure actuelle, le mode de financement du Grand Paris Express est constitué de recettes fiscales affectées à la SGP : taxe sur les bureaux, taxe sur le matériel roulant, taxes spéciales d'équipements intégrées à la fiscalité locale. Ces recettes permettent à la Société du Grand Paris de disposer de 500 millions d'euros par an. Cette stabilité de ressources a permis à la Société du Grand Paris de lever des emprunts auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations et de la Banque Européenne d'Investissement pour un montant d'un milliard d'euros chacun.

À ces recettes s'ajouteront des péages payés par l'exploitant utilisant l'infrastructure ainsi que des recettes complémentaires notamment celles liées à la publicité et à la présence de commerces dans les gares.

Les impacts sur les espaces naturels et agricoles ont été abordés par les participants. Certains dénoncent l'urbanisation qu'entraînera l'arrivée d'un métro sur les terres agricoles du plateau de Saclay, malgré l'existence de la Zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF).

« On va donc étaler les constructions urbaines. 1 850 hectares d'espace naturel vont être urbanisés chaque année, pendant les 15 ans à venir ; c'est les chiffres du SDRIF. »

Représentant associatif, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

« Ce métro aérien sera une barre indélébile de 13 km sur 7 m de haut pour les 150 prochaines années... »

Habitant, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

En termes paysagers, les habitants redoutent l'impact du viaduc sur le plateau et dans le parc naturel régional de la Haute vallée de Chevreuse.

« Comment l'on peut faire passer un métro sur les piles en béton entre une zone classée au PNR de la Vallée de Chevreuse et la zone protégée agricole, alors même que, chaque habitant de Châteaufort le sait bien, si l'on veut changer ne serait-ce que la couleur des tuiles de nos toits, c'est un dossier administratif qui relève du parcours du combattant. »

Représentant associatif, réunion publique de Gif-sur-Yvette, 26 mai 2015

Enfin, au niveau de Saint-Quentin-en-Yvelines, des participants proposent des solutions alternatives de tracé pour éviter les étangs de la Minière.

« Une gare au niveau de la gare actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines à Montigny-le-Bretonneux permettrait d'enterrer et de régler une partie du problème en passant sous le golf et en tirant tout droit, ce qui éviterait de passer sous Voisins et sous les étangs de la Minière. »

Habitante, réunion publique de Magny-les-Hameaux, 11 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris n'a pas vocation à créer de l'urbanisation mais à accompagner les projets d'aménagement qui sont amorcés sur le territoire de la ligne 18. À ce titre, plus de 10 000 logements sont programmés et pilotés par l'Établissement Public Paris Saclay dans les zones d'aménagement concerté (ZAC) concernées par le projet. Le métro sera mis en service au moment où celles-ci seront déjà réalisées, d'où la nécessité de respecter le calendrier de la ligne pour faciliter les déplacements des usagers actuels et futurs de ce territoire.

Par ailleurs, un moyen de transport performant et rapide comme le métro permet aux salariés des solutions de logements adaptés à leurs possibilités, sans forcément chercher à habiter sur place ; C'est le cas sur les territoires traversés par la ligne 18, où les prix du foncier peuvent être élevés. La ligne 18 permettra d'améliorer les trajets de moyenne et longue distance des travailleurs travaillant notamment sur le plateau de Saclay et logés ailleurs en Île-de-France.

La prise en compte du contexte environnemental et agricole a toujours été un enjeu majeur pour la Société du Grand Paris. Elle a ainsi rappelé que c'est par l'article 35 de la loi du Grand Paris, qu'une zone de protection 2 300 ha a été prévue en introduisant un nouvel article au code de l'environnement et a été finalement fixée par le décret en Conseil d'État du 27 décembre 2013 à un périmètre de 2 469 ha de terres agricoles et forestières protégées.

La Société du Grand Paris a précisé qu'à ce stade des études, la charte du Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse, n'interdit pas le passage en viaduc dans le périmètre du parc. Une consultation de maîtrise d'œuvre concernant l'architecture du viaduc et des gares aériennes a été mise en place. Ces architectes travailleront avec l'ensemble des partenaires, dont le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse, afin d'insérer au mieux l'infrastructure sur ce territoire.

Le tunnelier passera effectivement sous les étangs de la Minière, à grande profondeur. Le passage en souterrain au niveau de la Vallée de la Bièvre correspond à des travaux classiques qui seront effectués sur d'autres lignes du Grand Paris Express, notamment plusieurs traversées sous-fluviales de la Seine et de la Marne. Ils n'engendreront pas de difficultés techniques particulières et les conditions de leur réalisation seront anticipées et approfondies avec le futur maître d'œuvre de la ligne. Aucun ouvrage de sécurité n'empiètera sur ce secteur protégé.

LES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'enjeu socioéconomique du projet de ligne 18 a été soulevé par plusieurs participants. En particulier les acteurs économiques, qui y voient une nécessité absolue pour maintenir l'emploi sur place. La liaison entre le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines et le pôle de Saclay a été soulignée à de nombreuses reprises.

« Nous nous félicitons absolument de cet équipement. Parce que la grande couronne est vraiment en déficit de transports en commun. Nous avons ici des potentiels importants de développement économique, en particulier le pôle de Massy qui est certainement le premier pôle économique du département. Nous avons le plateau de Saclay qui est en train de se développer. Nous avons aussi une zone économique très importante du côté de Courtabœuf. »

Acteur économique, réunion publique de Massy,
20 mai 2015

« Le CODESQY approuve le principe de réalisation de la ligne 18, comme élément structurant de l'ensemble du plateau de Saclay. Elle crée une synergie nécessaire entre les pôles d'enseignement supérieur et de recherche scientifique de l'est du plateau avec les entités de R&D industriels et les établissements universitaires implantés à Saint-Quentin-en-Yvelines. »

Avis Internet

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a confirmé dans la présentation du projet que la ligne 18 avait pour objectif la mise en relation des pôles économiques et de recherche majeurs du sud francilien :

- ▶ le pôle d'affaires d'Orly, 1^{er} pôle économique du territoire et carrefour d'échanges international ;
- ▶ le pôle d'activité d'Antony/pôle/Wissous ;
- ▶ le pôle de Massy, avec 26 000 emplois et près de 8 000 entreprises rassemblées dans la communauté d'agglomération Europ'Essonne.

Elle améliorera également la liaison rapide entre le pôle économique de Saint-Quentin-en-Yvelines et les laboratoires de recherche du plateau de Saclay, ainsi qu'avec Versailles Satory où s'implantent des entreprises de pointe travaillant sur la mobilité du futur.

La SGP a rappelé que le réseau de transport public du Grand Paris a également pour vocation d'améliorer la liaison avec les autres centres de recherche de l'Île-de-France. À ce titre, le cluster scientifique Paris Saclay est un pôle incontournable, qui accueille 15 % de la recherche en France avec, à l'horizon 2025 :

- ▶ 30 000 étudiants ;
- ▶ 20 000 enseignants-chercheurs ;
- ▶ 21 000 salariés ;
- ▶ 15 000 habitants.

LES IMPACTS FONCIERS

LES IMPACTS LOCAUX

Les ouvrages de la ligne 18 s'insèrent parfois dans un contexte local contraint qui peut générer un impact sur le bâti situé à proximité. À ce titre, la situation du Centre Huit, lieu de culte et d'activités de l'Église protestante unie de Versailles amené à être déplacé pour permettre la réalisation de la future gare Versailles Chantiers, a fait l'objet de très nombreuses prises de position de la part du public. Certains participants ont manifesté leur hostilité à tout déplacement du Centre Huit, en raison des nombreuses activités présentes sur le site.

Le public présent a également fait part de sa vigilance à ce que toute solution de relocalisation soit équivalente à ce qu'offre le site actuel du Centre Huit: une superficie au moins identique, un emplacement suffisant pour accueillir des activités de plein air, et situé dans un environnement calme.

« Pourquoi exproprier le Centre Huit qui fonctionne très bien, dont l'utilité est connue et reconnue dans Versailles et qui vient d'être rénové? »

Habitante, réunion publique de Versailles, 12 mai 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué avoir étudié plusieurs implantations possibles de la future gare avant de la positionner sur la parcelle actuelle du Centre Huit (voir page 52). Le maître d'ouvrage a également souligné que la méthode à ciel ouvert retenue pour les travaux de génie civil de la gare ne permettrait pas de conserver le Centre Huit en l'état pendant les travaux.

Dans cette perspective, la Société du Grand Paris finance une étude de faisabilité pour un relogement du Centre Huit, proposée par le département des Yvelines. Elle a par ailleurs rappelé que les travaux à Versailles ne sont pas immédiats eu égard à la mise en service de la ligne en 2030 : il reste donc du temps pour aboutir à une solution qui convienne à l'ensemble des parties.

LA PROCÉDURE D'EXPROPRIATION ET LE RISQUE DE DÉPRÉCIATION IMMOBILIÈRE

Les participants ont souhaité des précisions sur le dispositif d'acquisitions foncières mis en place par la Société du Grand Paris. Le public a voulu connaître la localisation des parcelles concernées et les risques d'expropriation des riverains le long du tracé et autour des gares. Quelques participants se sont inquiétés de la possible dévaluation de leurs propriétés riveraines de la future ligne.

« Mon bâtiment est le plus proche du tracé et de la gare. Existe-t-il un risque d'expropriation du fait des impacts du projet sur le bâti existant? »

Avis Internet

« Si les propriétaires ne veulent pas céder leurs terrains, quelles sont les procédures envisagées? »

Habitante, réunion publique de Magny-les-Hameaux, 11 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

À l'échelle de la ligne 18, les acquisitions foncières concernent environ 800 parcelles, dont environ 60 % en tréfonds et 40 % en surface. La Société du Grand Paris a précisé qu'un nombre très réduit d'habitation est concerné par une acquisition sur le tracé de la ligne 18. Ces emprises accueilleront les gares, les puits de sécurité et le site de maintenance de la ligne 18. Les ouvrages ont été positionnés, autant que faire se peut, sur des emprises publiques. Pour réaliser le tunnel, en souterrain et à grande profondeur, la Société du Grand Paris achètera aux propriétaires le volume de sous-sol nécessaire au passage du tunnel (tréfonds). À ces fins, un opérateur

LES TRAVAUX ET LES NUISANCES

foncier a été désigné; il est chargé des négociations avec les propriétaires privés.

La Société du Grand Paris a indiqué privilégier les solutions amiables pour acquérir les parcelles nécessaires à la réalisation du projet; elle ne recourra à l'expropriation que si nécessaire, après enquête parcellaire et une fois la déclaration d'utilité publique obtenue.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a précisé que l'arrivée d'une gare s'accompagne de manière générale d'une valorisation du foncier dans le secteur où elle est implantée. Afin de suivre l'évolution des prix aux alentours des futures lignes du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a mis en place un observatoire des prix et du foncier de l'immobilier depuis avril 2013, avec le préfet de région et la Chambre des notaires de Paris Île-de-France: les premiers résultats montrent que les chantiers en cours n'ont pas d'impact significatif sur les prix immobiliers en Île-de-France.

Le déroulement des travaux et la crainte de nuisances générées par la ligne 18 ont été particulièrement évoqués par le public. La traversée en viaduc et ses impacts paysagers et sonores, ou encore le passage en sous-sol sous des quartiers d'habitations et les risques de vibrations ont fait l'objet de questionnements. Les différents chantiers - gares, ouvrages annexes, tunnel, viaduc - et leurs emprises ont également été abordés.

LES NUISANCES LIÉES AUX TRAVAUX

Les travaux ont suscité de très nombreuses interrogations de la part du public. Le passage du tunnelier fait craindre des vibrations et des nuisances sonores, par exemple à proximité d'établissements sensibles ou dans les quartiers construits sur d'anciennes carrières comme à Voisins-le-Bretonneux. La possible évolution du tracé dans ce secteur (voir page 47) entraîne la réalisation de nouveaux sondages géologiques dont les modalités et les impacts sur les habitations en surface ont été évoqués à plusieurs reprises.

« Comment allez-vous garantir l'absence de nuisances et de dommages pour les habitants au-dessus du tracé souterrain du métro ? »

Habitant, réunion publique de Guyancourt,
27 mai 2015

« Vous parlez de 21 m. J'ai eu une reprise sous œuvre, sous ma maison, les pieux descendent à 15 m. Je pense que dans la résidence, nous sommes plusieurs dans ce cas. Cela laisse peu d'espace. Je trouve cela assez inquiétant. »

Habitante, réunion publique de Voisins-le-Bretonneux,
30 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Le tunnel de la ligne sera situé à grande profondeur, ce qui limite considérablement les vibrations.

La Société du Grand Paris a expliqué que le recours au tunnelier était une technique éprouvée présentant l'avantage de réduire les nuisances émises pendant les travaux: en effet, le creusement du tunnel s'effectue à grande profondeur - bien plus profondément que le métro parisien, notamment - limitant ainsi les risques de nuisances sonores et vibratoires à la surface. Par ailleurs, des techniques permettant de supprimer ces nuisances seront mises en œuvre pendant les travaux.

En ce qui concerne le tracé au niveau de Voisins-le-Bretonneux, le projet de tracé souterrain au tunnelier de la Ligne 18 résulte des études préliminaires de cette variante pour rejoindre la gare Saint-Quentin Est avec un tracé direct vers Satory.

Ce tracé a été proposé en avril 2015 par la SGP. Il a été dessiné pour passer en souterrain, au tunnelier, donc à grande profondeur (22 m sous le niveau de fondation des bâtiments) en courbe sous le quartier résidentiel de la Bretonnière, à l'est de Voisins-le-Bretonneux. Il permet également d'implanter la gare de Saint-Quentin Est en proximité immédiate de ce quartier. La SGP a confirmé l'inscription dans le dossier d'enquête publique d'un plan général des travaux permettant d'étudier un nouveau tracé dans le cadre d'un faisceau plus large, d'environ 500 m, et d'éloigner le souterrain le plus possible du quartier de La Bretonnière.

Concernant les sondages géologiques, la Société du Grand Paris a insisté sur la nécessité de bien connaître le sous-sol pour définir le meilleur tracé et a souligné sa volonté de ne pas faire d'économies sur ces sondages: une campagne est en cours et sera poursuivie en phase de maîtrise d'œuvre. Par ailleurs, avant les travaux, des constats amiables contradictoires seront établis avec les riverains pour vérifier l'état du bâti, avec l'intervention d'un expert, dans la bande située au-dessus du tunnel et au-delà pour les bâtiments jugés sensibles. Si des dommages résultant directement des travaux venaient à être constatés, la Société du Grand Paris indemniserait les propriétaires concernés.

« Quels seront les impacts sur notre vie quotidienne lors des travaux ? »

Avis Internet

« Comment allez-vous gérer l'excavation que vous prévoyez au niveau de la nationale 20 entre Massy et Antony ? »

Habitant, réunion publique d'Antony, 18 mai 2015

Le chantier des gares et des ouvrages annexes ont suscité des questions, les riverains s'interrogeant sur les potentielles nuisances sonores et vibratoires. Par ailleurs, l'évacuation des déblais, notamment en zone dense, et plus généralement l'impact des travaux sur la circulation routière, a été évoquée.

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Les gares et les ouvrages annexes seront réalisés à ciel ouvert. La méthode retenue, dite de la paroi moulée, permettra de garantir la stabilité des ouvrages environnants, car elle consiste à réaliser les parois délimitant les boîtes souterraines des ouvrages avant de creuser.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche de planification de la gestion des déblais issus des travaux en élaborant un schéma directeur d'évacuation des déblais. La ligne 18 fait l'objet, comme toutes les autres lignes du Grand Paris Express, d'un schéma directeur qui s'attache notamment à:

- identifier les principaux enjeux de la gestion des déblais des chantiers de la ligne 18 ;
- caractériser la nature des terres ;
- identifier les filières d'évacuation possibles: autant que faire se peut, le recours au transport alternatif à la route sera privilégié ;
- définir les modalités de gestions et les dispositifs d'évacuation qui peuvent être envisagés à partir de chaque point d'évacuation.

De plus, la Société du Grand Paris a indiqué qu'elle mettra en œuvre une information de proximité dans le cadre de comités de suivi des travaux qui associeront les représentants des associations de riverains et de commerçants ainsi que l'ensemble des partenaires de la SGP.

L'existence de plusieurs projets de transports concomitants - déviation et transformation de la RD 91 en boulevard urbain, doublement de la RD 36 sur le plateau de Saclay, évolution du bus 91-06 en transport en commun en site propre - a été abordée par le public, qui s'est inquiété de l'articulation et de la succession de travaux sur un même secteur.

« *Quels aménagements routiers le long de la RD36 le temps des travaux? Cet axe est actuellement surchargé.* »

Habitant, rencontre des salariés du Technocentre de Renault, 9 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

Consciente de la complexité émanant de la superposition de ces différentes infrastructures, la Société du Grand Paris a travaillé en partenariat avec les porteurs des projets concomitants de la ligne 18. Elle a ainsi confirmé l'étroite collaboration avec les Conseils départementaux de l'Essonne et des Yvelines sur les projets en cours du doublement de la RD 36 et le site propre du bus 91-06.

LES NUISANCES LORS DE LA MISE EN SERVICE

Au-delà de la phase chantier, de très nombreux participants se sont inquiétés des nuisances occasionnées par la future ligne lors de la phase d'exploitation, en aérien comme en souterrain. Ainsi, des riverains - habitants comme salariés - ont fait part de leur inquiétude quant aux vibrations et au bruit générés par le tunnel de la ligne 18.

« *Une fois [...] le tunnel installé, le métro en exploitation, peut-on s'attendre à des vibrations et à des perturbations par la suite, des risques de fissures sur les maisons lors de l'exploitation du tunnel?* »

Habitant, réunion publique de Voisins-le-Bretonneux, 30 juin 2015

Le viaduc a fait l'objet de nombreuses questions : au regard de la fréquence de passage des trains, des craintes concernant les nuisances sonores ont été exprimées par les habitants du plateau de Saclay.

« *Comment est-il prévu de limiter les nuisances sonores du métro aérien ?* »

Habitant, rencontre des salariés du Technocentre de Renault, 9 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

En phase d'exploitation, la Société du Grand Paris a souligné que toutes les dispositions seront prises pour que les vibrations provenant du contact entre les roues des trains et les rails ne génèrent aucune gêne. La Société du Grand Paris a ainsi indiqué que le matériel roulant et les rails seront conçus selon les technologies les plus récentes. Par exemple, la voie sera dotée d'un tapis anti-vibratile permettant d'atténuer grandement les nuisances vibratoires se transmettant aux terrains traversés.

En ce qui concerne la partie aérienne de la ligne 18, la Société du Grand Paris a indiqué avoir mené une étude sur les nuisances sonores générées par le passage du métro. Cette étude a été présentée aux acteurs du territoire en mars 2015. La réglementation oblige la SGP à limiter le bruit de l'infrastructure à 63 dB à 2 mètres des façades d'un établissement d'enseignement ou d'habitation. Dans le cas où le bruit émis par l'infrastructure dépasserait ce seuil, la SGP a l'obligation de mettre en œuvre des mesures de réduction du bruit afin de le respecter. Or, selon les études menées par la SGP, à plus de 7 m de la ligne, le bruit généré par l'infrastructure serait inférieur à celui de la RD 36 et donc inférieur à 63 dB. Le maître d'ouvrage a précisé qu'une étude plus approfondie serait menée lors de la phase d'étude, afin de déterminer avec précision les émissions sonores.

En outre, la Société du Grand Paris a conduit en partenariat avec les laboratoires de recherche du territoire de la ligne 18 pour limiter au maximum les nuisances liées à l'insertion du métro, notamment en termes de vibrations. Ce partenariat a permis d'aboutir à un tracé s'accordant avec le maintien des activités de ces équipements sensibles.

LE CHOIX DU MATÉRIEL ROULANT

Les caractéristiques des trains de la ligne 18 ont fait l'objet de débats avec le public : la technologie retenue - un métro -, son gabarit et le choix du roulement fer ont été questionnés par plusieurs participants, qui se sont inquiétés des nuisances sonores et vibratoires liées au roulement fer, supposées plus élevées qu'avec un roulement pneu.

« Est-ce qu'il va y avoir un impact [du choix d'un métro à roulement fer], sachant que l'on sait très bien que les personnes qui habitent à Paris, quand ils habitent au-dessus d'un immeuble parisien, on entend gronder le métro ? »

Habitant, réunion publique de Guyancourt, 27 mai 2015

« Je suis assez étonné de voir que l'on est sur une infrastructure très lourde. »

Élu, réunion publique de Massy, 20 mai 2015

De façon plus marginale, le choix d'un métro automatique plutôt qu'avec conducteur a été interrogé, pour des raisons de sécurité d'exploitation.

« Pourquoi faire un métro qui se conduit sans personne, c'est-à-dire automatique ? Je pense qu'avoir une personne est plus sûr que l'automatisme. »

Salarié, rencontre avec les salariés du Technocentre de Renault, 9 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué qu'une analyse multicritères dont les conclusions ont été partagées avec le STIF a été réalisée afin de préciser le type de matériel roulant de la ligne 18. Plusieurs scénarios répondant aux hypothèses de trafic attendues ont ainsi été étudiés. Ont été croisés le type de roulement - fer ou pneu -, la technologie des trains - Val ou métro, le gabarit des trains (largeur de 2,08 m à 2,70 m), de même que l'alimentation électrique - par troisième rail ou caténaire.

La caténaire a été exclue pour des raisons notamment esthétiques - pour la partie aérienne - et de retombées électromagnétiques plus importantes - dommageable pour les laboratoires. Le maître d'ouvrage a expliqué que le choix du matériel sur fer se justifiait du fait de sa meilleure résistance aux conditions climatiques que le pneu, ce qui est important pour la partie aérienne du tracé ; de plus, les coûts d'exploitation sont plus faibles pour un matériel à roulement fer, la consommation d'énergie du matériel sur pneu étant 30 % plus élevée.

Conformément aux prévisions de trafic attendues sur la ligne 18, un matériel de petit gabarit (2,70 m au maximum) a été privilégié. Le matériel de type Val restait une option réalisable mais l'analyse n'a pas fait ressortir un intérêt particulier à l'utiliser, notamment en termes de confort et de coût d'exploitation. Ainsi, en concertation avec le STIF, un métro à roulement fer, d'un gabarit de 2,50 m de large environ a été retenu.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris a expliqué que les trains automatiques déjà utilisés sur de nombreuses lignes de métro en France et à l'international, offrait la possibilité de diminuer l'intervalle entre deux trains jusqu'à 90 secondes pour faire face à l'augmentation des trafics.

L'EXPLOITATION ET LA TARIFICATION

Plusieurs questions ont porté sur les modalités de l'exploitation de la future ligne: la fréquence de passage des métros et l'amplitude horaire de la ligne 18 ont notamment été abordées, certains participants insistant sur la nécessité que la ligne 18 permette aux personnels travaillant sur le plateau de s'y rendre facilement.

« Quelles sont les amplitudes horaires de la ligne 18? »

Habitante, réunion publique de Versailles, 11 mai 2015

Autre sujet évoqué, la tarification de la ligne 18: certains usagers ont mis en avant la complexité du système actuel qui impose d'acheter parfois plusieurs titres de transport pour un seul trajet. Ils ont appelé à réformer ce fonctionnement tarifaire et appelé de leurs vœux une intégration des lignes du Grand Paris Express dans la tarification francilienne.

« Est-ce que des réflexions ont été menées par rapport à la future tarification entre le STIF et le Grand Paris? »

Habitant, réunion publique d'Antony, 18 mai 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que les caractéristiques techniques envisagées permettent d'abaisser l'intervalle entre deux métros à 90 secondes en heure de pointe. Les trains seront composés au départ de trois voitures mais pourront se voir ajouter une voiture supplémentaire pour répondre à un trafic en croissance, les gares étant conçues pour accueillir des trains à quatre voitures.

La Société du Grand Paris a également expliqué que l'amplitude horaire de service du Grand Paris Express n'était pas encore fixée. Sur le plan technique, elle a souligné que des opérations quotidiennes de maintenance seront nécessaires pour assurer le bon fonctionnement de la ligne 18, ce qui supposera une interruption du trafic voyageurs la nuit, pendant quelques heures.

En matière de tarification, le STIF a précisé que les lignes du Grand Paris Express seront intégrées à la tarification francilienne, qui verra déjà la création des forfaits « toutes zones » à compter du 1^{er} septembre 2015 pour les usagers de « pass Navigo ». L'autorité organisatrice des transports a confirmé qu'il n'y aurait pas de tarification spécifique aux lignes du Grand Paris Express.

Par ailleurs, afin de simplifier l'utilisation des réseaux, le STIF réfléchit à des alternatives permettant d'éviter de recourir à plusieurs titres de transports pour un seul trajet, comme la mise en place d'une carte comportant des « unités transport » qui seraient consommées en fonction du trajet effectué, quel que soit le mode emprunté (train, métro, bus ou tram). Aucune décision n'a été prise à ce jour en la matière et les réflexions se poursuivent.

LES ENJEUX DE L'INTERMODALITÉ

LE NOMBRE DE PARKINGS

Le public a demandé des précisions sur ce que la Société du Grand Paris avait prévu en termes d'implantation de parkings autour des gares, pour inciter les automobilistes à prendre les transports en commun.

Toutefois, plusieurs participants se sont dans le même temps inquiétés de l'augmentation des flux automobiles autour des gares équipées de parkings, craignant une saturation de routes déjà très empruntées et des nuisances sur le cadre de vie, comme à Wissous, à Massy ou sur le plateau de Saclay.

« Il faut de nombreuses places de parkings car la gare Antonypôle est de fait excentrée. »

Habitante, réunion publique d'Antony, 18 mai 2015

« Quelle infrastructure de stationnement de voitures avez-vous prévue à la gare de CEA Saint-Aubin ? »

Habitant, réunion avec le Club Grand Orly Entreprises, 9 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris et le STIF ont réaffirmé leur souhait de recourir aux transports en commun et aux circulations douces (voir page 66) plutôt qu'à la voiture individuelle pour organiser le rabattement vers les gares du Grand Paris Express. Il a été précisé que les gares de la ligne 18 n'ont pas toutes vocation à accueillir des parkings relais.

La SGP estime nécessaire de trouver un équilibre pour permettre le rabattement vers les gares sans dégrader les conditions de circulation routière. À ce sujet, les besoins de stationnement autour des gares feront l'objet de nouvelles études dans le cadre de comités de pôles qui

seront organisés autour de chaque gare de la ligne 18 pour identifier la stratégie de rabattement à mettre en œuvre pour chacune, en partenariat avec les collectivités concernées et le STIF.

LES RABATTEMENTS BUS

Au-delà des stationnements, de nombreux participants attendent que les lignes de bus existantes soient réorganisées pour permettre de rejoindre facilement les gares de la ligne 18. Cette demande a été particulièrement évoquée autour des gares Antonypôle et Massy-Palaiseau, par des participants résidant dans des secteurs peu desservis par les transports - Wissous, le quartier Camille Claudel de Palaiseau notamment.

« Est-ce que vous êtes prêts à financer des études sur les aménagements et les liaisons qui seraient à faire entre Wissous et la future gare ? »

Habitant, réunion publique de Wissous, 8 juin 2015

« Moi, ce que j'aurais attendu ce soir de cette réunion d'information, c'est qu'on me montre, qu'on m'explique en détail comment demain les Antoniens, les habitants de Wissous iront à cette gare [notamment en bus]. »

Responsable politique, réunion publique d'Antony, 18 mai 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a indiqué que le réseau de bus permettant la desserte de la ligne 18 fera l'objet d'une restructuration menée par le STIF en collaboration avec la Société du Grand Paris et les collectivités concernées. L'objectif est d'adapter et de renforcer le réseau de bus afin qu'il assure une desserte fine permettant de relier les territoires voisins des gares du Grand Paris Express.

Aux abords des gares, la Société du Grand Paris a confirmé qu'une étude de pôle d'intermodalité, encadrée par le STIF et pilotée par les collectivités ou les établissements publics de coopération intercommunale qui en auront émis le souhait, sera effectuée pour chacune des gares du Grand Paris Express afin de faciliter l'intermodalité et de favoriser un rabattement bus efficace et en adéquation avec les besoins identifiés.

DES MODES ACTIFS À PRÉSERVER ET ENCOURAGER

Quelques participants ont appelé à ne pas oublier les modes actifs dans l'intermodalité avec les gares de la ligne 18: ils ont appelé à prévoir des emplacements pour les vélos et à organiser les accès piétons, par exemple à la gare Aéroport d'Orly.

« J'attire votre attention sur le fait de réfléchir et d'agir sur l'ensemble des flux et des accès vers les gares de cette future ligne. »

Avis Internet

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a confirmé sa volonté d'encourager le recours aux modes de transport actifs (piétons, vélos) pour se rendre aux gares du Grand Paris Express. La conception des gares intègrera donc des stationnements sécurisés pour les vélos.

Les aménagements de cheminements piétons ou des pistes cyclables nécessaires autour de chaque gare seront pris en considération dans les futures études de pôle, financées par la Société du Grand Paris.

L'AMÉLIORATION DE L'EXISTANT EN PARALLÈLE DE LA RÉALISATION DE LA LIGNE 18

Constatant que le réseau de transport existant arrivait à saturation sur le territoire de la ligne 18, plusieurs participants ont interpellé la Société du Grand Paris et

ses partenaires sur les mesures d'amélioration et de développement à mettre en œuvre, notamment sur les RER B et C, dont les dysfonctionnements ont été mis en avant par de nombreux participants.

Également fortement mise en avant, la saturation du réseau routier sur le plateau de Saclay a été souvent citée comme argument en faveur d'une refonte globale des réseaux de transport sur le territoire. Quelques participants se sont prononcés en faveur d'une amélioration de ce réseau, citant notamment le doublement de la RD 36 sur le plateau de Saclay.

« Sera-t-il possible de rejoindre le RER B depuis la gare Antonypôle ? »

Acteur économique, réunion POLVI, 2 juin 2015

« Un système de navettes rapides pourrait être mis en place pour permettre aux salariés et aux habitants de rejoindre le RER B, la ligne 18 et le bus en site propre. »

Acteur économique, réunion POLVI, 2 juin 2015

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a confirmé qu'elle participait à hauteur de 3 milliards d'euros au plan de mobilisation des transports de la région et qu'à ce titre, elle contribuait à l'amélioration des RER B et C. Elle a rappelé que la mise en service du Grand Paris Express contribuerait à soulager les lignes existantes de 15 à 20 % en évitant à nombre de passagers d'effectuer leur correspondance dans Paris.

La Société du Grand Paris a rappelé que le plateau de Saclay n'est desservi que par deux lignes de bus, le 91-06 et le 91-10, et donc plus majoritairement par la voiture individuelle, ce qui oblige les entreprises à réaliser des parkings pour permettre à leurs salariés de venir à leur travail, occasionnant d'importants embouteillages sur le réseau routier. Avec un métro à trois voitures permettant de transporter 350 personnes, toutes les trois minutes en heure de pointe à la mise en service, la ligne 18 contribuera

également à décongestionner le réseau routier en incitant les gens à délaissier leur voiture au profit des transports en commun.

À propos du doublement de la RD 36, la Société du Grand Paris a indiqué que le Conseil départemental de l'Essonne en était le maître d'ouvrage. Elle a souligné la collaboration avec la collectivité afin d'articuler au mieux les deux projets.

LES AUTRES PROJETS DE TRANSPORT

Plusieurs projets de transports, concomitants à la ligne 18, ont été évoqués par les participants. Ils pourraient venir compléter l'offre de transport apportée par la ligne 18. Ont ainsi été cités :

- ▶ le prolongement de la Tangentielle Ouest à la gare RER de Saint-Quentin-en-Yvelines : actuellement prévu jusqu'à la gare RER de Saint-Cyr, ses partisans réclament son prolongement en compensation de l'abandon de la gare de Saint-Quentin Université ;
- ▶ la réalisation du tram-train Massy-Versailles, en prolongement du tram-train Massy-Evry : certains participants estiment que sa réalisation pourrait rendre un service équivalent à la ligne 18 en attendant la mise en service de cette dernière ;
- ▶ la mise en site propre du bus 91-06 : cette ligne étant actuellement saturée car transportant de nombreux étudiants et salariés du plateau de Saclay, de nombreux participants insistent sur la nécessaire amélioration de sa capacité à desservir finement le plateau de Saclay, en complément de la ligne 18.

« Sur la ligne 91-06, il est très courant de devoir laisser passer un ou deux bus avant de pouvoir monter [...]. Je sais bien que le site propre est en travaux, mais à mes yeux ce n'est pas ça qui va permettre d'augmenter sensiblement le flux de voyageurs. »

Acteur économique, rencontre avec l'association Polvi, 2 juin 2015

« Je voudrais savoir si le tram-train Versailles-Massy n'amènerait pas une solution en termes de délais avant la deuxième phase de travaux pour desservir le Technocentre. »

Acteur économique, rencontre avec les salariés du Technocentre de Renault, 9 juin 2015

Par ailleurs, le devenir d'Orlyval a été évoqué à de nombreuses reprises : les participants ont pour la plupart souhaité le maintien et le développement de ce métro, en proposant la création de gares supplémentaires entre Orly et Antony, afin de mettre en place une offre de transport complémentaire de la ligne 18.

« Quel devenir pour la ligne Orlyval ? »

Avis Internet

ÉLÉMENTS DE RÉPONSE APPORTÉS

La Société du Grand Paris a insisté sur la vocation régionale de la ligne 18, qui vise à relier entre eux les grands pôles urbains, scientifiques et économiques situés entre l'aéroport d'Orly et Versailles. Dans le même temps, elle a souligné la nécessité de proposer aux usagers des transports en commun complémentaires, plus souples et aptes à desservir finement les territoires concernés, comme le futur TCSP Massy-Saclay.

Concernant le devenir d'Orlyval, le STIF a indiqué que la ligne serait exploitée jusqu'à la mise en service des lignes 14 et 18, en 2024. La question de son exploitation au-delà de cette date n'est pas réglée. Il a été précisé que l'ajout d'une gare sur la ligne Orlyval, actuellement en service, n'est pas envisageable car sa création nécessiterait une interruption de son exploitation pendant plusieurs mois.

CONCLUSION

Habitants, élus, universités et entreprises ont pu participer aux différents temps de la concertation renforcée sur la ligne 18 organisée par la Société du Grand Paris : réunions publiques et réunions à l'attention des acteurs économiques et scientifiques. Signe de la richesse des échanges, le maître d'ouvrage a programmé, à la demande des élus, deux réunions complémentaires par rapport au dispositif initialement prévu, afin de permettre à chacun de s'exprimer. L'ensemble des contributions durant cette concertation renforcée vient enrichir le dossier d'enquête publique.

UN PROJET ATTENDU PAR LES HABITANTS, LES SALARIÉS ET LES MILIEUX ÉCONOMIQUES ET SCIENTIFIQUES

La ligne 18 a pour vocation de desservir les grands pôles économiques entre l'aéroport d'Orly et Versailles, en offrant **un service capacitaire et performant, complémentaire des transports existants** - (RER, Transilien, bus). Les carences du système de transport en commun actuel et la saturation du réseau routier ont été pointées à de nombreuses reprises, tout particulièrement sur le plateau de Saclay : les acteurs économiques, scientifiques et universitaires du territoire de la ligne 18 se sont particulièrement mobilisés pour apporter leur soutien au projet, **jugé structurant pour le territoire** et considéré comme l'une des conditions de réussite du projet global du plateau de Saclay.

Signe de l'intérêt porté par ces acteurs à la ligne 18, ceux-ci ont exprimé leur déception que le maître d'ouvrage ait retenu un tracé permettant de desservir le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines avec une seule gare au lieu de deux comme envisagé. Un choix, a rappelé la Société du Grand Paris, notamment motivé par la nécessité de participer aux efforts financiers engagés par l'État sur l'ensemble de ses investissements et plus particulièrement sur la modernisation du réseau existant.

DES PRÉOCCUPATIONS EXPRIMÉES SUR L'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

Les particularités de la ligne 18 ont amené des questionnements de la part des riverains de la future ligne.

Le viaduc, en premier lieu : passant à proximité de plusieurs villages sur le plateau de Saclay, les habitants ont parfois exprimé leur opposition au tracé aérien source de nuisances, réclamant sa réalisation en souterrain. La Société du Grand Paris a souhaité assurer les participants de sa volonté d'éviter au maximum d'apporter des nuisances supplémentaires sur le territoire, tout en soulignant que le viaduc permettait de minimiser les impacts environnementaux du plateau (activité agricole notamment) et était compatible avec les installations sensibles des entreprises et écoles installées sur ce territoire. Elle a par ailleurs rappelé que la loi du Grand Paris avait permis de créer la Zone de protection agricole, naturelle et forestière (ZPNAF) qui sanctuarise plus de 2 300 hectares de terres agricoles et forestières.

Le tracé de la ligne 18 a également suscité des interrogations, par exemple à Voisins-le-Bretonneux où les participants ont formulé leurs craintes du passage du tunnel sous leurs habitations. La Société du Grand Paris a indiqué que le fuseau d'étude qui figurera dans le dossier d'enquête publique a été élargi afin de permettre l'étude des possibilités de définir un tracé alternatif.

Le positionnement de certaines gares a aussi fait l'objet de remarques du public : à Versailles, la communauté protestante s'est mobilisée pour défendre le Centre Huit, dont le déplacement est prévu pour permettre la réalisation de la gare Versailles Chantiers ; à Wissous, la localisation excentrée de la gare Antonypôle a aussi fait débat.

Face à ces inquiétudes, la Société du Grand Paris souhaite privilégier le dialogue avec les parties prenantes, afin de trouver les solutions adéquates qui permettent à tous d'emprunter les futures lignes du Grand Paris Express dans le respect des territoires concernés. Le maître d'ouvrage a exprimé cette volonté à Versailles, en réaffirmant sa résolution à trouver un site équivalent pour accueillir les activités du Centre Huit ; volonté également soulignée à

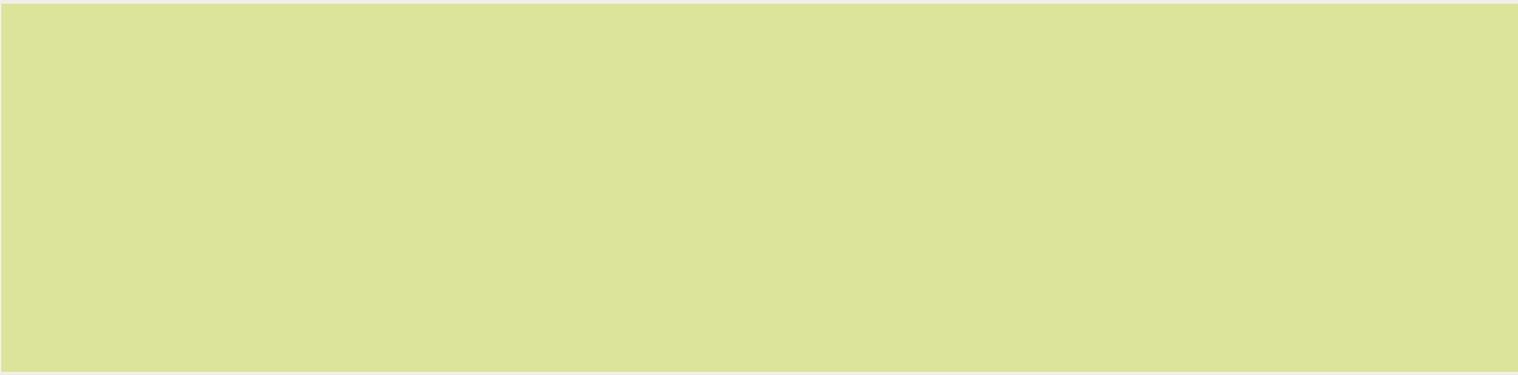
Antony et Wissous, en mettant en avant son partenariat avec le Syndicat des transports d'Île-de-France et les collectivités afin de concevoir le meilleur rabattement possible vers la ligne 18.

ET MAINTENANT ?

La Société du Grand Paris se réjouit de la richesse et de la diversité des interventions pendant cette concertation renforcée sous l'égide de la garante de la Commission nationale du débat public, Isabelle JARRY, fortement mobilisée. Elle s'engage à tenir compte des attentes et préoccupations exprimées par les participants pour la suite du projet.

S'ouvre à présent une nouvelle période, celle de l'enquête publique, prévue au premier trimestre 2016. Le maître d'ouvrage pourra apporter des réponses étayées à toutes les interrogations formulées pendant la concertation renforcée, grâce aux études programmées. La Société du Grand Paris souhaite assurer tous les participants de sa volonté de concevoir ce projet dans un dialogue permanent avec les territoires.

Merci à tous les participants.



- 1.** Dépliant d'information
- 2.** Décision de la CNDP relative
à la désignation de Madame Isabelle JARRY,
en qualité de garante de la concertation -
4 février 2015

▶ DÉVELOPPER LES TERRITOIRES

DES GARES NOUVELLE GÉNÉRATION

Les gares du Grand Paris offriront à tous les voyageurs des espaces de transport à la fois efficaces et fonctionnels, sûrs et agréables. Elles proposeront des connexions avec l'ensemble des modes de transports : Grand Paris Express, Transilien, Tramway, métro, RER, lignes de bus, TVG et aéroports.

Les gares contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers en leur apportant des services et des commerces complémentaires.



Jacques Ferrier est le conseil en architecture pour la réalisation des gares du Grand Paris.

L'ACCOMPAGNEMENT D'UNE DYNAMIQUE EN MARCHÉ

L'arrivée d'une gare permet d'accompagner le développement territorial à travers :

- ▶ Une meilleure desserte des logements afin d'accompagner l'évolution urbaine : entreprises, laboratoires, commerces, etc.
- ▶ Des aménagements soignés aux abords des gares pour faciliter l'accès aux autres modes de transport (circulations piétones, parcs relais, parcs à vélo...).

DES DÉPLACEMENTS PLUS FACILES ET CONFORTABLES

- ▶ Offrir un transport en commun rapide et de qualité pour les transports du quotidien.
- ▶ Relier les zones de recherche et de formation, ainsi que les zones d'emplois.
- ▶ Connecter les pôles stratégiques du sud de l'Ile-de-France aux autres départements.
- ▶ Rendre plus accessibles les activités de loisirs (culturelles, sportives...).
- ▶ Réduire la circulation automobile.

▶ ÉCHANGER POUR AVANCER

UNE DÉMARCHÉ PARTAGÉE

Le positionnement du tracé, des gares et des ouvrages résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités locales et les autres acteurs concernés : STIF, services de l'État et opérateurs de transport.

Plus de 350 réunions bilatérales se sont également tenues avec les acteurs du territoire de la ligne 18 : communes et communautés d'agglomérations, universités, laboratoires, entreprises, etc.



Les réunions en comités techniques, 20 en comités de pilotage et plusieurs réunions ont été organisées sur la ligne 18 depuis le lancement du projet du Grand Paris Express.

L'ENVIRONNEMENT AU CŒUR DU PROJET

En complément des études d'insertion des ouvrages (tunnels, viaducs, gares), la Société du Grand Paris a mis en place une démarche environnementale pour ce type de projet.

Les enjeux environnementaux de chaque territoire sont pris en compte dès le stade de la conception. Ils concernent la qualité de l'air, la ressource en eau, les sols, le bruit, l'évacuation des débris de chantier, les milieux naturels, les terres agricoles, les paysages avec l'insertion paysagère des ouvrages.

Cette connaissance approfondie de l'environnement permet d'adopter des méthodes de construction adaptées et réalistes.

UNE INFORMATION EN CONTINU TOUT AU LONG DU CHANTIER

Les riverains, les commerçants, les entreprises, les écoles, les laboratoires, les usagers de la voirie et des transports publics seront régulièrement informés de l'avancement des travaux, des perturbations et des mesures d'accompagnement mises en place.

▶ PARTICIPEZ À LA CONCERTATION

Du 12 mai au 12 juin 2015, la Société du Grand Paris organise une nouvelle étape de concertation en amont de l'enquête publique sur le projet de la ligne 18.

Isabelle Jarry, garante indépendante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP), veille à la qualité de l'information diffusée et à la bonne tenue des échanges avec le public.

▶ 6 RÉUNIONS PUBLIQUES :

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Versailles Le 12 mai à 19h30 Université Inter-âges 6 impasse des Gendarmes 78000 Versailles | Grif-sur-Yvette Le 26 mai à 20h15 à Supélec - Amphithéâtre Janet Plateau du Moulon 3 rue Joliot Curie 91130 Grif-sur-Yvette |
| Antony Le 18 mai à 19h30 Espace Vasarely Place de la République 92000 Antony | Guyancourt Le 27 mai à 19h30 Polygone de la Vallée rue Jacques-Ades Gagneil 78280 Guyancourt |
| Massy Le 20 mai à 20h Espace Liberté 1 Avenue du Général de Gaulle 91300 Massy | Magny-les-Hameaux Le 11 juin à 20h Hôtel de Ville Salle du Conseil Municipal 1, place Pierre Bérégovoy 78114 Magny-les-Hameaux |

Retrouvez toutes les informations pratiques pour participer aux réunions publiques sur :

www.societedugrandparis.fr/ligne18

▶ DES EXPOSITIONS

Découvrez les grandes étapes du Grand Paris Express et de la ligne 18 dans les mairies des villes traversées.

▶ DES ESPACES D'INFORMATION ET D'EXPRESSION

Informez-vous et donnez votre avis sur le site Internet :

www.societedugrandparis.fr/ligne18

▶ Suivez-nous sur :

www.facebook.com/GrandParisExpress

www.twitter.com/GdPParisExpress

CONCERTATION

DU 12 MAI AU 12 JUIN 2015

RÉUNIONS PUBLIQUES

INFORMEZ-VOUS,
EXPRIMEZ-VOUS.

DATES ET LIEUX
DES RÉUNIONS SUR :

www.societedugrandparis.fr/ligne18

GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS

LIGNE 18

AÉROPORT D'ORLY ↔ VERSAILLES CHANTIERS



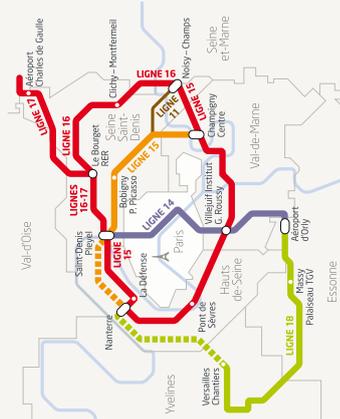
Société
du Grand
Paris

TOUT SUR LE GRAND PARIS EXPRESS
[WWW.SOCIETEDUGRANDPARIS.FR](http://www.societedugrandparis.fr)

LE GRAND PARIS DES TRANSPORTS

Le Grand Paris des transports prévoit la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express.

LE GRAND PARIS EXPRESS



200 km de réseau, 68 nouvelles gares dont 80% en correspondance avec Métro ou RER et 2 millions de voyageurs par jour.

4 NOUVELLES LIGNES DE MÉTRO AUTOMATIQUE ET 2 LIGNES PROLONGÉES

- la ligne 15 nouvelle ligne de métro en rocade proche de Paris
- les lignes 16, 17 et 18 nouvelles lignes de métro desservant des territoires de moyenne et grande couronne
- les lignes 11 et 14 prolongements de lignes de métro existantes

AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE

D'une longueur de 35 kilomètres et comportant 9 nouvelles gares, la ligne 18 relie la gare Aéroport d'Orly à la gare Versailles Chantiers. Elle offrira des correspondances avec de multiples modes de transport : la ligne 14 du Grand Paris Express, les lignes N et U de Transilien, les RER B et C, le tramway T7, le Tram-Train Massy-Evry et Versailles-Massy, de nombreuses lignes de bus, le TGV et la plateforme aéroportuaire d'Orly.

La ligne 18 assurera notamment la desserte du pôle scientifique et universitaire du plateau de Saclay et des grands pôles économiques d'Orly et de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Sa mise en service est prévue en deux temps : à l'horizon 2024, pour la partie située entre la gare Aéroport d'Orly et la gare CEA Saint-Aubin¹, et 2030 jusqu'à Versailles Chantiers.

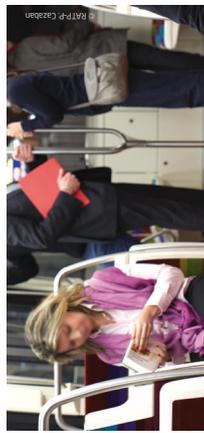
DES TEMPS DE DÉPLACEMENTS RÉDUITS

- Versailles Chantiers - Aéroport d'Orly** : 30 minutes contre 110 minutes aujourd'hui
- Aéroport d'Orly - Orsay Gif** : 15 minutes contre 48 minutes aujourd'hui
- Saint-Quentin Est - Massy-Palaiseau** : 20 minutes contre 100 aujourd'hui
- Massy-Opéra - Châtelet** : 25 minutes contre 52 minutes aujourd'hui

UN MÉTRO AUTOMATIQUE SANS CONDUCTEUR

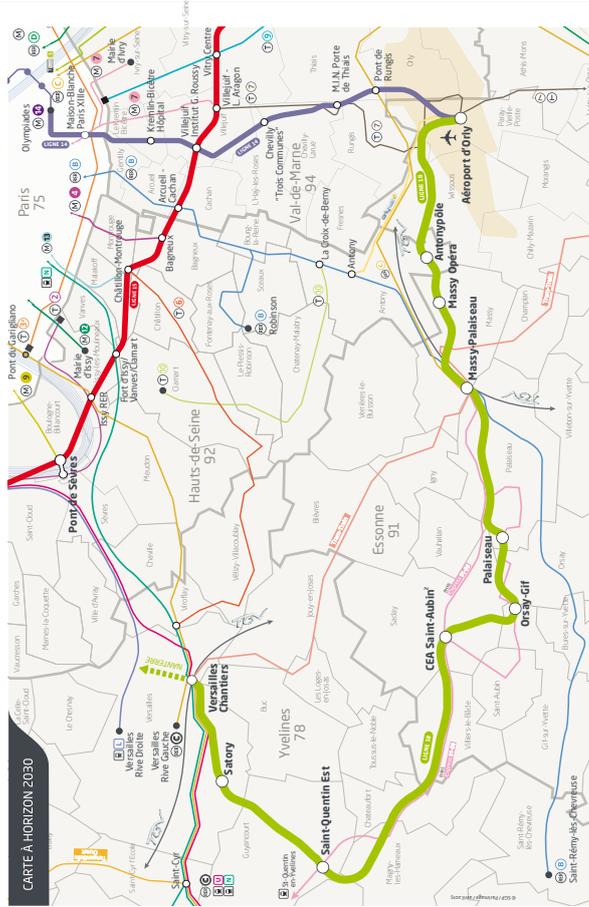
Le mode automatique permet un déplacement des trains de manière autonome et sûre pour une qualité de service optimale.

- Régularité** : Un train toutes les 2 min 30 en moyenne aux heures de pointe.
- Flexibilité** : La flexibilité offrira plus de souplesse et de réactivité pour l'exploitation de la ligne (horaires étendus en soirée pour des événements exceptionnels par exemple).
- Accessibilité et confort** : Accessible aux personnes à mobilité réduite, chaque train pourra accueillir environ 350 voyageurs et s'arrêter dans toutes les gares.
- Performance** : La vitesse commerciale des trains sera d'environ 65 km/h.



100 000 voyageurs/jour attendus à terme

Une ligne au service des habitants et des pôles économiques d'innovation de l'Essonne, des Yvelines et des Hauts-de-Seine.



DE SEPTEMBRE 2010 A AOÛT 2011 : Débats publics et passage du Grand Paris Express (généralisation du schéma directeur du réseau)

DEPUIS JUIN 2011 : Elaboration du projet avec les collectivités partenaires

DU 12 MAI AU 12 JUIN 2015 : Nouvelle étape de concertation et actions (diffusion)

2016 : Enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique

AVANT 2024 : Information et échanges continus avec les collectivités et les riverains pendant les études et les travaux

2024 : Mise en service jusqu'à Versailles Chantiers

2030 : Mise en service jusqu'à Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers

ÉTUDES & CHANTIERS : Études techniques et de préparation des travaux

Travaux et essais

1. La ligne 18 correspond à la ligne verte du Régional Transport Public du Grand Paris.
2. Sous conditions de faisabilité de la ligne CEA Saint-Aubin en fonction de l'évolution des activités du CEA. Des mesures conservatoires permettront d'évaluer ultérieurement la construction de la gare.

SEANCE DU 4 FEVRIER 2015

DÉCISION N° 2015 / 9 / L18 / 1

PROJET DE LIGNE 18 – TRONCON AEROPORT D'ORLY-VERSAILLES CHANTIERS

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
- vu la délibération n° CS 2011-4 du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris en date du 26 mai 2011,
- vu le décret 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris,
- vu la lettre du Président du Directoire de la Société du Grand Paris du 19 janvier 2015, demandant la nomination d'un garant pour la concertation post-débat public sur le tronçon Aéroport d'Orly (gare non incluse)/Versailles-Chantiers (ligne 18) du schéma d'ensemble du réseau de transport du grand Paris et précisant les modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Madame Isabelle JARRY est désignée en qualité de garante chargée de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pour la phase postérieure au débat public sur le projet de ligne 18 du schéma d'ensemble du réseau de transport du grand Paris.

Article 2 :

La Commission n'émet pas d'avis sur les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre pendant la concertation post-débat public sur le projet de ligne 18 du schéma d'ensemble du réseau de transport du grand Paris proposées par la Société du Grand Paris. Il appartiendra à la personnalité qualifiée désignée en qualité de garante de proposer au maître d'ouvrage des améliorations éventuelles.

Le Président



Christian LEYRIT

Suivez-nous sur :

 www.facebook.com/GrandParisExpress

 www.twitter.com/GdParisExpress

www.societedugrandparis.fr

Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers - 93200 Saint-Denis

