



**LIGNE 18**

AÉROPORT D'ORLY <> VERSAILLES CHANTIERS

# CONCERTATION

DU 12 MAI AU 12 JUIN 2015

Compte rendu de  
la réunion publique

26 mai 2015

**Gif-sur-Yvette**

Supélec

---

## 1 / INFORMATIONS GÉNÉRIQUES

---

<b>RÉUNION DU :</b>	26 mai 2015
<b>VILLE DE :</b>	Gif-sur-Yvette
<b>SALLE / ADRESSE :</b>	Supélec, amphithéâtre Jamet
<b>GARE(S) CONCERNÉE(S) :</b>	Palaiseau Orsay-Gif CEA Saint-Aubin
<b>PARTICIPANTS :</b>	440
<b>ANIMATEUR :</b>	Christian GARCIA
<b>DÉBUT &gt; FIN :</b>	20h25 – 22h55
<b>QUESTIONS-RÉPONSES :</b>	28

---

## 2 / COMPTE – RENDU DE RÉUNION

---

### 1. INTRODUCTION

- **MOT D'ACCUEIL D'HERVE BIAUSSER, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ÉCOLE CENTRALE SUPÉLEC**

**Hervé BIAUSSER** accueille les participants au sein de l'école Supélec, récemment devenue Centrale Supélec. Il souligne la présence ancienne de Supélec sur le plateau de Saclay - 1974 - et indique que les bâtiments en cours de construction pour accueillir l'ancienne école Centrale ouvriront en 2017. Au nom des étudiants et salariés de cette grande école, il souligne son attachement à la réalisation du métro.

- **MOT D'ACCUEIL DE MICHEL BOURNAT, MAIRE DE GIF SUR YVETTE, 1<sup>er</sup> VICE-PRESIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'ESSONNE ET PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMÉRATION DU PLATEAU DE SACLAY**

**Michel BOURNAT** se félicite d'accueillir la Société du Grand Paris pour évoquer le Grand Paris Express, projet majeur dans l'histoire de la région parisienne, au même titre que les travaux d'Hausmann et de Delouvrier. Il souligne que les déplacements en région francilienne constituent une préoccupation majeure pour ses habitants et qu'il est important de pouvoir échanger avec les porteurs de projet.

- **RAPPEL DES MODALITES DE LA CONCERTATION**

**Christian GARCIA, animateur**, indique que la réunion de Gif-sur-Yvette est la quatrième réunion publique de la concertation sur la ligne 18, qui se tient du 12 mai au 12 juin 2015. Les remarques des participants dans cette phase de concertation menée à l'initiative de la Société du Grand Paris, permettront de préparer les phases ultérieures du projet et seront présentées dans un bilan de concertation qui complètera le dossier préalable à l'enquête publique, prévue en 2016.

Il précise ensuite les moyens d'expression réservés aux participants :

- une phase de questions/réponses, après l'exposé des intervenants ;
- une urne mise à disposition à l'entrée de la salle pour poser des questions écrites sur des fiches prévues à cet effet ;
- le site internet du projet : [www.societedugrandparis.fr/ligne18](http://www.societedugrandparis.fr/ligne18)

Il présente les intervenants à la tribune :

- **Isabelle JARRY, garante de la concertation ;**
- **Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris ;**
- **Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales pour l'Essonne et les Yvelines ;**
- **Brigitte GREGOIRE, directrice de projet de la ligne 18**

Un film de présentation du projet est projeté.

## 2. INTRODUCTION DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

**Isabelle JARRY, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP)**, se félicite de la participation d'un public nombreux à cette réunion de concertation.

A la suite du débat public de 2010-2011 portant sur l'ensemble du Grand Paris des transports, la Société du Grand Paris a mis en place une concertation continue qui se clôt avec cette ultime étape de concertation renforcée pour la ligne 18, afin de préparer l'enquête publique à venir. Cette concertation renforcée permet aux participants de poser des questions et d'émettre observations et avis sur le projet. La Société du Grand Paris a sollicité la CNDP pour qu'elle désigne un garant de la concertation, elle-même, nommée le 4 février 2015.

Mme JARRY précise que le garant intervient en tant qu'observateur ; il est là pour s'assurer de la bonne qualité des échanges. Il veille à la qualité et la bonne accessibilité des informations mises à disposition du public. Pendant les réunions publiques, le garant favorise l'expression du public et veille à ce que des réponses claires et complètes soient apportées par le maître d'ouvrage.

A l'issue de la concertation, elle rédigera un rapport qui sera rendu public et présenté à la CNDP. Ce rapport sera ensuite joint au dossier d'enquête publique, avec le bilan de la concertation rédigé par le maître d'ouvrage.

Elle rappelle les principes de la concertation :

- La **transparence** des échanges et des informations ;
- L'**argumentation** des points de vue exprimés par le public et le maître d'ouvrage ;

- L'**équivalence de traitement** des participants, dont chacun bénéficie des mêmes moyens d'expression et de la même qualité d'écoute.

Son adresse mail est transmise aux participants.

### 3. LE GRAND PARIS EXPRESS

**Philippe YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris**, remercie le directeur général de l'école Centrale Supélec et le maire de Gif-sur-Yvette pour leur accueil.

Il présente le Nouveau Grand Paris des transports qui comprend deux volets :

1. La **modernisation et l'extension du réseau existant** selon le **plan de mobilisation** convenu entre la région Ile-de-France, l'Etat, les départements et le STIF. Ce plan comprend notamment la modernisation des lignes de RER (engagé sur le RER B), le prolongement de lignes existantes comme le RER E à l'ouest, des prolongements de ligne de métro (M11, M12), la création de bus à haut niveau de service et de tramways.
2. La **création de nouvelles lignes de métro automatique qui composent le Grand Paris Express** afin de relier les pôles de développement entre eux en évitant de passer par Paris. Le réseau reliera Paris à ses trois aéroports, le Bourget, Orly et Roissy, et la Ligne 18 qui viendra soutenir le développement du plateau de Saclay.

Les mises en service des lignes du Grand Paris Express seront progressives entre 2019 et 2030, en commençant par le prolongement de la ligne 14 au nord, puis la ligne 15 Sud en 2022 et en terminant par la réalisation de la Ligne 18 jusqu'à Versailles Chantiers en 2030.

Au total, le Grand Paris Express comporte 4 nouvelles lignes de métro automatique, et représente un doublement du réseau historique de la RATP qui fait aujourd'hui 200 kilomètres. 68 nouvelles gares seront créées et 2 millions de voyageurs quotidiens sont attendus.

Le Grand Paris Express poursuit ainsi quatre objectifs :

- **Offrir des déplacements plus faciles, en assurant la desserte du territoire en transports en commun**
  - Les ¾ des gares seront en connexion avec le réseau existant, au bénéfice des habitants de la Grande Couronne qui viennent travailler dans le cœur de l'agglomération, en particulier les Yvelines et l'Essonne mais également les salariés des départements voisins comme l'Eure.
- **Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes :**
  - Il va décharger le réseau existant structuré en étoile.
- **Désenclaver les territoires**
  - Les quartiers populaires de l'Est parisien n'ont par exemple pas accès au réseau de transport lourd alors même que l'accès à la mobilité est un facteur d'intégration sociale décisif.
- **Soutenir le développement économique et l'emploi**
  - La Région Ile de France souffre d'un déficit important en logements. La loi du Grand Paris en 2010 a fixé « un objectif de 70 000 logements par an », repris par le SDRIF.

Les 68 nouvelles gares doivent contribuer à cet effort collectif dans leur périmètre d'influence. Au total, cela représente 138 km<sup>2</sup> d'urbanisation potentiel. Le Grand Paris Express va favoriser le rapprochement des zones d'habitations et des zones d'emplois. Il va permettre un accès renforcé aux centres universitaires et de formation professionnelle, aux centres hospitaliers, aux pôles d'affaires comme la Défense ou Saint-Denis Pleyel et aux zones aéroportuaires.

- Le Grand Paris Express va permettre de soutenir l'emploi dans l'immédiat : entre **15 000 à 20 000 emplois directs** dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment. Selon l'estimation du Conseil scientifique international mis en place par la Société du Grand Paris, 10% de PIB supplémentaire seront générés par ce réseau, soit 60 à 70 milliards €, soit 100 000 emplois supplémentaires.

Le Grand Paris Express comporte également une **ambition numérique** afin d'irriguer des territoires non desservis par la fibre à très haut débit et d'aider de jeunes créateurs à créer leurs entreprises.

Il précise que la réalisation de l'ensemble du réseau du Grand Paris Express est estimée à environ 23 milliards d'euros. Par ailleurs, la Société du Grand Paris contribue à la modernisation des réseaux existants avec une provision d'environ 3 milliards prévue à cet effet.

Pour financer le réseau, la Société du Grand Paris dispose de ressources spécifiques :

- **une fraction de la taxe locale sur les bureaux (TLB)** en Île-de-France qui est assise sur les surfaces à usage de bureaux, de locaux commerciaux, de locaux de stockage, de stationnement. Indexée sur l'indice du coût de la construction, cette recette fiscale bénéficie d'une dynamique puissante.
- **la taxe spéciale d'équipement (TSE)**, taxe additionnelle aux taxes locales dont le montant est fixé à **117 millions d'euros** par an.
- une **composante de l'Imposition Forfaitaire sur les Entreprises de Réseaux (IFER)** assise sur le matériel roulant exploité par la RATP, **pour 60 millions d'euros par an**.

Ainsi, la SGP perçoit plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an à partir de 2014.

La SGP aura également recours à l'emprunt, qu'elle remboursera grâce à trois types d'apports:

- les recettes fiscales affectées,
- à compter des mises en services, des redevances d'usage payées par les exploitants (péages)
- des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares (publicité, commerce, etc.) ou d'autres services.

L'ensemble de ces ressources permettra de rembourser des emprunts à très longs termes. La SGP bénéficie ainsi de conventions de financement sur les fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts et la Banque européenne d'investissement s'apprête à lui accorder un prêt pour un montant de 1 milliard d'€.

- **Philippe YVIN** souligne que la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du réseau de métro du Grand Paris Express, réalise son projet en partenariat **avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)**, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, **l'ensemble des**



élus locaux, en particulier les maires des communes traversées et les exploitants de transport, notamment la SNCF et la RATP.

#### 4. LA LIGNE 18

**Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris**, présente la ligne 18 longue de **35 kilomètres**, dont 14 km en aérien, et entièrement reliée aux autres lignes du réseau du Grand Paris et au réseau actuel des RER et Transilien. Elle comprendra 10 gares, pour permettre la desserte de 3 départements : l'Essonne, les Yvelines, les Hauts de Seine avec la gare Antonypôle. Le Val-de-Marne quant à lui sera desservi par la gare de correspondance ligne 18/ligne 14 à l'aéroport d'Orly. La ligne 18 traverse directement 14 communes, soit un territoire de plus de 130 Km<sup>2</sup>. Six communautés d'agglomérations soit près de 790 000 habitants et plus de 50 000 entreprises profiteront de ce métro à capacité adaptée.

La ligne 18 sera connectée aux autres transports en commun existants et à venir d'Orly à Versailles. En 2030, la ligne 18 sera en correspondance avec les RER, les Transilien, ou une autre ligne de métro du Grand Paris Express dans trois pôles majeurs :

- **Le pôle d'Orly** où près de 60 000 voyageurs fréquenteront la gare commune de la ligne 14 et de la ligne 18 (dont 65% emprunteront la correspondance entre les deux lignes), mais aussi avec le tramway T7.
- **Le pôle de Massy-Palaiseau**, fréquenté par plus de 45 000 voyageurs quotidiens avec la gare TGV et ses plus de 40 destinations, les RER B et C, les deux gares routières desservies par 21 lignes de bus et bientôt le tram-train Evry Massy qui sera prolongé vers Versailles.
- **Le pôle de Versailles Chantiers, deuxième pôle du réseau de transport en commun d'Île-de-France après La Défense** avec environ **75 000 voyageurs** par jour en 2013 et plus de **500 trains** grandes lignes, TER ou Transilien,

Plus largement, la ligne 18 mettra en relations les pôles économiques et de recherche majeurs du sud francilien:

- **le pôle d'affaires d'Orly**, 1<sup>er</sup> pôle économique du territoire et carrefour d'échanges international ;
- **le pôle d'activité d'Antonypôle/Wissous** ;
- **Massy**, avec 26 000 emplois et près de 8000 entreprises rassemblées dans la communauté d'agglomération Europ'Essonne

La ligne 18 améliorera également la liaison rapide avec les pôles de Saint-Quentin en Yvelines et ses entreprises de pointe avec les laboratoires de recherche du plateau de Saclay, et aussi Versailles Satory, pôle de mobilité pour le futur.

Mais c'est particulièrement ici, sur le **plateau de Saclay**, que le Grand Paris des Transports est essentiel. Ainsi, c'est **la loi du Grand Paris** qui a créé dans un même temps la Société du Grand Paris pour réaliser la ligne 18, l'EPPS pour réaliser les aménagements prévus dans le cadre de l'opération d'intérêt national et la Zone de protection naturelle agricole et forestière sur plus de 2300 hectares. Il s'agit donc d'un défi important pour la ligne 18 que d'être au service d'un développement raisonné.

La ligne 18 doit tout à la fois :

- desservir l'Université Paris Saclay dont la 1<sup>ère</sup> rentrée universitaire aura lieu en septembre 2015 ;
- assurer la connexion avec les autres pôles de recherche, d'abord à Paris et en Ile de France mais aussi avec la communauté scientifique mondiale.

Plus localement elle doit :

- Assurer un confort de déplacement quotidien à tous ceux qui vivent et travaillent ici, étudiants, salariés, chercheurs.
- Préserver les conditions de recherche avec un tracé adapté avec les normes les plus sévères, notamment en matière vibratoires, électromagnétiques et acoustiques.
- Respecter par un tracé adapté les terres agricoles protégées par décret et permettre par le viaduc les traversées d'engin agricoles et ne pas ajouter une coupure infranchissable aux élargissements routiers nécessaires à la desserte du plateau.
- Respecter les trames paysagères et les corridors écologiques et permettre, en synergie avec le site propre de bus, de développer une alternative au tout-voiture qui pourrait menacer d'asphyxier le plateau.

Antoine DUPIN présente plusieurs exemples des gains de temps permis par la ligne 18 :

- Actuellement, il faut près d'1h30 pour rallier la gare d'Orsay Gif à celle de Noisy-Champs, via la ligne 91-06, le RER B et le RER A ; avec la ligne 18, le temps de transport sera de 52 minutes, via les lignes 14 et 15, soit un gain de temps de plus d'une demi-heure.
- Entre Palaiseau et Saint-Quentin Est, il faut aujourd'hui 45 minutes par le bus 91-06, tandis qu'avec la ligne 18, il faudra seulement 11 minutes pour relier les deux gares, soit un gain supérieur à trente minutes.
- Entre Villiers-le-Bâcle et Aéroport d'Orly, il faut actuellement 1h20 via les bus 91 06 et 91 10, tandis que demain le parcours se limitera à 40 minutes via le bus 91 06 et la ligne 18, soit un gain de temps de moitié.

**Antoine DUPIN** revient ensuite sur le processus d'acquisitions foncières de la Société du Grand Paris. Pour la ligne 18, 800 parcelles sont concernées par cette démarche, soit 21 km en souterrain (61% des parcelles situées en tréfonds) et 14 km en aérien (39 % en surface)

Une méthode spécifique est mise en œuvre avec le groupement Systra Foncier/FIT Conseil :

- Prise de contact individualisée avec les propriétaires et occupants ;
- Accords amiables privilégiés ;
- Convention avec la SAFER pour l'accompagnement des exploitants agricoles.

Pour les parcelles en tréfonds, la Société du Grand Paris mettra en place une procédure d'indemnisation des propriétaires des parcelles nécessaire au passage du tunnel en souterrain. Si les négociations amiables n'aboutissaient pas, il y aura in fine recours à l'expropriation, après enquête parcellaire et une fois la déclaration d'utilité publique obtenue.

**Antoine DUPIN** présente le calendrier du projet :

- Les remarques, avis et interrogations du public permettront de nourrir le dossier d'enquête publique qui sera mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique, prévue pour le début



de l'année 2016. Le bilan de la concertation produit par la Société du Grand Paris à l'issue de l'ensemble des réunions publiques sera directement joint à ce dossier. Cette dernière étape est essentielle pour la poursuite du projet : elle doit permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, préalable indispensable au démarrage des travaux.

- En parallèle, la Société du Grand Paris va procéder à l'identification et à l'acquisition des volumes en sous-sol nécessaires au passage du tunnel, ainsi que des emprises en surface dont elle a besoin pour l'implantation de l'infrastructure en viaduc, des nouvelles gares et des équipements annexes du tunnel. Ce travail a déjà démarré et va se poursuivre jusqu'en 2020.
- Dans le même temps, et comme tout projet de cette envergure, la Société du Grand Paris devra obtenir les autorisations administratives à la poursuite du projet.
- Les études de maîtrise d'œuvre vont débuter au début de l'année 2016.
- La période de travaux pourra commencer une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, avec les travaux préparatoires et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité...), nécessaires à la réalisation des ouvrages (en 2017).
- Enfin, la mise en service aura lieu en deux temps :
  - Sur le tronçon Aéroport d'Orly – CEA Saint Aubin, une mise en service à l'horizon 2024, avec des travaux qui débuteront en **2018** ;
  - Sur le tronçon CEA – Versailles Chantiers, une mise en service à horizon de 2030, avec des travaux débutant en **2025**.

**Antoine DUPIN** revient sur la méthode de concertation de la Société du Grand Paris engagée depuis environ quatre ans.

La Société du Grand Paris vient à la rencontre des élus, habitants et associations de plusieurs manières :

- **les comités techniques et les comités de pilotage**. Depuis 2011 sur la ligne 18, **16 comités de pilotage** et **16 comités techniques** ont été organisés avec les acteurs du territoire.
- les réunions publiques à la demande des élus et des habitants, comme à Villiers-le-Bâcle.
- Enfin, plus de **350 réunions de travail** avec l'ensemble des acteurs du territoire ont été effectuées depuis 2011. A cela s'ajoute une forte présence de l'équipe sur le terrain.

Un film permettant de visualiser le tracé de la ligne 18 est projeté.

## 5. LA LIGNE 18 SUR LE TERRITOIRE DE LA CAPS

### • LE TRACE

**Brigitte GREGOIRE, directrice de projet à la Société du Grand Paris**, rappelle que la gare de Massy Palaiseau est une gare souterraine, située à 19 m de profondeur, au centre du réseau ferré. Le tracé de la ligne 18 se poursuit en souterrain sous la partie dense de Palaiseau, ce qui lui permet de monter la pente qui conduit au plateau de Saclay. C'est un tunnelier, introduit au niveau de la RN 20 à Massy, qui creusera le tunnel jusqu'au rebord du plateau, où il sera extrait au niveau de la RD 36. Au-delà du quartier Camille Claudel, le tracé se poursuit en viaduc, jusqu'au golf national, à proximité de la gare de Saint Quentin Est.

Le contexte territorial du plateau de Saclay est marqué par la volonté de circonscrire l'urbanisation dans des îlots qui s'intègrent au sein de la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF), qui constitue un patrimoine naturel important à seulement 25 km de Paris. Trois ensembles urbains rassemblent des activités de recherche et d'enseignements, ainsi que des logements étudiants et familiaux. La ligne 18 reliera le quartier de Polytechnique à celui du Moulon, et à celui du CEA, encore en devenir. Chacune des trois gares se situe au centre des projets urbains et en correspondance avec le bus 91-06 qui assure une fonction de rabattement vers le Grand Paris Express et une desserte fine des quartiers comme Polytechnique.

Au-delà du CEA, le tracé se poursuit en viaduc, le long de la RD36.

La prise en compte du contexte environnemental a toujours été un enjeu majeur pour la Société du Grand Paris. C'est la raison pour laquelle depuis le débat public, elle a mené une démarche itérative et continue d'autant que la zone du plateau de Saclay comporte des spécificités. Brigitte GREGOIRE rappelle ainsi que c'est par l'article 35 de la loi du Grand Paris, qu'une zone de 2300 ha a été créée et finalement élargie par décret en Conseil d'Etat, avec un périmètre de 2460 ha de terres agricoles et forestières protégées. Il faut ajouter à ce patrimoine la présence de nombreuses rigoles qui ont contribué à assainir le plateau jadis. Il existe également un patrimoine faune-flore important, avec des zones humides et boisées. Des Inventaires faune-flore ont été réalisés afin de prévoir des dispositions pour préserver les oiseaux et les amphibiens.

Il existe également un patrimoine historique important avec deux sites classés (le domaine de Launay et le château de Villiers-le-Bâcle) et le PNR de la Vallée de Chevreuse où la SGP travaille en collaboration avec les équipes du PNR et l'ABF.

La zone recèle également un patrimoine archéologique avec plusieurs vestiges situés entre la gare de Palaiseau et celle d'Orsay-Gif.

- **LES GARES**

Les trois gares concernées sont des gares **aériennes**.

La gare de **Palaiseau** sera située sur l'actuel parking de Danone. En phase de maîtrise d'œuvre, la SGP mènera un travail collaboratif afin de prendre en compte les caractéristiques urbaines du quartier en devenir. Le niveau du rail se situera à 7 m de hauteur et le rez-de-chaussée sera ouvert sur la ville. Des fonctions pour les voyageurs seront prévues (billetterie et espaces commerciaux déterminés avec les usagers). Les quais seront accessibles avec des escaliers fixes et mécaniques ainsi que des ascenseurs. La gare, comme celle d'Orsay-Gif et de CEA Saint-Aubin sera en correspondance avec le bus 91-06, et comportera des abris pour les vélos, des emplacements pour les taxis, et des dépose-minute.

La gare d'**Orsay-Gif** se situera au centre du quartier du Moulon avec deux accès, au nord et au sud. La structure sera identique à celle de Palaiseau.

La gare de **CEA Saint-Aubin** se trouve actuellement dans le périmètre de danger de l'installation nucléaire de base (INB) Osiris. Tant que cette zone de danger n'est pas réduite, il n'est pas possible de construire un établissement accueillant du public de niveau 5 (de type gare). Des mesures conservatoires seront prises, réservations foncières, construction des portiques qui soutiendront les quais, de façon à mettre en service la gare lorsque la zone de danger sera réduite. Le parvis sera situé vers le rond-point, ce qui permettra de desservir le CEA et préserver les accès vers la commune de Saclay. Cette gare sera construite dès que possible.

- **LES TRAVAUX**

**Brigitte GREGOIRE** précise que la construction de la ligne 18 fera l'objet de 3 types de travaux :

- Le tunnel, réalisé à l'aide d'un tunnelier.
- Travaux souterrains, ouvrages de transition et annexes.
- Des travaux aériens : le viaduc et les gares.

Deux **tunneliers** sont utilisés pour construire le tronçon souterrain Est de la ligne. Le puits d'entrée sera situé à Massy, le long de la RN20, un tunnelier partant vers Orly et l'autre vers Palaiseau.

Le tunnelier est un engin de forage qui permet de creuser les terrains tout en les maintenant sous pression afin d'assurer la stabilité des sols et des ouvrages environnants. Les déblais sont évacués vers le puits d'entrée par un convoyeur à bande, à Massy.

Au fur et à mesure de son avancée, le tunnelier pose les voussoirs qui vont constituer l'enveloppe du tunnel. La longueur totale du tunnelier avec les équipements auxiliaires peut atteindre 100 mètres.

Les **ouvrages de transition** sont réalisés à partir du sol. Ils permettent de passer du souterrain à l'aérien, de - 22m à +7m. Ainsi, on passe du tunnel, à la tranchée couverte, la tranchée ouverte, la rampe, et le viaduc. Ces transitions constituent des coupures dans le territoire. Aussi, la SGP s'efforce d'en limiter le nombre, il n'y en aura que deux sur la ligne 18, et elles seront aménagées le long d'une infrastructure existante, la RD36.

Les **ouvrages annexes** consistent en des accès de secours pour les pompiers situés tous les 800 mètres. Si la profondeur excède 30 mètres, la réglementation impose d'installer un ascenseur. L'ouvrage annexe est relié au tunnel par un minitunnel que l'on appelle un rameau et dont la longueur ne peut excéder 50 mètres. Ces ouvrages sont construits à partir du sol, en commençant par les parois, l'excavation de la terre puis la réalisation des équipements. 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.

La construction **du viaduc** commencera par la construction des piles. Il s'agira de couler les fondations, puis la pile elle-même et enfin le chevêtre qui va soutenir le tablier. Ensuite, il s'agit d'apporter les travées de 25 m que l'on monte par des grues. La construction du viaduc sera réalisée en parallèle par plusieurs équipes (25 à 50 mètres de travée par jour), en plusieurs endroits simultanément.

Si le viaduc courant repose sur des piles, les **gares aériennes** reposent sur des portiques qui portent le tablier et les quais. Ensuite, sont ajoutées les structures secondaires pour les escaliers et les ascenseurs et en dernier, la couverture du toit.

- **LES PERFORMANCES DU FUTUR METRO**

**Brigitte GREGOIRE** présente ensuite les caractéristiques du métro, déterminées en lien avec le STIF : il s'agira d'un métro automatique à roulement fer, avec une alimentation par troisième rail (et non par caténaire). La longueur des trains sera comprise entre 45 et 60 mètres, soit des rames de trois à quatre voitures, avec une largeur de 2,5 m environ – proche du gabarit du métro parisien. Chaque voiture aura une capacité de 150 voyageurs environ, soit 350 voyageurs pour un train de 3 voitures avec une fréquence en heure de pointe de l'ordre de 3 min. La vitesse maximale sera de 100 km/h et la vitesse commerciale de 65 km/h.

## 6. LES ECHANGES

**Isabelle JARRY**, invite les participants à prendre la parole avec le micro, afin que leurs propos soient bien consignés dans le compte rendu de la réunion.

**Christian GARCIA** indique qu'il prendra les questions par groupe de trois. Il demande aux intervenants de se présenter et de poser des questions courtes afin que chacun puisse s'exprimer.

- **LES GARES**

**Adrienne BORNAND, habitante de Palaiseau**, s'interroge sur la possibilité de construire une gare supplémentaire pour desservir le quartier de Camille Claudel, comme cela est demandé par la mairie de Palaiseau. Elle note que dans le projet actuel, le quartier ne bénéficiera que des inconvénients, et pas des avantages.

**Philippe YVIN** précise que le projet de la SGP est inscrit dans la loi de 2010 du Grand Paris qui définit le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris Express, adopté par décret en Conseil d'Etat. Ce schéma fixe les lignes de métro, et les gares. Dans le cadre de ce schéma, il n'y pas de gare prévue pour la desserte spécifique du quartier Camille Claudel. Néanmoins, la SGP a étudié la faisabilité de cette gare, compte tenu des perspectives de développement local. La gare pourrait se situer au niveau du sol, donc ne nécessiterait pas d'infrastructure supplémentaire importante. Il s'agit donc d'une perspective envisageable, mais elle nécessitera la révision du schéma d'ensemble, dont le Parlement a été saisi. Il faut donc attendre la réponse du Parlement pour définir la procédure de révision du schéma d'ensemble. Techniquement, la construction de la gare est possible mais il faut être prudent sur la procédure à mettre en œuvre.

**Brigitte GREGOIRE** précise qu'il s'agirait d'une plateforme, non d'une gare souterraine, pour un coût bien inférieur à 50 millions d'euros.

**Gilbert GROS** s'interroge par ailleurs sur le fait qu'aucune des trois gares présentées ne comporte de parking, ce qui rendra très difficile leur accès.

**Brigitte GREGOIRE** précise qu'une étude est en cours avec l'Etablissement Public Paris Saclay (EPPS) et le STIF sur les parkings car la ligne 18 dessert un territoire de seconde couronne. Elle souligne que des parkings sont bien prévus mais qu'ils devront être répartis entre les trois gares. A ce stade, des éléments plus précis ne peuvent être communiqués car l'étude est en cours.

**Michel MEUNIER, habitant de Saclay et membre de la Commission locale d'information des installations nucléaires de Saclay**, s'interroge sur l'échéance de levée de l'hypothèque sur la gare CEA Saint-Aubin. Il souligne en effet la présence d'autres installations dans la zone de danger (Orphée, CisBio) et la nécessité de dépolluer le site. Ainsi, il s'interroge sur la faisabilité de tenir l'échéance de mise en service de la gare en 2024.

**Raphaël LECOMTE, adjoint au directeur du CEA de Saclay**, précise que le réacteur Osiris sera arrêté fin 2015 et que les restrictions sur les règles d'urbanisme liées au réacteur sont directement liées à son fonctionnement et à un accident éventuel. Une fois que le réacteur est arrêté et que le combustible a été retiré du réacteur, il n'y a plus de risque et la présence du réacteur à l'arrêt n'est plus incompatible avec la gare. Il souligne que le deuxième réacteur est de taille nettement inférieure, et d'une très faible puissance, avec des impacts limités à l'enceinte du CEA. De plus, ce réacteur sera arrêté avant la mise en service de la gare.

- **L'ARTICULATION DES PROJETS**



**Emmanuel VANDAMME, habitant de Saint-Aubin**, dénonce la superposition des projets de transport, entre le prolongement du bus 91-06, le doublement de la RD36, et la construction de la ligne 18. Cette situation a été signalée au maître d'ouvrage depuis trois ans. Il estime que le respect de la zone de protection naturelle agricole et forestière (ZPNAF) ne doit pas signifier la possibilité de faire n'importe quoi à l'extérieur. Il demande une réponse précise de la part de la SGP et de l'EPPS sur ce point et souligne enfin que ces différents projets se réalisent grâce aux efforts du contribuable.

**Antoine DUPIN**, souligne que les projets d'infrastructures de transport (le bus 91-06, la RD 36, la ligne 18) découlent de la responsabilité de maîtres d'ouvrages différents. Actuellement, deux déclarations d'utilité publique sont acquises : une pour la réalisation d'un site propre du Christ de Saclay à Châteaufort pour rejoindre ensuite Saint-Quentin-en-Yvelines, et une autre pour l'élargissement de la RD 36 et la modification du rond-point du Christ de Saclay. Ces travaux se succéderont dans le temps. L'urbanisation du plateau a été décidée avant l'arrivée de la ligne 18, les premiers bâtiments sont en cours de réalisation et le réseau viaire doit s'adapter à cette évolution. Le site propre sera rapidement réalisé et la ligne 18 arrivera un peu plus tard. Il souligne l'étroite collaboration entre les maîtres d'ouvrages pour permettre la synergie des différents projets.

**Emmanuel VANDAMME**, ne perçoit pas l'intérêt de doubler la RD 36 alors qu'un transport en commun en site propre (le bus 91-06) est créé sur cet axe, et reste dubitatif sur le fait que la SGP ait bien rencontré le Département à ce sujet. Il souligne que la concertation est l'action, pour plusieurs personnes, de s'accorder en vue d'un projet commun et rappelle le fait que les projets se réalisent grâce aux impôts prélevés sur la population.

**Brigitte GREGOIRE** confirme la collaboration étroite entre la SGP et le Département. A ce jour, il n'existe qu'une seule déclaration d'utilité publique pour la totalité de la RD 36, c'est-à-dire le réaménagement du Christ de Saclay et la création du site propre pour le bus 91-06. A ce stade, aucune solution n'a été trouvée pour scinder cette DUP en deux, car le réaménagement du Christ de Saclay est vital pour le Plateau. Néanmoins, rien n'interdit de penser qu'une fois les travaux réalisés sur le Christ de Saclay, il n'y aura pas d'évolution pour l'aménagement de la voie en site propre du bus 91-06. Elle reconnaît la complexité de l'empilement de ces différentes infrastructures mais se veut rassurante sur le fait qu'un travail a lieu avec le Département pour harmoniser les différents projets.

**Cyril GIRARDIN, Président de l'Association de maintien pour l'agriculture paysanne (AMAP) Jardins de Cérès**, regrette le saucissonnage des différents projets de transports sur le plateau (RD 36, bus 91-06). Il souligne que lors du débat public en 2010, il était impossible de parler de l'aménagement du plateau et que les questions devaient porter exclusivement sur le projet de métro. Or, il juge que ces projets sont imposés aux populations locales.

**Mathieu PASQUIOT, conseiller municipal à Palaiseau**, invite à élargir le débat au système global de transport du plateau de Saclay qui comprend le RER B, les bus en site propre, et les bus en fond de vallée, et à ne pas fragmenter les différents projets.

**Michel ROUYER, conseiller municipal à Palaiseau**, estime que le bus 91 06 peut être une solution pour desservir le plateau. Mais le doublement de la RD 36 est également nécessaire en raison du trafic automobile. Il estime que l'on joue sur tous les tableaux, mais qu'il sera trop tard, ensuite, pour revenir en arrière.

- **LE CALENDRIER DU PROJET**

**Frédéric HENRIOT, conseiller municipal délégué aux transports à Orsay**, s'interroge sur la possibilité de prioriser le tronçon Massy – CEA Saint-Aubin, au cas où des problèmes éventuels survenaient lors

des travaux comme cela se produit pour la ligne 15 Sud actuellement. Il précise que cette ouverture prioritaire concernerait également le matériel roulant, le stockage et l'entretien des rames.

**Brigitte GREGOIRE** rappelle que le Premier ministre a décidé d'accélérer la mise en service du tronçon Orly-CEA Saint-Aubin. Si la réalisation de la gare d'Orly prenait du retard (car il s'agit d'une gare complexe en correspondance avec la ligne 14), il a été prévu, après la gare d'Antony, une communication simple, c'est-à-dire un ouvrage de voies qui permet au train de se retourner. Il serait donc possible de desservir Antony et d'aller jusqu'au CEA, avec une correspondance à Massy.

- **LE TRACE EN AERIEN**

**Olivier BOUCHARLAT, habitant de Villiers-le-Bâcle, membre du Collectif *Enterrez le métro***, s'étonne que Philippe YVIN demande au Parlement la réalisation d'une gare supplémentaire à Palaiseau. Il souligne que la définition de la concertation renvoie à l'élaboration d'un projet commun. Or, il regrette que la SGP n'ait jamais écouté la demande de mise en souterrain sur le plateau de Saclay. Il suggère donc à Philippe YVIN d'aller devant le Parlement pour obtenir l'enterrement du métro.

**Une habitante de Villiers-le-Bâcle** s'étonne également de la différence de traitement observée entre les habitants de Palaiseau et ceux de Villiers-le-Bâcle. Elle remarque que l'argument du coût supplémentaire pour enterrer le métro (qui s'élèverait selon la SGP à 250 millions d'€) n'est plus tenable alors que l'on accepte de réaliser des gares supplémentaires à 50 millions d'€ l'unité.

**Gilbert GROS** suggère un passage du métro en souterrain sous les Ulis.

**Brigitte GREGOIRE** rappelle que la proposition de base de la SGP a été en viaduc.

**Isabelle JARRY** précise, en réponse à une intervention de la salle, que le projet initial présenté au débat public de 2010-2011 ne comportait en effet que quatre gares enterrées, et que c'est à la suite du débat, tenant compte des remarques du public, que le projet a été modifié avec des gares supplémentaires.

**Brigitte GREGOIRE** souligne que les demandes formulées par les habitants à partir de la proposition de la SGP d'un tracé en viaduc, ont toutes été étudiées : un tracé au sol, un tunnel semi enterré, un viaduc bas, une tranchée couverte, un tunnel foré traversant la ZPNAFF. Les solutions (tracé au sol, tunnel semi-enterré et tunnel bas) n'ont pas été retenues car elles entraînaient des coupures dans le territoire, notamment pour les activités agricoles. Suite aux échanges avec le territoire, la SGP et les habitants ont convenu que 2 solutions pouvaient être retenues : le souterrain en tunnel foré pour les habitants et le viaduc pour la SGP compte tenu du différentiel de coût entre le viaduc et le tunnel, 250 millions d'euros, soit 10 % du coût de la ligne. Brigitte GREGOIRE affirme avoir écouté les propositions des habitants, étudié toutes les solutions demandées, et participé aux deux réunions publiques organisées à Villiers-le-Bâcle.

**Antoine DUPIN** rappelle que le schéma d'ensemble est « fermé », et n'a pas de procédure de révision dans la législation actuelle. En aucun cas, la SGP ne peut proposer de modifier le schéma d'ensemble de sa propre initiative. Un amendement parlementaire a été déposé afin de permettre cette modification.

**Ludovic RINCEL, habitant de Villiers-le-Bâcle**, redoute des murs de 9 m de haut pour réduire les nuisances sonores à proximité du métro aérien. Il craint également que la SGP ne laisse à la collectivité le soin de réaliser les ouvrages nécessaires, comme cela a été le cas pour le tramway de Rennes.



**Patrice GILBON, maire de Villiers-le-Bâcle**, retrace pour Madame JARRY, l'historique de l'exaspération qui se fait sentir chez les habitants. Il estime en premier lieu ne pas avoir été un partenaire pour la SGP car il n'a jamais été convié aux comités de suivi, sinon le dernier, grâce à l'invitation de Michel BOURNAT, président de la CAPS. Il souligne qu'en 2004-2005, Villiers-le-Bâcle a accepté que la RD36 soit construite à proximité des habitations pour ne pas miter les terres agricoles. A ce titre, il considère que le village n'a pas pour habitude de renvoyer les nuisances chez le voisin. Or, dix ans plus tard, lorsque le projet de métro est apparu situé à 70 mètres des habitations, il a jugé cela intolérable. Il dénonce l'absence de concertation sur le projet et le fait que la SGP veuille à tout prix tenir sa feuille de route. Son village, ainsi que ceux de Châteaufort et Magny-les-Hameaux s'opposent au métro aérien. Il souligne qu'à Guyancourt, le métro a été enterré et des gares ont été ajoutées, entraînant un coût supplémentaire pour le projet. Il suggère que les communes qui bénéficient d'une gare contribuent financièrement à l'enterrement du métro.

**Brigitte GREGOIRE** présente les résultats de mesures acoustiques sur la base d'une distance mesurée par un géomètre entre les zones d'habitat et la position du tracé en aérien. Une lettre a été adressée en juin 2014 aux maires des trois communes de façon à déterminer avec eux les endroits où les mesures pouvaient être faites au mieux. L'étude a été réalisée par un bureau d'études indépendant et présentée aux élus au mois de mars 2015 : un élu de Châteaufort, un représentant de la CAPS et un représentant de la CASQY étaient présents.

**Umberto PISU** précise que ces études menées en 2014 ont mission à se poursuivre pendant la phase des études d'avant-projet, de façon à pouvoir les approfondir par des éléments complémentaires de simulation. La première étude (mesure du bruit) a été confiée à la société Acouphen et pilotée par la société d'ingénierie Systra. Ces mesures ont confirmé le fait que les zones de Villiers-le-Bâcle et de Châteaufort notamment, étaient des zones plutôt calmes en termes de bruit aérien, lorsqu'elles ne sont pas survolées par un avion.

De plus, des simulations sur le bruit aérien émis par les futurs trains de la ligne 18, en fonction des caractéristiques du matériel de roulant, ont été réalisées. Les deux facteurs d'émission de bruit par le métro aérien sont à la fois le bruit du roulement, mais aussi le bruit des équipements embarqués lorsque le train passe. Les premiers résultats de ces simulations concernent un viaduc moderne et non un viaduc de type parisien avec des ponts métalliques. Les niveaux de bruit observés actuellement sur des viaducs modernes comme à Dubaï sont comparables au niveau de bruit mesuré à l'état initial dans les communes. Ces résultats sont donc plutôt optimistes concernant le niveau de bruit ambiant. Néanmoins, il s'agira de préciser ces éléments par des études ultérieures en phase d'avant-projet, dès 2016.

Par ailleurs, une étude exploratoire sur les différentes solutions qui permettraient de réduire le bruit au niveau du viaduc a été menée. Il n'est pas envisagé la construction d'un mur de 12 mètres de haut le long du viaduc. En effet, les simulations montrent que le bruit émis au niveau du viaduc a tendance à s'échapper vers le haut. A une centaine de mètres de distance du viaduc, là où se situent les zones d'habitation de Villiers-le-Bâcle et Châteaufort, le niveau de bruit sera faible.

**Brigitte GREGOIRE** revient sur la question du passage sous OSIRIS, qui représenterait une difficulté majeure du fait de la traversée de l'aqueduc des Mineurs qui alimente en eau le CEA. Cette traversée serait délicate en tranchée couverte aussi bien qu'en tunnelier, qui nécessite une profondeur de moins 22 mètres sous le CEA. Elle propose de compléter sa réponse par des précisions de Monsieur LECOMTE, qui travaille au CEA.

**Raphaël LECOMTE, adjoint au directeur du CEA de Saclay**, indique que la SGP a contacté le CEA très en amont afin d'étudier plusieurs trajets permettant de limiter l'impact sur les installations de recherche du CEA. Le tracé actuel passant par le Christ de Saclay a été retenu car il n'impacte pas OSIRIS. Il précise que l'arrêt du réacteur Osiris est programmé depuis de nombreuses années et qu'il

va être remplacé par un réacteur en cours de construction à Cadarache. Le réacteur Osiris sera arrêté fin 2015 et donc, le projet de métro n'aura aucun impact sur ce réacteur.

**Jean-Claude JUVILLIER** témoigne de son incompréhension face à l'opposition au tracé aérien et estime que cela relève surtout du fantasme.

**Marie ROZ-GUEZET, vice-présidente de l'association Polvi**, souligne que le métro aérien est essentiel pour préserver les conditions de travail des chercheurs qui ne doivent pas être gênés par des vibrations.

**Cyril GIRARDIN** souligne que les habitants venus s'installer ici ne recherchent pas les avantages de la ville. Il s'interroge sur les raisons qui autorisent la SGP à faire passer des piles de béton entre la ZPNAF et le PNR de la Vallée de Chevreuse, alors que les habitants eux même souffrent d'un parcours du combattant pour modifier la couleur des tuiles de leurs habitations.

**Brigitte GREGOIRE** souligne que la SGP travaille avec le Parc naturel de la Vallée de Chevreuse pour respecter sa charte ; le PNR ne s'est pas opposé au viaduc. Elle précise qu'un appel d'offres va être lancé sur l'architecture du viaduc et des gares aériennes. Ces architectes travailleront avec le PNR de façon à respecter la charte du PNR, comme les habitants sont eux-mêmes contraints de respecter la charte du PNR.

- **L'OPPORTUNITE DU PROJET**

**Un représentant de l'association Terres Fertiles** indique que *Terres Fertiles* est un groupement citoyen attaché à la persistance de l'agriculture du plateau de Saclay et qui a acquis 20 ha de terrain pour le maintenir en fermage. Il propose de revenir aux vrais enjeux que pose la question du métro, c'est-à-dire l'aménagement du plateau, où un million d'habitants ont été implantés en vingt ans, soit l'équivalent de la population de Marseille. Dans les 15 prochaines années, ce sont deux millions d'habitants selon lui qui vont être amenés, soit l'équivalent de Lyon, Toulouse, Bordeaux, Le Havre et Brest. Cet accroissement de population nécessite d'être anticipé, et cela va contribuer à l'étalement urbain, avec 1850 hectares naturels urbanisés chaque année, selon les chiffres du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Or, cette urbanisation a lieu dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles, et d'augmentation des températures (+5°C en 2100 selon les données du CEA). Le développement des lignes de transport est donc préconisé. Or, la ligne 18 va au contraire jouer le rôle d'une autoroute qui ne dessert pas le territoire traversé. De plus, comme l'a montré l'IAU, elle va contribuer à l'urbanisation, qui elle-même est responsable du réchauffement climatique. Il s'agit aujourd'hui de prendre en compte la préservation des terres agricoles. Il souligne que depuis dix ans, une exploitation agricole sur cinq a fermé. Il estime que le projet de ligne 18 est en contradiction avec la charte de l'urbanisme européen qui réunit les plus grands urbanistes et inscrit en premier objectif la préservation de toutes les terres agricoles ; en deuxième, la concentration sur les villes des zones d'habitat ; en troisième, de réduire les nuisances sonores des habitats. Il en conclue que la ligne 18 est un projet du XXe siècle, dangereux pour l'agriculture et les paysages.

**Antoine DUPIN** partage le même constat sur le réchauffement climatique mais souhaite que la responsabilité ne soit pas imputée à la Société du Grand Paris. Il rappelle que le tracé de la ligne 18 est positionné en dehors des zones protégées, et que le viaduc permet de préserver les activités agricoles, avec le passage des engins sous le viaduc par exemple.

**Le représentant de l'association Terres fertiles** souhaite une réponse sur la conformité avec la charte d'urbanisme européen et sur les enjeux d'un métro du XXIe siècle qui selon lui, se doit d'être enterré.

**Philippe YVIN** souligne que la réalisation du métro permet au contraire de lutter contre l'étalement urbain dans l'agglomération parisienne, de rentabiliser les équipements publics, et qu'il contribue ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique.

**Le représentant de l'association Terres fertiles** estime que le déplacement des emplois et la réalisation d'un métro pour les desservir n'est pas une réponse au réchauffement climatique.

**Philippe YVIN** propose de se reporter aux études du Conseil scientifique international sur le site Internet de la Société du Grand Paris, qui montrent les effets économiques du repositionnement des emplois dans les zones les plus développées de la région parisienne.

**Le représentant de l'association Terres fertiles** indique disposer d'une étude qui affirme le contraire.

**Didier DESNUS, vice-président de la Chambre de commerce d'Ile-de-France**, estime que le métro constitue une opportunité pour la grande couronne qui, jusque-là, a largement souffert du déficit de transports en commun. Il indique que la zone d'activité de Courtaboeuf est en train de perdre ses entreprises avec Microsoft par exemple, qui a été attirée par le Département des Hauts-de-Seine. Il juge cette situation préjudiciable pour l'emploi de la grande couronne et estime que le gain de temps entre son travail et son lieu de vie est aussi un facteur d'amélioration du cadre de vie.

**Hatem MARZOUK, représentant d'EDF Recherche et Développement**, indique que plus de 1400 personnes travaillant dans sa société vont être déplacées sur le plateau de Saclay et souhaitent bénéficier du métro, qu'il soit aérien ou souterrain.

**Pierre-Paul ZALIO, président de l'ENS Cachan**, se déclare conscient, comme d'autres chefs d'établissements qui participent à la réunion, que le projet de métro et de cluster n'est pas anodin pour les habitants. Mais il souligne également son importance pour les actifs qui s'implantent et qui considèrent ce territoire comme leur territoire. Ainsi, il souhaite représenter les étudiants, salariés, et futurs habitants qui ont de fortes attentes à l'égard de ce territoire.

**Catherine GIOBELLINA, membre de France Nature Environnement Ile-de-France**, précise qu'elle est opposée au métro tout simplement, et pas simplement au métro aérien.

**Marie ROS-GUEZET, vice-présidente de l'association Polvi** indique qu'elle travaille sur un site industriel du campus Paris Saclay. L'association Polvi a pour mission de veiller à ce que les salariés, les prestataires et les visiteurs puissent accéder aux entreprises dans des conditions correctes. Ainsi, elle estime essentiel que le métro soit construit le plus vite possible. Elle souligne que l'association représente 25 000 salariés qui ont besoin de travailler et de disposer d'un moyen de transport.

**Brigitte GREGOIRE** souligne la spécificité des emplois du plateau de Saclay, qui ne se retrouvent pas ailleurs. Les salariés du plateau trouvent difficilement à se loger sur le plateau ou dans les vallées, du fait de la pression foncière. Elle souligne que ces salariés, parce qu'ils occupent des emplois de chercheurs très spécialisés, sont dépendants de leur travail à cet endroit, comme au CEA, à Thalès ou dans des laboratoires de recherche très particuliers. Lorsque la SGP s'est rendue à une réunion chez EDF, elle a pu constater qu'une seule personne sur les 350 présentes avait réussi à trouver un logement dans le secteur. Tous les autres salariés devront prendre des moyens de transports. Elle souligne enfin que le plateau de Saclay concentre 15 % de la recherche française, 20% dans l'avenir, qui contribue à rendre l'économie dynamique et à créer des emplois.

**Un membre du collectif OIN Saclay** rappelle que lors du débat public 2010-2011, des experts indépendants ont ouvertement critiqué le projet, estimant qu'une liaison entre les pôles de développement n'était pas justifiée du point de vue du trafic, et que les rocades de métro en grande couronne n'avaient aucun sens sur le plan économique. Il signale que la suppression des lignes 16 et 18 permettrait de financer le doublement du tunnel entre Châtelet-Les Halles et la gare du Nord ce



qu'il juge beaucoup plus intéressant. Il renvoie par ailleurs à des questions posées par le Cercle des transports qui estime la modernisation du réseau existant prioritaire avant toute extension. La ligne 18 présente selon lui un intérêt marginal car elle permet de transporter des gens entre Paris et le plateau de Saclay, soit un usager sur cinq du plateau. Par ailleurs, la ligne arrivera dix ans après l'installation des établissements.

**Michel ROUYER** déclare que le vice-président du Conseil Régional en charge des transports et des mobilités, Pierre SERNE n'aurait pas été invité à la réunion de ce soir, ce qui prouve, selon lui, son désaccord avec la réalisation de la ligne 18. Cette ligne, équivalente du métro parisien selon la SGP, va traverser des champs, des zones agricoles et nécessite l'urbanisation du plateau de Saclay. A l'heure actuelle, elle n'est pas justifiée, à la différence des lignes 14 et 15 qui desservent des zones denses.

- **LE MATERIEL ROULANT ET LES PERFORMANCES DU METRO**

**Mathieu PASQUIOT** se dit surpris du choix du matériel roulant sur fer, présenté de manière définitive au public et s'interroge sur les raisons qui ont conduit à l'abandon d'un matériel roulant sur pneu. Il souhaite par ailleurs connaître l'emplacement du site de maintenance et des sites d'implantations des ouvrages annexes.

**Brigitte GREGOIRE** indique qu'une analyse multicritères a été réalisée avec le STIF sur le matériel roulant. Trois familles de scénarios ont été étudiées : fer, pneu, et de type VAL. Le gabarit (la largeur des voitures) de ces différents matériels roulants a été comparé (2,08m, 2,50 et 2,70m). Pour les matériels spécifiques, il existe le 2,08 mètres de type Val et 2,65 mètres pour le Cityval. L'alimentation électrique a également été comparée, avec une alimentation par troisième rail ou caténaire. La caténaire a été exclue pour des raisons d'esthétique et d'électromagnétisme.

Un matériel de petit gabarit a été privilégié, qui se situe entre le 2,08 mètres de type Val et les métros produits actuellement qui font au moins 2,60 mètres. Le choix du matériel sur fer est lié i) au fait qu'une partie de la ligne est en aérien et que le fer résiste mieux aux conditions climatiques que le pneu, ii) au fait que la consommation d'énergie du matériel sur pneu est 30% plus élevée que le matériel sur fer. Le Val n'a pas été retenu car il a plutôt une fonction de desserte locale d'aéroports ou de centre-ville. Or, la ligne 18, longue de 35 kilomètres est d'une configuration de type RER. Ainsi, en concertation avec le STIF, c'est un métro sur fer qui a été retenu. Elle rappelle que le métro parisien est un petit métro au regard des métros qui circulent dans le monde, et même ceux qui sont maintenant amenés à circuler en France.

Concernant les ouvrages annexes, ils sont localisés à trois endroits : le premier au bas du plateau à la limite du faisceau ferré de Massy (ouvrage annexe n° 12), un deuxième ouvrage annexe négocié avec Immobilière 3F et un dernier situé le long de la RD 36, dans le quartier Camille Claudel.

**Philippe YVIN** précise que le site de maintenance de la ligne est envisagé à Palaiseau, solution qui paraît la plus optimale pour des raisons notamment économiques d'ensemble du projet.

**Ludovic RINCEL** souligne que la concertation signifie le dialogue horizontal et la construction collective. Or, il regrette que la SGP campe sur ses positions, notamment concernant le matériel roulant, de type fer.

**Jean-Claude JURVILLIERS** se félicite sur le choix du fer pour la ligne 18 qui permet d'envisager une durée de vie importante.

**Brigitte GREGOIRE** précise que la SGP se réserve la possibilité de faire circuler des trains de quatre voitures pour absorber un flux de voyageurs supplémentaire, puisque toutes les gares sont équipées de quais de 60 mètres de long. Par ailleurs la fréquence de passage des trains pourra être diminuée en passant de 3 minutes à 1 minute 30.



**Michel ROUYER** juge la solution du tramway pertinente, comme celle du téléphérique. Il déplore le fait que la SGP ne respecte pas le rapport Auzannet qui évoquait un mode de transport léger pour desservir la zone.

- **LE RESEAU EXISTANT**

**Jean-Claude JURVILLIERS**, habitant de Gif-sur-Yvette et membre de l'association du Comité des usagers du RER B, témoigne de son expérience sur cette ligne construite en 1848 (NdE : c'était alors la ligne de Sceaux) avec des stations courbes tout le long. Il estime que le pari technologique de l'époque se paie encore 150 ans après. Le schéma directeur du RER B devrait améliorer la partie sud et la partie nord par différents équipements, mais à la marge. Il souligne la population croissante qui va s'implanter sur le plateau de Saclay et les conséquences dommageables pour le RER B, où les usagers souffrent déjà d'une situation d'inconfort prégnante.

**Un membre du collectif OIN Saclay** propose d'améliorer les lignes de RER B et C existantes, et de les compléter avec des téléphériques urbains. Il indique qu'une réunion est prévue sur ce sujet le 23 juin à Polytechnique à 19 h en présence du vice-président du STIF ainsi que des spécialistes du téléphérique urbain.

**Philippe YVIN** indique que des échanges ont eu lieu avec le Cercle des transports et qu'il n'y a pas d'opposition de pensée. En revanche, il y a une différence d'interprétation sur le niveau financier à consacrer à la modernisation du réseau existant. Il estime que 12 milliards d'euros représentent déjà une somme considérable. Par ailleurs, il évoque un point de divergence avec le Cercle des transports concernant la desserte géographique. Beaucoup de quartiers d'Ile de France sont aujourd'hui mal desservis et n'ont pas accès au réseau dit « lourd ». Or, pour l'intégration sociale des Franciliens, l'accès à la mobilité est essentiel : aujourd'hui, un jeune de Clichy-Montfermeil met une heure et demie pour aller à l'université et, demain, grâce à la ligne 16, il mettra une demi-heure pour s'y rendre; on ne peut pas dire que le réseau actuel est suffisant. Il faut donc le moderniser, mais aussi le compléter de façon à désenclaver un certain nombre de quartiers. La proposition de reprendre les téléphériques dans un certain nombre de sites peut en effet constituer une solution complémentaire pour améliorer le réseau de transport en commun.

**Michel ROUYER** estime que la priorité doit porter sur les RER B et C, au niveau des zones denses du Grand Paris.

## 7. CONCLUSION

**Isabelle JARRY** invite les participants qui n'ont pu poser leur question à se connecter sur le site de la Société du Grand Paris pour obtenir une réponse du maître d'ouvrage. Elle indique veiller à ce que les réponses données soient complètes, ce qui peut nécessiter un délai de rédaction. Elle souligne que les réponses sont publiées après autorisation des auteurs de questions et peuvent ainsi profiter aux autres internautes.