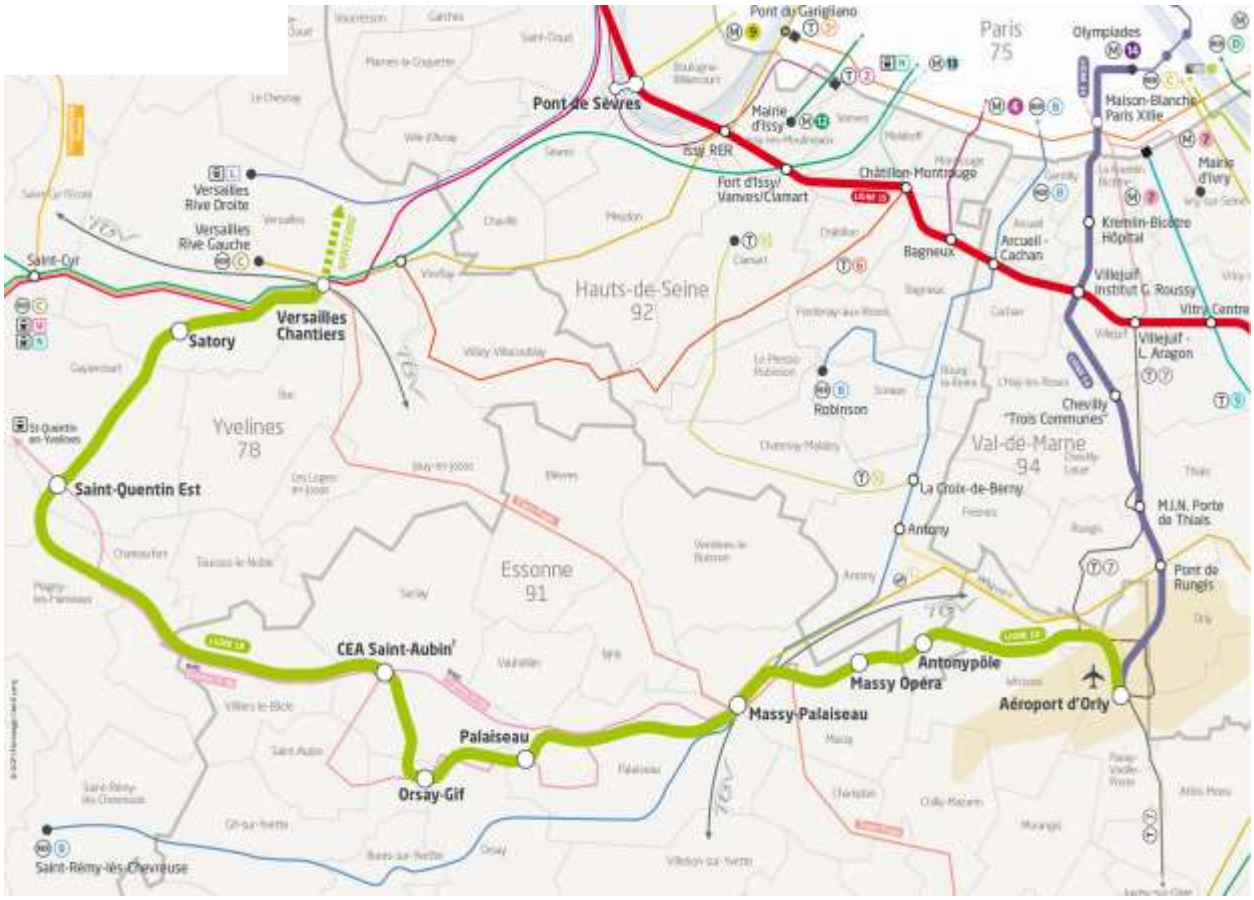
RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE RELATIF AU PROJET DE LIGNE VERTE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS



Enquête publique du lundi 21 mars 2016 au mardi 26 avril 2016 inclus

RAPPORT : 1ère PARTIE

- **PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE**
- **DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE**

JP. CHAULET : PRESIDENT

P. BARBER : MEMBRE
F. GHEZ : MEMBRE
Y. MAËNHAUT : MEMBRE
J. BERNARD-BOUISSIERRES : MEMBRE
R. FELGENTREFF : MEMBRE
N. SOILLY : MEMBRE

JUILLET 2016

COMPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE

LE RAPPORT D'ENQUETE COMPREND LES 5 PIECES SUIVANTES :

PIECE 1 : RAPPORT PREMIERE PARTIE

- PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE
- DEROULEMENT DE L'ENQUETE

PIECE 2 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 1/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE : THEMES A A D

PIECE 3 : RAPPORT DEUXIEME PARTIE – TOME 2/2

- EVALUATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE : THEMES E A G
- APPRECIATION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

PIECE 4 : AVIS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

PIECE 5 : ANNEXE AU RAPPORT D'ENQUETE

- TABLEAUX DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS, COURRIERS ET COURRIELS RECUEILLIS – TOMES 1/2 ET 2/2

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L'ENQUETE PUBLIQUE 13

1.1. OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE 15
1.1.1. Nature et caractéristiques du projet de Ligne 18 (ligne verte) 16
1.1.2. Les objectifs du projet de Ligne Verte 18 18
1.1.3. Le maître d'ouvrage 19
1.1.4. La DUP 21
1.1.5. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet. 22
1.2. CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE 22
1.3. DESIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUETE 22
1.4. MODALITES DE L'ENQUETE PUBLIQUE 23
1.5. EXAMEN DU DOSSIER D'ENQUETE MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC 26
1.5.1. Un dossier d'enquête publique DUP : 26
1.5.2. Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme : 27
1.5.3. Le dossier des annexes au dossier de DUP : 27
1.6. DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES DEMANDES ET/OU MIS A LA DISPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUETE 27

2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE 29

2.1. PUBLICITE DE L'ENQUETE 31
2.1.1. Les affichages légaux 31
2.1.1.1. Mise en place des affichages légaux 31
2.1.1.2. Contrôle des affichages légaux 31
2.1.1.3. Contrôle et suivi des remarques des registres 31
2.1.2. Les parutions dans les journaux 32
2.1.3. Les autres mesures de publicité 33
2.1.3.1. Par l'autorité organisatrice de l'enquête 33
2.1.3.2. Par la SGP, maître d'ouvrage du projet 35
2.1.3.3. Par les communes concernées par l'enquête 40
2.2. LA CONSULTATION ET LES INFORMATIONS PREALABLES 40
2.2.1. La concertation préalable 40
2.2.2. Le bilan de la concertation selon le garant 42
2.2.3. La consultation inter-administrative 44
2.3. EXAMEN DE LA PROCEDURE 48
2.4. RENCONTRE PREALABLE DU 01 FEVRIER 2016 AVEC LA PREFECTURE DE PARIS AUTORITE ORGANISATRICE DE L'ENQUETE 48
2.5. RENCONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE 49
2.5.1. Première réunion de la commission d'enquête et paraphe des registres le 15 février 2016 49
2.5.2. Présentation de l'enquête Ligne 18 par la Société du Grand Paris le 18 février 2016 49
2.5.3. Reconnaissance du tracé du projet mis à l'enquête le 19 février 2016 50
2.5.4. Présentation des aspects socio-économiques de l'enquête L18 par la Société du Grand Paris le 29 février 2016 50
2.5.5. Rencontre du modérateur chargé de l'animation des réunions publiques le 29 février 2016 53
2.6. ORGANISATION PRATIQUE DE L'ENQUETE 54
2.7. DEROULEMENT DES PERMANENCES 56
2.7.1. Organisation et tenue des permanences 56
2.7.1.1. Organisation des permanences 56
2.7.1.2. Tenue des permanences 56
2.7.2. Déroulement des permanences 56
2.7.2.1. Actions menées par M. Jean Pierre CHAULET, président de la commission d'enquête 56
2.7.2.1. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Reinhard FELGENTREFF (secteur 1) 57
2.7.2.1.1. Dans la commune de Versailles 58
2.7.2.1.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Versailles 58

2.7.2.1.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Versailles ... 58
2.7.2.1.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Versailles et/ou adjoint du maire. ... 59
2.7.2.1.1.4. Autres entretiens ou rencontres. ... 59
2.7.2.1.2. Dans la commune de Guyancourt ... 59
2.7.2.1.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Guyancourt ... 59
2.7.2.1.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Guyancourt ... 59
2.7.2.1.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Guyancourt et/ou adjoint du maire. ... 60
2.7.2.1.2.4. Autres entretiens ou rencontres. ... 60
2.7.2.1.3. Dans la commune de Voisins-le-Bretonneux ... 60
2.7.2.1.3.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Voisins-le-Bretonneux ... 60
2.7.2.1.3.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Voisins-le-Bretonneux ... 60
2.7.2.1.3.3. Entretien avec le maire de la commune de Voisins-le-Bretonneux et/ou adjoint du maire. ... 61
2.7.2.1.3.4. Autres entretiens ou rencontres. ... 61
2.7.2.2. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Fabien GHEZ (secteur 2) ... 61
2.7.2.2.1. Dans la commune de Magny-les-Hameaux ... 62
2.7.2.2.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Magny-les-Hameaux ... 62
2.7.2.2.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Magny-les-Hameaux ... 62
2.7.2.2.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Magny-les-Hameaux ... 62
2.7.2.2.1.4. Autres entretiens ou rencontres. ... 62
2.7.2.2.2. Dans la commune de Châteaufort ... 62
2.7.2.2.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Châteaufort ... 62
2.7.2.2.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Châteaufort ... 63
2.7.2.2.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Châteaufort ... 63
2.7.2.2.2.4. Autres entretiens ou rencontres. ... 63
2.7.2.3. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Jacques BERNARD-BOUISSIERES (secteur 3) ... 63
2.7.2.3.1. Dans la commune de Villiers-le-Bâcle ... 64
2.7.2.3.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Villiers-le-Bâcle ... 64
2.7.2.3.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Villiers-le-Bâcle ... 64
2.7.2.3.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Villiers-le-Bâcle et/ou adjoint du maire. ... 65
2.7.2.3.1.4. Autres entretiens et rencontres. ... 65
2.7.2.3.2. Dans la commune de Saclay ... 65
2.7.2.3.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Saclay ... 65
2.7.2.3.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Saclay ... 65
2.7.2.3.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Saclay et/ou adjoint du maire ... 66
2.7.2.3.2.4. Autres entretiens ou rencontres. ... 66
2.7.2.4. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Yves MAËNHAUT (secteur 4) ... 66
2.7.2.4.1. Dans la commune de Gif-sur-Yvette ... 67
2.7.2.4.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Gif-sur-Yvette ... 67
2.7.2.4.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Gif-sur-Yvette ... 67
2.7.2.4.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Gif-sur-Yvette et/ou adjoint au maire ... 68
2.7.2.4.1.4. Autres entretiens et rencontres. ... 68
2.7.2.4.2. Dans la commune d'Orsay ... 68
2.7.2.4.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Orsay ... 68
2.7.2.4.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Orsay ... 68
2.7.2.4.2.3. Entretien avec le maire de la commune d'Orsay et/ou adjoint au maire ... 69
2.7.2.4.2.4. Autres entretiens et rencontres ... 69
2.7.2.5. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Pierre BARBER (secteur 5) ... 69
2.7.2.5.1. Dans la commune de Palaiseau ... 70
2.7.2.5.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Palaiseau ... 70
2.7.2.5.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Palaiseau ... 70
2.7.2.5.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Palaiseau et/ou adjoint au maire ... 71
2.7.2.5.1.4. Autres entretiens et rencontres. ... 71
2.7.2.5.2. Dans la commune de Massy ... 71
2.7.2.5.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Massy ... 71
2.7.2.5.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Massy ... 72
2.7.2.5.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Massy et/ou adjoint au maire ... 72
2.7.2.5.2.4. Autres entretiens et rencontres ... 72
2.7.2.6. Déroulement des permanences dans le secteur de Mme Nicole SOILLY (secteur 6) ... 72
2.7.2.6.1. Dans la commune d'Antony ... 73
2.7.2.6.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Antony ... 73
2.7.2.6.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Antony ... 73
2.7.2.6.1.3. Entretien avec le maire de la commune d'Antony et/ou adjoint au maire ... 74
2.7.2.6.1.4. Autres entretiens et rencontres. ... 74
2.7.2.6.2. Dans la commune de Wissous ... 74
2.7.2.6.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Wissous ... 74
2.7.2.6.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Wissous ... 74
2.7.2.6.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Wissous et/ou adjoint au maire ... 75
2.7.2.6.2.4. Autres entretiens et rencontres ... 75
2.7.2.6.3. Dans la commune de Paray-Vieille-Poste ... 75

2.7.2.6.3.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Paray-Vieille-Poste 75
2.7.2.6.3.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Paray-Vieille-Poste 75
2.7.2.6.3.3. Entretien avec le maire de la commune de Paray-Vieille-Poste et/ou adjoint au maire 75
2.7.2.6.3.4. Autres entretiens et rencontres 76
2.8. COMPTE RENDUS DES ENTRETIENS AVEC LES MAIRES DES COMMUNES IMPACTEES PAR L'ENQUETE 76
2.8.1. Entretien avec le maire de Versailles le 12 avril 2016 76
2.8.2. Entretien avec le maire de Guyancourt le 11 mars 2016 76
2.8.3. Entretien avec le maire de Voisins le Bretonneux le 14 mars 2016 77
2.8.4. Entretien avec le maire de Magny-les-Hameaux le 29 mars 2016 78
2.8.5. Entretien avec le maire de Châteaufort le 30 mars 2016 81
2.8.6. Entretien avec le maire de Villiers le Bâcle le 9 avril 2016 83
2.8.7. Entretien avec le maire de Saclay le 22 mars 2016 83
2.8.8. Entretien avec le maire de Gif sur Yvette le 04 avril 2016 84
2.8.9. Entretien avec le maire d'Orsay le 06 avril 2016 85
2.8.10. Entretien avec le maire de Palaiseau le 21 avril 2016 86
2.8.11. Entretien avec le maire de Massy le 29 mars 2016 86
2.8.12. Entretien avec le maire d'Antony le 13 avril 2016 87
2.8.13. Entretien avec le maire de Wissous le 16 avril 2016 87
2.8.14. Entretien avec le maire de Paray-Vieille-Poste le 11 avril 2016 88
2.9. DEROULEMENT DES REUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION ET D'ECHANGE 89
2.9.1. La réunion publique du 22 mars 2016 à Massy 89
2.9.2. La réunion publique du 4 avril 2016 à Versailles 90
2.9.3. La réunion publique du 8 avril 2016 à Gif-sur-Yvette 92
2.9.4. La réunion publique du 14 avril 2016 à Guyancourt 93
2.10. AUTRES REUNIONS ET/OU ENTRETIENS 95
2.10.1. Réunion du 7 avril 2016 au CEA de Saclay à la demande de la commission d'enquête 95
2.10.2. Réunion du 7 avril 2016 avec l'ASN à la demande de la commission d'enquête 95
2.10.3. Réunion du 12 avril 2016 avec le président du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse à la demande de la commission d'enquête 96
2.10.4. Réunion du 14 avril 2016 à la demande de POLVI 99
2.10.5. Réunion du 15 avril 2016 à la demande de l'Eglise Protestante Unie de Versailles 100
2.10.6. Réunion du 18 avril 2016 à la demande du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) 101
2.10.7. Réunion du 19 avril 2016 à la demande du Conseil Départemental du Val de Marne 102
2.10.8. Réunion du 21 avril 2016 à la demande de représentants d'entreprises à Saint Quentin en Yvelines (SQY) 103
2.10.9. Entretien du 25 avril avec Mme PECRESSE présidente du Conseil Régional d'Ile de France à la demande du président de la commission d'enquête 104
2.10.10. Entretien du 8 juin avec M. CARENCO préfet de la région Ile de France, préfet de Paris. 108
2.11. RECUEIL DES REGISTRES 109
2.12. SECONDE REUNION DE LA COMMISSION D'ENQUETE LE 29 AVRIL 2016 109
2.13. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE 109
2.14. MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE 110
2.15. MEMOIRE EN REPONSE COMPLEMENTAIRE 110
2.16. DEPASSEMENT DU DELAI DE REMISE DU RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE 111
2.17. AUTRES REUNIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE 111
2.17.1. 3ème réunion de la commission d'enquête le 13 juin 2016 111
2.17.2. 4ème réunion de la commission d'enquête le 21 juin 2016 111
2.17.3. 5ème réunion de la commission d'enquête le 24 juin 2016 111
2.17.4. 6ème réunion de la commission d'enquête le 28 juin 2016 112
2.17.5. 7ème réunion de la commission d'enquête le 7 juillet 2016 112
2.18. REMISE DU RAPPORT ET DES CONCLUSIONS 112

Pièces jointes

Les pièces jointes n'existant qu'en un seul exemplaire, sont adressées, avec le rapport original, à la seule autorité organisatrice de l'enquête.

Pièce 1 : Décision N°E16000002/75 du 20 janvier 2016 de Monsieur le vice-président du tribunal administratif de Paris nommant une commission d'enquête : «en vue de procéder à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares d'Orly et Versailles Chantiers, constituant la ligne verte (ligne 18) du réseau du transport public du Grand Paris» :

Pièce 2 : Arrêté préfectoral du 17 février 2016 de M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris prescrivant *« l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de création du tronçon – ligne verte « Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers » (gares Aéroport d'Orly et CEA Saint Aubin non incluses) du réseau de transport public du Grand Paris et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Wissous, de Massy, de Palaiseau, d'Orsay, de Gif-sur-Yvette, de Saclay, de Villiers-le-Bâcle (91), de Châteaufort, de Magny-les-Hameaux, de Guyancourt et de Versailles(78) » :*

Pièce 3 : Dossier d'enquête mis à la disposition du public dans les 14 communes et les 4 préfectures lieux d'enquête;

Pièce 4 : Rapport d'évaluation économique remis par M. PRAGER, Directeur des études économiques de la Société du Grand Paris ;

Pièce 5 : Exemplaire d'une des 321 affiches mises en place le long du tracé ;

Pièce 6 : Plan d'affichage des 321 affiches mises en place tout le long du tracé par la SGP sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet avant le début de l'enquête ;

Pièce 7 : Premier contrôle avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué lors de la mise en place entre le 24 et le 29 février 2016 soit plus de 3 semaines avant le début de l'enquête ;

Pièce 8 : Second contrôle avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 4 et le 6 avril 2016 soit au cours de la

3ème semaine de l'enquête et troisième contrôle avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 18 et le 20 avril 2016 soit au cours de la 5ème semaine de l'enquête ;

Pièce 9 : Quatrième contrôle - dit final - avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 26 avril (dernier jour de l'enquête) et le 28 avril 2016 et cinquième contrôle - dit de retrait des affiches - avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 27 avril et le 29 avril 2016 ;

Pièce 10 : Contrôle des dossiers d'enquête avec photographies numériques des remarques déposées dans les registres ;

Pièce 11 : Dépliant sur l'enquête publique ligne 18 diffusé à 173000 exemplaires ;

Pièce 12 : Dossier d'information téléchargeable en ligne et disponibles sur les lieux d'enquête et lors des réunions publiques diffusé à 4325 exemplaires ;

Pièce 13 : Affiche générique d'annonce des réunions publiques proposée aux mairies pour l'affichage municipal dans la commune et la mairie ainsi qu'une affiche par réunion publique proposée aux communes concernée par une réunion pour l'affichage municipal diffusée à 503 exemplaires ;

Pièce 14 : PowerPoint de présentation de l'enquête publique à l'ensemble de la commission d'enquête effectuée par la SGP le 18 février 2016 ;

Pièce 15 : Guide de la visite du tracé de la ligne 18 effectuée le 19 février 2016 remis préalablement à chacun des membres de la commission ;

Pièce 16 : PowerPoint de la présentation faite par la SGP à l'occasion de la réunion publique du 22 mars 2016 à Massy (91) ;

Pièce 17 : Compte rendu synthétique de la réunion publique tenue à Massy (91) le 22 mars 2016 ;

Pièce 18 : PowerPoint de la présentation faite par la SGP à l'occasion de la réunion publique du 4 avril 2016 à Versailles (78) ;

Pièce 19 : Compte rendu synthétique de la réunion publique tenue à Versailles (78) le 4 avril 2016 ;

Pièce 20 : PowerPoint de la présentation faite par la SGP à l'occasion de la réunion publique du 8 avril 2016 à Gif-sur-Yvette (91) ;

Pièce 21 : Compte rendu synthétique de la réunion publique tenue à Gif-sur-Yvette (91) le 8 avril 2016 ;

Pièce 22 : PowerPoint de la présentation faite par la SGP à l'occasion de la réunion publique du 14 avril 2016 à Guyancourt (78);

Pièce 23 : Compte rendu synthétique de la réunion publique tenue à Guyancourt le 14 avril 2016 ;

Pièce 24 : Verbatim (sur clé USB) des enregistrements des 4 réunions publiques organisées au cours de l'enquête ligne 18 ;

Pièce 25 : Registres recueillis à l'issue de l'enquête ligne 18 dans les 14 communes et les 4 préfectures lieux d'enquête ;

Pièce 26 : Ensemble des 55 courriers adressés au président de la commission d'enquête pendant l'enquête ligne 18 et des 10 courriers reçus après l'enquête ;

Pièce 27 : Ensemble – en tirage papier – des 4091 courriels recueillis au cours de l'enquête ligne 18 sur le registre électronique mis à la disposition du public;

Pièce 28 : Lettre d'envoi du Procès-Verbal de synthèse de la ligne 18. Les fichiers des annexes à ce Procès-Verbal sont sur la clé USB en pièce **24** ;

Pièce 29 : Mémoire en réponse de la Société du Grand Paris remis à la commission d'enquête le 13 juin 2016 et mémoire en réponse complémentaire remis à la commission d'enquête le 17 juin 2016;

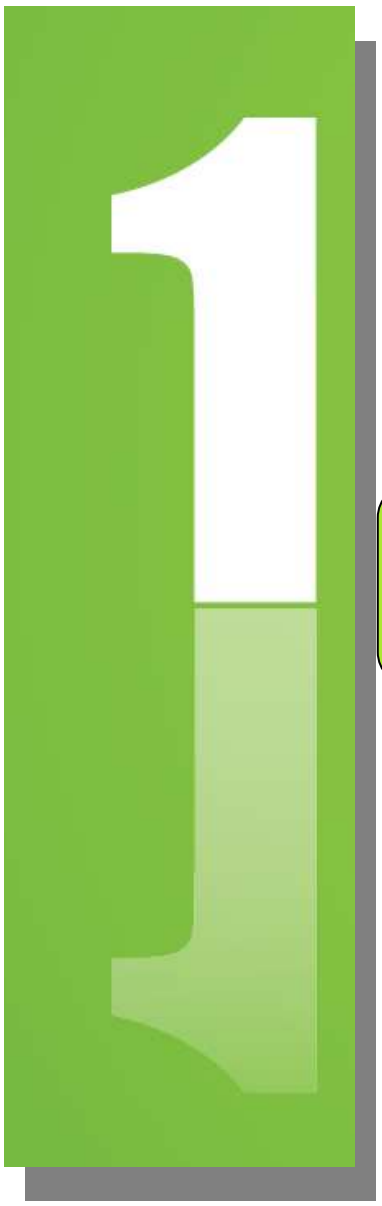
Pièce 30 : Copie du courrier du président de la commission d'enquête adressé le 19 mai 2016 au préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête, sollicitant le report du délai de remise du rapport d'enquête de la commission d'enquête ligne 18 ;

Pièce 31 : Réponse du préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête en date du 9 juin 2016 acceptant le report du délai de remise du rapport d'enquête ligne 18.

ANNEXE

Une annexe unique, en deux parties **qui fait partie intégrante du rapport,** regroupe la synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête et est jointe à ce rapport.

Ces observations, courriers et courriels mentionnent le ou les thèmes auxquels ils font référence.



PRESENTATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1.1. Objet de l'enquête publique

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 24 août 2011.

Ce nouveau réseau de métro automatique a pour ambition de relier entre eux, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne, les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France.

Le réseau complet totalise environ 200 km de tracé et compte soixante-douze gares.

Il est composé du **réseau de transport public du Grand Paris** comprenant deux lignes en rocade parcourant les territoires de proche et moyenne couronnes (lignes rouge et verte) complétées par une troisième ligne radiale (ligne bleue), sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, et du **réseau complémentaire structurant** (ligne orange), sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Le réseau complet est désigné sous l'appellation de **réseau Grand Paris Express**.

Conformément à l'article 4 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les projets d'infrastructure qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris doivent être déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat. Ils font donc l'objet d'une enquête publique préalable réalisée conformément aux dispositions du Code de l'environnement. Les enquêtes publiques doivent être ouvertes dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret approuvant le schéma d'ensemble.

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de liaison en métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers, constituant une partie de la ligne verte (ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris. La ligne verte (ligne 18) inclut également un tronçon de Versailles-Chantiers à Nanterre-La-Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

- De l'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, la ligne 18 dans son intégralité parcourt environ 35,5 km et comprend 10 gares, dont 3 sont en correspondance avec le réseau ferré existant ou en projet (Aéroport d'Orly, Massy-Palaiseau, Versailles-Chantiers). Elle dessert directement les départements du Val-de-Marne, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines et traverse 14 communes.
- La gare Aéroport d'Orly, présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon d'Olympiades à Aéroport d'Orly (prolongement de la ligne 14 au sud), n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique. Elle est présentée dans le présent dossier à titre d'information uniquement.
- La gare CEA Saint-Aubin n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique en raison des incertitudes subsistant à l'heure actuelle sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec le devenir de certaines installations du CEA (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives). Cette gare fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures, conformément aux dispositions légales. Pour permettre la réalisation ultérieure de la gare CEA Saint-Aubin, le projet de liaison en

métro automatique entre les gares Aéroport d'Orly et Versailles doit d'ores et déjà prévoir sa localisation et intégrer des mesures conservatoires.

Le projet soumis à l'enquête publique comprend ainsi 8 gares.

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour la ligne verte (ligne 18).

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne.

Le projet est compatible avec un prolongement ultérieur de la ligne entre les gares Versailles-Chantiers et Nanterre-La-Folie, tronçon dont la réalisation est prévue au-delà de 2030.

Le plan de situation du projet est présenté dans la pièce B du dossier d'enquête.

L'enquête publique a pour objet « *d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'article L. 123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.* » (Art .L.123-1 du Code de l'environnement). L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête est le préfet de la région Ile-de-France conformément à l'article 7 du décret n° 2010-1133 du 28 septembre 2010 pris pour l'application de certaines dispositions de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

La présente enquête a donc pour objet :

- **la déclaration d'utilité publique de l'ensemble des travaux à réaliser en vue de la construction et de l'exploitation du projet, dans le but de permettre les expropriations nécessaires à l'obtention de la maîtrise foncière des terrains sur lesquels sont implantés les gares, les sites de maintenance et les autres ouvrages du projet ;**
- **et comme conséquence de ce projet, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés des communes traversées, en l'occurrence les plans locaux d'urbanisme (PLU) de 12 des 14 communes impactées par le projet**

1.1.1. Nature et caractéristiques du projet de Ligne 18 (ligne verte)

Compte tenu de l'ampleur du programme et de son étendue géographique, le réseau du Grand Paris Express a donné lieu à plusieurs déclarations d'utilité publique.

En particulier, les liaisons sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris ont fait l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables : le tronçon Orly- Versailles Chantiers de la ligne 18 (ligne verte) constitue ainsi la dernière section du réseau de transport public du Grand Paris présentée à enquête publique.

Le projet développé par la Société du Grand Paris et présenté au Débat Public en 2010 marque la première inscription d'un projet de « ligne verte » en mode ferré, reliant l'aéroport d'Orly à Roissy-Charles-de-Gaulle via le plateau de Saclay, Versailles, et La Défense. Deux variantes étaient proposées entre Versailles et Rueil liées aux choix d'implantation de la gare de Versailles : soit Versailles-Matelots, soit Versailles-Chantiers.

Ce projet est un projet relativement jeune, par rapport à d'autres tronçons du

Grand Paris Express s'apparentant à d'anciens projets en réflexion depuis les années 1990 (ex : Orbital...) Cette caractéristique du projet explique en partie les modifications qui y ont été apportées depuis le débat public, au cours de la maturation et de la concertation autour du projet.

Le bilan du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris a notamment mis en avant, concernant en particulier la ligne verte :

- le renforcement de la desserte des territoires traversés, tout en visant le maintien des objectifs de vitesse commerciale définis et des enveloppes d'investissement ;
- la nécessité d'adapter l'offre de transport aux besoins actuels et futurs ;
- l'enjeu de favoriser l'intermodalité, le maillage, et de s'appuyer sur les réseaux existants ;
- l'enjeu environnemental primordial notamment sur le plateau de Saclay (vallée de la Bièvre, zones cultivables…) ;
- l'enjeu du coût et du financement ;
- l'enjeu de desserte du pôle scientifique et technique de Paris - Saclay, l'un des huit « pôles majeurs » du Grand Paris, et de son raccordement aux autres pôles métropolitains, dont Paris et les aéroports.

Le projet de tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers de la ligne Verte (ligne 18) répond à plusieurs enjeux en matière de déplacements, d'aménagement des territoires et de développement économique. Il permettra notamment la desserte et l'intégration au sein du réseau Grand Paris Express du territoire stratégique de Paris/Saclay, opération d'intérêt national dont le périmètre couvre une large partie de celui de la ligne 18.

Aujourd'hui déjà, le plateau de Saclay concentre un nombre important de centres de recherche publics et privés (environ 10% de la recherche publique française) et d'établissements d'enseignement supérieur.

Ce projet de développement territorial majeur nécessite des connexions efficaces à grande échelle avec les autres pôles métropolitains et nationaux, et à l'échelle locale entre les différents pôles de recherche et d'enseignement, les zones d'habitat et les zones d'emploi. Par exemple le quartier du Moulon sur les communes de Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin accueille déjà des établissements d'enseignement et de recherche comme le Synchrotron Soleil, le CEA et Supélec, des pôles de recherche et d'enseignement de l'Université Paris-Sud, et des parcs d'activités. A terme il accueillera la plus grande partie du Plan Campus avec l'implantation notamment de l'Ecole Centrale Paris, et de l'Ecole normale supérieure de Cachan, des pôles de recherche et d'enseignement de l'Université Paris-Sud en biologie, chimie, pharmacie et santé, et de l'Installation pour le Climat et l'Environnement (ICE), ainsi que des logements familiaux et étudiants.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines concentre quant à elle un fort potentiel d'emplois tertiaires avec des entreprises importantes (Technocentre Renault, Bouygues Construction, Crédit Agricole), mais également un tissu important de petites et moyennes entreprises (plus de 100 000 emplois déjà présents actuellement) et une zone résidentielle majeure à l'échelle de la ligne 18.

Le plateau de Satory présente un potentiel de développement et de mise en valeur exceptionnel, à l'échelle des Yvelines et à celle du Grand Paris.

Ainsi la ligne 18 propose un projet de transport structurant pour répondre à l'ambition de ce territoire :

- La réponse à des besoins de déplacements actuels ou futurs sur des territoires urbains en mutation.

  Le projet permet la desserte de zones denses aujourd'hui peu desservies par le réseau ferroviaire. Il s'inscrit en lien direct avec plusieurs opérations d'aménagement, notamment à Antony, Massy, Guyancourt et Satory.

- Une porte d'entrée vers le réseau Grand Paris Express pour des territoires de grande couronne, notamment par les correspondances offertes avec les nombreuses lignes desservant les Yvelines et l'Essonne (lignes Transilien N et U, RER B, RER C).
- une alternative à la voiture particulière sur des territoires aujourd'hui relativement faiblement desservis, notamment pour les déplacements tangentiels, et sur lesquels les besoins de déplacement seront en forte croissance.

1.1.2. Les objectifs du projet de Ligne Verte 18

La réalisation du tronçon de la ligne Verte s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre globale du réseau Grand Paris Express. A ce titre, les objectifs du projet rejoignent ceux du programme d'ensemble et se définissent comme suit :

- ***Faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, et à terme au Bourget et Roissy-Charles-de-Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international*** *;*

La ligne 18 permet notamment de connecter directement les centres de recherche de réputation mondiale présents sur le plateau à l'aéroport d'Orly et au réseau de lignes à grande vitesse.

- ***Soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique, et les bassins de vie*** *;*

Cet objectif particulièrement important sur la ligne 18 concerne notamment l'accompagnement des grands projets de Paris/Saclay (laboratoires de recherches publics et privés, Plan Campus, quartier de l'Ecole polytechnique). La ligne 18 participe à mettre en relation ces entités entre elles et avec les autres pôles universitaires et de recherche.

Il s'agit également pour la ligne 18 de renforcer l'attractivité de zones à fort potentiel de développement : Antony, Massy, Versailles.

- ***Favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois*** *;*

La ligne 18 vise notamment à améliorer significativement la desserte en transport en commun des communes et des zones d'activités desservies par la ligne, dont certaines ne bénéficient pas aujourd'hui d'une desserte structurante (quartier de Massy-Opéra à Massy, zones d'activité d'Antonypôle, et de Saint-Quentin-en-Yvelines…).

La ligne 18 vise également à réduire le temps de transport et à en améliorer la qualité pour les salariés des entreprises du plateau de Saclay, captifs d'emplois très spécialisés. Elle accompagne également l'évolution des terrains militaires du plateau de Satory.

- ***Présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue*** *:*

Pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être rapide, pratique, régulière et confortable.

Cet objectif est particulièrement présent sur les territoires traversés par la ligne 18, où la majorité des déplacements actuels s'effectuent en voiture, souvent par manque d'une offre de transport collectif attractive, fiable et rapide. L'alternative recherchée concerne tant les déplacements au sein du territoire desservi (entre zones d'activités et zones d'habitats, entre centres d'enseignement et de recherche…) qu'en lien avec les autres pôles métropolitains et vers Paris.

- ***Décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;***

La ligne 18 offre notamment des correspondances avec les lignes radiales historiques à Massy – Palaiseau (RER B et C) et à Versailles-Chantiers (Transilien, RER C).

La ligne 18 participera également à la constitution d'un véritable hub de transport au niveau de l'aéroport d'Orly, allant dans le sens de la décentralisation des pôles hors de la zone centrale de l'agglomération. La correspondance, à la gare Aéroport d'Orly, avec la ligne 14 prolongée offrira notamment une alternative au RER B et au RER C pour les déplacements vers Paris.

- ***Contribuer à préserver l'environnement et à répondre notamment aux enjeux de lutte contre le changement climatique, d'efficacité énergétique et de prise en compte du fonctionnement des écosystèmes, en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain***.

L'enjeu environnemental est déterminant sur le plateau de Saclay, où la réalisation de la ligne 18 accompagne le développement du plateau dans le respect du maintien d'environ 2300 ha de terres agricoles et forestières protégées.

1.1.3. Le maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage est la personne, morale ou physique, pour le compte de laquelle est réalisé un projet. En vertu de la loi n° 2010- 597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage du projet faisant l'objet de la présente enquête publique.

La Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, créé par l'article 7 de ladite loi, a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation, qui comprend la construction des lignes, ouvrages et installations fixes, la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion, ainsi que l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures.

La Société du Grand Paris est maître d'ouvrage des lignes suivantes du réseau de transport public du Grand Paris :

- la ligne rouge Le Bourget –Roissy – Le Mesnil-Amelot, composée d'une partie de la ligne 15, ainsi que des lignes 16 et 17 ;
- **la ligne verte Orly – Versailles – Nanterre, correspondant à la ligne 18 ;**

- la ligne bleue Orly – Saint-Denis Pleyel, comprenant les prolongements de la ligne 14 au sud (entre Olympiades et Aéroport d'Orly, dont la réalisation est confiée par transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la RATP) et au nord (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel).

Les infrastructures correspondant aux lignes, rouge, verte et bleue du réseau de transport public du Grand Paris définissent le périmètre du programme dont la maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris par la loi relative au Grand Paris.

Dans le cadre du réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris intervient sur trois principaux domaines :

- la construction des lignes, des ouvrages et des installations fixes,
- la construction et l'aménagement des gares,
- l'acquisition des matériels roulants.

Dans le cadre du programme du réseau Grand Paris Express, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec le Syndicat des Transports d'Ile-de- France (STIF).

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. A ce titre, il est chargé d'organiser, de coordonner et de financer les transports publics des voyageurs de la région. Ses principales prérogatives sont les suivantes :

- création des conditions générales d'exploitation, création des titres de transports et fixation de leurs tarifs ;
- définition de l'offre de transport et du niveau de qualité des services dans le cadre de contrats signés avec les transporteurs ;
- coordination de la modernisation du système de transports publics francilien et cofinancement de la modernisation ou la création d'équipements nécessaires à l'amélioration de la qualité de service ;
- évaluation et révision du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Une coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris s'avère nécessaire à plusieurs titres :

- Le réseau de transport public du Grand Paris, sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, est conçu comme étant en connexion avec le reste du réseau de transport public (existant ou futur), dont le STIF a la responsabilité.
- Le STIF est maître d'ouvrage conjoint, avec la RATP, du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Une réflexion commune quant aux modalités techniques de service et d'exploitation est nécessaire.
- L'exploitation des lignes, ouvrages et installations conçus et réalisés par la Société du Grand Paris sera effectuée sous la responsabilité du STIF, qui désignera l'exploitant.
- Après avoir été acquis par la Société du Grand Paris, le matériel roulant sera transféré en pleine propriété au STIF qui le mettra à disposition des exploitants.

Ainsi, la Société du Grand Paris et le STIF sont associés dans la mise en œuvre du Grand Paris Express afin que ces nouveaux transports collectifs structurants soient parfaitement articulés aux autres modes de transport, selon les principes généraux suivants :

- les deux entités s'accordent sur les modalités d'information réciproque de leurs projets au travers d'instances de coordination régulières et transversales;
- le STIF participe aux différents comités de pilotage locaux mis en place à l'initiative de la Société du Grand Paris ;
- des travaux partenariaux sont menés entre la Société du Grand Paris et le STIF sur tous les sujets nécessitant une validation, ou préparant une décision future, de la part de l'autorité organisatrice : en particulier, le STIF est étroitement associé à la définition du service en gare et en ligne ;
- conformément à l'article 4 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration des dossiers d'enquête publique préalable à déclaration publique, dont les documents constitutifs lui sont soumis pour approbation préalable ;
- conformément à l'article 15 de la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, modifié par l'article 21 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et au décret n° 2015-308 du 18 mars 2015, le STIF est associé à l'élaboration de l'ensemble des documents établis par la Société du Grand Paris pour la réalisation des opérations d'investissement concernant la réalisation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, qui lui sont soumis pour approbation préalable jusqu'à la décision de la Société du Grand Paris d'engager les travaux.

1.1.4. La DUP

La déclaration d'utilité publique (DUP) est la procédure administrative qui vise la reconnaissance de l'utilité publique d'un projet d'infrastructure tel que celui de la Ligne Verte 18, indispensable pour que puisse être engagée, à la suite de son prononcé, l'acquisition des parcelles nécessaires à sa réalisation.

Ces acquisitions peuvent être effectuées à l'amiable, mais parfois il sera nécessaire de recourir à une enquête parcellaire débouchant sur un arrêté de cessibilité et contraignant les propriétaires non consentants à céder les parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

A l'issue de l'enquête publique et s'agissant d'un décret en Conseil d'Etat, l'utilité publique pourra être prononcée au plus tard 18 mois après la clôture de l'enquête. Ce décret, pris par le Premier ministre ou le Président de la République, sera publié au Journal officiel. Il portera sur la déclaration d'utilité publique du tronçon concerné du réseau de transport public du Grand Paris emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Les principes permettant de déterminer si une opération est susceptible ou non d'être déclarée d'utilité publique ont été énoncés par le Conseil d'Etat. Selon les termes de l'arrêt Ville nouvelle Lille-Est (28 mai 1971), une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que : « si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et éventuellement les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autre intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs, eu égard à l'intérêt qu'elle présente..... »

Le décret de déclaration d'utilité publique pourra comporter des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement en application des articles,

L.23-1 et L.23-2 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.1.5. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet.

Les articles L.153-54 et suivants font obligation aux communes de mettre en compatibilité les dispositions de leur Plan Local d'Urbanisme avec les projets faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Lorsque la réalisation des travaux, ouvrages et installations faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, est incompatible avec les prescriptions d'un POS ou d'un PLU approuvé, la levée de l'incompatibilité est effectuée conformément aux dispositions prévues par les articles L123-16 et R123-23 du Code de l'Urbanisme.

Le projet de la ligne Verte 18, soumis à la présente enquête publique, ne nécessite pas de mettre en compatibilité des schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). Seuls les textes concernant les plans locaux d'urbanisme (PLU) sont donc mentionnés et donc, si l'utilité publique de ce projet est prononcée, elle emportera modification des PLU des communes concernées.

1.2. Cadre juridique de l'enquête publique

L'enquête décrite ci-dessus se situe dans le cadre juridique défini entre autres par :

- La loi relative au Grand Paris (loi n°2010-597 du 3 juin 2010) et l'article 7 du décret n°2010-1133 du 28 septembre 2010,
- le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,
- le Code de l'environnement,
- le Code de l'urbanisme,

1.3. Désignation de la commission d'enquête

Par décision N°E16000002/75 du 20 janvier 2016 Monsieur le vice-président du tribunal administratif de Paris a désigné une commission d'enquête : « en vue de procéder à une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de liaison en métro automatique entre les gares d'Orly et Versailles-Chantiers, constituant la ligne verte (ligne 18) du réseau du transport public du Grand Paris ».

Cette commission d'enquête est composée de :

- Monsieur Jean-Pierre CHAULET, général de gendarmerie (ER), en tant que président de la commission ;
- Monsieur Jacques BERNARD BOUISSIERES, ingénieur conseil en risques (ER), en tant que membre titulaire de la commission ;
- Monsieur Fabien GHEZ, ingénieur (ER) en tant que membre titulaire de la commission ;
- Monsieur Richard FELGENTREFF, gérant de société industrielle (ER), en tant que membre titulaire de la commission ;
- Monsieur Pierre BARBER, consultant en énergie, environnement et déchets (ER), en tant que membre titulaire ;
- Monsieur Yves MAËNHAUT, ingénieur en ingénierie de réseau (ER),

en tant que membre titulaire ;

- Madame Nicole SOILLY, cadre supérieur à la Poste (ER), en tant que membre titulaire de la commission ;

(En cas d'empêchement de Monsieur Jean-Pierre CHAULET, la présidence de la commission sera assurée par Monsieur Jacques BERNARD BOUISSIERES, membre titulaire de la commission)

- Madame Agnès BAULE, ingénieure écologue généraliste, en tant que membre suppléant de la commission ;
- Monsieur Michel GARCIA, architecte DPLG (ER), en tant que membre suppléant de la commission ;

(En cas d'empêchement de l'un des membres titulaires, celui-ci sera remplacé par le premier des membres suppléants)

Une copie de cette décision figure en **pièce 1 jointe.**

1.4. Modalités de l'enquête publique

M. le préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris a publié le 17 février 2016 un arrêté prescrivant « *l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de création du tronçon – ligne verte « Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers » (gares Aéroport d'Orly et CEA Saint Aubin non incluses) du réseau de transport public du Grand Paris et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Antony (92), de Wissous, de Massy, de Palaiseau, d'Orsay, de Gif-sur-Yvette, de Saclay, de Villiers-le-Bâcle (91), de Châteaufort, de Magny-les-Hameaux, de Guyancourt et de Versailles(78).*

Ce projet relie 10 gares, représente 35,5 kilomètres de lignes nouvelles, insérées en souterrain, et en viaduc et concerne 14 communes.

Cette enquête porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de 12 des 14 communes impactées, à savoir les communes d'Antony (92), de Wissous, de Massy, de Palaiseau, d'Orsay, de Gif-sur-Yvette, de Saclay, de Villiers-le-Bâcle (91), de Châteaufort, de Magny-les-Hameaux, de Guyancourt et de Versailles(78). Seules les communes de Voisins-le-Bretonneux (78) et de Paray-Vieille-Poste (91) ne nécessitent pas de mise en compatibilité.

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, dont les principales, en conformité avec les lois et décrets applicables, sont :

- que sa durée est fixée à 37 jours consécutifs du lundi 21 mars 2016 à 8h30 au mardi 26 avril à 19h00.
- que le périmètre de l'enquête publique s'étend sur les 14 communes d'Antony (92), de Wissous, de Massy, de Palaiseau, d'Orsay, de Gif-sur-Yvette, de Saclay, de Villiers-le-Bâcle, de Paray-Vieille-Poste (91), de Châteaufort, de Voisins le Bretonneux, de Magny-les-Hameaux, de Guyancourt et de Versailles(78), où seront déposés un exemplaire du dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête ou un de ses membres et où chaque personne pourra y consigner ses observations, propositions et contre-propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de ces lieux d'enquête ;

- qu'un exemplaire du dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact et les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par le président de la commission d'enquête ou un de ses membres seront également déposés à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, et dans les préfectures des Hauts-de-Seine, de l'Essonne et des Yvelines où chaque personne pourra y consigner ses observations, propositions et contre-propositions aux jours ouvrables et horaires habituels d'ouverture au public de ces lieux d'enquête ;
- que le siège de l'enquête est fixé à préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris (Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement de Paris (UTEA) - service utilité publique et équilibres territoriaux – pôle urbanisme d'utilité publique) située 5, rue Leblanc – 75015 Paris, où pourront être adressées par écrit les observations, propositions et contre-propositions à l'attention du président de la commission d'enquête, qui y seront consultables pendant toute la durée de l'enquête ;
- que les observations, propositions et contre-propositions pourront aussi être déposées, de manière électronique, sur un registre dématérialisé du lundi 21 mars 2016 à 8h30 au mardi 26 avril 2016 à 19h00 via le site internet suivant : www.enquetepubliqueligne18.fr .
- que ces observations, propositions et contre-propositions électroniques seront consultables par le public sur le registre dématérialisé pendant toute la durée de l'enquête et qu'une version imprimée pourra être consultée au siège de l'enquête fixé à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, les jours ouvrables de 9h à 12h et de 14h à 17h ;
- qu'un des membres de la commission d'enquête se tiendra à la disposition du public aux lieux, dates et horaires suivants :

Mairies	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3	Permanence 4
VERSAILLES 4, avenue de Paris	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Lundi 25 avril de 14h00 à 17h00	//
GUYANCOURT 14, rue Ambroise Croizat	Lundi 21 mars de 14h00 à 17h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Mardi 26 avril de 14h00 à 17h00	//
VOISINS LE BRETONNEUX 1, place Charles de Gaulle	Jeudi 24 mars de 09h00 à 12h00	Mercredi 6 avril de 17h00 à 20h00	Samedi 23 avril de 09h00 à 12h00	//
MAGNY-LES-HAMEAUX 1, place Pierre Bérégovoy	Lundi 21 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Mercredi 13 avril de 16h00 à 19h00	Mardi 26 avril de 09h00 à 12h00
CHATEAUFORT 19, place Saint Christophe	Jeudi 24 mars de 15h00 à 18h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 14 avril de 15h00 à 18h00	Samedi 23 avril de 09h00 à 12h00
VILLIERS-LE-BACLE Place de la Mairie	Mercredi 30 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 14 avril de 15h00 à 18h00	Mardi 26 avril de 09h00 à 12h
SACLAY 12, place de la Mairie	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 7 avril de 14h30 à 17h30	Jeudi 14 avril de 09h00 à 12h00	Mardi 26 avril de 14h30 à 17h30
GIF-SUR-YVETTE 9, square de la Mairie	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Jeudi 31 mars de 15h00 à 18h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Lundi 25 avril de 15h00 à 18h00
ORSAY	Mardi 22 mars	Samedi 2 avril	Mercredi 6 avril	Mardi 26 avril

Mairies	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3	Permanence 4
2, place du Gal Leclerc	de 15h00 à 18h00	de 09h00 à 12h00	de 15h00 à 18h00	de 15h00 à 18h00
PALAISEAU 91, rue de Paris	Mardi 22 mars de 16h00 à 19h00	Jeudi 31 mars de 14h30 à 17h30	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Vendredi 22 avril de 14h30 à 17h30
MASSY 1, avenue du Gal de Gaulle	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Mercredi 6 avril de 15h00 à 18h00	Samedi 23 avril de 09h00 à 12h00
ANTONY Place de l'Hôtel de Ville	Lundi 21 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Vendredi 15 avril de 09h00 à 12h00	//
WISSOUS Place de la Libération	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Mardi 5 avril de 16h00 à 19h00	Samedi 16 avril de 09h00 à 12h00	//
PARAY-VIEILLE-POSTE Place Henri Barbusse	Mardi 22 mars de 14h00 à 17h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 21 avril de 09h00 à 12h00	//
14 COMMUNES	14	14	14	8

- que 4 réunions publiques seront organisées dans les lieux et aux dates et horaires indiqués dans le tableau ci-dessous :

Commune	Lieu	Adresse	Date	Horaires
MASSY	Espace Liberté	1, avenue du Général de Gaulle	22 mars 2016	20h00
VERSAILLES	Théâtre Montansier	13, rue des Réservoirs	4 avril 2016	20h00
GUYANCOURT	Pavillon Waldeck Rousseau	Rue Jacques Ange Gabriel	14 avril 2016	20h00
GIF-SUR-YVETTE	Supélec Amphithéâtre Janet	Plateau du Moulon 3, rue Joliot Curie	8 avril 2016	20h00

- que l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête et comprenant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du Code de l'environnement sera publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans au moins deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés et également 15 jours au moins avant le début de l'enquête dans deux journaux à diffusion nationale :
- que cet avis sera également publié par voie d'affichage, aux endroits habituels d'affichage administratif 15 jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci :
  - d'une part à la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête et dans les 3 préfectures des départements concernés (Hauts-de-Seine, Essonne et Yvelines) ;
  - d'autre part dans les 14 communes traversées par ce projet ;
- que ce même avis, dans les mêmes conditions de délai et de durée sera affiché, par les soins de la SGP, sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs à ce projet de premier tronçon. Ces affiches, visibles de la voie publique, devront être conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 ;
- que cet avis sera également publié sur le site internet de la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris : www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france

- que le dossier d'enquête publique sera mis à disposition du public via le lien internet dédié de la préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, à l'adresse : www.enquetepubliqueligne18.fr au plus tard à la date d'ouverture de l'enquête publique;
- que pendant toute la durée de l'enquête publique, des demandes d'information pourront être adressées à Mme Catherine HO-THANH – direction juridique – Société du Grand Paris – Immeuble « Le Cézanne » - 30, avenue de Fruitiers – 93200 Saint-Denis ;

Une copie de cet arrêté figure en **pièce 2 jointe.**

1.5. Examen du dossier d'enquête mis à la disposition du public

Pendant toute la durée de l'enquête et dans chacune des préfectures et mairies concernées, il était prévu de mettre à la disposition du public sous forme de deux gros classeurs comprenant des tiroirs renfermant les différentes pièces du dossier d'enquête pour un total cumulé de 2973 pages A3 et 431 pages A4, soit l'équivalent de **6377** pages A4 (Dossier en **pièce 3 jointe**). Les pièces de ce dossier d'enquête étaient les suivantes :

1.5.1. Un dossier d'enquête publique DUP :

Ce dossier, comprenait les 8 rubriques de A à H et les rubriques I et J suivantes :

A Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

B Plan de situation

C Présentation du programme

D Notice explicative et caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

E Plan général des travaux

F Appréciation sommaire des dépenses

G Etude environnementale (étude d'impact)

H Evaluation socio-économique

I Dossiers de mise en compatibilité

J Annexes (dont bilan du débat public et bilan de la concertation)

La rubrique **G**, relative à **l'étude d'impact,** pièce centrale de ce dossier comportait les pièces suivantes :

G1 Etude d'impact : Etat initial

G.2 Etude d'impact : Présentation du projet, des impacts et des mesures d'accompagnement

G.3 Etude d'impact : Résumé non technique

G.4-1 Etude d'impact : Annexes – Avis d'Airparif, Expertises naturalistes, etc…

G.4-2 Etude d'impact : Annexe – Schéma directeur d'évacuation des déblais

G.4.3 Etude d'impact : Annexe – Etude des effets sur l'urbanisation.

1.5.2. Les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme :

La rubrique **I**, comprenait les 12 dossiers, de mise en compatibilité des PLU des communes d'Antony (92), de Wissous, de Massy, de Palaiseau, d'Orsay, de Gif-sur-Yvette, de Saclay, de Villiers-le-Bâcle (91), de Châteaufort, de Magny-les-Hameaux, de Guyancourt et de Versailles (78), les procès-verbaux des réunions d'examen conjoint ainsi que l'avis de l'autorité environnementale sur les mises en compatibilité avec les documents d'urbanisme.

1.5.3. Le dossier des annexes au dossier de DUP :

Le dossier J des annexes comprenait les 13 annexes suivantes :

J.1 Bilan du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris

J.2 Bilan de la concertation avant enquête publique

J.3 Rapport de Mme Isabelle JARRY, garante de la concertation désignée par la CNDP

J.4 Approbation du bilan de la concertation par la CNDP

J.5 Consultation inter-administrative – Synthèse des avis reçus

J.6 Délibération du conseil du STIF – Approbation du dossier d'enquête préalable à la DUP

J.7 Délibération du directoire de la SGP apportant des réponses aux réserves et aux demandes émises par le STIF

J.8 Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 18

J.9 Compléments à la suite de l'avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la ligne 18

J.10 Avis du Commissaire général à l'investissement sur l'évaluation socio-économique de la ligne 18 et rapport de contre-expertise

J.11 Suites données par la Société du Grand Paris à l'avis du Commissaire général à l'investissement

J.12 Estimation sommaire des dépenses pour l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers

J.13 Délibération du directoire en date du 22 avril 2015 arrêtant le choix des variantes de tracé de la ligne verte d'Orly à Versailles et Nanterre

1.6. Documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la commission d'enquête

Un seul document complémentaire a été mis à la disposition de la commission d'enquête. Il s'agit du document intitulé « Rapport d'évaluation économique » qui a été demandé à M. PRAGER, Directeur des études économiques de la Société du Grand Paris, à la suite de sa présentation, le 29 février 2016, devant la commission d'enquête des différents aspects économiques du projet de la ligne 18. Il figure en **pièce 4 jointe**.

2

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

2.1. Publicité de l'enquête

2.1.1. Les affichages légaux

2.1.1.1. Mise en place des affichages légaux

Les affichages légaux prévus à l'article 3, 2ème alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués dans les préfectures, dans les mairies et sur les panneaux administratifs de chacune des communes concernées par l'enquête.

Un avis minimum dans chaque mairie (panneaux administratifs) a été mis en place par chaque commune lieu d'enquête, comme stipulé dans l'arrêté, 15 jours au moins avant début de l'enquête.

Les affichages légaux prévus par le 3ème alinéa de l'article 3 de l'arrêté d'organisation de l'enquête ont été effectués par les soins de la Société du Grand Paris sur les lieux situés au voisinage des aménagements, ouvrages ou travaux projetés relatifs au projet. Un exemplaire de l'affiche est joint en **pièce 5.**

321 affiches ont été mises en place tout le long du tracé par la SGP avant le début de l'enquête (Cf. plan d'affichage en **pièce 6**).

2.1.1.2. Contrôle des affichages légaux

6 grands types de contrôles ont été effectués au cours de cette enquête :

- Un premier contrôle avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué lors de la mise en place entre le 24 et le 29 février 2016 soit plus de 3 semaines avant le début de l'enquête:

(Contrôles joints en **pièce 7)**

- Un second contrôle avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 4 et le 6 avril 2016 soit au cours de la 3ème semaine de l'enquête:

(Contrôles joints en **pièce 8)**

- Un troisième contrôle avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 18 et le 20 avril 2016 soit au cours de la 5ème semaine de l'enquête:

(Contrôles joints en **pièce 8)**

- Un quatrième contrôle - dit final - avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 26 avril (dernier jour de l'enquête) et le 28 avril 2016 :

(Contrôles joints en **pièce 9)**

- Un cinquième contrôle - dit de retrait des affiches - avec huissier et photographies sur les 321 points d'affichage effectué entre le 27 avril et le 29 avril 2016 :

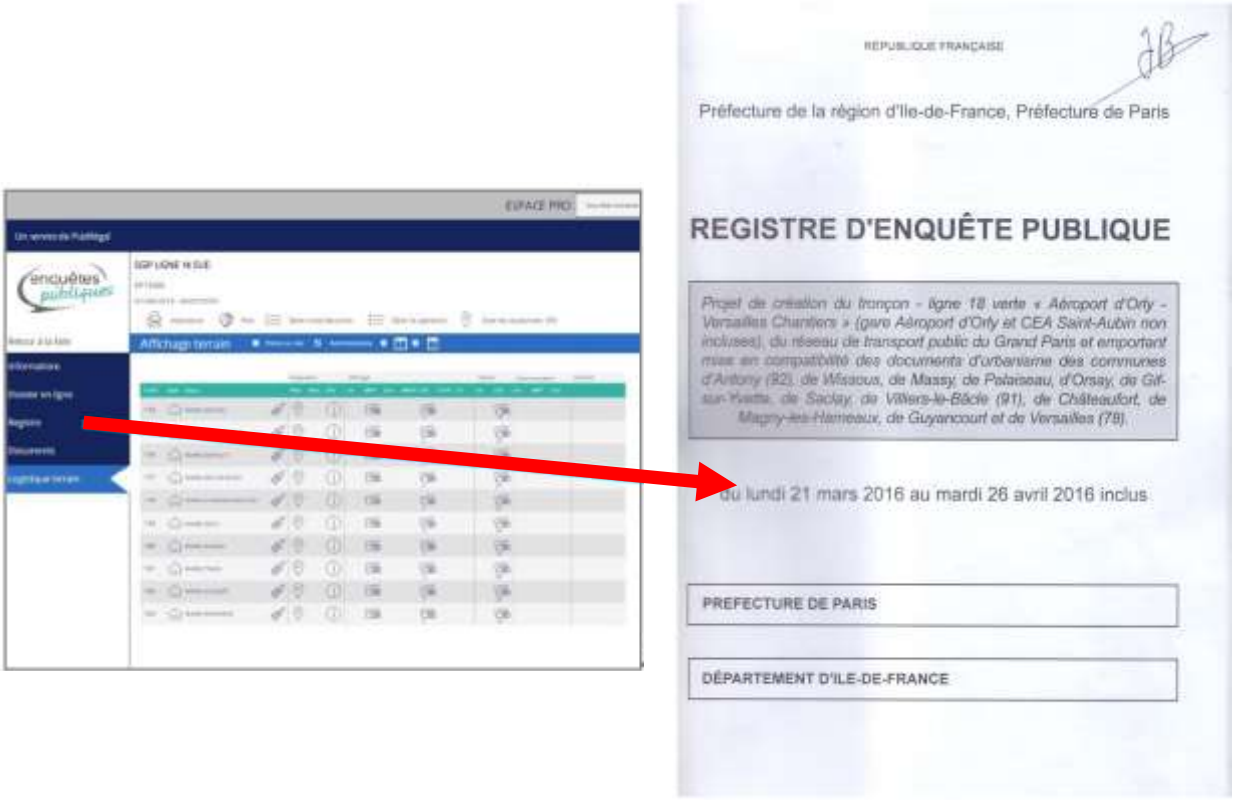
(Contrôles joints en **pièce 9)**

- Des contrôles effectués par les commissaires enquêteurs à, l'occasion de leurs déplacements sur leurs lieux de permanences (Cf. paragraphe **2.9** ci-après sur le déroulement de l'enquête dans chacun des secteurs du projet)

2.1.1.3. Contrôle et suivi des remarques des registres

Au cours des 37 jours d'enquête, des membres de la Société PUBLILEGAL ont effectué des visites hebdomadaires de l'ensemble des lieux d'enquête afin contrôler les dossiers d'enquête (Contrôles joints en **pièce 10**) et de récupérer par photographies

numériques les remarques déposées dans les registres. Sur l'ensemble des contrôles de registres, de très nombreuses photos ont été mises en ligne sur le portail de PUBLILEGAL à destination de la SGP et de la commission d'enquête selon le schéma suivant :



2.1.2. Les parutions dans les journaux

Compte tenu de l'importance de ce projet d'intérêt national, la Société du Grand Paris a, selon les stipulations de l'article 3 – 1er alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête, fait procéder à des parutions dans la presse nationale et à des parutions dans la presse locale.

S'agissant des parutions dans des journaux à audience nationale, les parutions **(**Cf. photographies en **pièce 6 jointe**) ont eu lieu dans les 3 journaux suivants:

JOURNAUX	Parution	Diffusion annuelle moyenne	jour de parution 1 ère insertion
Parutions nationales			
Le Monde	Quotidien	274 716	lundi 29 février 2016
Aujourd'hui en France	Quotidien	146 049	lundi 29 février 2016
Le Figaro	Quotidien	323 720	mardi 1er mars 2016

S'agissant des parutions dans des journaux à audience locale, les parutions **(**Cf. photographies en **pièce 6 jointe**) ont eu lieu dans les 2 journaux suivants :

JOURNAUX	Parution	Diffusion annuelle moyenne	jour de parution 1 ère insertion	jour de parution 2 ème insertion
Parution Locales				
Le Parisien (78)	Quotidien	23 215	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016
Le Parisien (91)	Quotidien	28 723	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016
Le Parisien (92)	Quotidien	20 722	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016
Les Echos (92, 78, 91)	Mardi ou jeudi	26 312	mardi 1er mars 2016	mardi 22 mars 2016

Ainsi il semble que les mesures de publicité de l'enquête publique ont

respecté la réglementation en vigueur.

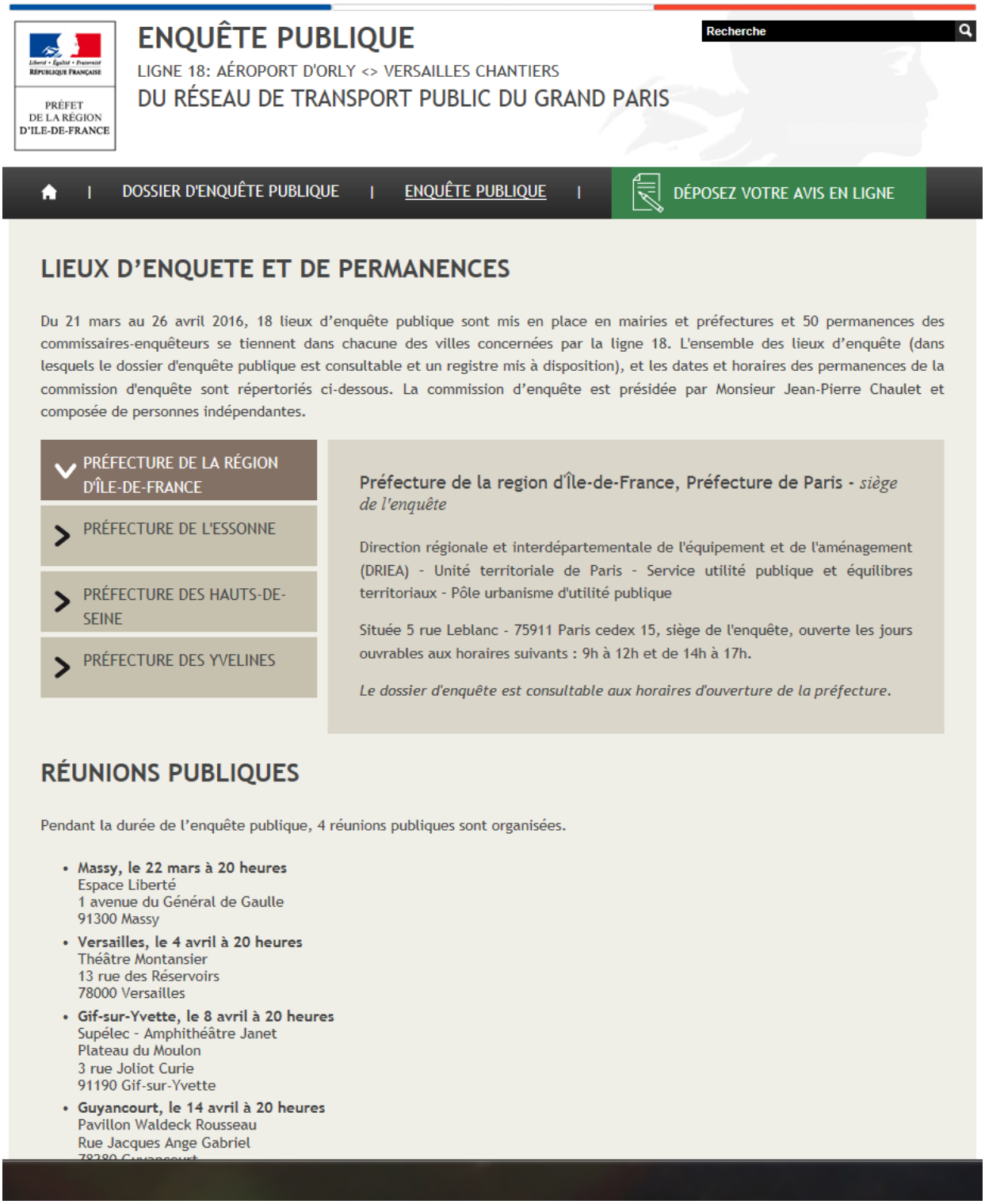
2.1.3. Les autres mesures de publicité

2.1.3.1. Par l'autorité organisatrice de l'enquête

Sur le lien suivant il était possible d'avoir accès à des renseignements concernant les lieux d'enquête et les permanences :

http://www.enquetepubliqueligne18.fr/enquete-publique/index.html

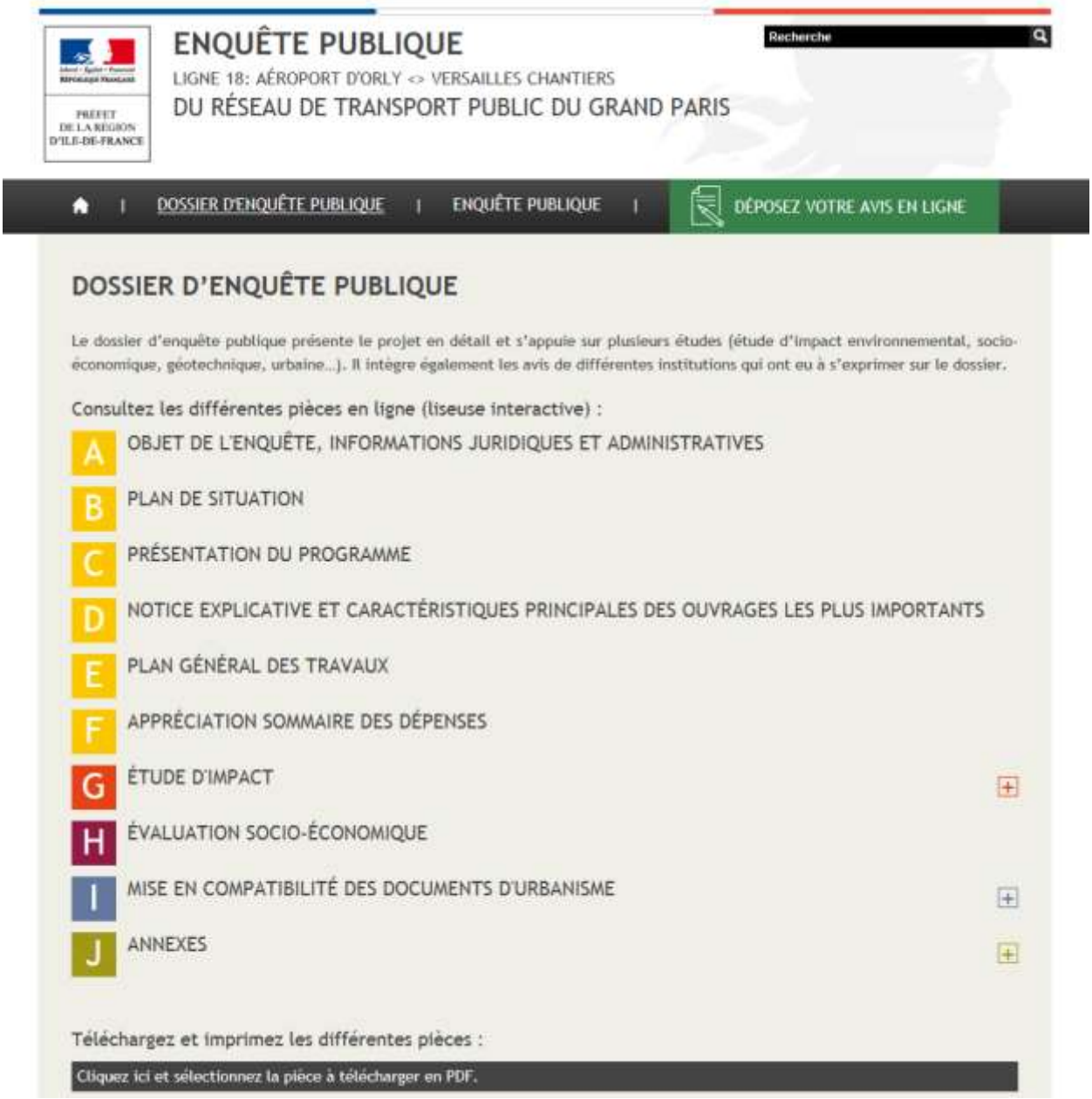
(Capture ci-dessous de l'écran du site concerné)



Un autre lien permettait d'accéder au dossier d'enquête publique et de télécharger toutes les pièces du dossier :

http://www.enquetepubliqueligne18.fr/dossier-enquete-publique/index.html

(Capture ci-dessous de l'écran du site concerné)



Et enfin un autre lien permettant d'accéder au registre électronique et de pouvoir y déposer en ligne une observation avec la possibilité également d'y joindre un fichier : http://www.enquetepubliqueligne18.fr/deposez-votre-avis-en-ligne/index.html

(Capture ci-après de l'écran du site concerné)

Il est à noter que ce registre électronique était sécurisé et ne permettait pas d'être « saturé » notamment par un envoi malveillant de centaines de fichiers identiques.

En effet pour chaque déposition, il convenait :

1) De remplir une feuille en en-tête demandant certains renseignements (avec cependant possibilité de déposer de façon anonyme sans préciser son nom et/ou ses qualités) ;

2) De confirmer chaque déposition par un code généré de façon aléatoire évitant ainsi toute forme de dépôt répétitive notamment par un système automatique de type robot.

Par ailleurs, au fur et à mesure des dépositions d'observations, l'ensemble des dépositions déjà effectuées était consultable en ligne sans délai respectant ainsi les termes de l'article R123-13 du Code de l'environnement prescrivant que : *« Les observations, propositions et contre-propositions peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête au siège de l'enquête, et le cas échéant, selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête.* ***Elles sont tenues à la disposition du public au siège de l'enquête dans les meilleurs délais****. »*

2.1.3.2. Par la SGP, maître d'ouvrage du projet

Un site internet dédié au projet de ce 5ème tronçon du Grand Paris Express : existait préalablement à l'ouverture de l'enquête publique.

Pendant toute la durée de l'enquête ce site permettait d'accéder au site de la préfecture de la région Ile de France et permettait également de télécharger divers documents d'informations relatifs à cette enquête (dépliant et dossier d'info, notamment) : https://www.societedugrandparis.fr/dialogue/dialogue-en-cours/enquete-publique-ligne-18-2

(Capture ci-après de l'écran du site concerné)

Société du Grand Paris

GRAND PARIS EXPRESS
LE MÉTRO DU GRAND PARIS

EXPOSITION À BOULOGNE DU 11 MARS AU 22 MAI | PRESSE | PARTENAIRES

PROJET | TRAVAUX | DIALOGUE | FOCUS | DOCUMENTATION | ENTREPRISE

VOUS ÊTES ICI : ACCUEIL > DIALOGUE > DIALOGUE EN COURS > ENQUÊTE PUBLIQUE LIGNE 18

ENQUÊTE PUBLIQUE LIGNE 18

Mis à jour : 22 février 2016

L'enquête publique du projet de la ligne 18 se tient du 21 mars au 26 avril 2016. Elle est organisée par la préfecture de la région d'Île-de-France et la commission d'enquête, composée de sept membres et deux suppléants, et présidée par Monsieur Jean-Pierre Chaulet.

Le dossier d'enquête et tous les renseignements relatifs à l'enquête sont disponibles sur le site de la préfecture : www.enquetepubliqueligne18.fr et dans tous les lieux d'enquête (préfecture de la région d'Ile-de-France, préfecture de Paris, les préfectures des départements de l'Essonne, des Yvelines et des Hauts-de-Seine et les quatorze mairies concernées par le futur tracé de la ligne 18).
Le **17 février 2016**, le préfet de la région Île-de-France a signé l'arrêté préfectoral relatif à l'ouverture de l'enquête publique sur ce tronçon du Grand Paris Express.
Du lundi 21 mars au mardi 26 avril 2016, les habitants sont invités à s'informer et à s'exprimer sur le projet de la ligne.

Le dossier d'enquête publique est mis à disposition du public, accompagné d'un registre, dans l'ensemble des mairies et préfectures concernées. **50 permanences** sont assurées par les membres de la commission d'enquête dans les 14 mairies du tracé.

4 réunions publiques sont également organisées pendant la durée de l'enquête publique :

- **Réunion à Massy, le 22 mars à 20h**
- **Réunion à Versailles, le 4 avril à 20h**
- **Réunion à Gif-sur-Yvette, le 8 avril à 20h**
- **Réunion à Guyancourt, le 14 avril à 20h**

Le public peut également consulter et émettre un avis sur le site dédié à l'enquête publique, dans la rubrique **déposez votre avis en ligne.**

À l'issue de cette enquête, M. Jean-Pierre Chaulet, président de la commission d'enquête, établira un rapport sur son déroulement et formulera des conclusions en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet. Ce rapport et ces conclusions seront ensuite disponibles sur le site dédié à l'enquête.
Un décret en Conseil d'État devra ensuite déclarer d'utilité publique le projet.

D'une longueur de 35 kilomètres dont 14 en aérien, le projet de la ligne 18 reliera la gare Versailles Chantiers, à la future gare Aéroport d'Orly (terminus des lignes 14 et 18 du Grand Paris Express à horizon 2024). Ce tronçon comprendra 9 nouvelles gares.

Elle assurera la correspondance avec des lignes du Transilien, RER, Tramway, Tram-Train, ainsi que la plateforme aéroportuaire d'Orly.

- Versailles Chantiers
- Satory
- Saint-Quentin Est
- Orsay – Gif
- Palaiseau
- Massy – Palaiseau
- Massy Opéra
- Antonypôle

LIENS UTILES
> SITE DÉDIÉ DE L'ENQUÊTE

DOCUMENTS
Avis enquête publique L18 (PDF, 656 Ko)
Arrêté de l'enquête publique L18 (PDF, 451 Ko)

INSCRIVEZ-VOUS À LA NEWSLETTER
Restez informé et recevez, chaque mois par e-mail, l'essentiel de l'actualité du projet.
exemple@domaine.fr

SIMULEZ VOTRE VOYAGE
Découvrez votre temps de parcours avec les futures lignes du Grand Paris Express.
De :
À :
CALCULER
Intégrez cet outil sur votre site

Par ailleurs la SGP a imprimé en grand nombre un dépliant (Cf. un exemplaire en **pièce jointe 11**) diffusé à 173.000 exemplaires selon la répartition ci-

dessous :

Boitage toutes BAL	**159 850 exemplaires**
Mise à disposition des communes – diffusion + permanences (estimation à 500 ex/commune en moyenne)	6 950 exemplaires
Mise à disposition lors des 4 réunions publiques (base : 400 ex/réunion)	1 045 exemplaires
Pour diffusion lors des actions RIE	3 552 exemplaires
Dépôt dans les commerces	1 400 exemplaires

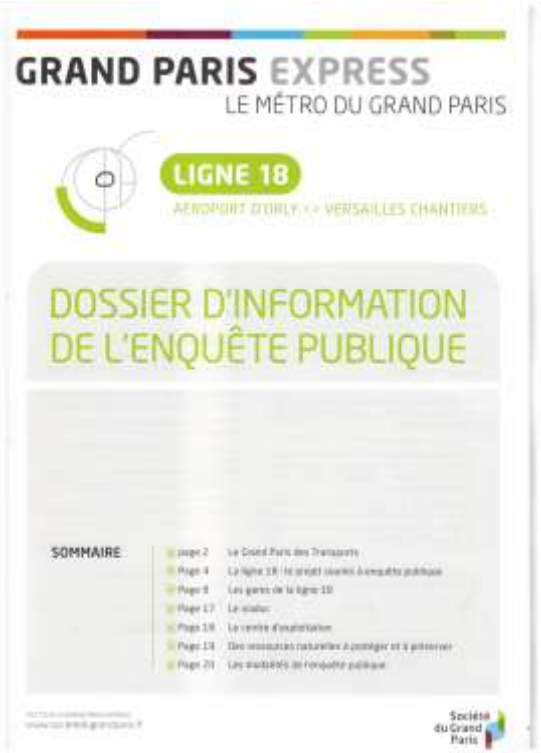
(Première page du dépliant ci-dessous)

4.325 exemplaires du dossier d'information téléchargeable en ligne (Cf. un exemplaire **en pièce jointe 12)** étaient disponible sur les lieux d'enquête et lors des réunions publiques selon la répartition suivante :

Permanences	2 200 ex
Mise à disposition lors des 4 réunions publiques (base : 400 ex/réunion)	1 145 ex
Stock SGP	150 ex
Diffusion RIE Air France	670 ex
CCI Essonne	110 ex
Préfecture RIF	50 ex

(RIE : Restaurant Inter entreprise)

(Première page du dossier d'information ci-dessous)



De plus une affiche générique d'annonce des réunions publiques (Cf. un exemplaire **en pièce jointe 13)** proposée aux mairies pour l'affichage municipal dans la commune et à la mairie ainsi qu'une affiche par réunion publique proposée aux communes concernée par une réunion pour l'affichage municipal (503 exemplaires) ont été mises en place. Trois formats standards étaient proposés : A3, 40x60, 80x120, 120x176.

- Quantité A4 : 80 ex + retirage Laboratoire Stallergènes (15 ex)
- Quantité A3 : 130 ex + retirage Massy (18 ex)
- Quantité 40x60 : 127 ex génériques + 70 ex Versailles + 40 ex Guyancourt + 3 ex Massy
- Quantité 120x176 : 20 ex:

Un affichage (à 56 exemplaires) dans le bus 91.06 a été réalisé pour toucher les

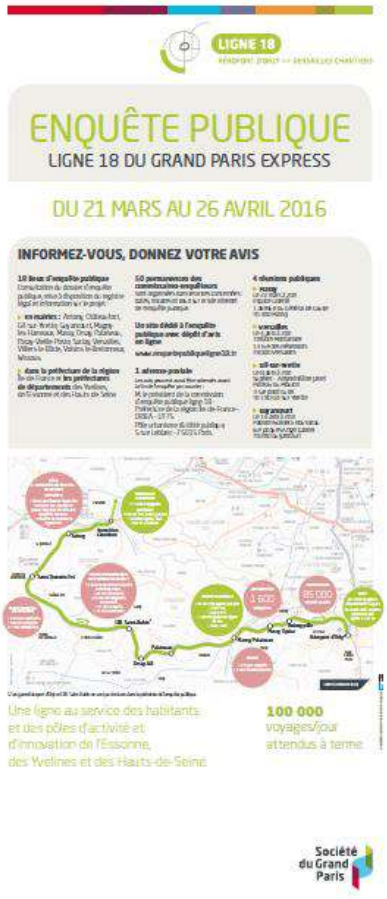
salariés, étudiants, personnel des laboratoires et établissements d'enseignement supérieur du Plateau de Saclay. (Exploitant de la ligne : Société de transport Albatrans).

Un flyer annonçant les 4 réunions publiques, tracté avant les réunions publiques dans des lieux identifiés (transports en commun, marchés) quelques jours avant la réunion. Ce flyer est une déclinaison A5 de l'affiche d'annonce d'une réunion Il a été réparti selon le tableau suivant :

	Lieux identifiés	Date	Horaire
Antony	Gare RER B Antony	vendredi 18 mars	7h30-10h30
	Marché centre-ville place du marché	Jeudi 17 mars	10h30-13h30
Gif-sur-Yvette	Gare RER B de Gif-sur-Yvette	Mardi 5 avril	7h30-10h30
	Marché du Parc, allée du Parc (Gif Vallée)	jeudi 7 avril	10h30-13h30
Guyancourt	Marché de Guyancourt	samedi 9 avril	10h30-13h30
	Gare de St Quentin en Yvelines	Mardi 12 avril	7h30-10h30
Magny-les-Hameaux	Gare RER de St Remy les Chevreuse	Mardi 5 avril	7h30-10h30
Massy	Marché de narbonne, allée de Narbonne	vendredi 18 mars	10h30-13h30
	Massy-Palaiseau : gares RER +gare routière	vendredi 18 mars	7h30-10h30
Orsay	Gare RER B d'Orsay-Ville	Mardi 5 avril	7h30-10h30
	Gare RER B du Guichet	Mardi 5 avril	7h30-10h30
Palaiseau	Gare RER B de Palaiseau	vendredi 18 mars	7h30-10h30
	Gare RER B de Palaiseau-Villebon	vendredi 18 mars	7h30-10h30
Paray-Vieille-Poste	marché de Contin, avenue Victor-Hugo	Samedi 19 mars	10h30-13h30
Poste	Station Aéroport d'Orly (T7)	vendredi 18 mars	7h30-10h30
Saclay	simply Market, 40 rue Arthur Rimbaud	Samdi 2 avril	10h30-13h30
Versailles	Gare Versailles chantiers	Jeudi 31 mars	7h30-10h30
	Gare RER Versailles Rive Gauche	Jeudi 31 mars	7h30-10h30
	Gare Versailles Rive droite	Jeudi 31 mars	7h30-10h30
Voisins-le-Bretonneux	Centre commercial Champfleury (rue aux fleurs/ rue des Tilleuls) : une dizaine de commerces	Samdi 9 avril	10h30-13h30
Wissous	Marché Saint-Eloi, rue Gilbert Robert	Samedi 19 mars	10h30-13h30

Lieu	Réunion publique	Date de tractage
Massy	22-mars	Entre 18 et 21 mars
Versailles	04-avr	Entre 31 mars et 3 avril
Gif sur Yvette	08-avr	Entre 5 et 7 avril
Guyancourt	14-avr	11 et 12 avril

Enfin 1 panneau d'exposition présentant la ligne et les modalités de l'enquête publique (kakémono) a été mis à disposition des mairies pour la tenue des permanences et lors des réunions publiques en 14 exemplaires (12 mairies+ 1 pour la préfecture de région + 1 pour les réunions publiques)



2.1.3.3. Par les communes concernées par l'enquête

Certaines des communes concernées par l'enquête ont communiqué sur divers supports sur cette enquête publique.

Les membres de la commission d'enquête ont fait état dans le paragraphe 2.9 ci-après consacré au déroulement des permanences des diverses mesures prises par les communes concernées par l'enquête afin que leurs habitants soient au mieux informés de l'enquête concernant ce 5ème tronçon du Grand Paris Express.

Ils ont ainsi pu constater que certaines des communes avaient :

- inséré une page d'information relative à l'enquête sur leur site Internet ;
- inséré une ou plusieurs pages d'information dans la publication mensuelle du magazine municipal ;
- communiqué sur l'enquête en cours sur les divers panneaux lumineux à messages variables disposés dans la commune ;
- etc.

2.2. La consultation et les informations préalables

2.2.1. La concertation préalable

La concertation avec le public est, avec le débat public, une modalité de mise en œuvre du principe du droit de participation du public à l'élaboration de projets ayant une incidence sur l'environnement. Ce principe est inscrit dans la charte de l'environnement et dans les directives communautaires. Il est mis en œuvre par le code de l'environnement ainsi que par les articles L.103-2 à L.103-6 du code de l'urbanisme.

S'agissant des projets mettant en œuvre le schéma d'ensemble, l'article 3 de la loi relative au Grand Paris exclut l'application des articles L.103-2 à L.103-6 du code de l'urbanisme. Seules les procédures prévues par le code de l'environnement s'appliquent.

Conformément à l'article 3 de la loi relative au Grand Paris, le réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public qui a eu lieu de début octobre 2010 à fin janvier 2011.

Eu égard à la tenue de ce débat public, seul l'article L.121-13-1 du code de l'environnement est applicable, qui prévoit que le maître d'ouvrage « *informe la commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet* », et précise que « *la commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre* ».

Depuis la fin du débat public et jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, la Société du Grand Paris a procédé à une concertation continue sur le réseau de transport public du Grand Paris, dont elle a la maîtrise d'ouvrage, et plus particulièrement sur le projet objet du présent dossier.

Les principales modalités de la concertation ont été les suivantes :

- mise en place, depuis début 2011, de comités de pilotage avec les élus locaux pour définir l'implantation et les caractéristiques des gares et des ouvrages (le positionnement du tracé, des gares et des puits résulte d'une réflexion menée en concertation avec les collectivités territoriales et les acteurs concernés : STIF, services de l'Etat et opérateurs de transport) ;
- organisation, à partir de 2012, de « conférences de tronçons » sur le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, réunissant l'ensemble des élus et des partenaires institutionnels d'un tronçon : ces conférences permettent à chaque acteur de disposer d'une information qui dépasse celle, localisée, traitée dans les comités de pilotage ;
- participation de la Société du Grand Paris à deux réunions publiques en février 2012 et en juin 2014 pour présenter le projet et la nature des travaux sur le plateau de Saclay aux habitants ;
- réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques depuis 2011 (plus de 350 réunions sur la ligne verte (ligne 18) ;
- participation régulière de la Société du Grand Paris à des salons professionnels depuis 2011 ;
- création, en janvier 2012, d'un onglet « Concertation » sur le site Internet de la Société du Grand Paris, permettant aux internautes d'exprimer un avis ou de poser une question, et diffusion d'une newsletter ;
- mise en ligne dès le mois de mai 2015 d'un espace dédié à la concertation renforcée relative au projet de ligne 18 (présentation du tronçon et des gares, annonces des réunions publiques, restitution des échanges…) : les internautes ont eu la possibilité de poster des avis ou des questions et d'obtenir des réponses, de feuilleter et de télécharger des documents ;
- mise en place, à partir de mai 2015, de panneaux d'exposition dans les mairies concernées par le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, et diffusion d'un dépliant d'information sur l'ensemble du projet ;

- organisation de sept réunions publiques animées par la Société du Grand Paris, sous le contrôle d'une garante nommée par la commission nationale du débat public, du 12 mai au 12 juin 2015, qui ont rassemblé un peu plus de 2 100 participants : lors de ces réunions, le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers a été présenté et une large place a été donnée aux questions / réponses avec le public.

La concertation renforcée organisée pour le tronçon d'Aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers de la ligne verte (ligne 18) s'est déroulée en lien avec les communes suivantes : Antony, Buc, Bures-sur-Yvette, Châteaufort, Elancourt, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, Guyancourt, Igny, Jouy-en-Josas, Les Ulis, Magny-les-Hameaux, Massy, Montigny-le-Bretonneux, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Saclay, Saint-Aubin, Toussus-le-Noble, Trappes, Vauhallan, Verrières-le-Buisson, Versailles, Villiers-le-Bâcle, Voisins-le-Bretonneux, Wissous.

La Société du Grand Paris a demandé à la commission nationale du débat public de nommer un garant, chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public : Mme Isabelle JARRY a été nommée le 4 février 2015 pour assumer cette charge. Elle a été présente à toutes les réunions publiques et a contrôlé l'ensemble des réponses apportées par la Société du Grand Paris dans le cadre de la procédure de concertation.

2.2.2. Le bilan de la concertation selon le garant

Madame Isabelle JARRY désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en qualité de garant sur le déroulement de la concertation avant enquête publique sur le projet de Ligne Verte 18 (Aéroport d'Orly-Versailles) a posé les enjeux de ce projet :

« La ligne 18, ou ligne verte, reliera l'aéroport d'Orly à la gare Versailles-Chantiers. Initialement, il s'agissait d'un métro automatique rapide, desservant seulement 4 gares, assurant une desserte transversale en grande couronne.

Les attentes exprimées lors du Débat public ont conduit la Société du Grand Paris (SGP) à ajouter 7 gares et à modifier le tracé de la ligne en fonction des demandes locales.

C'est donc une ligne à 10 ou 11 gares (deux variantes existaient pour la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines) qui a été retenue dans le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, validé et fixé par le Décret d'août 2011.

L'enveloppe budgétaire restant identique, un passage en aérien sur environ 40% du trajet a été décidé par les pouvoirs publics, le souterrain présentant des coûts supérieurs à l'aérien, en raison notamment de l'obligation légale d'installer des ouvrages annexes tous les 800 mètres lorsqu'on réalise un tunnel.

Si la ligne traverse 4 départements (Val de Marne, Hauts de Seine, Essonne, Yvelines), sont essentiellement concernés les deux départements de l'Essonne et des Yvelines. Sur un tracé de 34 km, la ligne traverse un territoire diversement occupé. La partie Orly-Antony-Massy est largement urbanisée, mais dès que l'on aborde le plateau de Saclay, on entre dans un territoire beaucoup moins dense, où cependant de nombreuses personnes viennent travailler ou étudier.

Le pôle de Saint-Quentin-en-Yvelines est également un bassin de vie et d'activité important. L'aménagement du Plateau de Saclay à travers l'Opération d'Intérêt National (OIN), piloté par l'Établissement public Paris-Saclay (EPPS) chargé d'organiser le futur grand campus Paris/Saclay, place toute la zone dans un contexte d'évolution rapide. De nombreuses écoles s'installent ou vont s'installer sur le Plateau, des habitations vont s'y développer et le territoire, dont la vocation agricole a perduré jusqu'à présent

malgré des restrictions croissantes de l'emprise des terres cultivées, est voué à une urbanisation croissante.

C'est d'ailleurs la présence de ces terres agricoles particulièrement fertiles, à 25 km de Paris, dont la productivité est reconnue, qui a conduit le législateur (loi du Grand Paris de 2010) à créer une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF), permettant de sanctuariser 2333 hectares de terres agricoles. La présence toute proche du Parc de la Haute Vallée de Chevreuse ajoute à la qualité environnementale du territoire.

De nombreuses contraintes techniques attendent le maître d'ouvrage sur cette ligne :

- *la présence du Château de Versailles et son domaine classé;*
- *la forêt protégée de Versailles qui abrite les étangs de la Minière traversés par la Bièvre dont la source est proche ;*
- *les terrains à forte pollution pyrotechnique de la zone militaire de Satory ;*
- *le Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse ;*
- *les terres agricoles du plateau de Saclay ;*
- *les installations nucléaires du CEA : la réalisation de la gare CEA Saint-Aubin, soumise à la réglementation relative aux établissements recevant du public (ERP), nécessite l'arrêt du réacteur Osiris, prévu pour la fin 2015 ;*
- *les laboratoires de Polytechnique, du CEA, des instituts de recherche variés, certains utilisant des instruments de grande précision, très sensibles aux vibrations et à l'électromagnétisme ;*
- *un réseau hydrographique particulier, avec les vallées des trois rivières Bièvre, Yvette et Mérantaise entourant le Plateau de Saclay, ainsi qu'une topographie particulière, liée à la morphologie du plateau ;*
- *enfin, la présence d'un réseau de rigoles souterraines, créées sous Louis XIV, chargées d'assurer alors l'alimentation en eau des fontaines de Versailles. »*

La concertation renforcée a confirmé une situation plus sensible que pour les autres tronçons projetés par SGP ainsi Madame Jarry indique : *« C'est sans doute la ligne qui a, dès le débat public de 2010---2011, soulevé le plus de questionnements. Son opportunité et sa pertinence ont été remises en cause par certains intervenants, et une opposition franche à sa réalisation s'est manifestée, en particulier de la part des habitants et des élus de certaines communes du Plateau de Saclay, mais aussi des agriculteurs et de diverses associations.*

Par ailleurs, c'est une ligne très attendue, à la fois par les habitants des pôles de Massy, Saint-Quentin-en-Yvelines, mais aussi par les très nombreux responsables et employés des entreprises, grandes écoles et centres de recherche, qui se sont installés sur le territoire qui sera desservi par la future ligne. La ligne 18 s'inscrit au cœur de l'OIN Paris/Saclay. »

Puis elle a tiré le bilan suivant :

« *À plusieurs reprises, la SGP a été critiquée et accusée de ne pas véritablement respecter les principes de la concertation. En tant que garante, j'ai pu observer les efforts continus et la disponibilité dont ont fait preuve les équipes de la SGP en charge de cette concertation. Leurs membres n'ont ménagé ni leur temps ni leur énergie. Le directeur des relations territoriales et la directrice de projet ont accepté d'ajouter des réunions, ils ont constitué des dossiers pour certaines associations ou municipalités qui posaient des séries de questions très précises. Enfin, ils ont porté leur projet avec conviction et professionnalisme. Sans doute la contrainte du Schéma d'ensemble,*

maintes fois évoqué pour justifier la faible marge de manœuvre du maître d'ouvrage, a-t-elle été à la fois un frein au dialogue et un rempart derrière lequel le maître d'ouvrage pouvait s'abriter. En outre, en charge du seul projet d'infrastructure de transport, la SGP n'était pas compétente pour répondre à tous ceux qui souhaitaient que l'aménagement du Plateau fasse l'objet d'une réflexion globale. À ce titre, le maître d'ouvrage a souvent porté une responsabilité qui ne lui incombait pas ».

Et en conclusion du bilan de la concertation :

« *La concertation sur la ligne 18 a réuni d'ardents partisans d'un métro capacitaire reliant l'aéroport d'Orly à Versailles, à travers l'Essonne et les Yvelines, et une opposition plus ou moins radicale à un transport qui vient soutenir une urbanisation déjà à l'œuvre. C'est en tant que corollaire de cette urbanisation que la ligne est contestée par une partie des habitants du Plateau. Des solutions alternatives ont été évoquées. Le souci de préserver un espace qui abrite encore des zones naturelles et agricoles a été souvent exprimé, que ce soit par les agriculteurs eux---mêmes ou par les habitants du Plateau. Les entreprises de Saint---Quentin---en---Yvelines ont regretté l'abandon de la variante à deux gares, et fait connaître leur inquiétude face à l'absence d'une desserte sur laquelle elles comptaient.*

L'EPPS a fait état d'un soutien sans faille au métro, présenté comme un élément structurant du futur campus Paris---Saclay. De nombreuses entreprises et écoles qui vont rejoindre ce pôle de recherche ont manifesté leur entière adhésion à la ligne 18. L'espoir d'ajouter des gares, dans la mesure où une révision du Schéma d'ensemble rendrait possible certaines propositions, s'est exprimé à plusieurs reprises. Le maître d'ouvrage a fait preuve d'écoute et a tenté, autant que le lui permettait sa feuille de route, d'entendre les demandes et les recommandations faites par le public.

La SGP devra veiller dans l'avenir à travailler en étroite concertation avec le public et les acteurs concernés lors de la phase de conception du viaduc, objet particulier d'inquiétudes. De la même manière, elle aura à cœur d'adopter, concernant les options qui n'entrent pas directement dans le cadre réglementaire du schéma d'ensemble, une approche aussi ouverte et transparente que possible, nourrie d'arguments : la SGP s'emploiera avec profit à poursuivre le dialogue avec ceux qui en ont fortement exprimé le désir lors de la concertation renforcée, que ce soit les agriculteurs, les associations, les élus, les entreprises ».

2.2.3. La consultation inter-administrative

La circulaire du 5 octobre 2004, relative à la concertation applicable aux projets de travaux, d'aménagements et d'ouvrages de l'Etat et des collectivités territoriales, prévoit une consultation des services de l'Etat, qui « *contribue à la sécurité juridique des projets et à la maîtrise de leurs délais de réalisation* ».

La consultation inter-administrative relative au projet *« Ligne 18 : Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers (Ligne Verte)* » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 12 juin 2015 par le Préfet de la région d'Ile-de-France. Le projet de dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique, finalisé en juin 2015 par le maître d'ouvrage Société du Grand Paris, a été transmis à l'ensemble des services et organismes consultés. Une réunion de présentation de la procédure et du projet a été organisée à leur intention le 3 juillet 2015 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France, avec la Société du Grand Paris.

Une réunion de synthèse s'est tenue le 8 octobre 2015. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris.

Ont été consultés pour cette enquête les 77 établissements ou organismes suivants :

1. le Secrétariat général pour les affaires régionales d'Ile-de-France (SGAR)
2. la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA)
3. la Direction régionale et interdépartementale de l'énergie et de l'environnement d'Ile-de-France (DRIEE)
4. la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Ile-de-France (DRIHL)
5. l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France (ARS)
6. la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi d'Ile- de-France (DIRECCTE)
7. la Direction régionale de la jeunesse, des sports et de la cohésion sociale d'Ile-de-France (DRJSCS)
8. la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France (DRAC)
9. la Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Ile-de-France (DRIAAF)
10. la Direction régionale des finances publiques d'Ile-de-France (DRFP)
11. le Gouverneur militaire de Paris
12. la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
13. la Préfecture de police de Paris
14. la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)
15. la Préfecture du département de l'Essonne
16. la Direction départementale des territoires de l'Essonne
17. la Direction départementale de la cohésion sociale de l'Essonne
18. la Direction départementale de la protection des populations de l'Essonne
19. la Direction départementale des finances publiques de l'Essonne
20. la Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne
21. la Délégation départementale du service départemental d'incendie et de secours de l'Essonne (SDIS 91)
22. la Délégation territoriale de l'Essonne de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
23. la Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires du Conseil départemental de l'Essonne
24. la Préfecture du département des Hauts-de-Seine
25. l'Unité territoriale de l'équipement et de l'aménagement des Hauts-de-Seine
26. l'Unité territoriale de l'environnement et de l'énergie des Hauts-de-Seine
27. l'Unité territoriale de l'hébergement et du logement des Hauts-de-Seine
28. l'Unité territoriale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi des Hauts-de-Seine
29. la Direction départementale de la cohésion sociale des Hauts-de-Seine
30. la Direction départementale de la protection des populations des Hauts-de-Seine
31. la Direction départementale des finances publiques des Hauts-de-Seine
32. la Direction départementale de la sécurité de proximité des Hauts-de-Seine
33. la Délégation territoriale des Hauts-de-Seine de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
34. le pôle bâtiments et transports Direction générale du Conseil départemental des Hauts-de-Seine
35. la Préfecture du département des Yvelines
36. la Direction départementale des territoires des Yvelines
37. la Direction départementale de la cohésion sociale des Yvelines
38. la Direction départementale de la protection des populations des Yvelines

39. l'unité territoriale des Yvelines responsable de la direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi à la Direction régionale Ile-de-France
40. la Direction départementale des finances publiques des Yvelines
41. la Délégation territoriale des Yvelines de l'Agence régionale de santé d'Ile-de-France
42. la Direction de l'Aménagement et du Développement des Territoires du Conseil départemental des Yvelines
43. le Département (Conseil général) de l'Essonne
44. le Département (Conseil général) des Hauts-de-Seine
45. le Département (Conseil général) des Yvelines
46. la Région (Conseil régional) d'Ile-de-France
47. Réseau de transport d'électricité (RTE)
48. GRTgaz
49. Orange
50. Numéricâble
51. la Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL)
52. la Société française Donges-Metz (SFDM - hydrocarbures)
53. Voies navigables de France (VNF)
54. Ports de Paris HAROPA
55. le Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)
56. l'Agence de l'eau Seine-Normandie (AESN)
57. Eau de Paris
58. le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP)
59. la Société des eaux de Versailles et de Saint-Cloud (SEVESC)
60. Electricité Réseau Distribution France (ERDF)
61. Gaz Réseau Distribution France (GRDF)
62. la Régie autonome des transports parisiens (RATP)
63. Réseau ferré de France (RFF)
64. la Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
65. l'Etablissement Public de de Sécurité Ferroviaire (EPSF)
66. l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
67. l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP)
68. l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF)
69. l'Etablissement public foncier des Hauts-de-Seine (EPF 92)
70. l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)
71. l'Office national des forêts (ONF)
72. l'Établissement public Paris Saclay (EPPS)
73. l'Établissement public d'aménagement Orly-Rungis-Seine-Amont (EPA-ORSA)
74. l'Inspection générale des carrières (IGC)
75. le Bureau de recherches géologiques et minières (BRGM)
76. l'académie de Créteil
77. le Centre des monuments nationaux

Parmi les **77** établissements ou organismes consultés **35** ont répondu à cette consultation. Ils sont répertoriés dans le tableau suivant :

Organisme	Service	Date de l'avis
Inspection générale des carrières (IGC)	-	17/06/2015
Société française Donges-Metz (SFDM)	-	29/06/2015
Préfecture de l'Essonne	Direction départementale de la cohésion sociale (DDCS 91)	29/06/2015
Préfecture de l'Essonne	Service territorial de l'architecture et du patrimoine (ABF)	20/07/2015
Direction générale de la police nationale	Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne	27/07/2015
Syndicat des eaux d'Ile-de-France (SEDIF)	-	04/08/2015
Brigade des sapeurs-pompiers de Paris (BSPP)	Bureau prévention	10/08/2015
Société des transports pétroliers par pipeline (TRAPIL)	Pipeline Le Havre – Paris Maintenance - exploitation	18/08/2015
Agence régionale de santé Ile-de-France (ARS)	Siège & délégations territoriales des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de L'Essonne	24/08/2015
Conseil Général des Yvelines	-	09/2015
GRTgaz	Direction des projets	03/09/2015
Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France	Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine des Yvelines	04/09/2015
RATP	Département Gestion des infrastructures	07/09/2015
Réseau de transport d'électricité (RTE)	-	08/09/2015
Direction départementale de la protection des populations Hauts-de-Seine (DDPP 92)	Service Sécurité et Loyauté des Produits industriels - Actions économiques locales	08/09/2015
Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Direction de la sécurité de l'aviation civile nord	09/09/2015
Département des Hauts-de-Seine	Pôle Bâtiments et transports	10/09/2015
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)	-	11/09/2015
DIRECCTE	Unité territoriale des Yvelines	11/09/2015
Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA)	Délégation interrégionale Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France, Haute et Basse-Normandie	14/09/2015
Direction centrale de la sécurité publique	Direction départementale de la sécurité publique de l'Essonne (91)	14/09/2015
Office national des forêts (ONF)	Délégation territoriale Ile-de-France Nord-Ouest	14/09/2015
Préfecture de l'Essonne	Direction départementale des territoires de l'Essonne	15/09/2015
Eau de Paris	Direction de l'ingénierie et du patrimoine	15/09/2015
Département de l'Essonne	Président du Conseil départemental	15/09/2015
Etablissement Public Paris Saclay (EPPS)	Président – Directeur général	15/09/2015
Direction départementale des territoires (DDT) des Yvelines	-	17/09/2015

Organisme	Service	Date de l'avis
Université Paris-Saclay	Président de l'Université Paris-Saclay et de la Fondation de coopération scientifique Campus Paris-Saclay	17/09/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France (DRIEE)	Service développement durable des territoires et des entreprises	22/09/2015
DRIEA	UTEA 92	23/09/2015
Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse	Bureau syndical du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse	01/10/2015
Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne	Direction des réseaux - Service des Grands Projets	07/10/2015
Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation l'agriculture et de la forêt (DRIAAF)	Service régional d'économie agricole	12/10/2015
SNCF Réseau	Direction accès au réseau Ile-de-France	08/10/2015
Service départemental d'incendie et de secours de l'Essonne	Service prévision	15/10/2015

Les nombreux avis et remarques parvenus à la Société du Grand Paris ont été classés en 7 catégories portant sur :

- Les procédures
- Les caractéristiques du projet
- Les réseaux concessionnaires et autres servitudes
- Les impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine
- Les impacts sur le milieu humain et travaux
- Les déplacements et réseaux de transport
- La sécurité

La plupart de ces avis demandent des rectifications, des compléments ou des corrections, mais **la consultation administrative réalisée n'a pas mis en exergue des contradictions ou empêchements majeurs au projet de transport de ce cinquième tronçon du Grand Paris Express.**

2.3. Examen de la procédure

L'ensemble de ce dossier semble correctement traité tant du point de vue technique que du point de vue du respect de la législation en vigueur.

A la lumière des différents paragraphes ci-dessus, et par comparaison avec les dispositions prévues par l'arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de cette enquête publique, il semble que la procédure ait été bien respectée.

2.4. Rencontre préalable du 01 février 2016 avec la préfecture de Paris autorité organisatrice de l'enquête

Le 1er février 2016, une réunion préparatoire a été organisée à la préfecture de la région d'Ile de France, préfecture de Paris.

Cette réunion avait pour objectif d'examiner les conditions de déroulement de la future enquête.

Elle a réuni des représentants de l'Unité Territoriale de Paris – Service utilité publique et équilibres territoriaux, des représentants de la SGP, des

représentants de la Société de communication « Parimage » et des représentants de la société PUBLILEGAL.

En présence également du président de la commission d'enquête, ont été évoquées les différentes phases de la future enquête, les lieux d'enquête ainsi que les lieux des permanences possibles et le nombre de permanences à assurer sur chacun des lieux de permanence envisagés.

A cette occasion, compte tenu de l'importance de cette enquête ayant mobilisé fortement le public durant la phase de concertation, et sur proposition du président de la commission d'enquête, il a été décidé que 4 réunions publiques d'information et d'échanges seraient organisées au cours de l'enquête : une à Versailles, une à Guyancourt, une à Gif-sur-Yvette et une à Massy.

Un calendrier du déroulement de l'enquête a également été évoqué ainsi que la répartition des missions et des responsabilités entre la préfecture de la région Ile-de-France, préfecture de Paris, autorité organisatrice de l'enquête, chargée de la rédaction de l'arrêté de l'enquête et la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage.

2.5. Rencontres avec le maître d'ouvrage

2.5.1. Première réunion de la commission d'enquête et paraphe des registres le 15 février 2016

La commission d'enquête, – 7 titulaires et 1 seul suppléant (l'un des 2 suppléants n'ayant pas pu être présent) - s'est réunie pour la première fois le lundi 15 février 2016 à la préfecture d'Ile de France, préfecture de Paris, siège de l'enquête.

Cette réunion a été l'occasion pour le président de la commission d'enquête de débattre avec les membres de sa commission des différentes phases de l'enquête publique à venir et de donner ses directives et ses consignes pour toute la durée de l'enquête.

Ont notamment été abordées les conditions :

- de déroulement des permanences tenues par les membres de la commission d'enquête dans chacun des secteurs qui leur étaient dévolus ;
- de déroulement des 4 réunions publiques d'information et d'échange et le rôle des membres de la commission d'enquête lors de ces réunions ;
- des modalités de fin d'enquête et notamment du dépouillement à opérer dès le recueil des observations, courriers et courriels recueillis.

Enfin, il a été convenu que sauf événement d'importance, il n'y aurait pas de nouvelle réunion de la commission d'enquête en cours d'enquête, la seconde réunion étant programmée après le recueil de l'ensemble des registres et courriers, à l'issue de l'enquête.

La fin de la matinée a ensuite été consacrée au paraphe par les membres titulaires de la commission d'enquête des registres prévus dans les 14 communes et les 4 préfectures concernées par cette enquête.

2.5.2. Présentation de l'enquête Ligne 18 par la Société du Grand Paris le 18 février 2016

L'enquête de la Ligne 18 a été présentée à la commission d'enquête par la Société du Grand Paris (SGP) dans ses locaux au 30, avenue des Fruitiers à Saint Denis (93200)

La totalité des commissaires enquêteurs titulaires étaient présents ainsi que madame BAULE 1ère suppléante.

La présentation s'est déroulée à partir de 08h30 selon le plan suivant :

1) Contexte général et présentation du Grand Paris Express, par Bernard CATHELAIN, membre du directoire
2) La ligne 18, un projet concerté, par Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales
3) Présentation du dossier d'enquête publique, par Julie DAVID, chargée de mission « études générales »
4) Périmètre du projet, coût et planning, par Brigitte GREGOIRE, directrice de projet
5) Etudes de trafic, par Julie DAVID, chargée de mission « études générales »
6) Evaluation socio-économique, par Jean-Claude PRAGER, directeur des études économiques
7) Tracé, viaduc et principaux ouvrages de la ligne 18, par Brigitte GREGOIRE, directrice de projet
8) Etude d'impact, par Margaux CHABARDES, chargée de mission à la direction de l'ingénierie environnementale
9) L'action foncière et la mise en compatibilité des PLU, par Benoît LABAT, directeur de la valorisation et du patrimoine

Cette présentation réalisée sous forme d'un PowerPoint commentée, s'est terminée à 12h45. L'ensemble des transparents projetés figure en **pièce 14 jointe**.

2.5.3. Reconnaissance du tracé du projet mis à l'enquête le 19 février 2016

Le 19 février 2016, la commission d'enquête s'est rendue par ses propres moyens à la gare de Versailles Chantiers pour 09h15.

Sur place elle a été prise en charge dans un bus affrété par la Société du Grand Paris.

A bord de ce bus et bénéficiant des commentaires des représentants de la SGP, tant lors des déplacements sur route qu'à l'occasion des nombreux arrêts justifiés par la visite plus approfondie des emplacements futurs des gares ou des ouvrages annexes, elle a parcouru l'ensemble du tronçon de la ligne 18 allant de Versailles à l'aéroport d'Orly.

La visite de terrain s'est terminée vers 13h00.

A l'occasion de cette reconnaissance, un Guide de visite remis préalablement à chacun des membres de la commission d'enquête et agrémenté de plans et de photos leur a permis de mieux visualiser les enjeux et les impacts des aménagements prévus.

Il figure en **pièce 15 jointe**

2.5.4. Présentation des aspects socio-économiques de l'enquête L18 par la Société du Grand Paris le 29 février 2016

Monsieur PRAGER, Directeur des études économiques de la Société du Grand Paris, a exposé à la commission d'enquête, et analysé différents aspects économiques du projet de la ligne 18 le 29 février 2016.

Sur la complexité des projections et des évaluations

Il explique qu'il faut d'abord apprécier l'urgence de réaliser le projet lui-même par rapport aux besoins et aux difficultés des usagers des transports, ensuite prendre en compte le fait que des développements sont en cours et prévus sur le plateau de

Saclay, développements qui font d'ailleurs qu'on se trouve presque en limite d'appréciation économique du projet.

Le principe habituel est de partir d'hypothèses et d'appliquer une méthode de calcul, mais il faut être conscient qu'on se trouve dans une zone de très grande incertitude tant par rapport au développement du plateau de Saclay lui-même qu'au potentiel d'évolution susceptible d'être généré par la ligne.

La complexité du sujet dans sa globalité, amène ainsi différentes questions comme :

- Comment quantifier la valeur économique de la ligne ?
- Que peut-on attendre comme développement économique induit de Saclay ?
- Quel sera véritablement l'apport du métro ?

Ce dont on peut être sûr, précise Monsieur PRAGER, c'est que Saclay peut se développer seul sans la ligne 18.

Mais alors, fait-il remarquer, le plateau va atteindre un degré de développement tel, que les déplacements des futurs habitants, des personnes qui y travailleront ou y étudieront, se feront principalement en utilisant des voitures, et que se créera alors une situation de congestion insupportable.

Le problème s'est posé lors de la création du campus de l'université de Stanford, dans la Silicon-Valley, où en dépit d'un réseau de transports publics insuffisant, il n'avait pas été envisagé de construire un métro avant le développement. Cela a généré une situation de congestion automobile monstre. La création ultérieure d'un métro souterrain a en partie réglé la situation, mais comme le développement de la zone sud du campus n'avait pas été anticipé, il en est résulté une nouvelle confusion et de nouveaux problèmes analogues.

On comprend qu'à Saclay, il y ait nécessité de développer une urbanisation adaptée, comportant des moyens de transport performants et appropriés, qui donne de bons signaux aux futurs investisseurs et permette l'arrivée et le travail sur la zone, sans entraîner de congestion, des personnels requis.

Sans ces conditions, le développement ne réussira pas.

De plus fait remarquer Mme Brigitte Grégoire, directrice du projet, la création de la zone de protection ZPNAF du plateau de Saclay, circonscrit le développement du plateau, et comme il est clair que tout le monde ne pourra pas y habiter, la nécessité d'avoir des moyens de transport adéquats se trouve confortée.

Méthodes utilisées et incertitudes

Sur les calculs économiques eux-mêmes, Monsieur PRAGER explique qu'ils sont basés sur les mêmes méthodes que celles qui ont été appliquées à des projets similaires, tout en étant conscient que les résultats qu'elles fournissent, sont réducteurs par rapport à la réalité future. Pour la ligne 18 prise isolément, l'estimation centrale qui est faite a minima, donne une VAN (Valeur Actuelle Nette) de 0,3 M € et un TRI (Taux de Rentabilité Interne) à peine supérieur au taux d'actualisation retenu.

Il rappelle aussi que les calculs utilisent des modèles de trafic, qui ne sont pas véritablement adaptés au sujet, car ils sont conçus pour des projets constituant des compléments de trafic à un système de transport existant, ce qui n'est pas le cas ici.

Le modèle de prévisions de trafic MODUS, de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France a été utilisé. Il est admis que ce modèle sous-estime les trafics en situation de projet, et une équipe d'experts consultés par la Société du Grand Paris, a évalué la sous-estimation du trafic pour le métro, comprise entre 30 et 90%, ce qui est beaucoup.

Malgré cela, par prudence, alors que beaucoup souhaitaient retenir pour les calculs, un chiffre plus élevé, le trafic choisi par le groupe d'étude a été de 45000

usagers, chiffre très sous-estimé. Toutefois, ce chiffrage n'a pas d'incidence sur le dimensionnement du matériel et la capacité de la ligne qui sont adaptés aux besoins effectifs.

Il existe également une incertitude, qui a une incidence sur le trafic et donc sur son estimation, liée à ce qu'on appelle « la valeur de la régularité », qui est la valeur du temps pour ceux qui prennent un moyen de transport. Ceux-ci prévoient en effet des marges dans la durée des trajets, pour tenir compte de la fiabilité du moyen de transport et des aléas et sont amenés à choisir suivant la situation le mode de transport qu'ils jugent le plus approprié à leur besoin. Cette valeur de régularité définit ainsi un lien entre l'importance du trafic et le temps de parcours qu'il offre aux usagers.

Dans les calculs, en tenant compte des incertitudes sur l'estimation du trafic et de la notion de valeur de régularité, les résultats seraient bien meilleurs que ceux indiqués.

Il apparaît de ce qui précède que le dossier sous-estime les résultats économiques du projet et que la rentabilité véritable sera supérieure à ce qui est obtenu. Indépendamment de la notion de service public, l'objectif est que « a minima », le projet ait une rentabilité acceptable.

Un autre facteur mal maîtrisé, qui pourrait avoir une incidence favorable sur les résultats, est le développement futur de la zone du plateau de Saclay, selon qu'elle se fasse avec ou sans le projet.

Notion de bénéfices économiques élargis

Enfin, en dehors des aspects purement économiques, analyse coûts-avantages classique (valorisation des heures gagnées, régularité et confort, effets sur l'environnement, etc…..), que l'on sait parfaitement calculer (on sait évaluer la valeur de l'heure gagnées en IDF ou le gain en CO2 par rapport à l'automobile…), d'autres facteurs sont à l'origine de ce que l'on nomme des « bénéfices économiques élargis », lesquels peuvent être imputés au projet et entraînent des gains pour l'économie pouvant atteindre des valeurs importantes.

On peut citer :

- L'effet sur la localisation de la croissance de l'emploi
- L'incitation à l'étalement urbain en termes d'emploi et de population
- La densification de la croissance autour de l'anneau du Grand Paris Express.

Ainsi la contribution à la densification de la croissance et de l'emploi a des vertus économiques induisant une amélioration de la productivité des entreprises. En termes de service public, l'école ou la santé coûte moins cher par habitant en zone dense qu'en zone diffuse. De plus, ces éléments produisent une meilleure attractivité sur les investissements créateurs d'emplois à terme générant un bénéfice sur la croissance de l'emploi : dans une zone d'accessibilité interne forte, le niveau de l'emploi est plus fort, car les personnes ont plus de facilité d'accès aux emplois en raison de la proximité de leur domicile.

Pour l'estimation des gains économiques élargis, des choix ont été faits à partir d'études et d'hypothèses, par exemple, quand on double le nombre d'emplois à l'hectare, la productivité augmente de 2,4%, ou encore tout emploi supplémentaire créé apporte un gain pour la communauté de 20 à 30 000 €.

Les effets économiques élargis n'ont pu être calculés que globalement sur la totalité du projet de Grand Paris Express, et il a été nécessaire de créer des clés de répartition pour chacune des lignes, tout en sachant que ce système d'imputation sous-estimait les bénéfices possibles. Il n'a été attribué à la ligne 18, que 5% des « bénéfices économiques élargis », la question s'étant posée de la faible rentabilité du tronçon Orsay-Versailles.

Pour finir son exposé, Monsieur PRAGER explique, concernant la conception du projet, que plusieurs échanges internes sur le dimensionnement de la ligne ont eu lieu ; sur la partie Versailles Nanterre s'est posé le problème de la création de gares intermédiaires ; enfin a été soulevée la question de savoir s'il n'était pas préférable de tout réaliser en même temps au lieu de saucissonner l'ensemble tronçon par tronçon. Pour ce dernier point, bien qu'il n'y ait pas de raison technique préférentielle, c'est le choix de traiter ligne par ligne qui a été privilégié.

2.5.5. Rencontre du modérateur chargé de l'animation des réunions publiques le 29 février 2016

Le 29 février 2015, le président de la commission d'enquête, accompagné de madame Nicole SOILLY, commissaire enquêteur, membre de la commission d'enquête a rencontré au siège de la Société du Grand Paris (SGP), la personne en charge sous l'égide du président de la commission, de l'animation et de la modération des quatre réunions publiques, Mme Marie-Pierre BORY de la société « Parimage ». Cet entretien s'est déroulé en présence de Mme LHOMME chargée de la communication du projet ligne 18 et de représentants de la SGP et de la société « Parimage ».

Après avoir déterminé un synopsis commun aux quatre réunions programmées pour cette enquête, cette rencontre a été l'occasion d'examiner les conditions de leur déroulement et de préciser le rôle de chacun des intervenants.

Les conditions d'accueil et de participation du public (par écrit et oralement) ont été arrêtées ainsi que le timing envisagé.

Au cours de cette rencontre le positionnement de la commission lors des différentes réunions publiques a également été évoqué en envisageant deux possibilités selon la configuration de la scène :

- soit la totalité de la commission d'enquête peut prendre place sur l'estrade ;
- soit elle ne peut pas y être en totalité et dans ce cas seul le président se tiendra sur l'estrade, le reste de la commission prenant place au 1er rang.

Enfin les modalités de l'enregistrement et des comptes rendus de ces réunions ont été arrêtées d'un commun accord.

* *

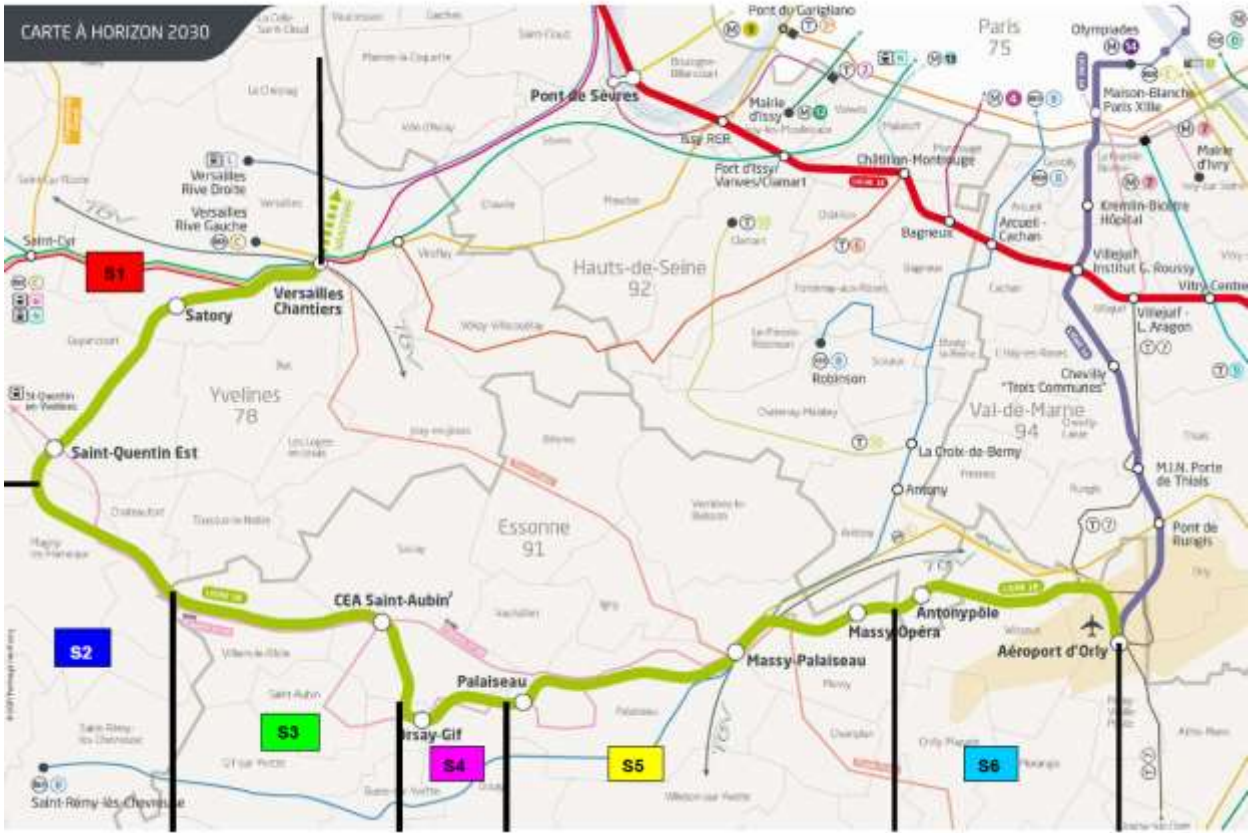
*

2.6. Organisation pratique de l'enquête

Le tracé comprenant 14 communes traversées par le projet a été divisé en 6 secteurs :

SECTEUR 1	SECTEUR 2	SECTEUR 3
S1	S2	S3
Reinhard FELGENTREFF	**Fabien GHEZ**	**Jacques BERNARD-BOUISSIERES**
SECTEUR 4	**SECTEUR 5**	**SECTEUR 6**
S4	S5	S6
Yves MAËNHAUT	**Pierre BARBER**	**Nicole SOILLY**

Dans chacun de ces secteurs, les commissaires enquêteurs étaient chargés de tenir 3 ou 4 permanences dans chacune des communes de leur secteur. Chacun des commissaires enquêteurs a effectivement tenu les permanences prévues, à l'exception de Madame SOILLY du secteur 6 qui, à la suite d'un problème matériel, n'a pu se rendre à la mairie de WISSOUS le 5 avril aux horaires indiqués dans l'arrêté d'organisation de l'enquête. Toutes les personnes souhaitant rencontrer le commissaire enquêteur ont cependant pu être reçues par ce dernier à la permanence suivante.



Les permanences dans les différents secteurs ont été organisées et tenues

selon le tableau suivant :

Secteur	Stations	Communes Adresse des mairies	Permanence 1	Permanence 2	Permanence 3	Permanence 4
❶ FELGENTREFF Reinhard 9 Permanences	Versailles-Chantiers Satory Saint Quentin Est	VERSAILLES 4, avenue de Paris 01 30 97 80 80	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Lundi 25 avril de 14h00 à 17h00	//
		GUYANCOURT 14, rue Ambroise Croizat 01 30 48 33 33	Lundi 21 mars de 14h00 à 17h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Mardi 26 avril de 14h00 à 17h00	//
		VOISINS LE BRETONNEUX 1, place CDG 01 30 48 58 68	Jeudi 24 mars de 09h00 à 12h00	Mercredi 6 avril de 17h00 à 20h00	Samedi 23 avril de 09h00 à 12h00	//
❷ GHEZ Fabien 8 Permanences		MAGNY-LES-HAMEAUX 1, place Pierre Bérégovoy, 01 39 44 71 79	Lundi 21 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Mercredi 13 avril de 16h00 à 19h00	Mardi 26 avril de 09h00 à 12h00
		CHATEAUFORT 19, place Saint Christophe 01 39 56 20 50	Jeudi 24 mars de 16h00 à 19h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 14 avril de 16h00 à 19h00	Samedi 23 avril de 09h00 à 12h00
❸ BERNARD BOUISSIERES Jacques 8 Permanences	CEA Saint-Aubin	VILLIERS-LE-BACLE Place de la Mairie 01 69 33 15 15	Mercredi 30 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 14 avril de 15h00 à 18h00	Mardi 26 avril de 09h00 à 12h
		SACLAY 12, place de la Mairie 01 69 41 02 83	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 7 avril de 14h30 à 17h30	Jeudi 14 avril de 09h00 à 12h00	Mardi 26 avril de 14h30 à 17h30
❹ MAËNHAUT Yves 8 permanences	Orsay-Gif	GIF-SUR-YVETTE 9, square de la Mairie 01 69 18 69 18	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Jeudi 31 mars de 15h00 à 18h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Lundi 25 avril de 15h00 à 18h00
		ORSAY 2, place du Gal Leclerc 01 60 92 80 00	Mardi 22 mars de 15h00 à 18h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Mercredi 6 avril de 15h00 à 18h00	Mardi 26 avril de 15h00 à 18h00
❺ BARBER Pierre 8 Permanences	Palaiseau Massy-Palaiseau Massy Opéra	PALAISEAU 91, rue de Paris 01 69 31 93 00	Mardi 22 mars de 16h00 à 19h00	Jeudi 31 mars de 14h30 à 17h30	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Vendredi 22 avril de 14h30 à 17h30
		MASSY 1, avenue du Gal de Gaulle 01 60 13 30 00	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Mercredi 6 avril de 15h00 à 18h00	Samedi 23 avril de 09h00 à 12h00
❻ SOILLY Nicole 9 permanences	Antonypôle Aéroport d'Orly	ANTONY Place de l'Hôtel de Ville 01 40 96 71 00	Lundi 21 mars de 09h00 à 12h00	Samedi 9 avril de 09h00 à 12h00	Vendredi 15 avril de 09h00 à 12h00	//
		WISSOUS Place de la Libération 01 64 47 27 27	Mardi 22 mars de 09h00 à 12h00	Mardi 5 avril de 16h00 à 19h00 Cette permanence n'a pas eu lieu suite à un problème matériel ayant empêché le CE de se rendre sur les lieux	Samedi 16 avril de 09h00 à 12h00	//
		PARAY-VIEILLE-POSTE Place H. Barbusse 01 69 38 79 83 et Espace Tabarly 75 av PV Couturier	Mardi 22 mars de 14h00 à 17h00	Samedi 2 avril de 09h00 à 12h00	Jeudi 21 avril de 09h00 à 12h00	//
TOTAL 49 permanences	**10**	**14**	**14**	**13**	**14**	**8**

2.7. Déroulement des permanences

2.7.1. Organisation et tenue des permanences

2.7.1.1. Organisation des permanences

Chacun des commissaires enquêteurs a tenu, au nom de la commission d'enquête les permanences dans le secteur qui lui était dévolu (Cf. paragraphe **2.6** ci-dessus).

Afin d'avoir une vue d'ensemble des problèmes ou difficultés sur l'ensemble du tracé de cette future ligne 18 du Grand Paris Express, le président de la commission d'enquête a effectué "en doublure" avec chacun des commissaires enquêteurs responsable de son secteur, au moins une permanence dans chacune des 14 communes concernées par l'enquête (Cf. paragraphe **2.7.2.1** ci-après).

2.7.1.2. Tenue des permanences

Les permanences ont été tenues conformément aux stipulations de l'arrêté préfectoral.

Au-delà du déroulement satisfaisant des permanences, il faut noter des différences importantes concernant l'affluence du public selon les communes concernées, de modérée voire faible dans certaines communes notamment au sud de la future ligne à importante dans d'autres communes concernées par le projet.

Le résumé ci-après du déroulement de ces permanences par chacun des commissaires enquêteurs de la commission d'enquête montre bien ces différences d'une commune à l'autre.

2.7.2. Déroulement des permanences

2.7.2.1. Actions menées par M. Jean Pierre CHAULET, président de la commission d'enquête

Comme indiqué précédemment et afin d'avoir une vue d'ensemble des problèmes ou difficultés sur l'ensemble du tracé de ce futur 5ème tronçon du Grand Paris, j'ai effectué un certain nombre de permanences en "doublure" avec chacun des commissaires enquêteurs ayant la responsabilité de son secteur.

Ces "doublures" m'ont permis, non seulement, de constater les préoccupations et/ou les interrogations exprimées par les personnes qui se sont rendues à ces permanences, mais également de rencontrer certains élus présents (maires ou adjoints) et de m'entretenir avec eux de leurs éventuelles récriminations et/ou de leurs souhaits.

Accessoirement j'ai pu lors de mes déplacements vers les lieux de permanence constater la présence d'affiches sur le trajet devant être emprunté par le futur métro automatique ainsi que dans les mairies concernées par cette enquête publique unique.

A cet effet j'avais diffusé aux 6 commissaires enquêteurs responsables de secteurs, le tableau suivant des permanences que je comptais effectuer "en doublure" avec eux, tableau que j'ai totalement respecté.

Date	Matinée	Après midi	Soirée
Lundi 21 mars 2016	09h00→12h00 Magny-les-Hx	14h00→17h00 Guyancourt	
Mardi 22 mars 2016		15h00→18h00 Orsay	Réunion publique Massy
Samedi 2 avril 2016	09h00→12h00 Massy		
Lundi 4 avril 2016			Réunion publique Versailles
Mercredi 6 avril 2016		14h00→17h00 Voisin le Bx	
Vendredi 8 avril 2016			Réunion publique Gif/Yvette
Samedi 9 avril 2016	09h00→12h00 Gif-sur-Yvette		
Jeudi 14 avril 2016	09h00→12h00 Saclay	15h00→18h00 Villiers le Bâcle	Réunion publique Guyancourt
Vendredi 15 avril 2016	09h00→12h00 Antony		
Samedi 16 avril 2016	09h00→12h00 Wissous		
Jeudi 21 avril 2016	09h00→12h00 Paray-Vieille-Poste		
Vendredi 22 avril 2016		14h30→17h30 Palaiseau	
Samedi 23 avril 2016	09h00→12h00 Châteaufort		
Lundi 25 avril 2016		14h00→17h00 Versailles	

2.7.2.1. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Reinhard FELGENTREFF (secteur 1)

Neuf permanences prévues pour trois heures chacune ont été tenues dans les trois communes du premier secteur : Versailles (3 permanences le 22 mars 2016 et les 2 et 25 avril 2016), Guyancourt (3 permanences le 21 mars 2016 et les 9 et 26 avril 2016), et enfin Voisins-le-Bretonneux (3 permanences le 24 mars 2016 et les 6 et 23 avril 2016).

Dans chaque commune, l'une des trois permanences s'est effectuée en doublon avec le Président de la commission d'enquête afin d'optimiser l'écoute du public et son information.

Les affichages des avis d'enquête de format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête publique et les permanences, avaient été réalisés par la SGP en de multiples endroits sur le site de la gare de Versailles Chantiers et autour des sites des futures gares à Satory et à Guyancourt (Gare de Saint-Quentin-Est) ainsi que sur les panneaux d'affichage administratif en mairie et dans les environs de l'opération.

A l'occasion de ses déplacements pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation des gares, le commissaire enquêteur a pu le vérifier.

Une soixantaine de personnes (dont des représentants de conseils syndicaux ou d'associations, et quelques élus aussi) est venue rencontrer le commissaire enquêteur lors des 9 permanences tenues dans les 3 communes.

La fréquentation était particulièrement importante à Voisins le Bretonneux où beaucoup d'habitants du quartier de La Bretonnière s'inquiétaient du passage du métro sous leurs maisons à cause des conditions du sous-sol particulièrement instable.

A Versailles c'est le fait que l'endroit choisi par la SGP pour l'implantation de la nouvelle gare de la ligne 18 dans le périmètre de la gare existante Versailles-Chantiers nécessitera la destruction du Centre Huit, siège et lieu principal de la vie de l'Eglise Protestant Unie de Versailles, qui a suscité l'inquiétude de beaucoup de personnes.

Le climat général de l'enquête dans les trois communes du secteur peut être défini comme calme et serein avec une affluence s'accentuant avec l'avancement de l'enquête.

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de l'enquête.

2.7.2.1.1. Dans la commune de Versailles

2.7.2.1.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Versailles

L'affichage réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur le panneau d'affichage administratif municipal devant la mairie.

Il y avait également plusieurs affiches bien visibles à la gare de Versailles Chantiers, à l'emplacement prévu pour la future gare de la ligne 18.

Le service urbanisme n'a pas jugé opportun d'installer le kakémono d'exposition de la SGP dans le hall d'accueil du service étant donné que trois autres enquêtes publiques se sont déroulées en même temps et la ville voulait garantir une égalité de traitement entre ces différentes enquêtes publiques.

Une pleine page du bulletin municipal « Versailles Magazine » du mois d'avril 2016, présentait en page 6 le projet de la ligne 18 dans sa globalité et ses aspects positifs pour la ville de Versailles. A été également annoncée la réunion publique qui s'est tenue le 4 avril 2016 au Théâtre Montansier.

L'annonce de l'enquête publique figurait également, sur le site internet de la ville : http://www.versailles.fr , rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur. Un lien permettait de consulter le dossier sur le site internet de la SGP : http://www.societedugrandparis.fr/ligne18,

2.7.2.1.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Versailles

L'armoire-dossier d'enquête était installée à l'accueil du service urbanisme, le registre était disposé sur une petite table à proximité sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées juste en face.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL a vérifié cinq fois le registre en mairie (23/03, 30/03, 05/04, 13/04, 20/04) et a récupéré le 27/04 le registre pour le remettre à la commission d'enquête.

Les permanences se sont déroulées dans trois salles de réunion différentes; l'armoire-dossier d'enquête était déplacée à chaque fois et installée dans ces salles lors des permanences.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

La permanence du 25 avril 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission.

Le commissaire enquêteur a reçu une dizaine de personnes à chaque permanence. Le registre a recueilli 18 observations.

2.7.2.1.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Versailles et/ou adjoint du maire.

Le commissaire enquêteur a été reçu le 12 avril 2016 par Monsieur François de MAZIERES, maire de Versailles. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.1 ci-après.

2.7.2.1.1.4. Autres entretiens ou rencontres.

Un contact avec le responsable du service urbanisme avait eu lieu avant le début de l'enquête afin d'organiser le déroulement des permanences.

2.7.2.1.2. Dans la commune de Guyancourt

2.7.2.1.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Guyancourt

L'affichage d'avis d'enquête réglementaire de format A2 sur fond jaune était effectué sur le panneau d'affichage administratif municipal de la mairie.

Le kakémono d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie.

Une demi-page d'information du «Guyancourt magazine» n°510 de mars 2016 présentait en page 8 le projet de la ligne 18 et indiquait le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur ainsi qu'un lien vers le site internet : www.enquetepubliqueligne18.fr . Etait également annoncée la réunion publique qui s'est tenue le 14 avril 2016 au Pavillon Waldeck-Rousseau à Guyancourt.

Les mêmes informations figuraient dès le début de l'enquête publique sur site internet de la ville : www.ville-guyancourt.fr.

2.7.2.1.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Guyancourt

L'armoire-dossier d'enquête était installée à la Direction de l'Urbanisme située au rez-de-chaussée du bâtiment de la mairie, le registre, ainsi que les dépliants de la SGP, étaient disposés sur une petite table à coté sous la surveillance du personnel de la Direction de l'Urbanisme.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre, ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL a vérifié cinq fois le registre en mairie (23/03, 31/03, 05/04, 13/04, 20/04) et a récupéré le 27/04 le registre pour le remettre à la commission d'enquête.

Les permanences se sont déroulées dans des salles de réunion différentes; l'armoire-dossier d'enquête était déplacée à chaque fois et installée dans ces salles lors des permanences.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

La permanence du 21mars 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission.

Le commissaire enquêteur a reçu une dizaine de personnes pendant ses permanences. Le registre a recueilli 7 observations.

2.7.2.1.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Guyancourt et/ou adjoint du maire.

Le commissaire enquêteur a été reçu le 11 mars 2016 par Monsieur François DELIGNE, maire de Guyancourt et Monsieur SEGUIN-CADICHE, Directeur Général des Services. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.2 ci-après.

2.7.2.1.2.4. Autres entretiens ou rencontres.

Monsieur Stéphane OLIVIER, adjoint au maire chargé des projets urbains, est venu lors de la troisième permanence du commissaire-enquêteur pour s'enquérir du déroulement de l'enquête. Il a aussi fait part du souhait de la commune que la gare de SQY-Est porte le nom de « Gare de Guyancourt », étant donné qu'elle se situe sur le territoire de la commune.

2.7.2.1.3. Dans la commune de Voisins-le-Bretonneux

2.7.2.1.3.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Voisins-le-Bretonneux

L'affichage d'avis d'enquête réglementaire de format A2 sur fond jaune était effectué sur le panneau d'affichage administratif municipal de la mairie.

Le kakémono d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public.

L'enquête et les permanences ont été annoncées sur le panneau lumineux à messages variables situé devant la mairie.

L'annonce de l'enquête figurait également sur le site internet de la ville : http://www.voisins78.fr rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur.

La municipalité a invité sur ce site la population et plus particulièrement les habitants du quartier de la Bretonnière à rencontrer le commissaire enquêteur pour lui faire part des difficultés rencontrées liées à la nature du sous-sol et pour demander une modification du tracé de la ligne 18.

2.7.2.1.3.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Voisins-le-Bretonneux

L'armoire-dossier d'enquête était installée dans les locaux du service urbanisme, ainsi que le registre et les dépliants de la SGP.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

Les permanences se sont déroulées dans la grande salle du conseil municipal, au 1 er étage de la mairie.

PUBLILEGAL a vérifié cinq fois le registre en mairie (23/03, 31/03, 05/04, 15/04, 20/04) et a récupéré le 27/04 le registre pour le remettre à la commission d'enquête.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions.

La permanence du 6 avril 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission.

Le commissaire enquêteur a reçu près d'une vingtaine de personnes à chacune de ses permanences. Les deux registres ont recueilli 38 observations.

2.7.2.1.3.3. Entretien avec le maire de la commune de Voisins-le-Bretonneux et/ou adjoint du maire.

Madame Alexandra ROSETTI, maire de Voisins le Bretonneux, a reçu le commissaire enquêteur le 14 mars 2016 dans ses bureaux de la mairie, en présence de monsieur Gabriel CRUZILLAC, Directeur du Cabinet, de monsieur Nicolas DAUPHIN, Directeur des services Techniques, de madame Valérie COGNATA, Responsable du Service Urbanisme, de monsieur ARDUN, Adjoint au Responsable du Service Urbanisme et de monsieur Jocelyn BEAUPEUX, Adjoint au Maire Urbanisme.

Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.3 ci-après.

2.7.2.1.3.4. Autres entretiens ou rencontres.

Un contact avec la responsable du service urbanisme avait eu lieu avant le début de l'enquête afin d'organiser le déroulement des permanences.

2.7.2.2. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Fabien GHEZ (secteur 2)

D'une manière générale, l'avis d'enquête de format A2 sur fond jaune, annonçant l'enquête publique et les permanences dans chaque commune du secteur 2, avait été affiché par la SGP le long du tracé du viaduc.

Quatre permanences de trois heures chacune étaient organisées dans chacune des deux communes (Châteaufort et Magny-les-Hameaux) de ce secteur, elles se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles.

Dans chaque commune, une des quatre permanences s'est effectuée en doublon avec le Président de la commission d'enquête afin d'optimiser l'écoute du public et son information.

On peut considérer qu'un nombre restreint de personnes s'est présenté aux permanences pour rencontrer le commissaire enquêteur, inscrire des observations, le constat ayant été fait que l'utilisation massive de la saisie des observations sur le site internet de l'enquête a été largement privilégiée.

Le sujet dominant, évoqué tant dans les observations orales, qu'écrites sur les registres d'enquête ou postées sur internet a été la traversée de ce secteur par le viaduc du métro et ses conséquences ressenties par les habitants comme apportant de nombreuses nuisances sur la vie des riverains et altérant l'environnement du secteur.

Dans ce secteur, une longue lettre argumentée, opposée au viaduc mais ne remettant « en aucune manière la légitimité de la construction de la ligne 18 » à l'initiative des maires des 4 communes Saclay, Châteaufort, Magny-les-Hameaux et Villiers le Bâcle a été déposée sur les registres des communes de Châteaufort et de Magny-les Hameaux.

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de l'enquête.

2.7.2.2.1. Dans la commune de Magny-les-Hameaux

2.7.2.2.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Magny-les-Hameaux

L'affichage réglementaire a été réalisé, affiche format A2 sur fond jaune sur le panneau d'affichage municipal devant l'entrée de la mairie et à l'intérieur de celle-ci.

Des panneaux d'exposition et des dépliants sur l'enquête étaient à disposition du public dans le hall d'accueil de la mairie.

L'annonce de l'enquête figurait également sur le site internet de la ville, www.magny-les-hameaux.fr renvoyant vers le site de l'enquête publique : http://www.enquetes-publiques.com en appelant les habitants à donner leur avis et recommandant de consulter également le site d'opposition au viaduc : www.enterrezlemetro.fr .

La municipalité a également informé les habitants sur le projet et sur les réunions publiques dans ses lettres d'information.

2.7.2.2.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Magny-les-Hameaux

L'armoire-dossier d'enquête était installée dans une petite salle attenante à l'accueil de la mairie, à proximité des panneaux d'exposition, le registre étant déposé près de l'armoire des dossiers.

Le registre a été photocopié régulièrement par la société PUBLILEGAL.

Le service d'urbanisme de la mairie s'assurait chaque matin que tout était en place et en ordre.

Toutes les permanences se sont déroulées dans la petite salle au rez-de-chaussée de la mairie attenante au hall d'accueil.

Une vingtaine de personnes s'est présentée à la permanence et 16 observations ont été inscrites et 3 lettres ont été reçues et annexées au registre.

2.7.2.2.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Magny-les-Hameaux

M. Bertrand HOUILLON, maire de Magny-les-Hameaux, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de la mairie le 29 mars 2016. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.4 ci-après.

2.7.2.2.1.4. Autres entretiens ou rencontres.

Des contacts avaient été pris avant le début de l'enquête avec M. Mikael LE BARS en charge du service urbanisme pour l'organisation de l'enquête

2.7.2.2.2. Dans la commune de Châteaufort

2.7.2.2.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Châteaufort

L'affichage réglementaire a été réalisé, affiche format A2 sur fond jaune sur le

panneau d'affichage municipal devant l'entrée de la mairie et à l'intérieur de celle-ci.

Des panneaux d'exposition et des dépliants sur l'enquête étaient à disposition du public dans le hall d'accueil de la mairie.

Plusieurs numéros spéciaux du bulletin « Brèves de Châteaufort » traitaient de l'enquête publique, celui du 30 mars informait de l'enquête, celui du 21 mars au 26 avril appelait les habitants à donner leur avis sur le projet, rappelant que le conseil municipal avait voté le 6 avril pour un métro enterré. Un mail était envoyé aux habitants le 21 avril pour rappeler l'enquête et ses modalités (dates, permanences, réunions publiques)

L'annonce de l'enquête figurait également sur le site internet de la ville : http://www.chateaufort.fr/ , indiquant l'enquête, les horaires des permanences du commissaire enquêteur, les horaires de consultation du dossier d'enquête publique, également consultable sur le site internet de la ligne 18 : http://www.enquêtepubliqueligne18.fr/ , et appelant les habitants à venir nombreux donner leur avis sur les registres déposés en mairie de Châteaufort ou sur le site internet indiqué.

Les dates des réunions publiques ont été également annoncées.

2.7.2.2.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Châteaufort

L'armoire-dossier d'enquête était installée dans une petite salle attenante à l'accueil de la mairie, à proximité des panneaux d'exposition, le registre étant déposé près de l'armoire des dossiers.

Le registre a été photocopié régulièrement par la société PUBLILEGAL.

Le Service d'accueil de la mairie s'assurait chaque jour que tout était en ordre.

Toutes les permanences se sont déroulées dans la petite salle au rez-de-chaussée de la mairie face aux escaliers d'entrée de l'accueil de la mairie.

Le commissaire enquêteur a reçu une vingtaine de personnes pendant ses permanences, 17 observations ont été inscrites sur le registre et 9 courriers y ont été annexés.

Il est à signaler que la mairie a avancé ses heures d'ouverture les samedis pour permettre l'accueil du public avant les heures d'ouverture normales.

2.7.2.2.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Châteaufort

Le commissaire enquêteur a été reçu le 30 mars 2016 par M. Patrice PANNETIER, maire de Châteaufort. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.5 ci-après.

2.7.2.2.2.4. Autres entretiens ou rencontres.

Des contacts ont été pris avec Mme Martine KOREN, secrétaire générale et Mlle Jessica PELLENNEC, responsable de l'Urbanisme avant le démarrage de l'enquête en vue de la préparation et des horaires des permanences.

2.7.2.3. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Jacques BERNARD-BOUISSIERES (secteur 3)

D'une manière générale, l'avis d'enquête de format A2 sur fond jaune, annonçant l'enquête publique et les permanences dans chaque commune du secteur 3,

avait été affiché par la SGP en de multiples endroits tout au long du tracé de la ligne, prévue en aérien dans ce secteur, qui longe dans sa plus grande part la RN 118 et la RD 36 en passant près du Christ de Saclay.

Quatre permanences de trois heures chacune, réparties sur toute la durée de l'enquête, étaient organisées dans chacune des deux communes de ce secteur (Villiers-le-Bâcle et Saclay), dont notamment une le samedi matin ; elles se sont déroulées dans de bonnes conditions tant matérielles que relationnelles.

Dans chaque commune, une des quatre permanences s'est effectuée en doublon avec le Président de la commission d'enquête afin d'optimiser l'écoute du public et son information.

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de l'enquête.

2.7.2.3.1. Dans la commune de Villiers-le-Bâcle

2.7.2.3.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Villiers-le-Bâcle

L'affichage réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur les panneaux d'affichage municipaux et en particulier une affiche était collée sur la porte d'entrée vitrée de la mairie.

L'annonce de l'enquête figurait également, avant *(1re vérification effectuée le 14 mars 2016*) et pendant toute la durée de l'enquête en page d'accueil du site internet de la ville http://www.ville-villierslebacle.fr/ , renvoyant à une page du site qui précisait l'objet, la finalité et les dates de cette enquête publique, donnait l'adresse internet de consultation du dossier d'enquête www.enquetepubliqueligne18.fr, rappelait les dates de consultation du dossier d'enquête publique à la mairie et les dates des permanences du commissaire enquêteur dans la commune.

Enfin le magazine municipal Villiers Village n°4 d'avril 2016 informait en page 4 de la tenue de l'enquête publique et de ses enjeux.

2.7.2.3.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Villiers-le-Bâcle

Le kakémono d'exposition de la SGP, annonçant l'enquête de la ligne 18, était installé dans le hall d'entrée de la mairie.

L'accueil dans le hall de mairie renseignait bien les visiteurs vers le lieu d'enquête dans la salle du conseil située juste à droite du hall, avec un fléchage apposé sur sa porte. Le meuble à tiroirs contenant les pièces du dossier d'enquête était posé sur une table de cette salle, avec à côté les brochures de présentation et le registre d'enquête.

Les 1ère, 3ème et 4ème permanences du commissaire enquêteur se sont déroulées dans la salle du conseil et la 2e dans un coin du hall d'accueil de la mairie, le dossier d'enquête étant pour la circonstance déplacé pour être mis à disposition du commissaire enquêteur et des visiteurs.

Pendant ses quatre permanences, le commissaire enquêteur a reçu au total une vingtaine de personnes (affluence en fin de permanence le samedi matin 9 avril) et 19 observations et courriers ont été recueillis.

La société PUBLILEGAL, mandatée par la SGP, est venue contrôler régulièrement l'affichage et les registres d'enquête.

Le commissaire enquêteur a également contrôlé le contenu des tiroirs du meuble à dossiers et le bon ordre des documents.

2.7.2.3.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Villiers-le-Bâcle et/ou adjoint du maire.

Le commissaire enquêteur a été reçu en mairie de Villiers-le-Bâcle pendant une demi-heure le 9 avril 2016 par Monsieur Patrice GILBON, Maire de la commune, assisté de Luc COYETTE, conseiller municipal. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.6 ci-après.

2.7.2.3.1.4. Autres entretiens et rencontres.

Néant

2.7.2.3.2. Dans la commune de Saclay

2.7.2.3.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Saclay

L'affichage réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur les panneaux d'affichage municipaux et en particulier sur celui situé place de la Mairie et sur celui placé dans le hall de la mairie.

L'avis de l'enquête était aussi visible sur les 2 panneaux lumineux à messages variables de la commune (bourg et val).

L'annonce de l'enquête publique figurait, dès avant le 14 mars 2016 et jusqu'à la fin de l'enquête, sur le site internet de la ville à la page : www.saclay.fr/event/non-au-métro-aérien-sur-le-plateau-de-saclayh , rappelant les dates de l'enquête publique, les horaires de consultation du dossier d'enquête à la mairie, les dates de permanences du commissaire enquêteur et donnant l'adresse du site de la SGP www.societedugrandparis.fr .

Enfin le magazine municipal « Saclay infos » donnait les mêmes informations en page 1 dans son numéro de mars et en page 3 dans son numéro d'avril.

2.7.2.3.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Saclay

Le kakémono d'exposition de la SGP, annonçant l'enquête de la ligne 18, était installé dans le hall d'entrée de la mairie.

L'accueil dans le hall de mairie renseignait bien les visiteurs vers le lieu d'enquête dans la salle du conseil, faisant aussi salle des mariages, située juste à droite du hall (sans fléchage). Le meuble à tiroirs contenant les pièces du dossier d'enquête était posé sur une table de cette salle, avec à côté les brochures de présentation et le registre d'enquête. Le 26 avril, la grande salle étant préparée pour une cérémonie de mariage, le meuble à tiroirs a été déplacé, avec les brochures de présentation et le registre d'enquête, dans une pièce donnant par une porte et un

couloir sur le fond du hall, pièce non fléchée, mais l'hôtesse d'accueil était au courant de ce déplacement.

Toutes les permanences du commissaire enquêteur se sont déroulées dans la salle du conseil. Pour sa dernière permanence, le 26 avril, il est allé chercher dans l'autre pièce le registre d'enquête et des brochures de présentation et a, quand le besoin s'en faisait sentir, accompagné dans cette pièce des personnes voulant lire ou se faire expliquer certains détails du dossier d'enquête.

Pendant ses quatre permanences, le commissaire enquêteur a reçu au total vingt personnes et 10 observations et courriers ont été recueillis.

La société PUBLILEGAL, mandatée par la SGP, est venue contrôler régulièrement l'affichage et les registres d'enquête.

Le commissaire enquêteur a également contrôlé le contenu des tiroirs du meuble à dossiers et le bon ordre des documents.

2.7.2.3.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Saclay et/ou adjoint du maire.

Le commissaire enquêteur a été reçu le 9 avril 2016 pendant une heure environ par Monsieur Christian PAGE, Maire de la commune, assisté de quatre de ses adjoints. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.7 ci-après.

2.7.2.3.2.4. Autres entretiens ou rencontres.

Néant

2.7.2.4. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Yves MAËNHAUT (secteur 4)

Les huit permanences prévues de trois heures chacune, ont été tenues dans les deux communes du quatrième secteur, en milieu de ligne, concerné principalement par la future gare de Gif-Orsay. Quatre permanences ont été tenues dans chacune des deux communes concernées ; ainsi, le commissaire enquêteur a reçu le public conformément à l'arrêté de Monsieur le préfet de la région Île de France, à Gif sur Yvette le mardi 22 mars 2016 de 9h00 à 12h00, le jeudi 31 mars 2016 de 15h00 à 18h00, le samedi 9 avril 2016 de 12h00 et le lundi 25 avril de 15h00 à 18h00 ainsi qu'à Orsay le mardi 22 mars 2016 de 15h00 à 18h00, le samedi 2 avril 2016 de 9h00 à 12h00, le mercredi 6 avril 2016 de 15h00 à 18h00 et le mardi 26 avril 2016 de 15h00 à 18h00.

Le Président de la Commission d'enquête a participé, en doublon, à la permanence du mardi 22 mars 2016 à Orsay ainsi qu'à celle du samedi 9 avril 2016 à Git sur Yvette.

Les affichages des avis d'enquête de format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête publique et les permanences, avaient été affichées par la SGP en de multiples endroits :

- sur le site de la future gare,
- sur les sites des ouvrages annexes,

- ainsi que sur les panneaux d'affichage administratif aux abords de la mairie et dans les environs de l'opération.

A l'occasion de ses déplacements, pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation de la gare, ou des ouvrages annexes, le commissaire enquêteur a pu vérifier la présence de plusieurs de ces affiches.

Environ vingt à trente personnes (dont des représentants d'associations, et quelques élus aussi) sont venues rencontrer le commissaire enquêteur lors des 8 permanences tenues dans les 2 communes. 27 observations (éventuellement sous forme de courriers agrafés aux registres) ont été portées directement au registre de Gif-sur-Yvette. 19 observations (éventuellement sous forme de courriers agrafés aux registres) ont été portées directement au registre d'Orsay. A cela, il faut ajouter des réactions orales, ou quelques demandes de renseignements.

Le climat général de l'enquête dans les deux communes du secteur peut être défini comme calme et serein avec une affluence relativement plus chargée en fin d'enquête.

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de l'enquête.

2.7.2.4.1. Dans la commune de Gif-sur-Yvette

2.7.2.4.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Gif-sur-Yvette

L'affichage a été effectué à l'extérieur de la mairie sur les panneaux officiels d'affichage administratif (Affiche jaune de format A2). Le commissaire enquêteur a pu vérifier cet affichage lors de ses permanences.

Les deux blocs-tiroirs de la documentation étaient sur une table, avec le registre d'enquête avec les dépliants renseignant le public.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de mars 2016, sur le site internet de la ville : http://www.ville-gif.fr rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique en mairie ainsi que les dates de permanences du commissaire enquêteur. Par ailleurs, les lieux et horaires des 4 réunions publiques étaient mentionnés.

Une annonce a été également faite dans le bulletin municipal indiquant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique ainsi que les dates de permanences du commissaire enquêteur et des 4 réunions publiques.

2.7.2.4.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Gif-sur-Yvette

Les deux blocs-tiroirs contenant la documentation de l'enquête étaient installés sur une table dans un bureau du service urbanisme de la mairie, le registre était mis à disposition au secrétariat de l'urbanisme, juste en face, et disposé à côté du dossier lors des permanences.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL a vérifié 5 fois (23/03, 31/03, 06/04, 13/04, et 21/04) le registre en mairie et a récupéré, en mairie, le 27/04 le registre pour le remettre à la commission d'enquête.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions. Le registre a recueilli 27 observations ou courriers.

La permanence du samedi 9 avril 2016 s'est déroulée avec la présence du président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur a reçu une vingtaine de personnes pendant ses permanences.

Le dossier était facilement accessible au public, installé dans un bureau isolé.

2.7.2.4.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Gif-sur-Yvette et/ou adjoint au maire

Le commissaire enquêteur s'est entretenu le lundi 4 avril 2016 avec Monsieur BOURNAT, Maire de Gif-sur-Yvette.

Le but de cette entrevue était d'échanger avec le maire de la commune ou son représentant à propos du ressenti de la ligne 18 par son conseil municipal et ses administrés. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.8 ci-après.

2.7.2.4.1.4. Autres entretiens et rencontres.

Le commissaire enquêteur a eu en début d'enquête un contact avec Madame PONTONE du Service urbanisme pour l'organisation des permanences.

2.7.2.4.2. Dans la commune d'Orsay

2.7.2.4.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Orsay

L'affichage d'avis d'enquête réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé à l'entrée de la mairie et au service urbanisme de la mairie.

Le kakémono d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public. Les deux blocs-tiroirs de la documentation étaient sur une table juste à côté de l'accueil, avec le registre d'enquête.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de mars 2016, sur le site internet de la ville : http://www.mairie-orsay.fr/ , rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur. Par ailleurs, les lieux et horaires des 4 réunions publiques étaient mentionnés.

Une annonce a été également faite dans le bulletin municipal indiquant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique ainsi que les dates de permanences du commissaire enquêteur et des 4 réunions publiques.

2.7.2.4.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Orsay

Les deux blocs-tiroirs contenant la documentation de l'enquête étaient installés sur une table à côté de l'accueil dans le hall de la mairie. Le registre était disposé à

côté du dossier sur la même table, le tout sous la surveillance des hôtesses d'accueil. Le dossier était facilement accessible au public.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune de ses permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL a vérifié 5 fois (23/03, 31/03, 06/04, 13/04, et 21/04) le registre en mairie et a récupéré, en mairie, le 27/04 le registre pour le remettre à la commission d'enquête.

Les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions dans un bureau au 1er étage de la mairie pour plus de convivialité, vu le nombre peu important de personnes venues rencontrer le commissaire-enquêteur.

La permanence du 22 mars 2016 s'est tenue en présence du président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur n'a reçu que 3 personnes lors ses permanences.

Le registre a recueilli 19 observations ou courriers.

2.7.2.4.2.3. Entretien avec le maire de la commune d'Orsay et/ou adjoint au maire

Le commissaire enquêteur a eu un entretien avec Monsieur BERTIAUX, Maire adjoint d'Orsay en charge de l'urbanisme, le mercredi 6 avril 2016.

Le but de cette entrevue était d'échanger avec le maire de la commune ou son représentant à propos du ressenti de la ligne 18 par son conseil municipal et ses administrés. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.9 ci-après.

2.7.2.4.2.4. Autres entretiens et rencontres

Le commissaire enquêteur a eu en début d'enquête un contact avec Madame JACQUEMOT, responsable du Service urbanisme pour l'organisation des permanences.

2.7.2.5. Déroulement des permanences dans le secteur de M. Pierre BARBER (secteur 5)

Huit permanences prévues pour trois heures chacune, mais dont certaines se sont prolongées, ont été tenues dans les deux communes du cinquième secteur. Ce secteur se situe en milieu de ligne. Il s'étend sur les deux communes de Palaiseau et Massy. Le projet y prévoit trois gares : Massy-Opéra, Massy-Palaiseau et Palaiseau. Quatre permanences ont été tenues dans chacune des deux communes concernées ; ainsi, le commissaire enquêteur a reçu le public conformément à l'arrêté de Monsieur le préfet de la région Île de France à Palaiseau les mardi 22 mars (16h00 à 19h00), jeudi 31 mars (14h30 à 17h30), samedi 9 avril (09h00 à 12h00), vendredi 22 avril (14h30 à 17h30) et à Massy les mardi 22 mars (09h00 à 12h00), samedi 2 avril (09h00 à 12h00), mercredi 6 avril (15h00 à 18h00) et samedi 23 avril (09h00 à 12h00).

Le Président de la Commission d'enquête a participé, en doublon, à la permanence du samedi 2 avril à Massy ainsi qu'à celle du 22 avril à Palaiseau.

Les affichages des avis d'enquête de format A2 sur fond jaune annonçant l'enquête publique et les permanences, avaient été réalisés par la SGP en de multiples endroits :

- sur le site des trois gares du secteur,
- sur les sites des ouvrages annexes,
- tout au long du tracé du tunnel,
- ainsi que sur les panneaux d'affichage administratif en mairie et dans les environs de l'opération.

A l'occasion de ses déplacements, pour se rendre à ses permanences et en revenir, ou lors de ses visites personnelles des lieux d'implantation des gares, ou des ouvrages annexes, le commissaire enquêteur a pu vérifier la présence de plusieurs de ces affiches.

Environ soixante-dix à quatre-vingts personnes (dont des représentants de conseils syndicaux ou d'associations, et quelques élus aussi) sont venues rencontrer le commissaire enquêteur lors des permanences tenues dans les 2 communes. Dans chacune des communes 39 observations ont été portées directement aux registres (éventuellement sous forme de courriers agrafés aux registres). A cela, il faut ajouter des réactions orales, ou de nombreuses demandes de renseignements.

Le climat général de l'enquête dans les deux communes du secteur peut être défini comme calme et serein avec une affluence relativement chargée en fin d'enquête.

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de l'enquête.

2.7.2.5.1. Dans la commune de Palaiseau

2.7.2.5.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Palaiseau

L'affichage a été effectué à l'extérieur de la mairie sur les panneaux officiels d'affichage administratif (Affiche jaune de format A2). Le commissaire enquêteur a pu vérifier cet affichage lors de ses permanences.

Le kakémono d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public. Les deux blocs-tiroirs de la documentation étaient sur une table juste à côté du kakémono, avec le registre d'enquête.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de mars 2016, sur le site internet de la ville : http://www.ville-palaiseau.fr rappelant le lieu et les horaires de consultation du dossier d'enquête publique en mairie ainsi que les dates de permanences du commissaire enquêteur. Par ailleurs, les lieux et horaires des 4 réunions publiques étaient mentionnés.

2.7.2.5.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Palaiseau

Les deux blocs-tiroirs contenant la documentation de l'enquête étaient installés sur une table à côté du kakémono d'exposition dans le hall de la mairie, le registre était disposé à côté, le tout sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées juste à côté.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL est venu 6 fois (23/03, 31/03, 06/04, 13/04, et 21/04) vérifier le registre et le 27/04 pour le transmettre à la Commission d'enquête.

Les permanences se sont déroulées soit dans la salle de réunion de la Direction de l'Urbanisme à une vingtaine de mètres de la mairie soit dans la grande salle de réunion au rez-de-chaussée de la mairie. Pendant ses permanences le commissaire enquêteur a toujours disposé de l'ensemble de la documentation auprès de lui.

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions. Souvent sept à huit personnes consultaient les documents en même temps. Le registre a recueilli 39 observations.

La permanence du 22 avril 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission d'enquête.

Le commissaire enquêteur a reçu entre quarante et cinquante personnes pendant ses permanences.

Le dossier était facilement accessible au public bien qu'il ait été nécessaire de s'éloigner de l'accueil pour consulter en toute tranquillité.

2.7.2.5.1.3. Entretien avec le maire de la commune de Palaiseau et/ou adjoint au maire

Le 21 avril 2016 (17h30 à 18h30), le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec M. Grégoire de LASTEYRIE, maire de Palaiseau, accompagné du responsable de l'urbanisme. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.10 ci-après

2.7.2.5.1.4. Autres entretiens et rencontres.

Le commissaire enquêteur avait eu au préalable un contact avec le responsable de l'urbanisme afin d'organiser au mieux les permanences.

2.7.2.5.2. Dans la commune de Massy

2.7.2.5.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Massy

Le commissaire enquêteur a pu constater que l'affichage de l'avis d'enquête publique réglementaire de format A2 sur fond jaune sur le panneau d'affichage administratif municipal de la mairie était en place lors de ses prises de permanence.

Il a également constaté la présence d'affiches règlementaires auprès des futures gares de Massy Palaiseau et de Massy Opéra.

Le kakémono d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public. Les deux blocs-tiroirs de la documentation étaient sur une table à quelques mètres de l'accueil, avec le registre d'enquête.

L'annonce de l'enquête figurait également, dès le mois de mars 2016, sur le site internet de la ville : http://www.ville-massy.fr rappelant le lieu et les horaires de

consultation du dossier d'enquête publique et les dates de permanences du commissaire enquêteur.

Enfin, une brochure spécifique éditée par la mairie de Massy invitait la population à noter au registre d'enquête son adhésion au projet proposé.

Par ailleurs, les panneaux lumineux de la ville ont invité pendant plusieurs jours les 'massicois' à se rendre à la mairie pour rencontrer le commissaire enquêteur et dire oui au projet proposé.

2.7.2.5.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Massy

Les deux blocs-tiroirs contenant la documentation de l'enquête étaient installés dans une petite pièce offrant la possibilité de consulter en toute tranquillité le dossier. Le registre était disposé à côté du dossier, le tout sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées à quelques mètres.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL est venu 5 fois (23/03, 31/03, 06/04,13/04, 21/04) vérifier le registre. PUBLILEGAL, le 27/04, a relevé le registre afin de le transmettre à la Commission d'enquête.

La première permanence s'est déroulée dans la petite salle où était déposé le dossier. Celle-ci s'étant révélée trop exigüe, les suivantes ont eu lieu dans la salle de réunion de la direction de l'urbanisme beaucoup plus propice à la rencontre de personnes du public parfois nombreuses (quelques 12 personnes en même temps).

Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions. Le registre a recueilli 39 observations dont la plupart ont été inscrites au registre à partir de la fin de la seconde semaine d'enquête.

La permanence du 22 avril 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission.

Le commissaire enquêteur a reçu plus d'une quarantaine de personnes pendant ses permanences.

Le dossier était facilement accessible au public.

2.7.2.5.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Massy et/ou adjoint au maire

Le 29 mars 2016 (17h30 à 18h30) en mairie de Massy, le commissaire enquêteur a pu rencontrer M. Vincent DELAHAYE Sénateur Maire de Massy ainsi que M. Bernard LAFFARGUE Maire-Adjoint à l'Urbanisme et Transports

Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.11 ci-après

2.7.2.5.2.4. Autres entretiens et rencontres

Néant

2.7.2.6. Déroulement des permanences dans le secteur de Mme Nicole SOILLY (secteur 6)

Trois permanences de trois heures chacune ont été organisées dans les

communes du secteur.

D'une manière générale, les conditions ont été satisfaisantes dans les différents sièges de permanence, sur le plan de l'accueil, des conditions matérielles et du relationnel. La fréquentation du public a été plutôt faible dans l'ensemble.

L'affichage a été réalisé de manière efficace par le maître d'ouvrage (en mairie, sous format « A2 »). Enfin, le dossier et les panneaux de présentation élaborés par la SGP étaient mis en évidence et accessibles au public dans des conditions satisfaisantes

Aucun incident particulier n'a eu lieu pendant le déroulement de l'enquête.

2.7.2.6.1. Dans la commune d'Antony

2.7.2.6.1.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Antony

L'affichage a été effectué à l'extérieur de la mairie sur les panneaux officiels d'affichage administratif (Affiche jaune de format A2). Le commissaire enquêteur a également constaté la présence d'une affiche à l'intérieur des locaux de la mairie.

Le kakémono d'exposition de la SGP était installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants renseignant le public. Les visiteurs pouvaient facilement consulter le dossier d'enquête posé sur une table juste à côté du kakémono, avec le registre des observations.

L'annonce de l'enquête est parue dans le journal local « vivre à Antony »

2.7.2.6.1.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Antony

Les deux blocs-tiroirs contenant les fascicules du dossier d'enquête, étaient installés sur une table à côté du kakémono d'exposition dans le hall de la mairie, avec le registre disposé à côté. L'ensemble se trouvait sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées juste en face.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification de la part du commissaire-enquêteur à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL est venu 5 fois (23/03, 30/03, 05/04, 13/04, 27/04) vérifier le registre et le recueillir le dernier jour.

Les permanences se sont tenues dans une salle de réunion au 1er étage de la mairie ; la signalétique en permettait facilement l'accès, un ascenseur prévoyait la visite d'éventuel PMR ; Le déroulement des permanences s'est effectué dans de bonnes conditions. Le registre a recueilli 7 observations.

La permanence du 15 avril 2016 a eu lieu en présence du président de la commission.

Plusieurs visiteurs sont venus sans déposer d'observations, notamment à la permanence du 9 avril durant laquelle une vingtaine de personnes s'est succédé pour défendre une contreproposition déposée par un collectif de l'avenue de l'Europe relatif à un changement de tracé entre les gares d'Antonypôle et Massy Opéra.

2.7.2.6.1.3. Entretien avec le maire de la commune d'Antony et/ou adjoint au maire

Le commissaire enquêteur s'est entretenu le 13 avril 2016 à 18heures avec Monsieur Jean Yves SENANT, Maire d'Antony. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.12 ci-après

2.7.2.6.1.4. Autres entretiens et rencontres.

Le commissaire enquêteur avait eu au préalable un contact avec le service de l'urbanisme en charge de l'organisation des permanences

2.7.2.6.2. Dans la commune de Wissous

2.7.2.6.2.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Wissous

L'affichage d'avis d'enquête réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur le panneau d'affichage administratif municipal de la mairie. Le commissaire enquêteur a également constaté la présence d'affiches dans divers points de la commune.

Le kakémono d'exposition de la SGP, installé dans le hall d'accueil de la mairie avec les dépliants, renseignait le public. On pouvait y trouver également « la gazette de Wissous » journal de la commune qui a publié un éditorial spécial sur la ligne 18 en consacrant une page à « l'histoire de la gare de Wissous «

2.7.2.6.2.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Wissous

Le public pouvait facilement prendre connaissance du dossier d'enquête, ainsi que du registre des observations, tous deux déposés sur une table à côté du kakémono d'exposition dans le hall de la mairie, le tout sous la surveillance des hôtesses d'accueil installées juste en face.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification à chacune de mes permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL est venu 6 fois (23/03, 31/03, 06/04,13/04, 21/04 et 26/04) vérifier le registre et le recueillir le dernier jour.

Une salle de réunion, au rez-de-chaussée a été mise à ma disposition pour recevoir le public lors de mes permanences.

Celles-ci se sont déroulées dans de bonnes conditions. Le registre a recueilli 28 observations, dont une contreproposition de tracé.

Lors de la première permanence, Le commissaire enquêteur a reçu la visite du Chef de cabinet du maire venu lui exposer sa position sur le souhait de la commune d'implanter une gare à Wissous

La permanence du 16 avril 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission.

Le commissaire enquêteur a reçu une dizaine de personnes pendant ces permanences, principalement des visiteurs venus défendre une contreproposition relative au tracé.

2.7.2.6.2.3. Entretien avec le maire de la commune de Wissous et/ou adjoint au maire

Le commissaire enquêteur s'est entretenu avec Monsieur TRINQUIER, Maire de WISSOUS le 16 avril à 12 heures. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.13 ci-après

2.7.2.6.2.4. Autres entretiens et rencontres

Le commissaire enquêteur avait eu au préalable un contact avec les responsables de l'urbanisme pour l'organisation des permanences.

2.7.2.6.3. Dans la commune de Paray-Vieille-Poste

2.7.2.6.3.1. Vérification de l'affichage et des mesures de publicité à Paray-Vieille-Poste

L'affichage d'avis d'enquête réglementaire de format A2 sur fond jaune était apposé sur le panneau d'affichage administratif municipal de la mairie.

La consultation du dossier par le public était prévue à l'Espace Tabarly, bâtiment annexe de la mairie situé à courte distance de cette dernière. Le dossier était disponible tous les jours dans une salle de réunion au 1er étage de ce bâtiment.

Le kakémono d'exposition de la SGP se trouvait dans le hall d'accueil de l'espace Tabarly, avec les dépliants renseignant le public.

2.7.2.6.3.2. Conditions d'organisation et de déroulement de l'enquête à Paray-Vieille-Poste

Le public, guidé par les hôtesses en place dans le Hall, pouvait accéder aux deux blocs-tiroirs contenant les fascicules du dossier d'enquête installés dans une salle de réunion au 1er étage de l'Espace Tabarly.

Les pièces du dossier, accompagnées du registre ont fait l'objet d'une vérification à chacune des permanences. Aucun manquement n'a été constaté.

PUBLILEGAL est venu 6 fois (23/03, 31/03, 06/04, 15/04,21/04, 27/04) vérifier le registre et le recueillir le dernier jour.

Les permanences se sont déroulées dans cette même salle de réunion du 1er étage de l'Espace Tabarly. Le commissaire enquêteur a pu constater qu'une rampe d'accès en permettait, le cas échéant, l'accès aux éventuels PMR.

Une seule observation a été déposée sur le registre dès le début de l'enquête.

La permanence du 21 avril 2016 s'est déroulée en présence du président de la commission. A noter la fermeture ce jour de l'annexe Tabarly ce qui a conduit à tenir la permanence dans une autre annexe ; Néanmoins l'information a été donnée au public par la présence d'un affichage à la porte des locaux.

2.7.2.6.3.3. Entretien avec le maire de la commune de Paray-Vieille-Poste et/ou adjoint au maire

Le commissaire enquêteur a rencontré M. Franck DEGIOANNI, Premier adjoint chargé des travaux de l'environnement et de l'urbanisme, et de M. Nicolas IACOBELLI, responsable de l'urbanisme, le 11 avril à 09h00. Le compte rendu détaillé de cet entretien figure au paragraphe 2.8.14 ci-après

2.7.2.6.3.4. Autres entretiens et rencontres

Le commissaire enquêteur avait eu au préalable un contact avec M. IACOBELLI responsable du Service Urbanisme, pour l'organisation des permanences.

2.8. Compte rendus des entretiens avec les maires des communes impactées par l'enquête

2.8.1. Entretien avec le maire de Versailles le 12 avril 2016

Monsieur François de MAZIERES, maire de Versailles a reçu le commissaire enquêteur le 12 avril 2016.

Le Maire est très favorable au projet de la ligne 18. Il était pour l'entretien en possession d'une note préparée par ses services. Il va déposer son avis dans le registre à Versailles.

Il aurait souhaité le maintien de la gare à Saint-Quentin-Université qu'il considère (à titre d'élu du département) comme très utile. Il soutient également les demandes concernant l'enterrement de la ligne exprimées par les élus et de la population des communes du Plateau concernées.

Il a donné ensuite plus en détail son avis sur la situation du Centre Huit. Il a reçu le plan déposé dans le registre à Versailles par Messieurs DOMERGE et DUCAROUGE qui proposent un déplacement de la gare à Versailles-Chantiers de quelques mètres, en supprimant pendant les travaux une partie d'un immeuble appartenant à la SNCF. Cette solution permettrait au Centre Huit de pouvoir rester en place.

Le maire considère cela comme une excellente idée ; à condition que la SNCF ne s'y oppose pas.

Il a reçu récemment avec M. YVIN l'architecte en charge de désigner la nouvelle gare ; l'architecte aurait indiqué qu'il voyait une solution pour préserver le Centre Huit (sans plus de précisions).

Le Maire évoque les problèmes de circulation et de stationnement autour de la gare du métro express ; il souhaite qu'un parking souterrain soit construit à cet emplacement. Il y a aussi une réflexion en cours pour créer à proximité de la gare, sur la rue de la porte de Buc, un espace de retournement pour les bus.

2.8.2. Entretien avec le maire de Guyancourt le 11 mars 2016

Monsieur François DELIGNE, Maire de Guyancourt a reçu le commissaire enquêteur le 11 mars 2016, en présence de monsieur Séguin-CADICHE, Directeur Général des Services et de madame Céline MOREL, responsable du Service Urbanisme

Le rendez-vous avait été pris pour connaître l'avis de la commune sur le projet et faire le point sur l'organisation de l'enquête. Le dossier n'était pas encore arrivé, annoncé par la SGP pour le lundi 14 mars.

La rencontre a débuté avec Monsieur SEGUIN. Il ne voit pas de problèmes particuliers, pas beaucoup d'opposants dans la commune. Depuis la première

présentation, le projet a évolué favorablement pour la commune : de l'aérien en souterrain comme souhaité par la commune. Et la gare Saint-Quentin Est est située sur la commune dans un secteur très intéressant : les anciens terrains de Thales, un quartier très important qui sera aménagé autour de la gare en zone d'activité, habitat, équipements collectifs (écoles, piscine, etc.)

L'aménagement de ce quartier ne se fera pas avant l'arrivée du métro. On souhaite donc que le métro arrive le plus vite possible ; de préférence en 2024.

L'enquête sera publiée dans « Guyancourt magazine » de mars 2016 et sur le site Internet de la commune.

Monsieur le Maire s'est joint à la réunion. Il est très favorable à la réalisation de ce projet qu'il souhaite voir se réaliser le plus vite possible. Il exprime sa préoccupation concernant l'organisation de la réunion publique le 14 avril à Guyancourt. Il craint que cette réunion soit dominée par le thème « tracé en aérien ». Guyancourt est parmi les réunions publiques prévues situé le plus proche de cette zone en aérien ; il est donc à craindre que beaucoup d'opposants ne viennent à cette réunion.

D'autre part, le secteur de Saint-Quentin compte 200 000 habitants, dont déjà un potentiel important de participants à cette réunion publique. Et des personnes qui ont leurs propres questions / interrogations.

Il souhaite que sa demande soit transmise au président de la commission d'enquête.

2.8.3. Entretien avec le maire de Voisins le Bretonneux le 14 mars 2016

Madame Alexandra ROSETTI, Maire de Voisins-le-Bretonneux a reçu le commissaire enquêteur le 14 mars 2016, de 16h00 à 16h45 en présence de monsieur Gabriel CRUZILLAC, Directeur du Cabinet, de monsieur Nicolas DAUPHIN, Directeur des services Techniques, de madame Valérie COGNATA, Responsable du Service Urbanisme, de monsieur ARDUN, Adjoint au Responsable du Service Urbanisme et de monsieur Jocelyn BEAUPEUX, Adjoint au Maire Urbanisme

Le rendez-vous avait été pris pour connaître l'avis du maire sur le projet et faire le point sur l'organisation de l'enquête. Le dossier n'était pas encore arrivé, annoncé par la SGP pour le mardi 15 mars.

Mme ROSETTI explique la problématique concernant le quartier de la Bretonnière : sol très instable, déclarations de catastrophe naturelle et micro pieux de parfois 15 m. Ces conditions de sol n'étaient découvertes que tardivement, après construction des maisons. Un collectif des habitants de la Bretonnière s'est créé pour défendre leurs intérêts ; le Maire est très favorable à leur action.

Voisins-le-Bretonneux n'était pas impliqué dans le projet pendant la phase de consultation et de concertation car le tracé ne touchait au début pas le territoire communale de Voisins. C'est seulement après suppression de la gare de Saint-Quentin-Université et passage en souterrain que la commune de Voisins s'est trouvée concernée. Changement de projet suite à l'intervention forte du Maire de Guyancourt (selon elle) qui souhaiterait aussi un changement du nom de la gare de Saint-Quentin-Est en « Gare du Guyancourt », car elle est située sur sa commune.

Il faut s'attendre à ce que les habitants de Voisins et du quartier de la Bretonnière se présentent en nombre important pour demander une modification du tracé. Certains vont déposer des dossiers avec études de sol, photos, etc.

Il a été convenu que le service urbanisme notera ce type de courriers épais dans le registre pour qu'il y ait une trace écrite. Le commissaire enquêteur a expliqué les différents modes pour le public de déposer une observation : par écrit dans le registre, par courrier à l'attention du commissaire enquêteur et sur le site Internet de l'enquête ligne 18.

Madame le Maire va également déposer une demande de changement de tracé au nom de la commune.

L'enquête sera annoncée sur le site Internet et affiché sur le panneau lumineux devant la mairie. Une insertion dans le bulletin municipale a été faite.

2.8.4. Entretien avec le maire de Magny-les-Hameaux le 29 mars 2016

M. Bertrand HOUILLON, maire de Magny-les-Hameaux, a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de la mairie le 29 mars 2016.

Participaient à la réunion M. Tristan JACQUES, maire-adjoint, délégué à la vie associative et représentant la commune auprès de la Société du Grand Paris, M. Raymond BESCO, conseiller municipal délégué aux travaux, à la gestion urbaine, au développement durable et aux transports.

Un bref historique du projet

Le maire rappelle que dans les années 2010, se sont engagées les premières discussions sur le projet de métro qui devaient régler le problème des transports de la région parisienne, projet attendu depuis 40 ans. Initialement, ce fut Christian BLANC, alors secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale qui avait lancé le projet d'un métro automatique régional, afin de relier La Défense-Versailles-Saclay–Orly, de banlieue à banlieue et qui ne desservait pas Saint-Quentin. Il s'agissait d'un projet souterrain de rocade ferroviaire autour de Paris qui comportait en tout quatre gares.

Puis en 2011 le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris adoptait un schéma comportant la création de deux gares à Saint-Quentin, l'une Saint-Quentin-Est et l'autre Saint Quentin-Université pour desservir à la fois le secteur économique de la ville et la partie étudiante et universitaire. Ensuite le tronçon Versailles-La Défense a été supprimé et une demande de gares supplémentaires a été faite dans l'Essonne.

Au même moment le budget était contraint par Mme Valérie Pécresse alors ministre du budget, tout en maintenant l'augmentation du nombre des gares en Essonne.

Il fut alors décidé que le métro passerait en aérien sur le plateau de Saclay de façon à pouvoir compenser le coût des gares additionnelles de l'Essonne. En 2012/2013 les communes de Magny-les-Hameaux, Châteaufort, Villers le Bâcle, demandent l'enfouissement de la ligne dans le secteur où étaient présentes des habitations rurales, quitte à revoir le nombre des gares. Guyancourt formulait la même demande pour la partie du tracé non enfoui.

Il y a un an environ, la deuxième gare prévue à Saint-Quentin, celle de Saint-Quentin-Université était supprimée.

La concertation

Concernant la concertation, le maire estime qu'elle n'en a pas été véritablement une. Des expertises techniques sur le tunnel ont été demandées depuis 2011, de même que des mesures de bruit, ainsi que le détail et la justification du surcoût

annoncé par rapport au coût total qui avoisine les 3 milliards d'euros. Il n'y a eu que des réponses tardives et parfois incomplètes. Le ressenti est qu'on sacrifie les villages ruraux.

Il précise que dans les réunions, les élus ne parvenaient pas à obtenir les compléments d'informations qu'ils sollicitaient, ce qui donnait le sentiment que la responsable du projet ne souhaitait pas répondre véritablement aux demandes qui lui étaient faites. Lors de l'une d'elles, rassemblant plusieurs centaines de personnes, la Société du Grand Paris a tenu un discours classique, sans chercher à aller au-delà de ce qui est habituellement répété par les responsables du projet dans ces réunions. Il apparaît comme un blocage de base de la technostructure du projet.

C'est ce qui fait, précise M. BESCO, que plusieurs personnes initialement favorables au dialogue, déçues par l'attitude de Société du Grand Paris, se sont montrées critiques sur la manière dont la concertation publique avait été menée. Il souligne enfin que le ressenti des habitants par rapport à la concertation est catastrophique.

Le viaduc

Les communes de Magny-les-Hameaux, Châteaufort, Saclay, Saint-Aubin et Villiers le Bâcle refusent le métro aérien.

Pour justifier le refus de l'enfouissement la Société du Grand Paris met en avant le problème du financement, pourtant différents experts contestent les chiffrages qu'elle présente, estimant que le coût de l'enfouissement est inférieur à ce qui est indiqué.

Concernant les éléments entrant dans le coût du tunnel, M. BESCO signale que l'un des arguments de la Société du Grand Paris est qu'il ne serait pas possible de réaliser l'ensemble du tunnel de la ligne 18 avec le même tunnelier et qu'il en faut obligatoirement un second, ce qui selon les experts interrogés, n'est pas certain.

M. HOUILLON considère que, compte tenu de l'étalement de la réalisation, la date d'achèvement du projet prévue en 2030, l'utilisation d'un 2ème tunnelier n'est pas forcément justifiée.

Le viaduc passe quasiment à l'entrée du parc naturel régional, dans un secteur coupé par la RD 36 et sensible en terme de paysage. Par ailleurs il faut tenir compte des nuisances vis-à-vis des riverains. Dans cette configuration le passage au sol n'est pas non plus envisageable (cf. Orlyval qui relie Massy à Orly) car la coupure serait totale, la seule solution pouvant être retenue est la solution en souterrain.

Sur ce sujet précis, M. HOUILLON souligne que des études ont été demandées à la Société du Grand Paris, sans succès, donnant l'impression que la responsable du projet ne souhaitait pas revenir sur les choix effectués à l'origine. De même les études qui ont été demandées, dès 2011, sur l'intermodalité, sur le renforcement des transports en commun (la desserte des bus n'étant pas intégrée dans le projet), n'ont pas donné de résultats ni conduit à des réunions sur ces points.

Le maire fait aussi remarquer que la technologie employée est ancienne alors qu'il s'agit d'un projet structurant dont la technicité doit être adaptée au très long terme et que c'est là un élément majeur à prendre en considération. De plus, il estime que le coût, que certains considèrent comme un critère du choix, ne doit être ni l'élément central de la décision ni un prétexte pour ne rien changer.

En comparaison de ce qui est accepté ou refusé, le maire rapporte que le passage du tunnel prévu sous le quartier de la Bretonnière allait être revu par la Société du Grand Paris. Il ajoute qu'il en est de même pour le tracé du viaduc au droit

de la porte de Mérantais, suite à la demande des Monuments historiques. Ce qui tend à montrer, relève-t-il, que les choses peuvent changer selon le demandeur, d'un côté on accepte de commencer le tunnel plus tôt pour protéger la porte, certes monument historique, et de l'autre on ne fait pas grand-chose pour protéger les habitants du plateau ? Ce qui prouve aussi que le projet n'est pas intangible comme on l'entend parfois.

Sans compter, ajoute-t-il, que le viaduc tel que représenté dans le dossier d'enquête est très inesthétique, qu'il va se situer à l'entrée du parc naturel de la Haute-Vallée de Chevreuse, défigurant le paysage avec des pylônes de béton, pouvant rappeler l'apparence du château d'eau de Paris/Saclay, avec des flux importants à leur pied. La commune avait d'ailleurs refusé de participer à la concertation sur la conception architecturale du viaduc.

M. BESCO rapproche ce qui est prévu de l'apparence « catastrophique » de la ligne turbotrain Bertin et annonce que l'avis du Parc Naturel de la Haute Vallée de Chevreuse devrait être donné juste à la fin de l'enquête.

La desserte des gares

Sur la desserte, M. BESCO rappelle qu'il y a déjà eu un projet de téléphérique qui pourrait être une des solutions pour emmener les voyageurs aux gares. Car, fait-il remarquer, si les temps de transport sont raccourcis par le métro, cet avantage sera entièrement perdu, voire même les temps seront accrus avec l'absence de moyens efficaces pour rejoindre les gares. Pour cela différentes offres doivent être étudiées et proposées afin de pouvoir mesurer leur impact sur les axes et le trafic routiers.

M. HOUILLON insiste sur le fait que l'idée n'est pas d'accéder aux gares en voiture mais en transport en commun, car l'accès en voiture serait bloquant compte tenu de l'état du réseau routier et il rappelle que la commune a demandé une connexion avec le RER C à Versailles-Chantiers ou aux Matelots. Pourtant rien n'existe pour cela sauf, et seulement en pointillés, dans le PLD. De la façon dont il est prévu, l'accès à la ligne 18 n'est pas commode, il est même très compliqué.

M. JACQUES indique que les choix d'implantation des gares notamment à Massy ne semblent pas cohérents avec les ratios gare/nombre d'habitants, et il n'est pas facile de comprendre pourquoi on a développé tant de gares.

Projet essentiel mais pénalisant

Pour M. HOUILLON, cette ligne ne satisfait que très partiellement les besoins et va générer des problèmes et des nuisances. (Cf. la décision après de longues années de débats, de l'enfouissement de la RN10 dans la traversée de Trappes).

Il insiste aussi sur le fait que la technologie utilisée n'est pas très actuelle ou moderne surtout pour un ouvrage qui est destiné à durer 100 ans ou plus. Elle ne ressort pas du dernier cri de la technique, puisqu'elle est la même que celle de la ligne 14 qui date déjà. En d'autres mots la technologie utilisée semble déjà dépassée.

En définitive, ce projet est essentiel mais il contraint les populations locales alors que par ailleurs on respecte la porte Mérantaise et il rappelle pour finir que ce sont les entreprises du Plateau qui cotisent pour assurer le financement de la ligne et qu'il est important de ne pas les décevoir.

Ainsi la région, dont de nombreuses entreprises, travailleurs, habitants, étudiants, se retrouvent face à une besoin crucial et indispensable de transport, avec en contrepartie la remise en cause du cadre de vie des habitants, particulièrement par rapport aux nuisances qu'un viaduc apportera, dont le bruit et la détérioration du

paysage. Ce que le maire de Magny-les Hameaux refuse.

2.8.5. Entretien avec le maire de Châteaufort le 30 mars 2016

M. Patrice PANNETIER, maire de Châteaufort a reçu le commissaire enquêteur dans ses bureaux de la mairie le 30 mars 2016. Participaient à la réunion Mme Martine KOREN, secrétaire générale et Mlle Jessica PELLENNEC, responsable de l'Urbanisme.

Le maire explique que la ligne 18 est essentielle jusqu'au CEA, mais pas indispensable au-delà, notamment parce-que les routes sur son trajet sont peu fréquentées et la circulation y est fluide.

A l'origine souligne-t-il, Christian BLANC avait proposé une ligne totalement enterrée avec 4 gares, ce qui satisfaisait les élus. Dans le projet initial, la ligne 18 du Grand Paris Express devait passer en tunnel sous le plateau de Saclay et desservir Saint-Quentin en Yvelines avec deux gares, l'une pour le Technocentre Renault et l'autre pour la zone de l'Université de Saint-Quentin.

Le problème s'est posé lorsqu'en 2010 le projet a été profondément transformé par l'ajout de gares supplémentaires dans l'Essonne, ce qui a eu comme conséquence, afin de respecter le budget total alloué qui avait été figé, un tracé en aérien sur pylônes depuis Orsay-Gif jusqu'à Saint-Quentin, à travers le plateau de Saclay au lieu du tunnel prévu, et le maintien à Saint Quentin en Yvelines d'une seule gare, au lieu de deux, pour desservir les 150.000 habitants de la ville. Cette suppression a été une grosse erreur et s'il y avait eu une gare à maintenir cela aurait dû être celle de Saint-Quentin université.

Ces changements ont entraîné une forte opposition de la part des élus, et lors d'une réunion au stade de France en 2010 sur le nouveau projet, M. PANNETIER avait exprimé à M. Marc VERON, alors directeur de la Société du Grand Paris, sa forte opposition aux changements, surtout pour celui qui touchait à la traversée du plateau.

Il explique au commissaire enquêteur, qu'il refuse que sa ville fasse les frais du souhait des habitants et des responsables communaux de l'Essonne d'avoir des gares supplémentaires, dont il fait remarquer qu'elles sont tout de même très proches les unes des autres, gares qui ont entraîné la traversée de la plaine agricole et du parc naturel régional.

Il souligne que l'avantage d'un métro express est d'être très rapide mais que celui-ci disparaît avec l'augmentation du nombre des gares et il ajoute que pour cette raison, entre autres, il n'est ni utile ni judicieux d'envisager une gare supplémentaire au niveau de la commune de Châteaufort.

Il considère que la traversée du plateau de Saclay en aérien, est la pire des solutions car elle va très fortement impacter le paysage du plateau. Il s'agit d'une décision de court terme faite en vertu de considérations politico-financières, alors que l'ouvrage sera encore là dans une centaine d'années, si on se réfère par exemple au métro parisien.

Parallèlement, il est prévu le long de la RD 36 la réalisation d'un TCSP que la ligne 18 ne doit en aucun cas hypothéquer car ce bus est indispensable. M. PANNETIER rappelle que l'idée d'un tram à la place du TCSP avait été évoquée par M. CADALBERT, à l'époque Président de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines, une position que M. PANNETIER avait soutenue.

M. le maire pense toujours qu'un tram capacitaire et régulier comme celui de

Vélizy aurait permis de répondre aux besoins de transport au-delà de l'arrêt du CEA et se réfère en cela, à la satisfaction exprimée par le maire de Vélizy pour ce moyen de transport installé récemment dans sa commune.

On peut donc se poser la question, ajoute-t-il, de l'intérêt véritable et de l'opportunité de réaliser cette ligne 18 qui loin de satisfaire les populations, apporte de nombreuses nuisances et dont la faculté de transporter les passagers en des temps très courts a disparu suite aux diverses évolutions qui ont marqué la ligne.

Il se réfère au propos de l'association « L'essor de Versailles » dont l'un des membres, un ancien directeur de la SNCF, a fait une étude sur la ligne 18 et a établi que le gain de temps apporté était faible, voire inexistant. Ainsi sur le trajet entre Versailles-Chantiers et Massy-Palaiseau, il y aurait même un désavantage par rapport aux moyens de transport existants.

Aujourd'hui, signale M. PANNETIER, la ligne prévue en aérien de Massy à Saint-Quentin a été enterrée dans la partie Guyancourt et la porte de Mérantais étant désormais protégée, le passage se fera en souterrain. De plus concernant le quartier de la Bretonnière le passage sous les habitations est également remis en question.

Ce qui fait que le viaduc se réduit de jour en jour et il ne resterait plus désormais que 4,5 km de tracé aérien.

L'estimation du coût de l'enfouissement de ce tronçon serait d'environ 123 millions d'Euros, chiffre confirmé par M. Jean-Yves Le BOUILLONNEC, président du conseil de surveillance du Grand Paris.

Ce supplément est très faible, fait-il remarquer, par rapport au coût total du projet et surtout, pour être rigoureux dans la comparaison, il faut rajouter au coût de réalisation du viaduc les dépenses de transfert des lignes de haute tension. Ce qui réduit encore davantage le surcoût.

M. le maire estime aussi que la traversée en viaduc de la ligne 18 sur le plateau risque de rencontrer de sérieux problèmes de fonctionnement en hiver car, en raison de la situation d'exposition géographique du plateau il se forme avec la baisse des températures et le vent qui y souffle, des congères qui vont immanquablement empêcher le métro en aérien de rouler.

De plus l'aspect extérieur du viaduc, « ouvrage d'art » avec ses pylônes et son tablier en béton est abominable.

Ainsi peut-on raisonnablement se poser la question de l'intérêt de construire cette partie de la ligne 18, surtout quand on sait qu'un tram-train va relier Versailles à Massy. Une contre-proposition intéressante serait de faire un tram à la place du TCSP, mais elle n'a jamais été formalisée. Sur la RD 36 existe en effet un délaissé de 9 m qui permettrait d'y faire passer simultanément un tram dans chaque sens.

Il précise que, de son côté, M. Yves VANDEWALLE, président du Parc National régional de la Haute Vallée de Chevreuse Parc défend une circulation à plat qui s'harmonise avec le paysage. Rien n'interdit par exemple « de passer au sol au sud de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et du Golf national en longeant la RD36. Aucune intersection ne nécessiterait un ouvrage de franchissement et il est parfaitement possible de clôturer la ligne ». Une motion doit être prise par le Parc à la fin de l'enquête publique.

Sur la concertation, M. PANNETIER considère qu'elle n'a pas permis à tous de s'exprimer ni de prendre en compte les avis de ceux qui ont pu le faire. Par exemple, la proposition de tram n'a même pas été regardée, balayée par le seul argument de la

vitesse du métro par rapport à un tram. Ce qui est contestable aujourd'hui avec les évolutions techniques qui permettent aux trams d'atteindre de grandes vitesses.

Par ailleurs, selon lui, il y a un gros besoin de transport transversal de Saint-Rémy à Versailles, ce à quoi répondrait un tram avec ses différentes haltes possibles, mais pas le métro en viaduc.

Ainsi concernant la ligne 18, l'intérêt pour les habitants de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux est loin d'être prouvé. Ils payent pour le projet, en ont les nuisances et n'en tirent aucun avantage. Il faudrait repenser la configuration de la ligne.

2.8.6. Entretien avec le maire de Villiers le Bâcle le 9 avril 2016

Le 9 avril 2016, après sa permanence, le commissaire enquêteur a été reçu en mairie de Villiers-le-Bâcle par Monsieur Patrice GILBON, Maire de la commune, assisté de Luc COYETTE, conseiller municipal.

M. le Maire et son collaborateur affirment que :

- L'ensemble de la population de Villiers-le-Bâcle fait bloc contre le passage en aérien de la ligne 18.
- La première nuisance sera le bruit, des habitations du bourg sont à 130 m de la ligne prévue et il y a souvent du vent du nord-ouest, qui apportera le bruit.
- Autre nuisance majeure, l'impact visuel du viaduc bouchant l'horizon.
- Une motion d'opposition à la ligne aérienne a été votée par le Conseil Municipal et sera communiquée à la Commission d'Enquête. La commune (ou plutôt l'ensemble des communes concernées) s'est attaché les services d'un cabinet d'avocats pour se défendre.
- La commune ressent une grande injustice du fait que la SGP a favorisé certaines autres communes en leur ouvrant une gare non prévue initialement (on est passé de 4 à 10 gares en tout et pratiquement 11 avec Camille Claudel), ce qui s'est traduit par la punition des communes du plateau avec le passage en viaduc : les communes favorisées devraient payer leur gare pour permettre de passer en souterrain sur le plateau comme prévu initialement...
- Le lobbying fait par les grandes écoles envers leurs étudiants et par les sociétés envers leur personnel pour les inciter à exprimer un avis favorable en ce qui concerne l'enquête publique de la ligne 18 relève d'une manipulation inacceptable.

2.8.7. Entretien avec le maire de Saclay le 22 mars 2016

Le 22 mars 2016, le commissaire enquêteur a été reçu en mairie de Saclay par monsieur Christian PAGE, Maire de la commune, assisté de monsieur Jean-Jacques DEBRAS, 1er adjoint Finances, Environnement, de madame Isabelle De MONTGOLFIER, 2ème adjoint Action sociale, de monsieur Jean-Luc CURAT 3ème adjoint Assainissement, Urbanisme/Aménagement et Voirie, et de monsieur Serge FOURGEAUD 7ème adjoint Travaux et Sports

M. le Maire et ses collaborateurs :

- déplorent le fait que les transports ne sont programmés et installés que longtemps après les aménagements qui engendrent des besoins de transports. « En 2024, le transport prévu actuellement sera déjà dépassé. »
- Concernant la ligne 18, ils auraient préféré un tram, moins bruyant et à leur avis suffisant.
- Reprochent à la SGP le manque de concertation effective.
- Rappellent qu'initialement la ligne était prévue complètement enterrée avec 4 gares mais qu'on est passé à 10/11 gares sous la demande de certaines communes avec en contrepartie la décision de passage en aérien sur le plateau pour compenser le surcoût.
- Rappellent qu'initialement la ligne devait passer plus au sud par St Aubin - pourquoi a-t-on changé ?
- Craignent surtout le bruit, amplifié selon eux par l'utilisation de roues métalliques sur rails et porté par le vent, tout en admettant que ce ne seront pas les habitants de Saclay qui seront les plus touchés, mais ils se sentent solidaires des communes de Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, etc.
- Soutiennent que dans la zone de Saclay un tracé souterrain pourrait être plus court que le trajet aérien prévu, donc plus rapide - et peut-être pas beaucoup plus cher.
- Expriment leur peur que sur le plateau les piliers de la ligne endommagent/cassent des drains enterrés, avec des conséquences graves sur l'efficacité du drainage, la possibilité d'inondations, etc.
- Disent qu'à leur avis les piliers de la ligne seront rapidement tagués, d'où une pollution visuelle importante.
- Déplorent que plusieurs hectares au total de terre agricole soient pris par les piliers.
- Demandent que la future gare, si elle est implantée au Christ de Saclay, soit nommée « Saclay » et non « Saint Aubin ».

A la fin de la réunion, monsieur le Maire annonce que la municipalité va rédiger d'ici la fin de l'enquête un mémoire de toutes ses observations et le communiquer à la Commission d'enquête.

2.8.8. Entretien avec le maire de Gif sur Yvette le 04 avril 2016

Le 4 avril 2016, le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur Michel BOURNAT, Maire, en mairie de Gif-sur-Yvette.

Monsieur Michel BOURNAT est Maire de Gif sur Yvette, Président de la Communauté d'Agglomération Paris/Saclay, 1er Vice-président du Conseil départemental de l'Essonne.

La question posée est la suivante : quelle est la position de la municipalité de Gif-sur-Yvette sur le projet de la ligne 18 ?

Monsieur le maire indique qu'il y a 4 points importants :

1) Le besoin de connecter le territoire entre l'est et l'ouest et de relier les grands pôles entre Orly, Versailles et la Défense.
2) La nécessité de ligne verte 18 pour relier ces grands pôles. Il est impératif que la liaison Orly/Christ-de-Saclay soit en service en 2024 en rappelant que des

établissements sont déjà sur le territoire du plateau de Saclay et qu'il est prévu l'arrivée de Centrale en 2017, Cachan en 2018, la livraison des quartiers familiaux en 2019, etc..
Il demande s'il n'y aurait pas une possibilité de mise en service de ligne jusqu'au Christ-de-Saclay en 2023 !!

3) Monsieur le Maire demande que le prolongement de la liaison jusqu'à Versailles, prévue pour 2030, soit avancée à 2027 pour desservir au plus vite le grand pôle d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines.
4) Point important, l'intermodalité qui ne parait pas répondre aux besoins des liaisons avec les différents quartiers aussi bien sur sa commune que sur les autres communes. Les connexions du TCSP devraient être plus pertinentes. Il faudrait des parkings de rabattement. Le pôle habitat se trouve aussi plus au sud ; Limours, Dourdan pour l'Essonne et Rambouillet, Saint Rémy, Dampierre pour les Yvelines.
Les RN 306, 118 sont saturées.

D'autres questions ont été évoquées :

De nouvelles gares sont nécessaires, la gare de Camille Claudel dans un quartier dense en population. Wissous le serait également avec son pôle économique alentour.

Le problème du souterrain a été, également, évoqué. Monsieur le Maire a rappelé que la solution de départ était en souterrain avec 4 gares et la demande de gares supplémentaires (10 au total) par les maires des communes traversées par la ligne, a conduit à revoir le projet dans une enveloppe budgétaire annoncée et figée pour le Grand Paris.

Ces gares sont nécessaires pour desservir les futures habitations pour les familles et les étudiants (10 000 environ).

S'il fallait passer en souterrain, il pense que la ligne devra être intégralement enterrée, avec les conséquences budgétaires et les risques de retard pour la mise en service.

Concernant la ZPNAF, Monsieur le Maire confirme que la ligne ne passera pas sur les terres agricoles qui font l'objet d'une protection. La ZPNAF est préservée de l'urbanisation (4115ha dont 2469ha de terres agricoles) et reste le poumon vert sur le plateau de Saclay et du sud parisien. Il rappelle également qu'il s'est battu pour le tracé le long de la RD 118 et RD 36.

Le commissaire enquêteur a demandé à Monsieur BOURNAT s'il parlait en tant que maire ou au nom de ses autres fonctions. Il a précisé que c'était bien sous son étiquette de maire qu'il se prononçait.

Par contre il a indiqué qu'une délibération sera prise par le conseil départemental prochainement.

2.8.9. Entretien avec le maire d'Orsay le 06 avril 2016

Le 6 avril 2016, le commissaire enquêteur a été reçu par Monsieur BERTIAUX, maire adjoint à l'urbanisme, en mairie d'Orsay.

La question posée est la suivante : quelle est la position de la municipalité d'Orsay sur le projet de la ligne 18 ?

Le maire adjoint dit « oui aux transports » et explique que la ligne 18 est essentielle et indispensable pour le développement du plateau de Saclay.

Il indique, même, qu'il est urgent de mettre en service le plus vite possible cette

ligne verte et en attendant, qu'il y a, également, urgence à améliorer le réseau existant en particulier la ligne RER B.

Il précise que le tracé souterrain et aérien de ligne 18 semble bien fait et que la ligne s'insère bien dans le site et le paysage urbain, que le tronçon aérien dans sa commune n'est pas choquant.

Néanmoins, les problèmes de vibration restent une inquiétude pour les riverains.

Il explique au commissaire enquêteur, qu'il est important de veiller à l'intermodalité entre les différents quartiers et les futures gares et en particulier celle de « Gif-Orsay » qui parait insuffisant au regard du projet. Il pense au projet de télécabine qui relierait la vallée au plateau.

2.8.10. Entretien avec le maire de Palaiseau le 21 avril 2016

Le 21 avril 2016 (17h30 à 18h30), le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec M. Grégoire de LASTEYRIE, maire de Palaiseau, accompagné du responsable de l'urbanisme.

Après une brève information sur le déroulement de l'enquête et en particulier le nombre d'observations reçues par internet, M. le maire précise son point de vue sur le projet présenté.

1) Gare du quartier Camille Claudel

   Cette gare était prévue à l'origine du projet. Des questions politiques ont conduit l'ancien maire à ne pas participer aux discussions à ce moment. Lorsque la majorité gouvernementale a changé, la gare avait été supprimée du projet…

   Le maire indique qu'il ne pourra suivre les demandes de construction de logement sur ce quartier si la gare n'existe pas.

   Il indique par ailleurs que, sans moyen de communication tel qu'actuellement, le quartier devient une aberration.

2) Déplacement de la gare de Palaiseau

   Dans l'hypothèse de la création de la gare Camille Claudel, la gare « Palaiseau » pourrait être déplacée de l'entrée de la ZAC Polytechnique jusqu'à la sortie de la ZAC.

3) Centre de maintenance

   De son point de vue, le Centre de maintenance pourrait être placé juste après la nouvelle gare 'Palaiseau'. Il pourrait ainsi utiliser le site actuellement prévu pour des logements ce qui donnerait à l'entrée de ville une plus grande cohérence.

4) M. le Maire tient absolument à une partie aérienne à la traversée des laboratoires.

2.8.11. Entretien avec le maire de Massy le 29 mars 2016

Le 29 mars 2016, le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec M. Vincent DELAHAYE Sénateur Maire de Massy et M. Bernard LAFFARGUE Maire-Adjoint à l'Urbanisme et Transports

Monsieur Le Maire confirme son support total au projet de ligne 18. Il considère que les terres agricoles sont bien sauvegardées. De son point de vue, la partie aérienne de la ligne ne dénature pas fondamentalement le paysage.

Une partie de la population locale reste opposée à une urbanisation mais l'intérêt général et national milite en faveur de la ligne.

En ce qui concerne les nuisances, il n'est pas opposé à l'indemnisation de quelques propriétés particulièrement touchées (et construites avant l'existence du projet).

Il travaille notamment à l'aménagement de l'environnement des gares situées dans son périmètre en particulier les questions de stationnement et de rabattement vers les gares. Cette question est particulièrement sensible à la gare de Massy Opéra.

Par ailleurs, il souhaiterait une modification du nom de la gare de Massy-Palaiseau qui, de son point de vue, devrait s'appeler Massy TGV.

Enfin, concernant le financement de l'opération, il a suggéré l'instauration d'une taxe sur les plus-values générées par la ligne auprès des gares. Cette taxe permettrait de lever plus rapidement les fonds nécessaires et surtout couterait beaucoup moins en intérêts.

PS : Une brochure est sur le point de sortir appelant la population à dire OUI à la ligne.

2.8.12. Entretien avec le maire d'Antony le 13 avril 2016

Le 13 avril 2016 à 18 heures le commissaire enquêteur a pu s'entretenir avec monsieur Jean-Yves SENANT, maire d'Antony, dans les locaux de l'hôtel de ville

L'entrevue s'est déroulée en présence de, Mme Perrine PRECETTI, maire- adjoint en charge de la mobilité urbaine, M. Gérard BENSAID directeur général des services, M. Vincent VENTURI, et Mme Vanessa GONZALEZ du service voirie.

Le but de cette entrevue était d'échanger avec les responsables de la commune à propos de leur ressenti de la ligne 18 et de son appropriation par ses administrés.

Monsieur le Maire fait part de son entière satisfaction quant au projet la ligne 18, et l'obtention d'une gare à Antonypôle à la suite du débat public de 2011. La ligne va désenclaver la partie sud-est de la commune, en liaison d'ailleurs avec la gare Massy-Opéra, et favoriser la création du nouveau quartier dans ce secteur.

Plusieurs projets sont à l'étude en prévision de l'aménagement de ce futur pôle dans lequel seront réalisés 3000 logements sociaux, des bureaux et des commerces. Sa mise en œuvre devrait voir le jour à l'horizon 2023/2024 dès que l'émergence de la gare sera réalisée.

En parallèle, un comité de pôle travaille en collaboration avec le Conseil départemental et le STIF pour étudier tous les moyens de rabattement nécessaires à l'accès de la gare; ces études multimodales prennent également en compte l'accès de la population de Wissous à la gare d'Antonypôle.

En conclusion Monsieur le Maire et ses administrés attendent avec impatience la mise en service de cette ligne.

2.8.13. Entretien avec le maire de Wissous le 16 avril 2016

Le 16 avril 2016 à 11h45, à l'issue de sa permanence, le commissaire enquêteur a rencontré monsieur Richard TRINQUIER, maire de Wissous, dans les locaux de l'hôtel de ville

Le but de cette entrevue était d'échanger avec le maire de la commune à propos de son ressenti de la ligne 18 et de son appropriation par ses administrés.

D'emblée, Monsieur le Maire a exprimé sa désapprobation pour ce projet qui lui apportera plus d'inconvénients que d'avantages. Différents modes de transports

traversent déjà sa commune sans qu'aucun ne s'y arrête, il constate que ce serait un de plus.

Il ne comprend pas les raisons qui ont présidé au choix de l'implantation de la gare d'Antonypôle, dont il conteste l'intérêt, et à la modification apportée au tracé initial. Il avait demandé une gare à Wissous lors du débat public, personne n'en a tenu compte, tout a été décidé au travers d'une « *parodie de concertation* »

Il exprime ses réticences quant à l'intérêt économique de cette ligne et à sa rentabilité, notamment sur le plateau de Saclay.

Par ailleurs, il constate que plusieurs ouvrages annexes sont implantés sur sa commune sans que ces lieux d'implantation, espace privé notamment, disposent d'un accès de voirie, ce qui bien entendu serait très dangereux en cas d'évacuation ou d'incendie ; il informe qu'il fera tout pour empêcher la réalisation de ces ouvrages.

En conclusion, en renouvelant sa position défavorable, il tient à faire connaître sa ferme intention de déposer un recours contentieux pour faire annuler le texte présidant à la définition du tracé.

2.8.14. Entretien avec le maire de Paray-Vieille-Poste le 11 avril 2016

Le 11 avril 2016 à 09h00 heures le commissaire enquêteur a été reçu par monsieur Alain VEDERE maire de Paray-Vieille-Poste dans les locaux de l'hôtel de ville.

L'entrevue s'est déroulée en présence de M. Franck DEGIOANNI, 1er adjoint chargé des travaux de l'environnement et de l'urbanisme, et de M. Nicolas IACOBELLI, responsable de l'urbanisme.

Le but de cette entrevue était d'échanger avec les responsables de la commune à propos de leur ressenti de la ligne 18 et de son appropriation par ses administrés.

Monsieur le Maire présente sa commune, 7200 habitants, très impactée par le trafic routier et l'engorgement de la circulation aux abords de l'aéroport d'Orly.

Il fait part de sa satisfaction quant aux transports collectifs dont il dispose sur sa commune, Tram T7, RER proche et attend favorablement l'arrivée des prochaines lignes 14 et 18 qui devraient améliorer en grande partie les problèmes de circulation routière.

Sa commune n'est pas directement impactée par ce projet de la ligne 18,- il en est pour preuve la désaffection de la population pour cette enquête -, mais il se félicite qu'il vienne renforcer les perspectives que lui ouvrent le prolongement de la ligne 14 et les projets d'aménagement du Grand Orly. Il mentionne également son intérêt quant aux mesures conservatoires préconisées pour envisager une gare à Morangis dans la continuité du SMR de Morangis (ligne 14).

La commune de Paray-Vieille-Poste est en plein développement et divers projets s'y rattachent, notamment le prolongement attendu du T7 vers Juvisy, la densification en périphérie de la ville le long de la RN7 et RN118.

Enfin, monsieur le maire précise que le PLU de la commune est en cours de modification et que son règlement très souple, élaboré en étroite collaboration avec le Grand Orly, ne fera pas obstacle aux exigences de la mise en place de la ligne 18.

L'entretien s'est terminé à 9heures30.

2.9. Déroulement des réunions publiques d'information et d'échange

Les quatre réunions publiques d'information et d'échanges prévues dans l'arrêté d'organisation de l'enquête se sont déroulées sans incident, en présence à chaque fois de l'ensemble de la commission d'enquête et avec une forte participation du public.

2.9.1. La réunion publique du 22 mars 2016 à Massy

Cette réunion publique s'est déroulée dans la salle Espace Liberté au 1, avenue du Général de Gaulle à Massy (91300) - de 19h30 à 22h30. L'ordre du jour prévu était le suivant :

Horaires	Déroulement
19h30	Ouverture de la salle / premières installations en salle
20h00	Accueil des invités par l'animatrice/modératrice, Mme Marie-Pierre BORY - appel au silence - brève introduction et présentation du cadre de la réunion
20h05	Mot d'accueil de M. Vincent DELAHAYE Sénateur-Maire de Massy
20h10 •	Mot du président de la Commission d'enquête (contexte, cadre et objectifs de l'enquête publique) Présentation de la commission d'enquête Présentation des secteurs de l'enquête Présentation des modalités de l'enquête publique
	Animatrice/modératrice : • Présentation de la tribune • Film de présentation • réunion • Rappel des « règles du jeu »
	Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage : • Le Grand Paris des Transports par M. Philippe YVIN Président du Directoire de la SGP, • Les bénéfices du projet par M. Antoine DUPIN, Directeur des relations territoriales de la SGP, • Information et concertation, • Les caractéristiques du projet par Mme Brigitte GREGOIRE, Directrice de projet de la SGP
21h00 – 22h15	Echanges avec le public
Entre 22h15 et 22h30	Conclusion : animatrice/modératrice (fin des échanges) Président de la commission d'enquête

Cette réunion a rassemblé près de 250 personnes de plusieurs communes du tronçon et a réuni outre les équipes de la Société du Grand Paris et en présence de M. Philippe YVIN président du Directoire de la Société du Grand Paris, et de M. Vincent DELAHAYE Sénateur-Maire de Massy, l'ensemble des partenaires du projet, les

services des collectivités locales, les services de l'Etat et des opérateurs de transport.

A l'entrée dans la salle où avaient été installés des panneaux d'exposition relatifs au projet mis à l'enquête, chacun des participants s'est vu remettre une fiche, lui permettant de rédiger les questions écrites qu'il souhaitait poser, au cours de la réunion et par l'intermédiaire de la commission, aux équipes de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet. Aucun des participants n'a usé de ce mode de communication au cours de l'enquête.

La réunion, introduite par Madame BORY, animatrice des débats, était bien entendu placée sous l'égide de la commission d'enquête.

Le président de la commission, après avoir mentionné les raisons ayant conduit à l'organisation de cette réunion a rappelé le rôle et le fonctionnement d'une commission d'enquête dans un tel projet. Il a ensuite donné la parole à M. YVIN, président du directoire de la Société du Grand Paris qui après avoir rappelé l'évolution du projet de transport apportée par le Nouveau Grand Paris a laissé le soin à ses équipes de détailler les caractéristiques du tronçon concerné par l'enquête publique : tracé, implantation des gares et des ouvrages annexes, aspects environnementaux, acquisitions foncière, calendrier, préparation du chantier….

A l'issue de cette présentation, les questions orales du public ont été nombreuses et précises. Aucune fiche n'a été rédigée et remise à la commission, la plupart des problèmes ayant été largement évoquée dans les questions orales posées au cours de la réunion.

Après 2h30 de réunion, les participants ont été invités à consigner leurs observations dans les registres mis en place dans les 18 lieux d'enquête (14 communes et 4 préfectures) et à participer aux autres réunions publiques organisées dans le cadre de cette enquête publique.

Le PowerPoint de la présentation faite par la SGP figure en **pièce 16 jointe**. Le compte rendu synthétique de cette réunion figure en **pièce 17 jointe** et le verbatim de celle-ci figure dans une clé USB sous la forme d'un fichier numérique au format MP3 **en pièce 24 jointe.**

2.9.2. La réunion publique du 4 avril 2016 à Versailles

Cette réunion publique s'est déroulée au théâtre MONTANSIER, 13 rue des Réservoirs, à Versailles (78000) de 19h30 à 22h15. L'ordre du jour prévu était le suivant :

Horaires	Déroulement
19h30	Ouverture de la salle / premières installations en salle
20h00	Accueil des invités par l'animatrice/modératrice, Mme Marie-Pierre BORY - appel au silence - brève introduction et présentation du cadre de la réunion
20h05	Mot d'accueil de M. François de MAZIERES Député-Maire de Versailles
20h10	Mot du président de la Commission d'enquête (contexte, cadre et objectifs de l'enquête publique) Présentation de la commission d'enquête Présentation des secteurs de l'enquête Présentation des modalités de l'enquête publique

Horaires	Déroulement
	Animatrice/modératrice : • Présentation de la tribune • Film de présentation • réunion • Rappel des « règles du jeu »
	Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage : • Le Grand Paris des Transports par M. Philippe YVIN Président du Directoire de la SGP, • Les bénéfices du projet par M. Antoine DUPIN, Directeur des relations territoriales de la SGP, • Information et concertation, • Les caractéristiques du projet par Mme Brigitte GREGOIRE, Directrice de projet de la SGP
20h50 – 22h25	Echanges avec le public
Entre 22h25 et 22h30	Conclusion : animatrice/modératrice (fin des échanges) Président de la CE

Cette réunion a rassemblé près de 350 personnes de plusieurs communes du tronçon et a réuni outre les équipes de la Société du Grand Paris et en présence de M. YVIN Président du Directoire de la Société du Grand Paris, et de M. De MAZIERES, maire de Versailles, l'ensemble des partenaires du projet, les services des collectivités locales, les services de l'Etat et des opérateurs de transport.

A l'entrée dans la salle où avaient été installés des panneaux d'exposition relatifs au projet mis à l'enquête, chacun des participants s'est vu remettre une fiche, lui permettant de rédiger les questions écrites qu'il souhaitait poser, au cours de la réunion et par l'intermédiaire de la commission, aux équipes de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet. Aucun n'a usé de cette faculté au cours de la réunion.

Introduite par Madame BORY, animatrice des débats, cette réunion était bien entendu placée sous l'égide de la commission d'enquête.

Le président de la commission, après avoir mentionné les raisons ayant conduit à l'organisation de cette réunion a rappelé le rôle et le fonctionnement d'une commission d'enquête dans un tel projet. Il a ensuite donné la parole à M. YVIN membre du directoire de la Société du Grand Paris qui après avoir rappelé l'évolution du projet de transport apportée par le Nouveau Grand Paris a laissé le soin à ses équipes de détailler les caractéristiques du tronçon concerné par l'enquête publique : tracé, implantation des gares et des ouvrages annexes, aspects environnementaux, acquisitions foncières, calendrier, préparation du chantier….

A l'issue de cette présentation, les questions orales du public ont été très nombreuses et précises. Après 2h30 de réunion, les participants ont été invités à consigner leurs observations dans les registres mis en place dans les 14 communes, lieux d'enquête et à participer éventuellement aux autres réunions publiques organisées dans le cadre de cette enquête publique.

Le PowerPoint de la présentation faite par la SGP figure en **pièce 18 jointe**. Le compte rendu synthétique de cette réunion figure en **pièce 19 jointe** et le verbatim de

celle-ci figure dans une clé USB sous la forme d'un fichier numérique au format MP3 **en pièce 24 jointe.**

2.9.3. La réunion publique du 8 avril 2016 à Gif-sur-Yvette

Cette réunion publique s'est déroulée dans l'amphithéâtre JANET de Supélec sur le Plateau du Moulon au 3, rue Joliot-Curie à Gif-sur-Yvette (91190) de 19h30 à 22h45. L'ordre du jour prévu était le suivant :

Horaires	Déroulement
19h30	Ouverture de la salle / premières installations en salle
20h00	Accueil des invités par l'animatrice/modératrice, Mme Marie-Pierre BORY - appel au silence - brève introduction et présentation du cadre de la réunion
20h05	Mot d'accueil de M. Hervé BIAUSSIER Directeur de Centrale Supélec
20h10•	Mot du président de la Commission d'enquête (contexte, cadre et objectifs de l'enquête publique) Présentation de la commission d'enquête Présentation des secteurs de l'enquête Présentation des modalités de l'enquête publique
	Animatrice/modératrice : • Présentation de la tribune • Film de présentation • réunion • Rappel des « règles du jeu »
	Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage : • Le Grand Paris des Transports par M. Philippe YVIN Président du Directoire de la SGP, • Les bénéfices du projet par M. Antoine DUPIN, Directeur des relations territoriales de la SGP, • Information et concertation, • Les caractéristiques du projet par Mme Brigitte GREGOIRE, Directrice de projet de la SGP
21h00 – 22h45	Echanges avec le public
Entre 22h45 et 22h55	Conclusion : animatrice/modératrice (fin des échanges) Président de la CE

Cette réunion a rassemblé près de 350 personnes de plusieurs communes du tronçon et a réuni outre les équipes de la Société du Grand Paris et en présence de M. YVIN Président du Directoire de la Société du Grand Paris, et de M. BIAUSSIER, Directeur de Centrale Supélec, l'ensemble des partenaires du projet, les services des collectivités locales, les services de l'Etat et des opérateurs de transport.

A l'entrée dans la salle où avaient été installés des panneaux d'exposition relatifs au projet mis à l'enquête, et chacun des participants qui le désirait s'est vu remettre une fiche, lui permettant de rédiger les questions écrites qu'il souhaitait poser, au cours de

la réunion et par l'intermédiaire de la commission, aux équipes de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet. Aucun des participants n'a usé de ce mode de communication au cours de l'enquête.

Introduite par Madame BORY, animatrice des débats, cette réunion était bien entendu placée sous l'égide de la commission d'enquête.

Le président de la commission, après avoir mentionné les raisons ayant conduit à l'organisation de cette réunion a rappelé le rôle et le fonctionnement d'une commission d'enquête dans un tel projet. Il a ensuite donné la parole à M. YVIN membre du directoire de la Société du Grand Paris qui après avoir rappelé l'évolution du projet de transport apportée par le Nouveau Grand Paris a laissé le soin à ses équipes de détailler les caractéristiques du tronçon concerné par l'enquête publique : tracé, implantation des gares et des ouvrages annexes, aspects environnementaux, acquisitions foncières, calendrier, préparation du chantier….

A l'issue de cette présentation, les questions orales du public ont été très nombreuses et précises.

Après plus de 2H45 de réunion, les participants ont été invités à consigner leurs observations dans les registres mis en place dans les 14 communes, lieux d'enquête et à participer à la dernière réunion publique organisée dans le cadre de cette enquête publique le 14 avril à Guyancourt.

Le PowerPoint de la présentation faite par la SGP figure en **pièce 20 jointe**. Le compte rendu synthétique de cette réunion figure en **pièce 21 jointe** et le verbatim de celle-ci figure dans une clé USB sous la forme d'un fichier numérique au format MP3 **en pièce 24 jointe.**

2.9.4. La réunion publique du 14 avril 2016 à Guyancourt

Cette réunion publique s'est déroulée dans le Pavillon Waldeck-Rousseau, rue Ange Gabriel à Guyancourt (78280) de 19h30 à 23h00. L'ordre du jour prévu était le suivant :

Horaires	Déroulement
19h30	Ouverture de la salle / premières installations en salle
20h00	Accueil des invités par l'animatrice/modératrice, Mme Marie-Pierre BORY - appel au silence - brève introduction et présentation du cadre de la réunion
20h05	Mot d'accueil de M. François DELIGNE Maire de Guyancourt
20h10 •	Mot du président de la Commission d'enquête (contexte, cadre et objectifs de l'enquête publique) Présentation de la commission d'enquête Présentation des secteurs de l'enquête Présentation des modalités de l'enquête publique
	Animatrice/modératrice : • Présentation de la tribune • Film de présentation • réunion • Rappel des « règles du jeu »

Horaires	Déroulement
	Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage : • Le Grand Paris des Transports par M. Philippe YVIN Président du Directoire de la SGP, • Les bénéfices du projet par M. Antoine DUPIN, Directeur des relations territoriales de la SGP, • Information et concertation, • Les caractéristiques du projet par Mme Brigitte GREGOIRE, Directrice de projet de la SGP
21h00 – 22h50	Echanges avec le public
Entre 22h50 et 23h00	Conclusion : animatrice/modératrice (fin des échanges) Président de la CE

Cette réunion qui s'est déroulée dans une très grande salle a rassemblé plus de 450 personnes essentiellement de Guyancourt et de Saint-Quentin-en-Yvelines mais aussi de plusieurs communes du tronçon et a réuni outre les équipes de la Société du Grand Paris et en présence de M. YVIN, Président du Directoire de la Société du Grand Paris, et de M. DELIGNE, maire de Guyancourt, l'ensemble des partenaires du projet, les services des collectivités locales, les services de l'Etat et des opérateurs de transport.

A l'entrée dans la salle où avaient été installés des panneaux d'exposition relatifs au projet mis à l'enquête, chacun des participants s'est vu remettre une fiche, lui permettant de rédiger les questions écrites qu'il souhaitait poser, au cours de la réunion et par l'intermédiaire de la commission, aux équipes de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage du projet. Aucun des participants n'a usé de ce mode de communication au cours de l'enquête.

Introduite par Madame BORY, animatrice des débats, cette réunion était bien entendu placée sous l'égide de la commission d'enquête.

Le président de la commission, après avoir mentionné les raisons ayant conduit à l'organisation de cette réunion a rappelé le rôle et le fonctionnement d'une commission d'enquête dans un tel projet. Il a ensuite donné la parole à M. YVIN membre du directoire de la Société du Grand Paris qui après avoir rappelé l'évolution du projet de transport apportée par le Nouveau Grand Paris a laissé le soin à ses équipes de détailler les caractéristiques du tronçon concerné par l'enquête publique : tracé, implantation des gares et des ouvrages annexes, aspects environnementaux, acquisitions foncières, calendrier, préparation du chantier….

A l'issue de cette présentation, les questions orales du public ont été très nombreuses et précises.

Après près de 3h00 de réunion, les participants ont été invités à consigner leurs observations dans les registres mis en place dans les 14 communes, lieux d'enquête avant la fin de cette enquête prévue dans 12 jours.

Le PowerPoint de la présentation faite par la SGP figure en **pièce 22 jointe**. Le compte rendu synthétique de cette réunion figure en **pièce 23 jointe** et le verbatim de celle-ci figure dans une clé USB sous la forme d'un fichier numérique au format MP3 **en pièce 24 jointe.**

2.10. Autres réunions et/ou entretiens

De nombreuses réunions ou entretiens organisés, soit à la demande de la commission d'enquête, soit à l'initiative de personnalités ou d'organismes divers, se sont déroulés au cours de cette enquête. Les comptes rendus qui suivent ont été établis par un des membres de la commission d'enquête ayant participé à cette réunion.

2.10.1. Réunion du 7 avril 2016 au CEA de Saclay à la demande de la commission d'enquête

Le 7 avril 2016 à 10h00 une réunion s'est tenue au CEA de Saclay.

Assistaient à cette réunion :

Côté CEA : M. VAYRON, M. LECOMTE et 4 autres collaborateurs/trices chargés entre autres des aspects sécurité.

Côté commission d'enquête : M. BERNARD-BOUISSIERES et M. BARBER, commissaires enquêteurs.

En première déclaration, le CEA tient à faire savoir qu'il attend ce métro, avec impatience, car :

- 6000 personnes travaillent sur le site, et il y a actuellement 40 bus et 3500 véhicules jour
- 1000 chercheurs étrangers travaillent également sur le site ce qui implique beaucoup de déplacements en avion.

Puis il décrit l'état des lieux des sites/activités dangereux :

- OSIRIS a été arrêté le 16 décembre 2015
- Orphée sera arrêté avant fin 2019 ;
- Démantèlement des labos chauds est prévu vers 2018
- Les autres sites (LECI...) présentent un danger bien moindre

La zone de danger de 1 km autour d'OSIRIS avait été définie avec des hypothèses très pessimistes. Le CEA travaille à lever la zone de danger, il lui faut convaincre l'ASN et il ne peut pas dire quand la décision sera prise.

Autre interlocuteur sur le site Cis Bio producteur de radio éléments et reprise de sources anciennes. La zone de danger a été définie avec des hypothèses très, très majorantes et le CEA espère faire aboutir une évaluation de risque plus réaliste d'ici fin 2016

Le CEA affirme qu'il ne sera pas un frein à la construction de la ligne

Il estime qu'il n'y a pas de sensibilité aux effets électromagnétiques ou aux vibrations avec le tracé prévu, mais qu'il n'y aurait pas de problème, non plus, si la ligne passait en souterrain

A la fin de la réunion, le CEA déclare qu'il va envoyer à la commission un courrier résumant ses diverses prises de position.

2.10.2. Réunion du 7 avril 2016 avec l'ASN à la demande de la commission d'enquête

Le 7 avril 2016 à 14h30, M. BARBER, commissaire enquêteur a rencontré M. CHEVET, président de l'Autorité de Sûreté Nucléaire (ASN).

Au cours de cet entretien le président de l'ASN a évoqué les deux problématiques suivantes :

- Impact de la ligne sur les installations
- Impact des installations sur la ligne.

1) Impact de la ligne sur les installations

En cas d'accident du métro, *aérien lorsqu'il longe la barrière CEA le long de la RD36,* les rames peuvent venir percuter les installations notamment le Laboratoire d'Etudes des Combustibles Irradiés (LECI). Les cellules chaudes de ce laboratoire contiennent des matières nucléaires qui pourraient être disséminées.

L'ASN demande à être informée du tracé EXACT de la ligne afin d'évaluer le risque.

2) Impact des installations sur la ligne

1- Les installations CEA

Le réacteur OSIRIS a été arrêté le 16 décembre 2015 mais le cœur ne sera déchargé qu'en 2021. Le cercle de risque correspondant à cette installation (1 km) diminuera vraisemblablement, mais aujourd'hui le travail est en cours et aucune décision n'a été prise.

Le réacteur ORPHEE dispose aujourd'hui des recharges jusqu'en 2019 ensuite il faudra réévaluer.

Le LECI : L'avion qui tombe sur une des cellules chaudes constitue l'accident de référence. L'ASN indique que le LECI dispose de plusieurs cellules chaudes. Si un avion percute le labo, plusieurs cellules seront impliquées. D'où calculs à revoir et position d'attente.

2- CISBIO

Cette société indépendante du CEA produit des radioéléments et reprend les anciennes sources radioactives.

De la même manière, un avion qui tombe constitue l'accident de référence ; toutes les matières nucléaires sont mises à nu et brulent. L'hypothèse actuelle est de dire que ce feu se produit sans aucun effet cheminée (air chaud montant et entrainant dans l'atmosphère une partie des matières (notamment de l'iode) et par là même diminuant le risque à courte distance). Dans cette situation, le cercle de 'dangerosité' englobe une grande partie de la ligne pratiquement jusqu'à la gare de Gif d'autant plus que le vent souffle de ce côté.

Conclusion

En conclusion, la position actuelle de l'ASN est un NON formel ce qu'elle va écrire au préfet de région et de l'Essonne.

2.10.3. Réunion du 12 avril 2016 avec le président du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse à la demande de la commission d'enquête

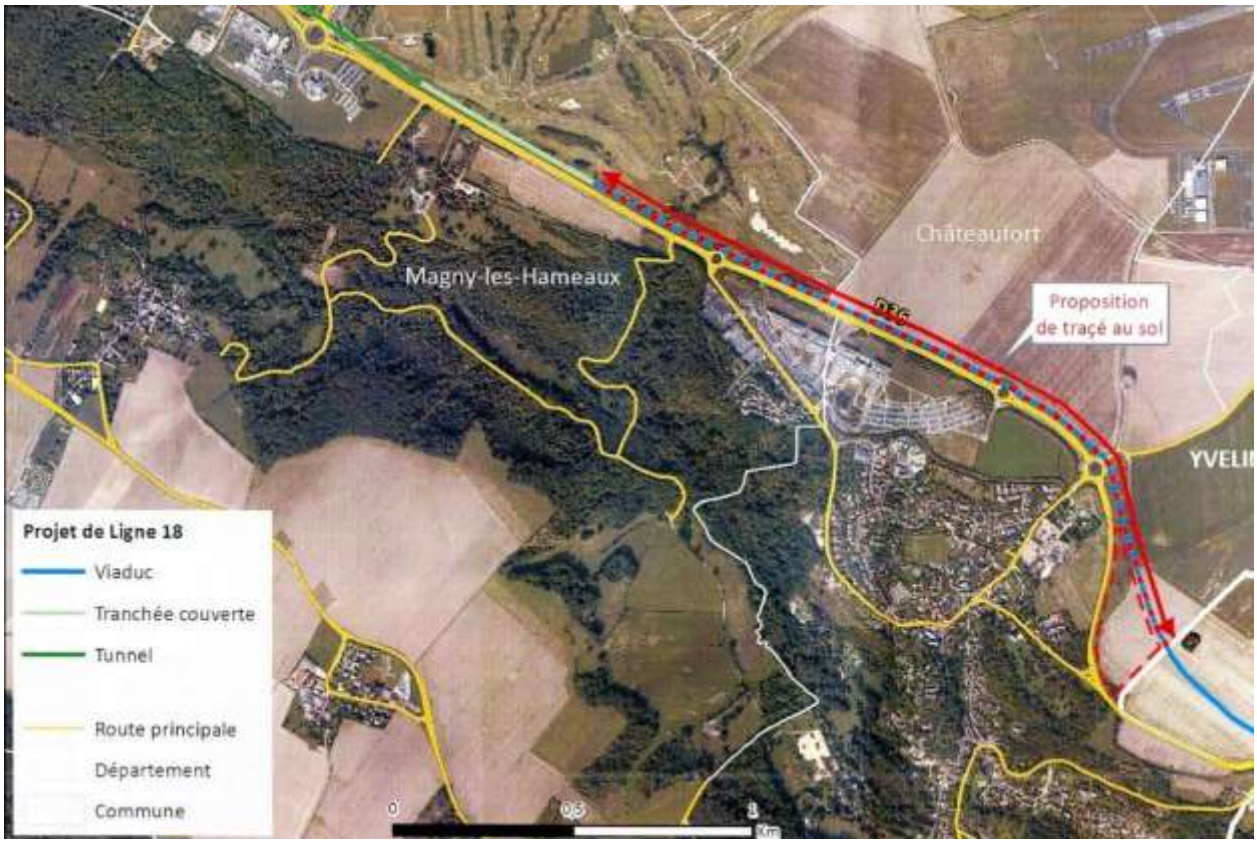
M. Yves VANDEWALLE, président du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse, Conseiller départemental des Yvelines, ancien député, a reçu M. GHEZ, commissaire enquêteur, le 12 avril, dans les bureaux de la Maison du Parc, au Château de la Madeleine à Chevreuse.

M. VANDEWALLE a suivi le dossier de la ligne 18 depuis son origine. Il rappelle que le projet de Christian BLANC était de construire un anneau circulaire de transport,

souterrain très rapide. Le projet a évolué et de nombreuse gares ont été ajoutées, renchérissant le coût du projet.

Le projet initial convenait à tous. Mais rappelle-t-il, alors que les gares se multipliaient dans l'Essonne, la gare prévue à Saint-Quentin Université a malheureusement été supprimée. Il ne restait plus pour desservir les 150 000 habitants de la ville que celle de Saint-Quentin-Est. La cause de l'abandon de la gare a été le refus du maire de Guyancourt d'un viaduc, et l'obtention d'un tunnel sous sa ville. Il déplore que les Yvelinois n'aient pas réussi à définir une position commune sur le sujet.

Concernant le parc et les territoires de Châteaufort et de Magny, le projet SGP est en aérien et M. VANDEWALLE pose depuis des années la question de savoir pourquoi ne pas faire passer le métro sur le sol, solution qui avait recueilli l'assentiment des élus. Le tracé figure sur le schéma ci-après.



Il lui a été objecté les problèmes résultant des carrefours, de la rupture dans les terres agricoles, de l'intersection entre la RD 30 et la RD 938. Il répond qu'il n'y a qu'un passage unique vers Toussus-le-Noble, et qu'un tracé au sol ne crée aucune contre-indication pour le parc et sa diversité, ce qui plaide en sa faveur. M. VANDEWALLE a interpellé le préfet sur le sujet, en séance du conseil départemental ce qui a entraîné une réunion qui s'est tenue le 12 février 2016 avec la SGP. Cette dernière y a développé deux arguments pour récuser le passage au sol :

1. Il y a une obligation légale de construire un mur de protection de chaque côté de la voie.

M. VANDEWALLE indique que c'est n'est pourtant pas ce que fait Orlyval Il remet au commissaire enquêteur une photo appuyant ses dires.

Selon Mme GREGOIRE la réglementation aurait changé. M. VANDEWALLE considère toutefois que s'il y a une volonté politique, le passage au sol peut être fait et que s'il faut considérer qu'une réglementation est valable à un instant donné, il faut aussi tenir compte des évolutions sur le long terme. Il s'interroge enfin sur les réglementations françaises ou européenne qui imposeraient cet emmurement, soulignant qu'aucun texte sur cette contrainte ne lui a été donné jusqu'à ce jour par la SGP.

2. L'emprise réservée pour le passage du métro en viaduc n'est pas suffisante pour son passage au sol.

Si tel est le cas considère M. VANDEWALLE, il s'agirait d'une grande imprévoyance que de ne pas avoir pris de largeur suffisante, mais quand bien-même, il est toujours possible de faire modifier le décret qui traite de ce point. Il fait aussi remarquer que le passage au sol a moins de répercussion sur le paysage qu'un viaduc sur pylône qui, lui, a un impact considérable. Par ailleurs il n'y a pas de passage piéton pouvant hypothéquer un passage au sol du métro.

Au cours de la réunion organisée chez le préfet en février 2016, l'hypothèse de passage au sol « unique » n'a été que mentionnée, les analyse ne portaient que sur une tranchée couverte, créant de fait une confusion entre passage au sol et passage semi-enterré, alors qu'il s'agit de deux approches différentes.

Concernant le coût il pense qu'il ne faut pas tenir compte du seul coût de réalisation du projet, qui a été l'argument pour renoncer à un métro entièrement souterrain. Il s'agit d'un ouvrage à très long terme qui ne peut être pesé sur le court terme, même s'il fait remarquer que le passage au sol présente lui, l'avantage d'être bon marché.

Il ajoute que les taux d'intérêt sont actuellement très bas, favorisant l'emprunt, et que les remboursements de l'investissement s'étaleront sur des très longues années, rappelant que le métro parisien (inauguré en 1900) a fini d'être remboursé en 1973.

Il reconnaît que la ligne 18 est indispensable. Les transports sont aujourd'hui déjà

saturés et qu'un TCSP n'a pas une capacité de transport suffisante pour desservir des milliers d'emplois en quelques heures.

Concernant les autres questions liées au tracé de la ligne 18, il ne croit pas qu'il y ait de danger à passer au-dessous du quartier de la Bretonnière. Sur la porte de la Mérantais, qu'il convient de protéger, il rappelle que c'était l'une des portes de Versailles.

En conclusion il précise qu'il poursuivra son soutien à un passage au sol, moins choquant physiquement que le passage en viaduc très agressif pour le paysage et aussi pour les golfeurs qui seront fortement perturbés pendant leur jeu. Un tracé le long de la RD 36 ne créera pas plus de problèmes de blocage qu'actuellement, à condition de bien étudier le passage de la RD 938. De plus il permettra un raccourcissement des délais de réalisation du métro.

2.10.4. Réunion du 14 avril 2016 à la demande de POLVI

POLVI est une association regroupant des établissements de grandes entreprises ou organismes (THALES, DANONE, HORIBA, CEA, AFTI, CNRS, SOLEIL…) établis dans le cluster Paris/Saclay et des instituts d'enseignement supérieur et de recherche également présents dans ce cluster comme l'Ecole Polytechnique, l'ONERA, Bertin Technologies, AgroParisTech, Centrale Supélec, ENS Cachan, etc. L'association œuvre pour la réussite de l'aménagement de ce cluster en dialoguant avec les décideurs et les acteurs de cet aménagement et en développant des synergies au sein de ses membres.

A noter que POLVI a, parmi ses objectifs affichés (www.polvi.fr) : « Soutien au projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express et participation aux études de la SGP sur les nuisances sonores, vibratoires et électromagnétiques pouvant impacter les installations existantes et à venir le long du tracé prévu. ».

Le 14 avril en début d'après-midi, 2 membres de la Commission d'enquête :

- Jean-Pierre CHAULET, Président de la commission,
- Jacques BERNARD-BOUISSIERES,

ont rencontré des représentants de POLVI :

- Raphaël LECOMTE – Adjoint au Directeur du CEA/Saclay – Vice-président de POLVI,
- Marie ROS-GUEZET - ancienne Directrice du site THALES R&D Palaiseau, maintenant détachée à l'Ecole/Rectorat de Versailles; Mission Territorialité Ile de France/THALES – Vice-présidente de POLVI,
- Philippe ELIAS – Adjoint au Chef des unités de support du CEA/Saclay – Secrétaire Général de POLVI,
- Christian LECUYER – Responsable des services généraux de la société Horiba – Membre de conseil d'administration de l'association POLVI.

Ces représentants ont été unanimes pour affirmer que la ligne 18 est vitale pour le cluster Paris/Saclay, compte tenu de la faiblesse actuelle de la desserte en moyens de transports en commun et de la saturation du réseau routier. Les transports en site propre prévus ou à prévoir seront de nature à améliorer la desserte locale, mais inadaptés pour acheminer rapidement tout le flux de personnes convergeant sur le site ou en repartant, surtout dans 10 ou 20 ans.

Leur souci est la date de mise en service de cette ligne, ils voudraient que ce soit avant 2024 pour le tronçon Orly-Saclay.

Le tronçon Saclay-Versailles est pour eux également très important, compte tenu des relations entre des entreprises ou organismes situés à Saint Quentin et les centres de recherche de plateau. Une mise en service en 2030 là aussi est trop tardive.

Ces représentants se prononcent en faveur d'une traversée aérienne du plateau, telle que définie dans le dossier d'enquête, mais la discussion a permis de voir qu'au-delà du bénéfice accessoire d'un passage à l'air libre plus agréable pour les passagers qu'un trajet souterrain, la motivation profonde de cette prise de position était la crainte que les remises en question et études complémentaires nécessaires pour déterminer un tracé souterrain, ainsi que la plus grande lenteur du creusement en sous-sol par rapport à un tracé aérien ne retardent significativement la mise en service du 1er et du 2e tronçon.

2.10.5. Réunion du 15 avril 2016 à la demande de l'Eglise Protestante Unie de Versailles

Une réunion a eu lieu au Centre Huit de Versailles le 15 avril 2016 à 14h30 à la demande de l'Eglise Protestante Unie qui a souhaité rencontrer le Président de la commission d'enquête à la suite des propos tenus par le Maire de Versailles lors de la réunion publique de 4 avril au théâtre de Montansier. En effet, celui-ci avait indiqué lors de sa prise de parole qu'il serait éventuellement possible de reconstruire le Centre Huit à son emplacement actuel après les travaux pour la nouvelle gare.

Assistaient à cette réunion :

Mme. Virginie TRIBUNAUX – Présidente du Conseil Presbytéral

M. Rembert VON LOWIS, Trésorier de l'Eglise Protestante Unie de Versailles

Mme. Marie-Thérèse SUR-LE LIBOUX, Avocate

M. Jean-Pierre CHAULET, Président de la Commission d'enquête

Mme. Nicole SOILLY, Commissaire enquêteur

M. Reinhard FELGENTREFF, Commissaire enquêteur

M. CHAULET explique d'abord la procédure d'organisation et le déroulement d'une enquête publique en général et pour la ligne 18 en particulier ; enquête pour laquelle plus de 2200 avis du public ont déjà été déposés dans le registre électronique, et ceci à 10 jours avant la fin de l'enquête. M. CHAULET explique plus particulièrement les différents avis qu'une commission d'enquête peut exprimer dans son rapport : avis défavorable, avis favorable, avec recommandations ou avec réserves. Dans le cas des réserves, le Maître d'Ouvrage est obligé de prendre position et d'expliquer s'il est disposé à lever les réserves ou non et dans le dernier cas, donner ses arguments. Une réserve non levée par le Maître d'Ouvrage devient un avis défavorable de la commission d'enquête ce qui laissera aux personnes concernées la possibilité de saisir le juge en référé.

M. LOWIS remet au Président de la commission d'enquête une lettre de l'Eglise Protestante Unie dont il explique le contenu (M. CHAULET informe que cette lettre doit être déposée dans un registre pour pouvoir être prise en compte par la commission d'enquête).

Le Centre huit, édifié en 1969, est le siège et le lieu principal de la vie de l'Eglise Protestante Unie de Versailles. Il accueille dans différentes pièces et salles de réunion les activités de catéchèse et des réunions diverses (groupes bibliques, groupes de jeunes adultes et de scoutisme). Le Centre Huit est également un lieu de dialogue arec la société et d'échanges interreligieux.

L'Eglise demande que toutes les solutions soient envisagées pour éviter l'expropriation du Centre Huit et notamment que soit étudiée en premier lieu la possibilité de déplacer la future gare de quelques dizaine de mètres ; comme il semble être possible à condition d'insister auprès de la SNCF pour obtenir son consentement.

En deuxième option, l'Eglise s'associe à la demande exprimée par le Maire de Versailles dans un avis qu'il aurait déposé dans le registre d'enquête. Il s'agit de reconstruire le Centre Huit à son emplacement actuel ; tout en réduisant la taille du parvis de la gare et du bâtiment de surface qui devrait accueillir les usagers de la gare, ces deux paraissent surdimensionnés au regard des besoins effectifs.

M. LOWIS indique que mardi 19 avril aura lieu une réunion avec la SGP et l'architecte, en charge de la conception de la gare de Versailles Chantiers.

M. CHAULET confirme que la commission d'enquête prendra les demandes de l'Eglise comme contre-propositions qu'elle soumettra à la SGP et la commission d'enquête donnera son avis dans les conclusions de son rapport.

2.10.6. Réunion du 18 avril 2016 à la demande du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)

A la demande du STIF, le président de la commission d'enquête s'est rendu le 18 avril 2016 au siège du STIF – 41, rue de Châteaudun, 75009 Paris - .

Assistaient à l'entretien :

M. Laurent PROBST, nouveau Directeur Général du STIF depuis le 30 mars 2016 ;

M. Jean-Louis PERRIN, Directeur des projets d'investissement du STIF.

M. Jean Pierre CHAULET, Président de la commission d'enquête sur la ligne 18.

En préambule JP CHAULET a fait le point sur l'enquête en cours et notamment sur les problèmes majeurs soulevés au cours de celle-ci dans les très nombreux courriels adressés à la commission d'enquête (2400 au 18 avril 2016) :

- Expropriation du Centre 8 à Versailles Chantiers pour implanter la gare SGP ;
- Passage en souterrain sous les pavillons du quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux jugé inapproprié et dangereux ;
- Passage en viaduc sur le plateau entre sortie gare d'Orsay-Gif et gare de Saint-Quentin refusé par une grande partie des habitants des villages du plateau,
- Demande de gares supplémentaires à Wissous, Palaiseau, Guyancourt, notamment.

En réponse le Directeur Général du STIF a précisé deux points :

- Après avoir considéré que le tronçon après Saint Aubin serait peu utilisé, il a émis des doutes sérieux sur la rentabilité socioéconomique du tronçon Saint-Aubin → Versailles, sauf si ultérieurement le barreau Versailles→ Nanterre (dont la construction si elle était décidée n'aurait lieu qu'après 2030) était réalisé, permettant alors aux usagers de se rendre directement, à partir de Nanterre, sur le plateau via Versailles.
- Il a réfuté l'idée selon laquelle le STIF aurait préconisé l'enfouissement sur le plateau et précise que le seul souhait du STIF aurait été de demander à la SGP si cet enfouissement était techniquement possible …

Par ailleurs il a tenu à mettre en avant pour la réalisation de cette ligne et à l'égard de la SGP les 5 points de vigilance suivants :

- S'agissant de l'exploitation et de la maintenance de la ligne, il a souhaité un schéma d'exploitation **robuste**, permettant de faire face à toutes les situations ;
- S'agissant des gares, il a souhaité, avant tout, des gares **fonctionnelles**, privilégiant l'information des voyageurs et la sécurité ;
- S'agissant également des gares, il a insisté sur le respect par la SGP du **Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile de France ;**
- S'agissant de l'Intermodalité, il a demandé à la SGP les **aménagements nécessaires** à la qualité des correspondances avec le réseau existant avec un périmètre comprenant à la fois les espaces existants et les espaces créés en intégrant les mesures conservatoires liées aux évolutions d'offre à horizon 2030 :
- S'agissant des travaux, il a demandé que la SGP mettre tout en œuvre **pour minimiser les impacts** sur la circulation des trains en particulier et l'accès des voyageurs, ainsi que pour minimiser les perturbations de ces travaux sur la vie locale.

En regrettant de ne pouvoir être présent lors de l'entretien prévu avec Mme PECRESSE le 25 avril 2016, le Directeur Général du STIF a mis fin à l'entretien à 11H00.

2.10.7. Réunion du 19 avril 2016 à la demande du Conseil Départemental du Val de Marne

A la demande du Chef de Cabinet du Président du Conseil Départemental du Val de Marne, le président de la commission d'enquête s'est rendu le 19 avril 2016 au siège du CD 94 à Créteil, dans le Val de Marne.

Assistaient à l'entretien :

M. Pierre GARZON, Vice-président du Conseil Départemental du Val de Marne ;

M. Yoann RISPAL –Chef de Cabinet du Président du Conseil Départemental du Val de Marne ;

Trois autres collaborateurs du Conseil Départemental du 94 ;

M. Jean Pierre CHAULET, Président de la commission d'enquête sur la ligne 18.

En préambule JP CHAULET a fait le point sur l'enquête en cours et notamment sur les problèmes majeurs soulevés au cours de celle-ci dans les très nombreux courriels adressés à la commission d'enquête (2400 au 18 avril 2016) :

- Expropriation du Centre 8 à Versailles Chantiers pour implanter la gare SGP ;
- Passage en souterrain sous les pavillons du quartier de la Bretonnière à Voisins le Bretonneux jugé inapproprié et dangereux ;
- Passage en viaduc sur le plateau entre sortie gare d'Orsay-Gif et gare de Saint-Quentin refusé par une grande partie des habitants des villages du plateau,
- Demande de gares supplémentaires à Wissous, Palaiseau, Guyancourt, notamment.

En réponse le Vice-président du Conseil Départemental du 94 a exprimé les demandes suivantes :

- **Prolongement de la ligne 18 à l'Est de l'aéroport d'Orly jusqu'au RER D a minima** et offrant des correspondances avec le RER C et le T7 prolongé permettant de décharger ces lignes et s'inscrivant ainsi pleinement parmi l'un des principaux objectifs du réseau du Grand Paris Express qu'est la désaturation du réseau existant.

- Si ce prolongement ne peut être réalisé à la mise en service de cette ligne 18, **prendre les mesures conservatoires nécessaires** à la gare Aéroport d'Orly pour permettre la réalisation ultérieure de ce prolongement dans les meilleurs délais possibles, les lignes D et C étant d'ores et déjà saturées ;
- Pour desservir le Parc Icade Orly-Rungis ainsi que les emplois locaux dans le secteur d'Orlytech, le département 94 demande donc qu'une **gare supplémentaire soit implantée dans le secteur d'Orlytech ;**
- Le département 94 soutient également la demande de **l'implantation d'une gare à Wissous,** demande déjà exprimée lors de la concertation avant enquête publique.

L'entretien s'est terminé à 10H30.

2.10.8. Réunion du 21 avril 2016 à la demande de représentants d'entreprises à Saint Quentin en Yvelines (SQY)

Sur demande de M. LEGENDRE, président de DELTA SYY, une réunion a eu lieu le 21 avril 2016 dans les locaux d'Airbus à Elancourt. En effet, divers représentants d'entreprises installées dans l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines souhaitaient rencontrer des membres de la commission d'enquête pour faire part de l'avis des entreprises sur le projet de la ligne 18.

Assistaient à cette réunion :

- M. Laurent LEGENDRE, Président de DELTA SQY
- M. Christian COINTE, Président de CONVERGENCES Yvelines
- M. Jacques BAUM, Responsable Relations extérieurs du Campus SQY Park (Crédit Agricole)
- M. Didier BLANCHET, Directeur de SQY BUS
- M. Fabien GHEZ, Commissaire enquêteur
- M. Reinhard FELGENTREFF, Commissaire enquêteur

Tout d'abord, les quatre représentants expliquent l'activité des organisations qu'ils représentent et leur intérêt spécifique concernant le projet de la ligne 18.

Delta SQY a été créée en juillet 2010 à l'initiative de grandes entreprises à Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY) pour favoriser le développement économique de la commune , et en particulier l'amélioration des modes de déplacement et de l'offre de transport. Delta SQY compte parmi ses 45 membres : Renault, Airbus/EADS, Bouygues, Thales, Safran-Snecma, etc.

Convergences Yvelines représente une centaine de TPE/TPI et PME/PMI avec les mêmes objectifs : actions en faveurs du développement économique de SQY en relation avec les partenaires institutionnels.

Campus SQY Park est un campus technologique du groupe Crédit Agricole qui vise à accueillir à terme env. 5000 salariés avec une concentration de métiers autour des technologies informatiques.

SQY BUS, filiale du Groupe RATP, exploite un réseau de bus dans le bassin de Saint-Quentin-Yvelines.

Messieurs LEGENDRE et COINTE remettent chacun une note aux commissaires enquêteurs en tant que contribution des entreprises adhérentes à leurs associations. Les principaux arguments en faveur de la ligne 18 mis en avant sont les suivants :

- SQY est avec 230 000 habitants, 16 000 entreprises, 145 000 salariés et 15 000

étudiants le deuxième pôle d'activité économique en ÎDF après La Défense,

- 80% des salariés viennent en voiture à leur lieu de travail, par manque/insuffisance de transports en commun,
- la suppression de la Gare Saint-Quentin Universitaire est une erreur, mais il n'est pas souhaitable de reconsidérer sa réalisation pour ne pas retarder la mise en œuvre du projet par de nouvelles modifications. Eventuellement, mais plus tard, une gare supplémentaire pourrait être demandée à Châteaufort, à proximité de l'aéroport Toussus-le-Noble. C'est pour cette raison que le tracé en aérien sur le plateau est privilégié; cela facilitera le rajout de cette gare,
- la ligne 18 est attendue par les grands groupes, mais aussi par les TPE (travaillant en sous-traitance pour les grands groupes) avec impatience ; à défaut d'une amélioration significative des offres de transports en communs certains pourraient revoir leur présence dans la région,
- le temps de trajet vers Orly, primordial pour des entreprises travaillant à l'international, est actuellement beaucoup trop long (en voiture),
- la SGP a vraisemblablement largement sous-estimé la fréquentation de la ligne 18 et cela a contribué à un avis négatif/réservé de la part du CGI et du STIF.

Delta SQY et Convergences Yvelines vont apporter leurs contributions dans le cadre de l'enquête publique principalement sur deux points :

1) Délai de réalisation de la ligne 18 pour desservir le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

   On demande que l'arrivée de la ligne 18 à Saint-Quentin-en-Yvelines puisse être réalisée également en 2024 ; sinon on risque de perdre six ans de potentiel de croissance économique,

2) Organisation du réseau de transport de Saint-Quentin-en-Yvelines,

   Le fait de limiter la ligne à une seule gare à Saint-Quentin-en-Yvelines va générer des problèmes de gestion des flux de transport. On demande, parallèlement à la réalisation de la ligne 18, que des études soient lancées pour la constitution d'un pôle multimodal fort et qualitatif.

Les deux associations se déclarent disposées à apporter à la SGP des éléments dont elle dispose pour la réalisation de ces études.

A l'issue de la réunion, les commissaires enquêteurs ont invité les deux associations à déposer leurs avis dans le registre d'une commune où se tiennent les permanences, dans le registre électronique ou en les adressant à l'attention du Président de la commission d'enquête, à la Préfecture de la région d'Île-de-France à Paris.

2.10.9. Entretien du 25 avril avec Mme PECRESSE présidente du Conseil Régional d'Ile de France à la demande du président de la commission d'enquête

Madame PECRESSE, présidente du Conseil Régional d'Ile de France a reçu le président de la commission d'enquête au siège de la Région le lundi 25 avril 2016 en présence de deux de ses collaborateurs. Ses principales remarques ont porté sur les points suivants :

1) Calendrier et évaluation socio-économique du projet

Le Conseil Régional estime que les acteurs économiques mais aussi les habitants sont très attachés à ce projet qui apporte une solution de desserte rapide et efficace dans un

secteur qui a connu un développement exceptionnel sans bénéficier de création d'infrastructures majeures de transport et considère que cette solution s'inscrit également en cohérence avec le développement de l'OIN Paris Saclay, qui ne dispose pas de liaison forte entre ses différentes polarités et que la ligne 18 constituera la colonne vertébrale de cette zone d'innovation, de recherche et d'excellence.

Dans le même temps, le Conseil Régional observe que l'organisation des évènements internationaux majeurs pour lesquels la France concourt impacteront fortement nos territoires : à savoir les jeux Olympiques de 2024 et l'exposition Universelle de 2025 et que dans ce contexte, il serait souhaitable, comme pour toutes les lignes du Grand Paris Express en général, que le second tronçon de la ligne 18 puisse être réalisé au plus tôt et avancé à 2024 d'autant que selon elle, La Société du Grand Paris a précisé que la réalisation simultanée des deux tronçons de la ligne 18 est techniquement possible et éviterait des surcoûts liés à l'interruption du chantier et que cette décision revient au Gouvernement.

Au vu de ces arguments, la Société du Grand Paris devrait mettre en regard les économies correspondant à la réalisation simultanée des deux tronçons et le surcoût de financement lié à l'anticipation de la réalisation du second tronçon.

Cela permettrait de réaliser les tronçons 1 et 2 de la ligne 18 de façon concomitante sans porter préjudice à la réalisation la plus rapide possible des autres lignes du Grand Paris Express.

Par ailleurs, le Conseil Régional rappelle la nécessité du prolongement vers Nanterre le plus rapidement possible. Il permettra d'assurer la fonction de rocade de la ligne 18 et augmentera la rentabilité socio-économique de l'ensemble de la ligne.

En ce qui concerne la rentabilité socio-économique du projet, comme le note le commissariat général à l'investissement (CGI), les hypothèses de calcul servant à définir cette rentabilité sont différentes selon la Société du Grand Paris et le STIF. Le STIF ne considère que les effets transport, ce que souligne le CGI et qui observe : "une absence de rentabilité socio-économique de la ligne Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers, si l'on ne tient compte que des effets transports, encore plus marquée pour le tronçon prévu en 2ème phase entre Orsay-Gif et Versailles-Chantiers".

La rentabilité de ce tronçon doit toutefois être mesurée à l'aune du projet scientifique et économique qu'il sous-tend. Il est ainsi certain que Saclay ne pourra pas devenir la «Silicon Valley » à la française qu'il a vocation à devenir si le plateau ne bénéficie pas d'une desserte en transports en commun efficace qui le relie à un aéroport international. Par ailleurs, ce diagnostic sous-estime le potentiel de développement économique de Saint-Quentin-en-Yvelines et du plateau de Satory qui dépend d'une desserte efficace en transports en commun.

Pour mesurer correctement ce projet, il faut enfin l'envisager dans sa globalité, c'est-à-dire avec la liaison Versailles-Nanterre qui, à terme, doit permettre d'interconnecter la ligne 18 avec la ligne 15, en rocade autour de Paris, assurant ainsi une liaison directe entre le premier centre scientifique et de recherche d'Europe et La Défense, le premier centre d'affaires européen, et une liaison rapide entre Saclay et Roissy, première plateforme aéroportuaire continentale.

2) Tracé

Le tracé suscite les problématiques suivantes.

Si le projet aérien sur le tronçon Palaiseau-Orsay pose peu de difficultés, le projet aérien sur le tronçon CEA-Saint-Aubin / Saint-Quentin provoque un grand nombre de protestations des riverains.

Il faut souligner le cadre exceptionnel de ce territoire : le tracé traverse le parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. Ce territoire offre un cadre exceptionnel, ce qui explique d'ailleurs la préférence des riverains pour une solution enfouissement. L'attractivité du plateau de Saclay est également liée à ses atouts environnementaux qu'il convient de préserver.

A l'image d'une grande majorité de riverains, la solution de l'enfouissement recueille la préférence du Conseil régional, en raison de son moindre impact au plan environnemental et agricole. Elle doit être étudiée de manière approfondie par la Société du Grand Paris pour s'assurer de sa faisabilité technique et pour mesurer l'ensemble de ses impacts.

Le surcoût de l'enfouissement est estimé par la Société du Grand Paris à 250 millions à comparer aux 3,1 milliards du projet, un surcoût relativement peu important s'il permet d'assurer l'acceptabilité locale du projet et donc d'éviter des retards liés à l'opposition des riverains dans la conduite de l'opération. Par ailleurs, il manque au dossier un travail de valorisation du foncier au-dessus et autour des nouvelles gares. Les recettes de cette valorisation pourraient venir financer un éventuel surcoût. D'une manière générale, les futures gares de la ligne 18 devront être largement consacrées aux espaces de bureau et dégager une rentabilité nette.

Deux autres questions sur le tracé apparaissent prégnantes : le déplacement du centre protestant de Versailles Chantiers pour accueillir l'arrivée du métro, et le passage sous le quartier pavillonnaire de la Bretonnière à Voisins-le-Bretonneux, dont les constructions sont fragilisées à cause d'un sol particulièrement meuble.

La société du Grand Paris doit proposer des solutions alternatives qui répondront à ces deux légitimes demandes. La région y sera très vigilante.

3) Gares

Les gares doivent être conçues pour optimiser l'espace et permettre des opérations immobilières ayant pour but de rendre le quartier des gares le plus attractif avec le maximum d'activité et de logements, et ayant pour résultat un autofinancement permettant de financer une partie de la gare.

En ce qui concerne le nombre de gares sur le tracé, le Conseil Régional regrette le choix du tracé court induisant la suppression de la gare Saint-Quentin Université qui semble injustifié au regard des enjeux de développement qui seraient permis par cette gare.

Par ailleurs, dans chaque gare, du parvis jusqu'au quai, le voyageur doit pouvoir disposer d'espaces confortables, sûrs et lisibles, avec des équipements adaptés aux besoins du transport. L'organisation et le dimensionnement des circulations verticales et horizontales doivent permettre la fluidité des déplacements des usagers à tous les niveaux. Les cheminements depuis le parvis ou depuis les espaces de correspondance jusqu'aux quais doivent être les plus courts et les plus simples possibles. La configuration des espaces d'accueil et d'échanges, le positionnement des points d'information et des autres services aux usagers contribuent à la qualité de service du futur réseau. La conception des gares doit prendre en considération les contraintes de gestion et d'entretien des espaces et des équipements à des coûts maîtrisés.

Elle doit aussi intégrer les démarches de certification de type haute qualité environnementale (HQE) et tout autre système de management environnemental mis en œuvre pour maitriser les coûts d'exploitation.

Les services en gare nécessaires et prévus par le projet doivent répondre aux besoins des voyageurs. Les dispositifs de vente et les valideurs seront optimisés et compatibles avec les spécificités d'un métro haute fréquence et profiteront des dernières avancées technologiques.

D'autres services, comme des commerces de proximité ou des lieux d'activités spécifiques devront être envisagés, au cas par cas, en fonction du lieu et de la taille de la gare, et des besoins des usagers.

Dans les phases ultérieures d'études, la Société du Grand Paris devra préciser le dispositif d'information multimodale des voyageurs qui devra respecter les prescriptions et préconisations du Schéma Directeur de l'Information Voyageur d'Ile-de-France.

Le Dossier d'enquête d'utilité publique précise que toutes les gares du réseau du GPE sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et que les cheminements d'accès et de correspondance sont systématiquement mécanisés (ascenseurs et escaliers mécaniques).

4) Interconnexions ferroviaires

La nouvelle ligne de métro 18 entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers s'interconnectera à :

- Deux gares du réseau ferroviaire existant (Transilien et RER) : Massy Palaiseau, (RER B et RER C et tram train Massy Evry) et Versailles-Chantiers (Transilien N et U, RER C) ;
- Une gare en projet, Aéroport d'Orly, réalisée dans le cadre du prolongement sud de la ligne 14.

Les conditions de maillage au réseau doivent être assurées, ce qui implique pour chaque station en correspondance du futur réseau :

- la qualité de la correspondance avec les stations existantes : cela implique par exemple qu'à la gare de Versailles Chantiers, un accès direct à la nouvelle passerelle soit assuré ;

- la mise en conformité avec les normes ERP (Etablissements Recevant du Public) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade et que ces éléments doivent être pris en compte, réalisés et financés par le réseau de transport du Grand Paris .

Le dossier d'enquête d'utilité publique prévoit :

- la reconstitution des espaces ou des équipements des réseaux de transport existants, y compris le réseau de surface quand ils sont impactés par les travaux du GPE,
- la prise en compte par la Société du Grand Paris dans le coût des travaux des ouvrages de correspondance entre les gares GPE et les gares ou stations des réseaux ferrés existants.

Il est nécessaire en particulier d'examiner les aménagements rendus nécessaires dans les gares pour permettre la mise en œuvre des solutions retenues dans le cadre des schémas directeurs des RER B et C notamment dans chaque nouvelle gare du GPE en correspondance avec le réseau ferré francilien (lignes RER B, C et Transilien N et U) à l'horizon 2030.

5) Intermodalité

Les correspondances entre les gares du réseau Grand Paris Express et le réseau de surface constituent un enjeu essentiel pour renforcer l'attractivité et l'efficacité du Grand Paris Express et ainsi étendre sa zone d'influence.

A l'instar des autres projets en Ile-de-France, il est indispensable d'intégrer autour de chaque parvis de gare GPE les équipements intermodaux, accueil des piétons, consignes sécurisées pour les vélos, gares routières ou pôle bus, parcs de stationnement le cas échéant, afin de faciliter l'accès aux nouveaux pôles d'échanges.

En parallèle, le STIF doit piloter la restructuration du réseau de bus dans le cadre de comités regroupant toutes les collectivités concernées, les opérateurs de transport et associant les partenaires.

Le dossier d'enquête indique que « les éventuelles opérations de redimensionnement de l'offre de stationnement existante ou de création de parkings nouveaux n'entrent pas dans le périmètre des projets présentés dans le DUP ». Cependant, par leur localisation géographique aux franges de l'agglomération urbaine dense et leur proximité avec le réseau routier et autoroutier, la création de Parcs Relais pourrait se justifier et doit être étudiée de manière plus approfondie.

6) Impacts des travaux sur le service voyageurs

Il faut que l'impact des travaux sur les réseaux existants soit évalué en durée et en coût et que les garanties du maintien de l'exploitation soient apportées.

Par ailleurs, la représentation de l'emprise des travaux ne permet pas d'appréhender le volume de lignes de bus impactées par les travaux à ce stade des études. Il manque la prise en considération des mesures de substitution qui en découleront, comme l'identification des gênes apportées à l'exploitation des gares routières et des lignes de bus : postes à quai ou points d'arrêt inaccessibles, coupures ou déviation de lignes, congestion due aux reports de trafic, etc.

2.10.10. Entretien du 8 juin avec M. CARENCO préfet de la région Ile de France, préfet de Paris.

Le 8 juin 2016 et à sa demande, j'ai été reçu par M. CARENCO, préfet de la région Ile de France, préfet de Paris et autorité organisatrice de l'enquête.

Cet entretien s'est déroulé en présence de M. BARDON, chargé de mission transports-aménagement auprès du préfet CARENCO.

En tant qu'autorité organisatrice de l'enquête, le préfet souhaitait s'enquérir des conditions de déroulement de l'enquête, des oppositions ou au contraire des prises de position favorables au projet, des argumentaires développés et des principales difficultés rencontrées. J'ai donc répondu aux préoccupations de M. le préfet lui indiquant les principaux points ayant fait débat tant dans les très nombreuses contributions reçues en cours d'enquête (près de 4500) qu'au cours des 4 réunions publiques organisées par la commission d'enquête.

S'agissant du point ayant suscité le plus de controverses, à savoir le passage en aérien sur le plateau de Saclay, M. le préfet a manifesté sa surprise, considérant qu'au contraire il lui semblait plus pertinent d'enterrer un métro en zone urbaine, mais de passer en aérien dans les zones de « *campagne* » comme notamment celle du plateau de Saclay. Il m'a par ailleurs fait part de son sentiment sur les enjeux en cours et m'a remis une intervention récente qu'il avait faite sur le sujet en mai dernier intitulée : « La Métropole du Grand Paris : la chance de la France» où il parle notamment d'une véritable révolution des transports et souligne que tous les projets de transport prévus à l'horizon 2030 (Grand Paris Express, prolongement d'Eole, CDG Express, extension et amélioration des lignes de métro, réalisation de nouveaux tramways, etc…) : « *changeront la vie des franciliens et donneront à la métropole de Paris le meilleur réseau de transport des capitales mondiales*… ».

L'entretien s'est terminé sur l'évocation de la date de remise du rapport envisagée peu avant le 14 juillet.

2.11. Recueil des registres

L'enquête publique s'est terminée, comme prévu, le mardi 26 avril 2016.

Afin d'en accélérer le regroupement, le président de la commission d'enquête, en liaison avec la préfecture de Paris, préfecture d'Ile de France, autorité organisatrice de l'enquête, a autorisé la Société PUBLILEGAL prestataire de la Société du Grand Paris à recueillir directement dans chacune des 14 communes et des 4 préfectures lieux d'enquête les registres et courriers qui y étaient déposés et ce dès le lendemain de la clôture de l'enquête.

L'ensemble des documents originaux (registres et courriers) ainsi que le fichier des courriels ont été rassemblés à la préfecture de Paris, préfecture d'Ile de France pour le 28 avril 2016.

Ils figurent en **pièces jointes 25 (**registres**),** .**26** (courriers) et **27** (tirage papier des courriels)

2.12. Seconde réunion de la commission d'enquête le 29 avril 2016

La 2ème réunion de la commission d'enquête s'est tenue de 09h15 à 12h45 dans la salle Pierre de Coubertin de la préfecture de Paris, préfecture d'Ile de France le 29 avril 2016, soit 2 jours après la fin de l'enquête où avaient été réunis l'ensemble des registres, courriers et courriels recueillis à l'issue de l'enquête dans les 14 communes et les 4 préfectures lieux d'enquête..

L'objet de cette réunion était :

- de procéder aux formalités de clôture de l'ensemble des registres recueillis ;
- d'élaborer les thèmes définitivement retenus pour cette enquête, à partir des 16 thèmes d'analyse qui seraient utilisés pour le dépouillement :
- de répartir entre les membres de la commission les observations, courriers et courriels recueillis déposés, à charge pour chacun d'entre eux de les dépouiller selon une grille commune prenant en compte les 16 thèmes d'analyse ;
- de répartir entre les membres de la commission selon leurs tropismes les 7 thèmes définitivement retenus pour le procès-verbal de synthèse,
- de fixer un échéancier concernant l'élaboration par chacun des membres de la commission des thèmes qui leur incombaient en vue d'établir le procès-verbal de synthèse devant être remis par le président de la commission d'enquête à la SGP.

A l'issue de cette réunion, il a été donc convenu que l'ensemble des formalités de dépouillement devaient être terminées pour le dimanche 1er mai 2016 et la rédaction des 1ères, 2èmes et éventuellement 3èmes parties des 7 thèmes retenus pour le jeudi 5 mai 2016.

2.13. Procès-verbal de synthèse

Le procès-verbal de synthèse composé :

- d'une lettre d'accompagnement en deux exemplaires ;
- de l'annexe I au présent rapport rassemblant la synthèse de l'ensemble des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête ;
- d'une annexe II rassemblant les premières, deuxièmes et éventuellement troisièmes parties des 7 thèmes retenus par la commission d'enquête (les éléments de cette annexe ont été intégralement repris dans le présent rapport) ;

a été remis le 9 mai 2016, dans les locaux de la SGP, par le président de la commission d'enquête, à monsieur YVIN, Président du Directoire de la Société du Grand. La lettre d'envoi de ce PV de synthèse figure **en pièce 28 jointe**. Les fichiers numériques des annexes I et II à ce PV sont sur la clé USB en **pièce 24 jointe**.

Cette remise officielle du procès-verbal de synthèse a été précédée d'un long exposé du président de la commission d'enquête, effectué de 09H30 à 11H30 devant les principaux responsables du projet, détaillant le contenu de ce procès-verbal et répondant aux questions de l'auditoire.

A l'issue de cette remise, M. YVIN a remercié le président de son exposé, a affirmé que ses services allaient étudier attentivement ce procès-verbal et les questions posées par la commission d'enquête et a déclaré qu'un mémoire en réponse serait remis à la commission, au plus tard, pour le vendredi 10 juin 2016, sous forme d'un fichier électronique, confirmé par un envoi postal.

2.14. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage

Comme envisagé au paragraphe **2.13,** c'est lors d'une réunion dans les locaux de la SGP, à Saint-Denis, et en présence de l'ensemble des membres de la commission d'enquête **que, le 13 juin 2016 de 08h30 à 10h00**, le président YVIN et les membres de ses différentes équipes ont exposé puis remis leur mémoire en réponse (la date initialement prévue le 10 juin ayant dû être décalée, le président du Directoire de la SGP étant absent ce jour-là).

Cet exposé a été centré sur les réponses aux thèmes que la commission d'enquête avait retenus dans son procès-verbal de synthèse.

La SGP a repris le canevas établi par la commission d'enquête en suivant le plan du procès-verbal d'enquête.

De longs développements ont été consacrés aux problèmes relatifs notamment à l'insertion paysagère et aux nuisances sonores et vibratoires susceptibles d'être engendrées par le viaduc.

La commission d'enquête, tout au long de cet exposé de la SGP, a posé de nombreuses questions pour éclaircir ou développer certains des aspects exposés.

Ce mémoire en réponse figure en **pièce 29 jointe**.

2.15. Mémoire en réponse complémentaire

Après avoir lu le mémoire en réponse de la SGP, dès le 14 juin 2016, la commission d'enquête a souhaité obtenir des réponses plus précises sur des points abordés par la SGP mais pas suffisamment développés selon la commission d'enquête.

Par courriel en date du 14 juin 2016, elle a donc adressé à la SGP une série de questions complémentaires ou reprécisées sur les principaux thèmes de cette enquête.

Par courriel en date du 17 juin 2016 (confirmé par un courrier ultérieur), la SGP a adressé à la commission d'enquête ses commentaires sur ces questions complémentaires ou reprécisées. Ces commentaires figurent également en pièce 29 jointe.

2.16. Dépassement du délai de remise du rapport d'enquête publique

Compte tenu du nombre important et de la densité des observations, courriers et courriels recueillis au cours de cette enquête et compte tenu du délai d'un mois communiqué par la Société du Grand Paris pour la remise de son mémoire en réponse, il est apparu que la commission d'enquête serait dans l'impossibilité de remettre son rapport dans le délai prévu par la réglementation.

Le 19 mai 2016, et conformément aux articles L.123-15 et R.123-19 du Code de l'environnement, le président de la commission d'enquête a donc envoyé un courrier au préfet de Paris, préfet de la région Ile-de-France, autorité organisatrice de l'enquête, sollicitant le report de ce délai Il figure **en pièce 30 jointe**.

Par lettre en date du **9** juin 2016, le préfet de Paris, préfet d'Ile de France a répondu favorablement à cette sollicitation Il figure en **pièce 31 jointe**.

Le président du tribunal administratif de Paris ainsi que la SGP, en tant que maitre d'ouvrage ont reçu copie de ces deux correspondances.

2.17. Autres réunions de la commission d'enquête

Cinq autres réunions de la commission d'enquête ont permis d'élaborer puis de finaliser la rédaction du rapport et des conclusions de la commission d'enquête.

2.17.1. 3ème réunion de la commission d'enquête le 13 juin 2016

La 3ème réunion de la commission d'enquête s'est tenue de 13h00 à 17h00 le 13 juin 2016, dans la salle Pierre de Coubertin de la préfecture de Paris, préfecture d'Ile de France pour examiner le mémoire en réponse remis par la SGP le matin même.

A la suite de cet examen, chacun des commissaires enquêteurs, responsable d'un thème a été chargé de préparer la rédaction des appréciations de la commission d'enquête sur le thème considéré et d'échanger par courriels avec les autres membres de la commission en vue d'une restitution-discussion prévue lors de la réunion suivante de la commission d'enquête.

2.17.2. 4ème réunion de la commission d'enquête le 21 juin 2016

La 4ème réunion de la commission d'enquête s'est tenue à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, le 21 juin de 09h30 à 12h30 et de 14h00 à 17h00. A cette occasion la commission d'enquête a commenté les projets d'appréciations rédigés par chacun des commissaires enquêteurs et a longuement échangé pour finaliser sa position sur les appréciations qu'elle portait, suite au mémoire en réponse de la SGP, sur les 5 premiers thèmes retenus.

La totalité des appréciations n'ayant pu être examiné, il a été décidé d'organiser une réunion supplémentaire dans les plus brefs délais une 5ème réunion pour finaliser la position de la commission sur les 2 thèmes restants.

2.17.3. 5ème réunion de la commission d'enquête le 24 juin 2016

Une 5ème réunion de la commission d'enquête s'est tenue au domicile du président

de la commission d'enquête le 24 juin de 09h00 à 12h30. Elle a examiné les appréciations portées par la commission d'enquête sur les 2 derniers thèmes qui n'avaient pas pu être traités le 21 juin 2016.

2.17.4. 6ème réunion de la commission d'enquête le 28 juin 2016

La 6ème réunion de la commission d'enquête s'est tenue à la préfecture de la région Ile de France, préfecture de Paris, le 28 juin de 09h30 à 12h30 et de 14h00 à 17h00. A cette occasion ont été examinés les différents critères pouvant justifier l'utilité publique du projet mis à l'enquête, les avantages et inconvénients du projet, ainsi que les réserves et/ou recommandations pouvant être émises par la commission d'enquête.

Sur proposition du président de la commission d'enquête, il a été décidé que celui-ci proposerait une rédaction des conclusions motivées qui ferait l'objet d'échanges itératifs par courriels jusqu'à l'obtention d'une rédaction commune partagée par l'ensemble de la commission d'enquête

2.17.5. 7ème réunion de la commission d'enquête le 7 juillet 2016

La 7ème et dernière réunion de la commission d'enquête s'est tenue au domicile du président de la commission d'enquête le 7 juillet 2016 de 09h00 à 12h30.

Après avoir procédé aux derniers échanges entre les membres de la commission d'enquête, les 2 exemplaires du rapport d'enquête ont été imprimés puis signés par chacun des membres de la commission d'enquête.

2.18. Remise du rapport et des conclusions

Le lundi 11 juillet 2016 à 09h15 le président de la commission d'enquête a remis à M. Raphaël HACQUIN, Directeur de l'Unité Territoriale de Paris et représentant le préfet d'Ile de France, préfet de Paris le rapport original avec ses conclusions motivées, accompagné de l'ensemble de ses pièces jointes. Le même jour, à 11h00 le président de la commission d'enquête a remis à M. Jacques ROUVIERE, Vice-président du Tribunal Administratif de Paris, en charge des enquêtes publiques, une copie de ce même rapport avec ses conclusions motivées

oOOOo