

LIGNE 18 :
AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

LIGNE 18

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE
J.3

Annexe

Rapport de Mme Isabelle Jarry,
garante de la concertation désignée
par la CNDP

Rapport du garant de la concertation renforcée sur la ligne 18 (ligne verte) du futur métro du Grand Paris Express

Maître d'ouvrage : Société du Grand Paris (SGP)

Garante CNDP : Isabelle Jarry

INTRODUCTION

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, et 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 2 333 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 toute 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 Méranthaise 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.

1. LES CONDITIONS DE LA CONCERTATION RENFORCÉE

La ligne 18 prend place dans le nouveau réseau de métro du Grand Paris Express (GPE) ; elle sera réalisée selon un calendrier en deux temps, une première échéance à horizon 2024 sur la première partie du parcours, de la gare *Aéroport d'Orly* à la gare *CEA Saint-Aubin*, une seconde à horizon 2030 sur le deuxième tronçon de *CEA Saint-Aubin* à *Versailles-Chantiers*.

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 et 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. L'EPPS, chargé de développer le projet économique, scientifique et urbain, le considère comme un élément structurant du futur grand campus.

Pour se rendre aujourd'hui sur le Plateau, nombre de salariés prennent leur véhicule personnel, faute d'une offre de transport en commun satisfaisante. Seul le bus 91-06, qui relie la gare de Massy-Palaiseau à Saint-Quentin-en-Yvelines (en site propre sur une partie de son trajet), permet de rejoindre les grandes écoles du campus.

Les entreprises, réunies au sein de plusieurs associations, comme Deltas-SQY, Polvi, ou Club Grand Orly, sont extrêmement concernées par la réalisation de la ligne 18, dont elles espèrent et attendent la mise en service dans les meilleurs délais, demandant même, pour celles qui sont situées sur le second tronçon, à ce que l'horizon fixé (2030) soit avancé.

Le métro est un élément très important aux yeux des acteurs économiques, qui ne conçoivent pas qu'un développement harmonieux et réussi des territoires traversés par la ligne 18 puisse se faire sans l'aide d'un transport en commun rapide et capacitaire. C'est à leurs yeux, le défi de cette ligne : permettre aux entreprises de s'installer (voire de rester, pour celles qui sont déjà présentes¹) dans l'Essonne ou les Yvelines sans pénaliser leurs salariés et leurs visiteurs, et faire de ce territoire un pôle attractif et compétitif.

La SGP a concerté depuis 2011 avec un certain nombre d'acteurs du territoire (élus, CCI, communautés d'agglomérations, École Polytechnique et autres grandes écoles du Plateau de Saclay, CEA, EPPS, grandes entreprises, etc.), mais le public n'a pas toujours été informé des avancées du projet durant les 4 années qui se sont écoulées depuis la fin du débat public.

C'est pourquoi de nombreuses personnes attendent avec impatience l'occasion de rencontrer le maître d'ouvrage, d'une part pour connaître l'état d'avancement du projet, d'autre part pour interroger la SGP sur d'éventuelles modifications à apporter au futur métro.

La phase de concertation renforcée est donc très attendue sur le terrain.

1.1 MODALITÉS ET ORGANISATION

Pour aborder cette « concertation renforcée », qui s'est déroulée du 12 mai au 12 juin 2015, la SGP dispose d'un dispositif de communication mis au point et déjà bien rôdé durant les concertations sur les autres lignes (14, 15, 16 et 17).

Un site internet dédié, des dépliants boîtés, des informations en mairie, des annonces par voie de presse, des panneaux d'exposition, des tracts distribués, tout est fait pour que l'information soit diffusée et la concertation correctement annoncée².

Six **réunions publiques** ont été prévues initialement :

- le 12 mai 2015 à Versailles,
 - le 18 mai à Antony,
 - le 20 mai à Massy,
 - le 26 mai à Gif-sur-Yvette,
 - le 27 mai à Guyancourt,
 - le 11 juin à Magny-les-Hameaux,
- auxquelles ont été ajoutées deux réunions publiques, à la demande des participants :
- le 8 juin à Wissous,
 - le 30 juin à Voisins-le-Bretonneux.

Des **réunions complémentaires** se sont tenues également à destination de publics spécifiques :

- le 2 juin, à Palaiseau (Polytechnique) pour les entreprises de Polvi,
- le 9 juin à Palaiseau (ICOGES) pour les entreprises du club Grand Orly,
- le 9 juin à Guyancourt au Technocentre de Renault,
- le 10 juin à Trappes pour les entreprises de Deltas-SQY.

¹ Ou même de demeurer en France, pour certaines disposant de laboratoires à l'étranger, comme Thales installé à Singapour.

² Pour le détail de ces actions, voir le bilan de la SGP, pp 19-25.

Enfin, six **permanences d'information** se sont tenues à l'heure du déjeuner dans les restaurants inter-entreprises du territoire (Orly, Polytechnique, Corbeville, etc.), avec possibilité de déposer un avis dans les urnes prévues à cet effet.

1.2 UNE MOBILISATION IMPORTANTE

La SGP n'a pas tout à fait anticipé la fréquentation de cette dernière concertation. Il est arrivé que la taille de la salle de réunion soit sous-dimensionnée et qu'une partie du public reste à la porte. Cela s'est produit dès la première réunion, à Versailles, le 12 mai, en raison de la forte mobilisation de la communauté protestante venue soutenir le Centre Huit. Lors de la dernière réunion à Magny-les-Hameaux, la municipalité ne disposant pas d'une plus grande salle, près de la moitié du public sera installé sur le parvis de la Mairie, avec une retransmission vidéo et son, mais à l'extérieur de la salle, beaucoup trop exigüe pour contenir les très nombreux participants inquiets du passage de la ligne en aérien dans leur commune.

Le public est très concerné et mobilisé autour de la ligne 18, dont les enjeux sont nombreux et d'importance. Il faut noter qu'au cours de la concertation, tout a été entrepris par la SGP pour redimensionner les salles ou les compléter par un dispositif palliatif, comme par exemple à Magny-les-Hameaux.

Par ailleurs, il faut souligner la bonne volonté du maître d'ouvrage de répondre aux demandes de réunions supplémentaires, tant de la part d'élus que d'habitants.

Deux réunions (à Wissous et à Voisins-le-Bretonneux) ont ainsi été ajoutées à la liste initiale, suite aux demandes formulées pendant la concertation.

2. HISTORIQUE DE LA LIGNE

2.1 RAPPEL DU CONTEXTE

Il convient de replacer cette phase de « concertation renforcée » dans son contexte. Le projet de ligne 18 n'est pas consensuel, comme ont pu l'être les autres lignes du Grand Paris Express.

La « ligne verte » a déjà suscité, lors du débat public, un « débat dans le débat ».

Des questionnements sur sa pertinence et des points de vue très divergents ont émergé. Circulant sur un territoire parfois peu dense, la fréquentation de la ligne et donc son utilité socio-économique ont été questionnées dès le débat public de 2010-2011.

À la suite du débat public, plusieurs collectifs ont été créés pour la défense des intérêts des habitants, certains contestant la pertinence de ce moyen de transport et militant pour une suppression du projet, d'autres, majoritaires, demandant l'enterrement de la ligne sur le tronçon bordant les villages de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux.

2.2 LA « SPÉCIFICITÉ » DU PLATEAU DE SACLAY

« C'est un débat local ancien qui est ainsi relancé et élargi, celui qui oppose partisans et adversaires d'un aménagement du Plateau de Saclay en pôle de recherche, de formation supérieure et de développement technologique. » peut-on lire p. 106 du compte-rendu de la CPDP³.

La spécificité du territoire du Plateau de Saclay et les enjeux de sa desserte sont soulignés ; sur les 11 chapitres de la deuxième partie, qui reprennent les enseignements du débat, un chapitre de 6 pages est consacré à la question. Ainsi, on peut lire p. 107, *« L'opposition à la ligne verte, qui n'est pas seulement présente sur le site de Saclay, vise autant l'aménagement du Plateau lui-même que l'équipement de transport. Sont en cause deux arguments très différents, présentés en synergie : la protection de l'espace naturel contre l'urbanisation ; la politique de localisation de la recherche et du développement (concentration ou non). »*

Les mêmes questions demeurent en 2015, et les acteurs présents à l'époque du débat public sont à nouveau là, émettant les mêmes critiques ou avançant leurs arguments favorables au cours de cette dernière phase de « concertation », dans l'espoir d'être entendus par la SGP.

2.3 LES DÉFIS DE LA LIGNE 18 : UN TRACE HÉTÉROGÈNE ET DE FORTES CONTRAINTES

Le refus de l'urbanisation du plateau de Saclay, l'opposition à un mode de transport jugé lourd, la préservation d'un territoire de campagne et de bois, agricole en partie, loin des « nuisances » de la ville et considéré par ses habitants comme un cadre de vie privilégié, a constitué une opposition forte, organisée et argumentée.

À l'inverse, les entreprises installées sur le territoire, que ce soit autour de Saint-Quentin-en-Yvelines ou autour des pôles d'Antony et de Massy, sont extrêmement attachées à l'arrivée d'un transport en commun qui permettra à la fois de réduire le temps de transport des salariés et des visiteurs, mais également aux entreprises désireuses de s'installer en grande couronne de le faire en proposant à leurs employés une offre de transport efficace. Il en va de même pour tous les laboratoires et les grandes écoles installées sur le Plateau ou qui envisagent de rejoindre le futur campus Paris-Saclay.

L'arrivée dans un avenir « proche » d'un véritable transport en commun capacitaire est aujourd'hui un enjeu très important sur le Plateau de Saclay, encore isolé et mal desservi par les transports en commun.

On se trouve donc devant un projet à la fois très attendu mais aussi contesté, opposant, de manière un peu schématique, les habitants d'un côté et de l'autre les personnes qui viennent travailler ou étudier sur le territoire de la ligne ainsi que les entreprises pour lesquelles l'enjeu économique est de taille.

³ Débat public « Réseau de Transport public du Grand Paris », CNDP, Compte-rendu établi par François Leblond, président de la CPDP, mars 2011, 200 p.

3. LES QUESTIONS POSÉES DURANT LA CONCERTATION

En tant que garante, j'ai assisté à toutes les réunions publiques, réunions complémentaires, derniers comités de pilotage avant le début de la concertation, et certaines actions complémentaires.

J'ai également reçu sur ma messagerie (isabelle.jarry@debatpublic.fr) plusieurs centaines de messages émanant de particuliers, d'élus, de collectifs, d'associations, etc.

Je présente ci-dessous l'ensemble des arguments et points de vue entendus ou lus dans l'ordre « topographique », en commençant par le début de la ligne, à l'aéroport d'Orly. Sont indiquées pour chaque tronçon les réunions qui ont eu lieu sur ce secteur. Des extraits en italique, issus de messages, de contributions, d'avis, de communications que j'ai reçus, ou des comptes rendus intégraux des réunions, ont été ajoutés pour illustrer l'analyse.

➤ **TRONÇON EST : ORLY - ANTONY - MASSY**

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

ANTONY, 18 MAI

MASSY, 20 MAI

WISSOUS, 8 JUIN

LES GARES

AÉROPORT D'ORLY

ANTONYPÔLE

MASSY OPÉRA

3.1 POUR UNE GARE A WISSOUS

Lors du débat public, de nombreuses demandes de gares supplémentaires ont été faites, sur une ligne qui, au départ, n'en comptait que 4. La ville d'Antony, en particulier, a plaidé en faveur d'une desserte sur son territoire et a été entendue : la gare *Antonypôle* a été ajoutée dans le schéma d'ensemble.

Les élus de la commune de Wissous demandent aujourd'hui une gare sur leur territoire, considérant que les habitants de Wissous voient passer le RER C, le TGV et OrlyVal, tout en ne disposant d'aucun arrêt sur leur commune. Sachant que le tracé de la ligne 18 traversera Wissous de part en part, que plusieurs ouvrages annexes y seront implantés et que le site de maintenance de Morangis, s'il devait être retenu⁴, débordera de 2km sur leur commune, ils auraient souhaité qu'une gare desserve la ville. Toutefois cette demande n'ayant pas été faite durant le débat public, il n'est plus possible de déroger au schéma d'ensemble fixé par décret. La SGP ne peut actuellement ajouter des gares ni modifier le tracé de la ligne.

⁴ Ce site n'a finalement pas été retenu.

À l'issue de la réunion publique d'Antony, le président de la Commission inter-municipale chargée du dossier du Grand Paris et le président de l'APEPAW (association pour le patrimoine et l'environnement de Wissous), ont demandé à la SGP de bien vouloir organiser une réunion publique d'information dans leur commune, afin de répondre aux questions des habitants.

Cette réunion s'est tenue le 8 juin 2015, en présence des responsables de la SGP en charge de la concertation. Le maire de Wissous, à la tribune lors de cette réunion, a vivement regretté que la gare ne soit pas implantée à Wissous plutôt qu'à Antony, et un premier adjoint au maire délégué à l'urbanisme a fermement annoncé qu'il refuserait de délivrer les permis de construire pour les ouvrages annexes (quatre sont situés sur le territoire de la commune) si aucune gare n'était créée à Wissous. Par ailleurs, les élus ont contesté les prévisions de trafic avancées par le maître d'ouvrage, qu'ils jugent surestimées pour la commune d'Antony.

Ils ont également proposé un déplacement de la gare de quelques centaines de mètres afin de la situer dans un environnement qu'ils estiment plus favorable : il s'agirait de transférer la gare à l'est de l'autoroute, sur le territoire de Wissous au lieu-dit « les Grands Marchaix » :

« Cet emplacement permettrait une économie d'environ 1 km de tunnel et une réalisation de la gare sur un terrain complètement dégagé alors que la gare prévue est située au beau milieu d'un nœud routier, ce qui entraînerait des problèmes importants de circulation au moment des travaux.

« Cette gare se trouverait de plus au centre d'une zone qui a vocation à être urbanisée. Elle serait de plus accessible à une grande partie de la population de Wissous tout en étant proche des entreprises de Villemilan, d'AntonyPôle et du Vaulorin.

« De plus il serait possible de créer facilement des places de stationnement sur la zone non constructible le long de l'autoroute.

« Cette solution serait moins onéreuse, impacterait un potentiel d'utilisateurs plus grand et désenclaverait la population de Wissous actuellement complètement oubliée.

« La distance entre la gare et la mairie de Wissous passerait de 1500 m à 500 m (5 minutes à pied). Une grande partie de la population de la commune (7 500 habitants) et des personnes travaillant sur les ZI de Wissous (8 000) et sur celles d'Antony pourrait se rendre à pied à la gare.

Certains ont demandé que la future gare *Antonypôle* soit renommée *Antony-Wissous*.

3.2 LES INQUIÉTUDES DE CERTAINS ÉLUS D'ANTONY

Les élus du Front de Gauche d'Antony contestent l'opportunité de la ligne 18, car selon eux, elle entérine la transformation du Plateau de Saclay, favorise une concentration des écoles autour du futur pôle Paris Saclay et par là-même une délocalisation des établissements d'enseignement supérieur présents autour d'Antony, enfin préfigure un désastre écologique. Leur contribution préconise une amélioration des lignes de RER existantes et s'inquiète des conséquences sur le trafic routier de l'accès à la future gare *Antonypôle*, dans une ville déjà très impactée par les embouteillages. Est posée également la question de la desserte de la gare par des modes doux.

3.3 LE DEVENIR D'ORLYVAL

À plusieurs reprises, l'avenir du métro automatique qui dessert l'aéroport d'Orly depuis la gare RER d'Antony a été évoqué. Des personnes se sont inquiétées de sa suppression. D'autres ont proposé que ce métro assure dans le futur une desserte plus fine sur son tracé. La gestion d'OrlyVal relève de la compétence du STIF, qui n'a pas encore statué sur son devenir.

3.4 LA POSITION DE MASSY

La ville de Massy, desservie par deux gares, s'est déclarée très favorable à la ligne 18.

➤ TRONÇON CENTRE : PALAISEAU – SACLAY

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

GIF SUR YVETTE, 26 MAI

LES RÉUNIONS COMPLÉMENTAIRES

POLVI, POLYTECHNIQUE, 2 JUIN

GRAND ORLY ENTREPRISES, INSTITUT D'OPTIQUE, 9 JUIN

LES GARES

MASSY-PALAISEAU

PALAISEAU

ORSAY-GIF

CEA SAINT-AUBIN

Si les deux extrémités de la future ligne 18 posent chacun un certain nombre de questions, le cœur des problématiques est toutefois concentré en son centre, sur le Plateau de Saclay, autour des trois gares *Palaiseau*, *Orsay-Gif* et *CEA Saint-Aubin*. L'intérêt pour la ligne est manifeste, ce qu'a montré la forte fréquentation pendant les réunions publiques : de très nombreuses personnes sont mobilisées autour du futur métro, mais on assiste à des prises de position très diverses et souvent antagonistes.

Dès le débat public du Grand Paris⁵, la question de la spécificité de ce territoire était posée, elle a été relevée à la fois dans le compte-rendu de la CPDP et dans le bilan du Président de la CNDP⁶.

⁵ Débat public sur le Réseau de transport du Grand Paris, 30 septembre 2010 – 31 janvier 2011.

⁶ On peut lire p. 6 du bilan dressé par le Président de la CNDP à l'issue du débat public :

« Si chacun reconnaît que depuis plus de 20 ans le potentiel de Saclay est sous-exploité, la SGP l'explique par l'absence de desserte au moyen d'infrastructures de communication modernes. Pour que se développe le « cluster » espéré, il convient selon elle d'offrir, notamment au secteur privé susceptible d'y investir, un moyen de transport efficace, capable de relier Saclay à Paris en moins de 30 minutes et Saclay à Roissy en moins de 50 minutes. À l'opposé, la Région juge, au regard du rythme de développement de ce site, qu'il est prématuré d'en assurer la desserte, celle-ci pouvant être réalisée au fur et à mesure des besoins. D'où des propositions, avancées de manière récurrente en réunions publiques, visant à ne pas réaliser ce tronçon, à en transférer le financement au profit du nord-est de la région parisienne et à renforcer les lignes RER existantes et les liaisons légères entre ces lignes et le plateau de Saclay dont de nombreux intervenants désirent sauvegarder la vocation agricole (au moins 2 300 hectares tels que votés par le Conseil Régional en septembre 2008). On retrouve ici l'opposition que l'on peut qualifier d'usuelle entre partisans de l'implantation d'une infrastructure, quelle qu'elle soit, et défenseurs du maintien des surfaces cultivables. Convierait-il en conséquence d'organiser un débat public spécifique sur l'aménagement de ce secteur ? Certains acteurs en ont exprimé le souhait. Des propositions de liaisons alternatives ont été avancées lors du débat, telles la réalisation d'une voie ferrée souterraine nouvelle reliant le futur centre de vie du plateau de Saclay, prévu à proximité

3.5 LE PLATEAU DE SACLAY, UN TERRITOIRE EN PLEINE MUTATION

La création du campus Paris-Saclay, Opération d'Intérêt National destinée à regrouper 20 à 25% de la recherche française d'ici 20 ans, aura pour conséquence une modification profonde du territoire, appelé à s'urbaniser. Coordonné et piloté depuis 2010 par l'établissement public Paris-Saclay (EPPS), ce pôle scientifique et technologique qui verra sur un même territoire s'installer une concentration de grandes écoles – regroupées au sein de l'Université Paris-Saclay –, de centres de recherche de pointe, de grandes entreprises, etc., s'accompagnera de la création de logements et d'infrastructures de transports (élargissement de la RD 36, prolongement du site propre pour le bus 91-06, etc.). La ligne 18 est conçue comme un élément structurant du futur *cluster*.

- ***une ligne très attendue***

Tous les acteurs impliqués dans le campus Paris-Saclay, que ce soient les grandes écoles et leurs regroupements (Université Paris-Saclay, Polytechnique, Centrale, les Mines, l'ENSTA ParisTech, SupOptique, HEC, l'ENS Cachan, etc.), les organismes de recherche (CEA, INRA, CNRS), ou les centres de recherche privés (Danone, Thales, Technocentre Renault) considèrent le métro à venir comme un élément indispensable à sa réussite. L'EPPS est particulièrement concerné par sa réalisation.

Lors des réunions complémentaires qui ont eu lieu durant la concertation sur le campus de Polytechnique ou auprès des entreprises, l'intérêt pour la ligne s'est manifesté très clairement. Même si l'horizon de 2024 semble lointain pour beaucoup, on comprend que ce mode de transport est attendu avec impatience, sur un territoire en complète transformation.

La CCI de l'Essonne a insisté sur l'importance de la ligne pour les entreprises.

De nombreux intervenants, salariés ou étudiants des quartiers de Moulon ou de Polytechnique, ont fait état de la difficulté d'accès qui existe aujourd'hui.

À leurs yeux, un transport capacitaire est plus que justifié, il est absolument nécessaire si l'on veut accompagner correctement l'installation de toutes les structures qui s'apprêtent à rejoindre le Plateau. Aujourd'hui insuffisamment desservi par les transports en commun, le territoire concerné par le futur campus Paris-Saclay ne pourra se développer que s'il dispose de moyens de transports adaptés.

- ***mais une opposition très présente et active...***

C'est un point néanmoins qui a fait l'objet de débats : l'aménagement du Plateau de Saclay tel qu'il se réalise actuellement ne fait pas l'unanimité. La question de l'urbanisation et des transports divise les parties.

d'Orsay, aux voies desservant la gare Montparnasse et comportant une gare intermédiaire à Vélizy, un tram-train entre Saclay et Massy, ou des bus à haut niveau de service (BHNS). »

La réunion publique du 26 mai à Gif-sur-Yvette a sans doute été la plus représentative d'une opposition au futur métro : lors de cette réunion, les points de vue de ceux qui refusent, - pour les uns le métro dans son ensemble, - pour les autres essentiellement sa partie aérienne, se sont exprimés avec force.

Il y a là non seulement une question de choix de mode de transport, mais également – et là nous sortons du seul motif de la ligne 18 – plus largement une question de choix d'aménagement, en termes à la fois économiques, écologiques et scientifiques.

La préservation d'un territoire exceptionnel est un argument qui revient très souvent chez ceux qui s'opposent à cet aménagement, la vocation agricole du Plateau étant mise en avant de manière récurrente dans les débats.

Nombreux sont ceux qui regrettent qu'un débat public n'ait pas eu lieu sur l'aménagement global du Plateau de Saclay. Il est évident que la réalisation du campus Paris-Saclay va favoriser l'urbanisation, le métro ne venant que dans un second temps desservir une zone déjà largement transformée et fréquentée. Ce n'est pas le métro qui va susciter l'urbanisation, mais il constitue néanmoins une sorte d'épine dorsale du projet de grand campus autour duquel va s'organiser le développement de la zone. C'est précisément ce que craignent ceux qui tiennent à préserver le caractère de ce territoire.

- *...qui s'appuie sur des études et rapports disponibles*

De nombreuses études et travaux de prospective ont été réalisés autour du Plateau de Saclay, et son devenir a fait l'objet de divers rapports dès les années 2010.

Les experts du Cercle des Transports ont repris dans leur récent rapport⁷ une grande partie des arguments qui mettent en cause la nécessité immédiate du Grand Paris Express, au profit d'une amélioration des transports existants (RER B et C).

Les éléments du rapport Auzannet⁸ ont également été souvent cités durant la concertation et mis en avant pour contester le mode de transport retenu par la SGP, laquelle assure toutefois que le projet de ligne 18 ne contrevient en rien aux préconisations du rapport. On peut lire p. 59 de ce rapport : « *Afin d'en finir avec les incertitudes il apparaît maintenant souhaitable de faire un véritable choix en optant soit pour un métro léger (45 ou 60 m), un tramway ou un bus en site propre.* »

Plusieurs participants à la concertation ont fait valoir les éléments de ce rapport pour asseoir leur refus du métro et la contestation d'un « transport lourd » sur le Plateau, que la fréquentation attendue ne justifie pas, selon eux.

Au cours des réunions, le débat a souvent porté sur ce concept de « métro léger » avancé par la SGP (un train de 45m à 3 voitures, avec possibilité d'en ajouter une 4^{ème}, portant la longueur totale à 60m). La directrice du projet a souvent fait valoir que le métro envisagé était un « petit métro », tandis que certains participants considèrent la ligne 18 comme un métro lourd.

⁷ *Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris*, collectif de membres du Cercle des Transports, sous le pilotage de Jean-Didier Blanchet, Président du Cercle des Transports, décembre 2014.

⁸ Pascal Auzannet, *Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express*. 10 décembre 2012

Par ailleurs, est plusieurs fois revenu l'argument de l'avis négatif de la commission d'enquête sur le contrat de développement territorial (CDT) Paris-Saclay, pour justifier le débat d'opportunité, et la demande d'une concertation plus ouverte :

« La réécriture du Contrat de Développement Territorial Paris-Saclay Territoire Sud (CDT qui a reçu en avril dernier un avis négatif unanime de la Commission d'enquête) n'a une fois encore pas associé en amont les citoyens, ni en direct, ni au travers des associations locales pourtant fort nombreuses et mobilisées, et ce, malgré la recommandation n°5 de la commission d'enquête qui le préconisait clairement.

(Collectif Moulon2020)

- **une ligne inadaptée aux besoins, selon certains**

Lors des réunions, la légitimité même de la ligne a été parfois contestée :

« C'est l'ensemble du projet que nous remettons en cause car sa mise en œuvre transforme de façon radicale ce territoire dans un manque total de sérénité et de participation des habitants de ce territoire, avec une façon très relative de préserver les espèces protégées ainsi que la viabilité des activités agricoles, ni même d'améliorer les transports en commun existants qui sont la colonne vertébrale des déplacements Paris-banlieue, notamment les RER B et C.

« Une inquiétude du coup ne peut rester sans réponse, dans une situation telle que même le contrat de développement territorial Paris-Saclay CDT a fait l'objet d'un avis négatif de la part de la commission d'enquête publique, ce qui met en évidence que les problématiques de valorisation agricole et environnementale de ce territoire sont loin d'être évidentes et acceptées socialement. »

(Michel Rouyer, Président du groupe des élu-e-s Palaiseau Terre Citoyenne)

- **des prévisions de trafic contestées**

Les prévisions de trafic données par la SGP ont été également contestées et certains, s'appuyant sur les trois rapports Auzannet, prétendent qu'elles sont surestimées, notamment sur le dernier tronçon (Saclay-Versailles) et en particulier pour la gare de Versailles-Chantiers. Elles ne prennent pas non plus en compte, selon les intervenants, les performances plus attractives des lignes de RER lorsqu'elles seront améliorées.

« Envisager d'investir 2,6 milliards d'Euros (et probablement plus) pour la construction et l'équipement des 35 kilomètres de la ligne 18 sans avoir une vision claire des clientèles susceptibles de fréquenter la ligne relève d'une aberration technocratique dont les contribuables devront à terme payer les conséquences. »

(...)

« Ces lignes [les RER B et C] sont des infrastructures existantes disponibles à ce jour pour accroître immédiatement les dessertes des zones proches encadrant le plateau de Saclay. Il est incohérent d'ignorer ces équipements dans les études de flux de voyageurs, comme cela est le cas dans les présentations faites pour l'instant par la SGP. »

« L'étude que nous demandons doit donc impérativement intégrer ces trois dispositifs de transports collectifs (RER B, RER C, éventuelle ligne 18).

(Sauvegarde et Animation de Versailles et Environs)

La question du calendrier a été également évoquée : le métro arrivera 10 ans après l'installation de nombreuses écoles et ne réglera pas, selon certains participants, les problèmes de transport actuels.

« Ce moyen de transport lourd ne pourrait être opérationnel que très tard, plus d'une dizaine d'années après l'implantation des bâtiments, c'est déjà en soit un gros handicap, il faudra bien que les gens s'organisent autrement.

« Il n'est pas adapté au besoin de maillage fin nécessaire pour les déplacements de proximité. Il faut trouver des solutions rapides et beaucoup plus efficaces : améliorer les lignes B et C existantes, relier leurs gares du nord au sud avec des transports plus légers (navettes). Un système de téléphériques vers le plateau, depuis les gares du RER B, serait une solution rapide, efficace, peu coûteuse, qui répondrait davantage au problème de circulation de proximité de ceux qui habitent près de leur travail. » (Collectif COLOS)

- **en faveur du développement d'autres moyens de transport**

Cette solution a été maintes fois mentionnée, en particulier lors de la réunion de Gif-sur-Yvette. Le Collectif OIN Saclay, fédérant une centaine d'associations sous l'égide de France Nature Environnement Ile-de-France, a même organisé, durant la concertation, une conférence-débat portant sur ce mode de transport, à laquelle des acteurs majeurs du territoire ont assisté. Le transport par câble se justifie selon eux par la spécificité topographique du Plateau :

« Le plateau de Saclay, enserré entre les vallées encaissées de la Bièvre au Nord, la Mérantaise et l'Yvette au Sud, est intrinsèquement difficile d'accès de par sa configuration topographique. Aussi, l'accès au plateau depuis les vallées par la route est-il très contraint : les routes sont étroites et sinueuses et ne se prêtent guère à élargissement ; sur certaines, des bus ne peuvent s'y croiser. Le seul axe de circulation capacitaire est la RN 118, déjà saturée aux heures de pointe aujourd'hui. Par conséquent, une urbanisation excessive de la frange sud du plateau va inévitablement entraîner l'asphyxie de la circulation routière dans tout ce secteur. » (COLOS)

De façon générale, tous ceux qui contestent la pertinence de la ligne 18 préconisent le développement de moyens de transports légers assurant une desserte fine du Plateau (bus en site propre, transport par câble, modes doux, etc.).

Il est souvent fait état de l'existence des lignes de RER B et C qui desservent déjà les vallées entourant le Plateau et dont la fluidité pourrait être améliorée pour rendre ces modes de transport attractifs.

« [Le métro] n'est pas adapté au besoin de maillage fin nécessaire pour les déplacements de proximité. Il faut trouver des solutions rapides et beaucoup plus efficaces : améliorer les lignes B et C existantes, relier leurs gares du nord au sud avec des transports plus légers (navettes). Un système de téléphériques vers le plateau, depuis les gares du RER B, serait une solution rapide, efficace, peu coûteuse, qui répondrait davantage au problème de circulation de proximité de ceux qui habitent près de leur travail. (Reçu par mail après la réunion de Gif)

L'amélioration du réseau existant, par une contribution financière substantielle, fait d'ailleurs partie de la feuille de route du maître d'ouvrage ; selon la SGP, l'existence de la ligne 18 contribuera en outre à alléger la fréquentation des RER.

3.6 LA QUESTION DE L'AÉRIEN

Initialement prévue en souterrain sur tout son parcours, la ligne 18 présente aujourd'hui 38% de son trajet en viaduc. Cette partie aérienne, située dans une zone agricole et peu urbanisée⁹, suscite une opposition très vive.

Dans le compte-rendu du débat public de la CPDP, on pouvait lire p. 148 : « *Le débat a révélé une préférence, voire une exigence, de passage en souterrain des lignes, au nom de la tranquillité du voisinage, du respect de ses potentialités de développement, et de la protection des espaces agricoles et écologiques. Concernant le Plateau de Saclay, plusieurs associations manifestent leur opposition à une solution aérienne.* »

Il est d'ailleurs étonnant de trouver, dans le cahier d'acteurs de Jouy Écologie, cette annonce prémonitoire : « *un risque : celui lié au coût considérable du métro automatique prévu en tunnel sous le Plateau de Saclay, et qui de ce fait pourrait se transformer en métro aérien, coupant les espaces agricoles du Plateau de Saclay.* »

Le choix du viaduc, dicté en effet par des raisons budgétaires, répond néanmoins sur une partie du tronçon aérien à des contraintes techniques imposées par certains laboratoires du Plateau, dont les installations très sensibles n'auraient pu souffrir des vibrations souterraines et de l'électromagnétisme. Techniquement, en fonction des exigences des laboratoires, le passage en aérien n'est indispensable que jusqu'à la limite ouest du CEA.

Une partie des opposants au métro ne sont pas opposés à l'infrastructure elle-même, mais bien à sa nature aérienne, jugée pénalisante pour les riverains et les agriculteurs. Les habitants et les élus des villages de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux, situés à proximité immédiate du futur viaduc pour les deux premiers villages, contestent fermement le choix d'un passage en aérien. Ils sont rejoints dans leur opposition par d'autres habitants ou usagers du Plateau qui mettent en avant les nombreuses incidences du viaduc :

- ***l'impact visuel du métro aérien***

Concernant l'impact visuel, on peut regretter que la SGP n'ait pas été en mesure de présenter une simulation de ce à quoi pourrait ressembler le futur métro dans sa partie aérienne. Les garanties apportées par le maître d'ouvrage sur l'attention particulière qui sera accordée à l'insertion paysagère du viaduc auraient été plus convaincantes si des modélisations avaient pu être montrées au public.

La perspective d'un tronçon aérien en pleine campagne rencontre énormément d'opposition, et l'argument financier est jugé irrecevable par le public.

De nombreuses voix s'élèvent pour demander l'enterrement du métro devant les villages de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux, au regard des préoccupations environnementales qui sont aujourd'hui majeures.

⁹ La partie aérienne concerne aussi des zones en phase d'urbanisation, comme le quartier de Polytechnique et celui de Moulon, ou des zones promises à l'urbanisation, comme celle de Corbeville.

Si l'on considère que la municipalité de Magny-les-Hameaux a des projets d'urbanisation le long de la future ligne sur le territoire de sa commune, la partie aérienne en zone strictement rurale court sur environ 5 km.

« Châteaufort est une commune du PNR. La moindre modification de la couleur des tuiles d'un toit, construction d'une extension à une habitation, entraîne avec le PNR l'instruction de dossiers sur plusieurs mois, voire sur plusieurs années. Comment est-il possible de construire des piles en béton de 10 mètres de haut dans ce contexte si protégé ? C'est incompréhensible pour le simple citoyen. »
(Président Amap des Jardins de Cérés)

De très rares personnes ont une vision optimiste et à long terme, qui comptent sur un geste architectural de nature à sublimer le futur viaduc.

« Faisons de la ligne 18 un ouvrage qui soulèvera l'indignation des associations quand le temps sera venu de la démanteler, dans un futur lointain, quand elle sera devenue obsolète ! Qui aujourd'hui, ne défendrait pas la Tour Eiffel, le Château de Versailles, le viaduc de Millau, l'ancienne ligne de chemin de fer de la Bastille, l'aqueduc de Buc,... qui tous au temps de leur construction ont dénaturé le paysage ! (Reçu par mail après la réunion de Gif)

C'est d'ailleurs le pari que fait la SGP, soutenue en cela par l'EPPS, qui souhaite faire du métro aérien un élément visuel remarquable, identitaire du futur campus.

- ***l'impact sur le paysage et l'environnement***

De nombreuses associations, mais également des citoyens et des particuliers, s'inquiètent de l'impact environnemental d'une ligne de métro dans un territoire peu urbanisé.

« La préservation des 2 300 hectares en réserve agricole et boisée a été acquise après des années de haute lutte. Mais on s'apprête déjà à défigurer le paysage, l'environnement. Comment peut-on garantir que cette zone naturelle restera non urbanisée après le passage d'un métro ? La tentation sera bien trop grande pour les promoteurs. »

« Enfin, quelle dette écologique au nom de la croissance économique, au nom de la croissance urbaine, les élus franciliens et les élus des intercommunalités nous laisseront-ils ? Une fois de plus, la noblesse de la capitale impose la vassalité de la périphérie, se moquant du patrimoine naturel et de la détresse des villages ruraux, bien entendu sous couverture du débat public et de la concertation ciblée. »

« Le non-respect des principes de la Charte de l'Urbanisme Européen montre bien que cette opération ligne 18 ne s'inscrit nullement dans une logique de développement telle que conseillée à ce niveau pour le 21^{ème} siècle. En effet au 20^{ème} siècle, l'environnement était une variable d'ajustement au développement des transports, au 21^{ème} siècle ce sera l'inverse. »

(Contributions reçues par mail après la réunion du 26 mai 2015 à Supélec)

Le collectif citoyen Moulon 2020 a écrit au mois d'août à la Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, pour demander un moratoire sur le projet Paris-Saclay, *« de façon à ce qu'enfin, des alternatives moins énergivores et plus respectueuses de la vie du territoire soient étudiées »*.

- ***l'impact sonore***

La question du bruit a été soulevée également de manière récurrente. Les mesures de bruit annoncées par la SGP ont été jugées insatisfaisantes et de nombreux participants ont demandé à ce qu'un complément d'études acoustiques soit réalisé permettant de

définir l'impact sonore réel du métro aérien. La perspective du bruit généré par le passage régulier d'un métro en viaduc, à faible distance des habitations, inquiète particulièrement les riverains du tracé aérien.

- ***l'impact sur l'agriculture du Plateau***

De nombreux intervenants ont rappelé la vocation agricole du Plateau et manifesté leur inquiétude de voir ces terres grignotées par l'urbanisation. La sanctuarisation de 2 300 ha de terres agricoles ne rassure qu'à demi la communauté agricole. Enfin, le passage de la ligne en viaduc au-dessus de certaines parcelles cultivées (présence des piliers dans les champs tous les 25 m) est une contrainte importante pour les exploitants.

« (...) la ligne 18 est nuisible à l'agriculture dans sa pérennité sur le plateau, car l'agriculture péri-urbaine doit assumer des coûts supplémentaires (engins plus onéreux car repliables, horaires de déplacement contraints, coût du transport des grains lors des moissons rendu prohibitif en raison de la saturation des axes routiers, etc.). Pourtant l'agriculture du Plateau de Saclay est historiquement la première ressource du territoire, elle a su évoluer et s'adapter depuis 2000 ans. Elle a déjà pris le tournant des circuits courts (vente à la ferme, amap, cueillette au pré), enclenché la qualité du bio pour certaines exploitations (Vandame, Monville), contribué à la réinsertion sociale (Jardins de Cocagne), soutenu les loisirs (centre équestres, pensions pour chevaux), fourni les plantations aux habitants (Allavoine) et mérite d'autant plus d'être soutenue et protégée que le 21^{ème} siècle va la rendre indispensable pour les 13 millions d'habitants prévus au SDRIF en terme de proximité. »

(Contribution association Terres fertiles)

Certains, comme Europe Écologie Les Verts, considèrent qu'un métro tel que le propose la SGP n'est pas compatible avec la protection de la ZPNAF.

C'est également le point de vue des agriculteurs, à qui l'argument de la ZPNAF semble désormais fallacieux :

« On a le sentiment avec cette ZPNAF, d'avoir été instrumentalisés. On ne peut plus rien dire sans qu'on nous renvoie à la figure ces 2 333 hectares. Cela nous paraît d'une mauvaise foi terrible, une arnaque. On a l'impression d'être tombés en plein dans le piège, car on ne nous avait pas présenté au départ l'ensemble du projet. Seulement des petits bouts par-ci par-là. Et maintenant, au nom de cette ZPNAF, les aménageurs peuvent faire le désert autour. C'est le prétexte pour démolir tout autour. Ces 2 333 hectares ne sont pas tous d'un seul tenant et du coup, quand des terres ne sont pas dans la ZPNAF, elles sont en danger.

(Contribution de 4 fermes situées à Villiers-le-Bâcle, Guyancourt, Villaroy, Bièvres)

Inquiets de voir leurs parcelles surplombées par le futur viaduc, les agriculteurs ont le sentiment de n'avoir pas été associés à l'élaboration du projet et de s'être heurtés à l'incompréhension du maître d'ouvrage. Un métro aérien, disent-ils, ne respecte pas les animaux et détruit les écosystèmes (oiseaux, insectes, coccinelles, etc.) sur lesquels s'appuie l'agriculture. Il ne respecte pas les hommes qui travaillent les parcelles. Les poteaux qui soutiendront le viaduc seront autant d'obstacles pour les engins agricoles et source de stress pour les agriculteurs :

« Nous avons déjà l'expérience des fortes contraintes supplémentaires que représente la présence des lignes haute tension pour cultiver nos champs. Il faut faire des chicane pour passer entre les poteaux. Ça devient un parcours à obstacle, qui nécessite du temps de travail supplémentaire : quand on laboure, par exemple, la charrue étant un gros engin malcommode pour faire marche arrière, cela nous contraint à faire plusieurs fois des manœuvres en plein champ, nous perdons bien 10 minutes à

chaque poteau. Multiplié par le nombre de poteaux... De plus, comme nous sommes obligés de repasser sur ce qu'on a déjà fait, la terre est trop tassée, sa structure s'abîme et cela a de l'impact sur le rendu de la plante. Et donc sur nos rendements et la viabilité de nos exploitations. Et à nouveau aussi sur notre nervosité car travailler dans ces conditions de perte de temps inutile est usant. Un champ n'a pas de barrière normalement et plus on met ainsi des obstacles à notre travail, plus c'est violent pour nous, au quotidien.

(Contribution reçue d'un collectif d'agriculteurs du Plateau)

Tous les agriculteurs du Plateau remettent en question la possibilité d'assurer une pratique agricole de qualité dans les conditions induites par l'arrivée d'un métro aérien. Ils sont soutenus par de nombreux habitants du Plateau, qui ont tissé avec eux des liens de proximité à travers les diverses structures mises en place sur le territoire (vente directe, AMAP, circuits courts, etc.) et qui sont attachés à la préservation de la vocation agricole du Plateau. Plus largement, c'est l'urbanisation de leur territoire qu'ils dénoncent, et le bétonnage des terres agricoles dont ils craignent à terme la disparition.

3.7 L'ÉCO-QUARTIER CAMILLE CLAUDEL : UNE GARE ESPÉRÉE

La ville de Palaiseau, desservie dans le tracé actuel de la ligne 18 par les gares *Massy-Palaiseau* et *Palaiseau*, plaide pour l'ouverture d'une gare à proximité du nouvel éco-quartier Camille Claudel, actuellement en phase de construction (2 000 logements vont y être créés).

De nombreuses interventions du public sont allées dans ce sens : pourquoi ne pas prévoir dès à présent une gare à proximité d'un quartier destiné à accueillir dans les prochaines années plusieurs milliers d'habitants ? Près de 3 000 à 4 000 nouveaux habitants, plaident-ils, seront installés dans ce quartier à horizon 2016, sans compter ceux qui résident déjà aux alentours (sur le Plateau ou dans le quartier du Pileu). Par ailleurs des projets de construction de logements à l'est de la ZAC Polytechnique sont aussi à l'étude.

« L'implantation d'une nouvelle gare aura un impact financier mesuré car le tunnelier sortira à ce niveau (le métro devenant aérien à partir du Quartier Camille Claudel).

« Cette nouvelle gare serait située à équidistance de la station Palaiseau et celle de Massy-Palaiseau. Il n'y aurait donc pas de redondance/chevauchement de zone de couverture.

« Par ailleurs, bien que la station du RER-B se trouve à environ 1 km du quartier Camille Claudel, la jonction plateau-vallée n'est pas pratique pour les habitants et la présence d'une gare sur le plateau serait un plus.

« Il serait regrettable qu'une des plus grosses zones d'habitation traversée par la ligne 18 sur le plateau de Saclay ne soit pas desservie par une station.

Là encore, il n'est pas possible actuellement d'ajouter une gare au Schéma d'ensemble de la ligne, puisque celui-ci est fixé par décret (24 août 2011). Néanmoins, une procédure de révision du schéma a été introduite : un amendement à la loi NOTRe a été déposé au printemps 2015 et fait actuellement l'objet d'un débat parlementaire. S'il était adopté, cela permettrait cette révision. Toute modification, si elle était autorisée par un nouveau texte de loi, entraînerait une nouvelle enquête publique.

3.8 LES POSITIONS DE CERTAINS ACTEURS

- **Communauté Paris-Saclay**

Dans le cadre de la loi MAPTAM, la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) et la Communauté d'agglomération Europ'Essonne vont fusionner d'ici la fin 2015, associant deux territoires en un seul établissement public de coopération intercommunale (EPCI), réunissant 27 communes. La future intercommunalité, qui regroupera 5 des 10 gares de la ligne 18, a souhaité que des garanties soient apportées sur :

- « - Le respect du calendrier d'ouverture de la ligne.
- L'engagement de la SGP sur le financement d'un contrat de pôle pour chacune des futures gares et l'intégration des gares « Massy TGV » et « Massy-Opéra » dans cette démarche.
- Le maintien de l'ancienne passerelle piétonne du pôle de Massy comme accès supplémentaire qui offrira un confort d'usage pour les futurs utilisateurs des transports en commun et améliorera la sécurité d'évacuation de la station.
- L'assurance que la gare « Massy-Opéra » ne jouera pas le rôle de gare de rabattement à l'échelle du Nord Essonne, du fait de son environnement urbain contraint.
- L'étude de la gare « Antonypôle » en lien avec les secteurs d'activités contigus de Massy et de Wissous, tout en tenant compte des projets de desserte via la RN20 depuis le sud de l'agglomération.
- L'engagement de deux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) distinctes correspondantes à deux phases de travaux : Orly/CEA et CEA/Versailles-Chantiers. »

- **Campus Agro SAS**

La société Campus Agro SAS, qui regroupera les quatre centres franciliens de l'Institut des sciences et industries du vivant et de l'environnement (AgroParisTech) et des laboratoires associés de l'INRA sur le plateau de Saclay d'ici 2019-2020, a attiré l'attention de la SGP sur le mode de roulement du futur métro. Le « roulement fer » retenu pour la ligne 18, leur semble difficilement compatible avec l'actuelle très grande proximité entre le tracé de la ligne 18 et la parcelle d'AgroParisTech/Inra, où se dérouleront des activités d'enseignement ; le viaduc se situe en effet à 20 mètres de l'alignement du pan nord de cette parcelle et le volume du bruit est estimé à 65-70 dB. En conséquence, Campus Agro souhaite que soit analysée à nouveau l'alternative du « roulement pneu », et si celle-ci devait être définitivement exclue, demande alors d'étudier la définition et la mise en place de mesures d'atténuation significative du bruit, mais également des vibrations et des nuisances électromagnétiques.

➤ **TRONÇON OUEST : SAINT-QUENTIN – VERSAILLES**

LES RÉUNIONS PUBLIQUES

GUYANCOURT, 27 MAI

MAGNY-LES-HAMEAUX, 11 JUIN

VOISINS-LE-BRETONNEUX, 30 JUIN

LES RÉUNIONS COMPLÉMENTAIRES

TECHNOCENTRE RENAULT, GUYANCOURT, 9 JUIN

DELTASQY, TRAPPES, 10 JUIN

LES GARES

SAINT-QUENTIN EST VERSAILLES CHANTIERS

3.9 LES DEUX VARIANTES DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Deux variantes existaient autour de Saint-Quentin-en-Yvelines dans le tracé fixé par le décret :

- une première hypothèse partant en viaduc vers l'ouest avec une gare supplémentaire *Saint-Quentin Université* pour gagner ensuite Satory et Versailles Chantiers.
- une seconde hypothèse de tracé, gagnant directement depuis *Saint-Quentin Est* la gare *Satory* en souterrain, sans gare intermédiaire.

Assez tardivement, en avril 2015, la SGP s'est orientée vers la seconde hypothèse d'un tracé souterrain direct de Saint-Quentin Est à Satory, notamment pour des raisons de moindre coût, suite aux demandes du Gouvernement de consacrer une partie du budget à la rénovation des lignes de RER existantes. Chaque ligne du Grand Paris Express a apporté sa participation, la seconde gare *Saint-Quentin Université* faisant les frais de cette contribution pour la ligne 18.

Néanmoins, la variante à deux gares présentait, selon le maître d'ouvrage, des impacts significatifs sur l'environnement qui ont conforté sa décision (insertion au niveau des sources de la Bièvre, visibilité depuis le château de Versailles, terrains faisant l'objet d'une forte pollution pyrotechnique et chimique à l'ouest de Satory).

De manière prévisible, l'annonce de cette décision, lors du dernier comité de pilotage qui s'est tenu à la CASQY le 15 avril 2015 a été reçue avec une très grande déception par les élus et les entreprises de la partie ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Un sentiment d'injustice, de non-sens et d'incompréhension a été très largement exprimé par tous les acteurs concernés, d'autant plus que sur la totalité des gares de la ligne 18, le nombre de gares situées sur le territoire de l'Essonne, département voisin, se chiffre à 7, quand le département des Yvelines n'en compte que 3. Cette « différence de traitement » a été soulignée.

Les entreprises présentes sur le territoire craignent que l'absence de gare n'entraîne la désertion et le départ de certaines grandes entreprises, et ne dissuade celles qui envisageaient de s'installer à Saint-Quentin. Les attentes sont fortes désormais d'une intermodalité permettant de relier l'unique gare *Saint-Quentin Est* à tout le territoire qui s'étend vers l'ouest. Cette gare, située sur la commune de Guyancourt, est relativement éloignée du cœur de Saint-Quentin-en-Yvelines et des communes proches (Montigny le Bretonneux, Trappes, Elancourt...), où sont installées un certain nombre de grandes entreprises.

Aux yeux des entreprises, desservir 108 000 emplois avec une seule gare va être un défi important, alors que 70% des salariés habitent à distance de leur lieu de travail.

L'enjeu primordial pour la SGP est désormais d'organiser le rabattement vers cette gare de la manière la plus efficace possible. Chacun s'accorde à dire que la gare *Saint-Quentin Est* n'a pas vocation à rester uniquement une gare de quartier, mais qu'elle doit constituer un pôle intermodal qui permettra de relier les différents sites du secteur.

La SGP s'est engagée à financer une étude de pôle, sous le pilotage du STIF, intégrant la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (CASQY), qui permettra de définir les conditions de mise en place de ces différents modes.

De son côté, le maire de Guyancourt a proposé que la future gare *Saint-Quentin Est* porte le nom de *Guyancourt*.

3.10 UNE DEMANDE DE GARE SUPPLÉMENTAIRE : SAINT-QUENTIN SUD

L'association DELTAS SQY, qui réunit de nombreuses entreprises installées sur le territoire de la CASQY considère l'opportunité du Grand Paris Express comme un moteur puissant en faveur de la relance de l'économie, de la création d'emplois et de l'attractivité du territoire traversé par la ligne 18. Très alarmés par l'annonce de la suppression de la gare *Saint-Quentin Université*, les responsables des grandes entreprises que cette gare aurait desservies plaident désormais en faveur d'une nouvelle gare, insérée entre les gares *CEA Saint-Aubin* et *Saint-Quentin Est*.

Cette gare additionnelle se situerait sur le tracé actuel de la ligne 18, le long de la RD 36, au niveau du rond-point reliant Châteaufort à Toussus-le-Noble.

DELTAS SQY propose pour cette gare supplémentaire le nom de *Saint-Quentin Sud*.

Là encore, aucune modification du schéma d'ensemble ne peut être apportée, à moins qu'une révision de ce schéma ne soit rendue possible par le projet d'amendement à la loi NOTRe examiné à l'Assemblée et au Sénat.

La même demande est portée par Mines ParisTech, qui va rejoindre prochainement, à la demande de Safran, le site de Paris-Saclay. Mines ParisTech estime que « ce projet est une opération exemplaire de coopération entre une grande entreprise et un grand acteur académique. (...) C'est une opportunité unique de (...) favoriser l'émergence d'un pôle de recherche technologique au meilleur niveau international dans le domaine des matériaux. »

« Le développement d'activité autour de cette gare nous paraît clé pour générer une continuité territoriale de l'OIN Paris-Saclay entre l'Essonne et les Yvelines et assurer la mixité entre les établissements de recherche et d'enseignement supérieur plutôt implantés sur le Plateau de Saclay et les entreprises majoritairement présentes à Saint-Quentin. En particulier, le cluster aéronautique de Toussus-le-noble, auquel Mines ParisTech compte bien contribuer, ne pourra se développer que s'il est desservi par une gare. »

Un argument de calendrier est également avancé :

« Une gare aérienne en terminus de viaduc permet de faire venir la ligne aux portes de Saint-Quentin 6 ans plus tôt, dès 2024 au lieu de 2030 avec la gare de Saint-Quentin Est. »

La demande d'un avancement du calendrier a été souvent formulée : 2030 est une date qui paraît bien lointaine aux usagers comme aux entreprises, et certains considèrent qu'il serait moins coûteux de réaliser l'ensemble de la ligne d'une seule traite, sans laisser passer six ans entre la réalisation du deuxième tronçon.

À l'argument financier d'un nécessaire étalement des dépenses, il est parfois rétorqué qu'un chantier qui s'interrompt pendant plusieurs années génère également des coûts.

Enfin, la commune de Toussus-le-Noble, dont l'aéroport est engagé dans le développement d'un pôle aéronautique tourné vers l'avion du futur, en collaboration avec les grands acteurs de la filière aéronautique (Safran, Airbus, Snecma, Zodiac,...) demande elle aussi la création d'une gare *Saint-Quentin Sud*, et dans un premier temps, sollicite une étude d'implantation de gare sur le territoire jouxtant Toussus-le-Noble, amplement justifiée selon elle par le bassin d'emplois qu'elle desservirait.

3.11 L'INQUIÉTUDE DES HABITANTS DU QUARTIER DE LA BRETONNIÈRE À VOISINS-LE-BRETONNEUX

Par ailleurs, le choix de la variante à une gare et du tracé qui en découlait a été présenté très tardivement aux élus et aux acteurs concernés et le public a découvert le passage de la ligne en souterrain sous le quartier de la Bretonnière, à Voisins-le-Bretonneux, durant la phase de concertation renforcée, lors de la réunion de Guyancourt. Cette annonce a fait surgir un certain nombre d'inquiétudes et de questionnements, liés en particulier à la nature instable du sous-sol (terrains argileux reposant sur de l'argile à meulière), qui ont conduit la SGP à organiser une réunion d'information supplémentaire dans la commune de Voisins.

Cette réunion, destinée aux habitants du quartier de la Bretonnière, s'est tenue le 30 juin en présence de Mme Alexandra Rosetti, maire de Voisins-le-Bretonneux et a donné l'occasion au maître d'ouvrage de confirmer l'inscription dans le dossier d'enquête publique d'un plan général des travaux permettant de dessiner un nouveau tracé. La SGP va reprendre les études sur un faisceau plus large, d'environ 500 mètres : en fonction des résultats, elle pourra, tout en restant dans le nouveau faisceau, éloigner le tunnel le plus possible du quartier de La Bretonnière.

Les habitants ont signalé que certaines habitations du quartier étaient déjà soutenues au niveau de leurs fondations par des micropieux, descendant jusqu'à 15 m de profondeur, et qu'il n'était pas concevable, selon eux, de creuser un tunnel dans un sous-sol aussi instable.

3.12 L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL : LE CAS DES ÉTANGS DE LA MINIÈRE

Situés dans la vallée de la Bièvre, à Guyancourt, les étangs de la Minière se trouvent sur le tracé de la ligne, qui passera en souterrain sous ce site classé. L'association de sauvegarde des étangs de la Minière (ASEM) a posé un certain nombre de questions à la SGP, s'inquiétant en particulier de l'impact pendant la phase chantier (impact sonore sur un site classé, gestion des déblais), mais également demandant des garanties sur les vibrations et l'impact sonore en phase d'exploitation. Plus globalement, l'association demeure inquiète des conséquences du projet en terme d'urbanisation et de densification du territoire. Ses responsables rencontrent la SGP début décembre pour évoquer ces questions.

3.13 : L'IMPACT FONCIER : LE CAS DU CENTRE HUIT À VERSAILLES

Largement évoqué lors de la première réunion publique à Versailles, la question du Centre Huit a donné lieu à de très nombreuses réactions de la part de la communauté protestante de Versailles (Église Protestante Unie de Versailles).

La construction de la gare de Versailles Chantiers, terminus de la ligne 18, nécessite la délocalisation du Centre Huit, lieu de culte et d'activités auquel sont attachés de nombreux protestants versaillais. Pour l'heure, la SGP et l'ensemble des partenaires n'a pas trouvé de lieu susceptible d'accueillir le Centre Huit, qui soit satisfaisant en termes de surface, de localisation et de services. L'échéance lointaine de la mise en service de ce tronçon de la ligne (prévue en 2030) permet à la SGP d'envisager sereinement la possibilité de trouver un accord amiable sur un futur lieu d'accueil du Centre Huit ; l'Église Protestante Unie de Versailles est, quant à elle inquiète et très mobilisée autour de cette question. Elle met en avant la liberté d'exercice du culte telle que définie par la loi de 1905. La SGP, tout en ayant parfaitement conscience de ce problème, n'avait pas anticipé la forte mobilisation de la communauté protestante autour de cette question. La réunion publique de Versailles, le 12 mai, a été presque entièrement dévolue au devenir du Centre Huit, de manière inattendue à la fois par la SGP et par le public non-protestant qui a pu avoir un sentiment de monopolisation de la parole par un seul groupe d'intervenants. Ce sentiment s'est exprimé dans le cadre d'avis postés sur le site internet, mais également par mails qui m'ont été adressés directement.

Il est à noter que le Centre Huit fait partie d'un ensemble de trois entités : les Diaconesses de Reuilly, Claire Demeure et le Centre Huit. Seul ce dernier est touché par la construction de la gare, mais certains membres de l'EPUV considèrent qu'on ne peut séparer l'ensemble de ces entités. Il a été demandé un déplacement de la future gare afin de protéger l'emplacement du Centre Huit, mais cette solution allongerait le temps de correspondance des voyageurs, le portant à 7 minutes, soit au-delà des 5 minutes fixées par le STIF, seuil maximal que l'autorité organisatrice des transports ne souhaite pas voir dépassé pour tout nouveau projet de transport, au risque de dégrader la qualité de la correspondance. La communauté protestante considère que cet argument n'est pas recevable, et que les services rendus par le Centre Huit valent davantage que quelques minutes gagnées.

La SGP, arguant du fait que la ligne n'arrivera à Versailles qu'en 2030 et qu'il reste du temps pour reloger correctement le Centre Huit, cherche actuellement une solution acceptable, de manière à ce qu'un accord amiable puisse être trouvé avec l'EPUV.

4. LES QUESTIONS D'ORDRE GÉNÉRAL CONCERNANT TOUTE LA LIGNE

4.1 LA QUESTION DE L'INTERMODALITÉ ET DES PARKINGS

De nombreuses questions ont été posées au sujet de l'articulation des gares avec les autres modes de transport, bus, vélo, voiture particulière, etc.

Le souci des utilisateurs du futur métro dépasse la ligne 18 elle-même et porte sur les moyens d'accès aux gares qui devront permettre une bonne desserte des autres modes de transport (tram, bus, pistes cyclables, etc.), mais aussi offrir des parkings de rabattement adaptés, ainsi que des accès suffisamment fluides pour que l'usage du métro n'entraîne pas des encombrements routiers autour de ces gares.

Des études de pôle vont être conduites, gare par gare, par la SGP qui devra travailler avec les municipalités concernées sur un aménagement optimal des abords des gares.

4.2 LES NUISANCES EN PHASE CHANTIER

La question des nuisances liées au chantier et en particulier au passage du tunnelier a suscité des questions et des inquiétudes concernant le bruit et les vibrations. La SGP a fait valoir son engagement en faveur d'un chantier minorant au maximum les nuisances pour les riverains.

4.3 LE FINANCEMENT

Le sujet du financement de la ligne est revenu dans les débats de manière récurrente, la plupart des participants soulignant la période d'austérité que traversent les pouvoirs publics. Des questions ont été posées sur le financement lui-même, mais d'autres personnes ont remis en cause la légitimité de la ligne au regard de son coût.

« La ligne 18 est inutile car sur-capacitaire et trop onéreuse, elle générera un cout de fonctionnement déficitaire ingérable par le Stif. En effet une fréquentation de 6000 personnes/heure sur la ligne 18, ou de 100.000 personnes/jour est annoncée par la SGP alors que la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports) énonce une rentabilité d'un métro lourd comme possible à partir de 40.000 personnes/h ou 400.000 personnes/jour. » (Contribution Terres fertiles)

4.4 LES ALTERNATIVES AU PROJET

La question de l'amélioration des lignes de RER existantes a fait l'objet d'interventions récurrentes. La modernisation annoncée, ajoutée à la feuille de route de la SGP, est un élément qui suscite l'intérêt et l'attention du public ; les intervenants sont nombreux à demander que les structures déjà en place soient plus performantes.

En outre, l'opposition à la ligne 18 dans son ensemble a présenté, lors des réunions ou dans des contributions, des alternatives de transport.

« Il faut privilégier ici la voie de l'expérimentation sur un territoire encore assez mal évalué » écrit le collectif de mutualisation TGO+TTMV (tangentielle Ouest + tram-train Massy-Versailles), détaillant ses propositions de la façon suivante :

« Nous préconisons :

- L'optimisation des infrastructures ferroviaires déjà existantes entre Versailles et Massy par la fusion-

modernisation-mutualisation des projets de TGO + TTMV à Versailles-Chantiers pour en faire un vrai projet unique et structurant entre les Yvelines et l'Essonne ;

- La réalisation du projet « Massy-Valenton » ou « Interconnexion Sud LGV » pour desservir directement l'aéroport international d'Orly par le ferroviaire (TGV et si possible aussi RER) ;

- Un meilleur maillage routier et en bus sur le Plateau de Saclay (prolongement du TCSP 91-06 jusqu'à SQY, réalisation du barreau d'interconnexion routier au Nord de Toussus-le-Noble entre les RD91, D938 et D446) ;

- L'expérimentation des PDIE (Plans de Déplacement Interentreprises).

Ce collectif interroge par ailleurs la rentabilité de la ligne, partant du constat que la voiture individuelle restera un mode de transport prisé dans un milieu très fragmenté et éclaté, en particulier sur les campus très vastes des grandes écoles.

5. LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

5.1 UNE FORTE MOBILISATION

L'ensemble des réunions a été marqué par une très forte fréquentation. Très attendue, la concertation a été suivie par de nombreux participants, dont certains étaient présents à plusieurs réunions. Les salles, dont la plupart étaient pourtant spacieuses, comme l'amphithéâtre de Supélec (560 places) ou le pavillon Waldeck-Rousseau de Guyancourt, étaient combles.

À Magny-les-Hameaux, le 11 juin, aucune salle d'une capacité suffisante n'a pu être trouvée malgré les demandes réitérées de la SGP et de la garante auprès de la municipalité, et une partie du public venu assister à cette réunion est resté à l'extérieur de la salle. En prévision de l'affluence, la SGP, en accord avec la municipalité, avait prévu un dispositif de vidéo sonorisée et l'installation d'une centaine de chaises sur le parvis de l'Hôtel de Ville.

Des personnes se sont vues également refuser l'entrée de la salle de l'Université Inter-âges à Versailles, mise à disposition par la Mairie, la jauge de 300 places étant atteinte (elle a pu être dépassée pour une petite vingtaine de personnes grâce à l'intervention du maire de Versailles).

Cette fréquentation traduit le grand intérêt du public pour la ligne, l'attente très forte qui est celle des entreprises, des centres de recherche, des travailleurs, des résidents et des habitants, mais aussi des interrogations, des attentes et de l'opposition d'une partie de la population.

Les réunions ont toutes été animées, parfois houleuses, toujours denses ; elles n'ont jamais duré assez longtemps pour épuiser la totalité des questions. Le public s'est souvent plaint de ne pouvoir poser les très nombreuses questions qu'il avait en réserve, et que le temps ne permettait pas de traiter toutes en public. Le nombre de réunions (6 au départ) a été jugé insuffisant par certains, au regard du nombre de gares (10).

Pour ce qui est de l'opposition à la ligne ou à son tracé en aérien, devant l'entrée de chaque réunion, le collectif « Enterrez le métro » a distribué des tracts énonçant son point de vue et ses arguments. Une mobilisation forte des acteurs locaux, qu'ils soient favorables ou non à la ligne, a été constante et très affirmée.

Le maître d'ouvrage, qui n'a pas été ménagé par les critiques et les apostrophes, a joué le jeu de cette concertation avec autant d'ouverture que possible, acceptant de rajouter des

réunions lorsque cela se révélait nécessaire ou important, dans une volonté permanente d'écoute et de respect des interlocuteurs.

5.2 LA SGP PARFOIS CRITIQUÉE POUR SON MANQUE DE DIALOGUE...

Un sentiment de ne pas être écouté a cependant été exprimé parfois au cours des réunions. La SGP n'a pourtant pas ménagé ses efforts pour répondre aux différentes exigences et propositions des opposants au métro, en particulier ceux qui demandent à ce qu'il soit enterré aux abords des villages de Châteaufort, Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux. Mais la marge de manœuvre du maître d'ouvrage est extrêmement réduite, puisque le schéma fixé par décret lui interdit de revenir sur des choix aussi importants que le nombre de gares, le passage en aérien sur environ 40% du tracé¹⁰ et plus encore le budget de la ligne.

C'est ce point qu'invoque l'opposition pour parler d'une « absence de concertation ».

À de nombreuses reprises, la phase de concertation renforcée a été critiquée, car jugée inutile et trop tardive. L'argument d'un schéma d'ensemble fixé par décret, figeant le projet dans un cadre très précis, a donné au public le sentiment d'un dossier ficelé, prêt pour l'enquête publique, sans aucune marge de manœuvre. D'où une grande frustration souvent exprimée lors des réunions et dans les courriers reçus par la garante.

Le mot « saucissonnage » a été prononcé également, car une certaine partie du public, qui souhaite depuis 2010 discuter de l'aménagement global du Plateau, est sans cesse renvoyé à ses diverses composantes, traitées séparément. La SGP ne s'occupe que de l'infrastructure de transport, elle ne peut donc apporter de réponse concernant un projet d'aménagement dans son ensemble.

Souvent, les citoyens présents aux réunions ont fait état de leur incompréhension : présents dans une phase dite de « concertation renforcée », ils s'aperçoivent qu'ils n'ont aucune latitude d'action. Non que le maître d'ouvrage ne fasse assez d'efforts pour répondre à leurs demandes et questions, mais l'opportunité de la ligne ayant été tranchée lors du débat public, la SGP, à la veille de l'enquête publique, avance dans la conduite du projet selon la feuille de route dictée par les pouvoirs publics. Les grandes options ont déjà été prises.

Sur la ligne 18, où une forte contestation se fait entendre, l'insatisfaction est particulièrement tangible. Mais l'opposition au métro n'est pas seule concernée. Les entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines, qui comptaient sur une gare à l'ouest, ont été terriblement déçues d'apprendre l'abandon de la variante à 11 gares, et la suppression de la gare *Saint-Quentin-Université*. Il leur a semblé que cette décision, pourtant vitale pour leur développement économique et qui aurait soutenu une part essentielle de l'activité du sud des Yvelines, avait été prise sans tenir compte de leurs besoins et de leurs priorités.

L'abandon de cette variante, comme le passage en aérien sur un tronçon peu urbanisé, a suscité des réactions de déception et de frustration intenses.

L'idée d'une co-construction souvent appelée de ses vœux par le public rend bien compte de la volonté des citoyens d'être associés à l'élaboration des grands projets, dans le respect d'une démocratie où la participation est réelle.

¹⁰ Cf. acte motivé du schéma d'ensemble, page 78.

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.

5.3 LE SITE INTERNET DE LA CONCERTATION

Un élément a été souvent pointé par le public, qui concerne la FAQ (foire aux questions), jugée mal conçue par certains.

Trois points ont été relevés :

- les questions concernant toutes les lignes étaient mélangées,
- les questions posées n'apparaissaient pas à l'écran tant qu'elles n'avaient pas reçu de réponse,
- le système questions/réponses a présenté durant plusieurs jours, au début de la concertation, un dysfonctionnement qui laissait penser que les questions n'étaient pas intégrées.

Enfin, principale critique, le temps de réponse atteignant parfois plusieurs semaines a été jugé beaucoup trop long par de nombreux internautes.

Cela a pu faire dire à certains que la SGP mettait de la mauvaise volonté à répondre. C'est compter sans la rédaction souvent très précise des réponses, les délais de validation interne et par les partenaires extérieurs (comme le STIF) de ces réponses, enfin la validation par la garante et parfois l'intégration des compléments demandés par elle.

L'affluence de questions, plus élevée que dans les autres concertations, est également une des raisons de ces délais. Toutefois l'allongement du délai de fin de concertation, porté au 10 juillet pour déposer des questions sur le site, et la garantie que toutes les questions recevraient une réponse, bien au-delà de la date de fin de concertation, a compensé ce décalage dans le temps.

La garante a validé des réponses à mettre en ligne jusqu'au milieu du mois de septembre.

De la même manière, certaines personnes, habituées aux délais très brefs de mise en ligne des comptes rendus et des verbatims des réunions tels qu'on peut les trouver dans les débats publics de la CNDP, se sont étonnées de ne pouvoir accéder rapidement à ces documents. Les comptes rendus détaillés des réunions ont été mis en ligne dans le courant de l'été.

Enfin, le terme même de « concertation renforcée » a été discuté. Plusieurs personnes ont considéré qu'il était abusif, en raison précisément de l'étroite marge de manœuvre du maître d'ouvrage. Certains ont fait valoir qu'une concertation devait permettre une élaboration plus « partagée » du projet. D'autres auraient préféré que le terme « information renforcée » soit employé. Le maître d'ouvrage, comme la CNDP, a été questionné sur la notion de concertation.

Un travail sémantique reste sans doute à conduire pour affiner ce concept aux contours encore imprécisément définis. La CNDP, sous la houlette de son président dont les propos ont parfois été cités en réunion, est le lieu idéal pour mener ce type de réflexion permettant d'affiner et d'améliorer les conditions de la participation du public aux grands projets d'aménagement, notamment dans la phase pré-enquête publique.

8. LA MISSION DU GARANT JUSTIFIÉE

L'utilité d'un garant est évidente dans toute concertation, mais plus encore quand la concertation est le lieu d'échanges nombreux, variés et contradictoires. La concertation sur la ligne 18 n'a pas été facile, mais elle a été riche d'enseignements, d'expressions et de défis à relever. Pour le maître d'ouvrage, c'est une étape cruciale, au cours de laquelle il entend de nombreux points de vue, enregistre de nombreux arguments, et prend la mesure des difficultés qu'il va devoir résoudre, comme des soutiens dont il pourra disposer. La présence d'une personnalité neutre et indépendante se justifie plus que jamais lorsqu'une partie du public s'oppose au projet, mettant parfois en doute la bonne foi du maître d'ouvrage. Le rôle du garant prend alors pleinement sa mesure : il assure le relais entre les parties, et permet à la parole de chacun de trouver à s'exprimer. Il s'assure, et c'est une des missions chères à la CNDP, de « l'équivalence de traitement », s'attachant à ce que chacun, quelles que soient sa fonction, sa place et sa position, puisse donner son point de vue et être entendu.

J'ai reçu durant cette phase de concertation des centaines de messages, et la confiance que m'ont accordée ceux qui m'ont écrit, ou téléphoné, ou adressé leur contributions, montre à quel point il est utile d'introduire dans ces phases de concertation une personne chargée de faciliter le dialogue. Le maître d'ouvrage, comme le public, y trouve son compte. Et c'est la preuve que le débat public peut exister, s'améliorer, s'ancrer dans les pratiques démocratiques.

Lorsqu'on est face à des enjeux aussi importants qu'un réseau de transport public, qui engage les décennies à venir, on ne peut laisser de côté les arguments des uns, les opinions des autres. J'ai essayé de les présenter ici aussi fidèlement et impartialement que possible.

CONCLUSION

La concertation sur la ligne 18 a réuni ardents partisans d'un métro capacitare 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.

*Isabelle Jarry
Garante de la concertation
octobre 2015*



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

www.societedugrandparis.fr