



LIGNE 18

AÉROPORT D'ORLY <> VERSAILLES CHANTIERS

CONCERTATION

DU 12 MAI AU 12 JUIN 2015

Compte rendu de
la réunion publique

30 juin 2015

Voisins-le-Bretonneux

Gymnase des Pyramides



1 / INFORMATIONS GÉNÉRIQUES

RÉUNION DU :	30 juin 2015
VILLE DE :	Voisins-le-Bretonneux
SALLE / ADRESSE :	Gymnase des Pyramides 4 mail de Schenefeld
GARE(S) CONCERNÉE(S) :	Saint-Quentin Est
PARTICIPANTS :	221
ANIMATEUR :	Antoine DUPIN
DÉBUT > FIN :	20h10 – 22h35
QUESTIONS-RÉPONSES :	20

2 / COMPTE – RENDU DE REUNION

1. INTRODUCTION

Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris, souhaite la bienvenue aux participants. Il présente la tribune :

- **Brigitte GRÉGOIRE**, directrice de projet de la ligne 18 à la Société du Grand Paris ;
- **Thierry HUYGHUES-BEAUFOND**, responsable de l'unité Infrastructures et Méthodes Constructives à la Société du Grand Paris.

Antoine DUPIN indique que la présente réunion se déroule dans le cadre de la concertation renforcée sur la ligne 18, en présence d'Isabelle JARRY, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public. Bien que cette réunion soit la dernière de cette phase de concertation qui s'achevait le 12 juin, il tient à rassurer le public en soulignant que des réponses seront apportées à tous les avis et questions reçus. Il précise que ces réponses formulées par le maître d'ouvrage sont toutes relues et validées par la garante qui s'assure de leur complétude.

Alexandra ROSETTI, maire de Voisins-le-Bretonneux, conseillère départementale des Yvelines et vice-présidente de la CASQY salue le public. Elle explique avoir découvert le tracé de la ligne 18 sous la commune de Voisins-le-Bretonneux à l'issue de la réunion publique qui s'est tenue à Guyancourt le 27 mai dernier. Elle a souhaité organiser cette réunion à l'attention des riverains du quartier de la Bretonnière uniquement, pour évoquer le tracé dans ce quartier. Elle souligne que la présentation de ce soir sera ainsi axée sur le passage sous la Bretonnière. Elle remercie les habitants d'avoir soumis leurs questions en ligne sur le site de la mairie, comme souhaité par la municipalité, afin de préparer



au mieux cette réunion. Elle précise qu'un compte rendu de cette réunion sera mis en ligne sur les sites Internet de la Société du Grand Paris et de la mairie. Elle souhaite que le processus s'effectue en toute transparence afin de garantir la concertation et la confiance.

2. INTRODUCTION DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION

Isabelle JARRY, garante de la concertation désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP), indique que cette phase de concertation, la dernière avant l'enquête publique, se tient à la suite du débat public de 2010-2011 portant sur l'ensemble du Grand Paris des transports, elle explique que la Société du Grand Paris a mis en place une concertation continue qui se clôt avec cette ultime étape de concertation renforcée pour la ligne 18, afin de préparer l'enquête publique à venir. Elle indique que cette concertation renforcée permet aux participants de poser des questions et d'émettre observations et avis sur le projet.

Mme JARRY précise que le garant intervient en tant qu'observateur ; il est là pour s'assurer de la bonne qualité des échanges. Il facilite le dialogue entre le maître d'ouvrage et le public : la tenue de la réunion de ce soir, initialement non prévue – notamment en raison de la période d'élection dans laquelle se trouvait la commune – illustre bien le fait que le dispositif de concertation s'adapte aux demandes des élus et du public. Le garant veille à la qualité et la bonne accessibilité des informations mises à disposition du public. Pendant les réunions publiques, le garant favorise l'expression du public et veille à ce que des réponses claires et complètes soient apportées par le maître d'ouvrage. Elle ajoute recevoir beaucoup de messages sur son adresse mail et qu'elle répond à tous.

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

3. LE GRAND PARIS EXPRESS ET LA LIGNE 18

Antoine DUPIN présente le Grand Paris Express qui se compose de 4 nouvelles lignes de métro automatique, soit environ 200 kilomètres pour 68 gares. Le Grand Paris Express comporte également des prolongements de lignes de métro existantes : la ligne 14 au nord et au sud ; la ligne 11 vers l'est, de Mairie des Lilas à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier. 2 millions de voyageurs quotidiens sont attendus. Il précise que les rames à 3 voitures de la ligne 18 accueilleront 250 à 300 voyageurs lors de sa mise en service.

Antoine DUPIN présente ensuite le tracé de la ligne 18, longue de 35 km, dont 14 km en aérien, qui reliera l'aéroport d'Orly à Versailles Chantiers. Cette ligne fera l'objet d'une enquête d'utilité publique qui porte sur l'ensemble de l'itinéraire. Néanmoins, les travaux seront réalisés en deux phases :

- En 2024, mise en service du tronçon Aéroport d'Orly – CEA Saint-Aubin ;
- En 2030, mise en service du tronçon CEA Saint-Aubin – Versailles Chantiers ; la gare Saint-Quentin Est, la plus proche de la commune de Voisins, est intégrée dans cette phase.

Le raccordement de la Ligne 18 à Nanterre La Folie est prévu au-delà de 2030.

La ligne comportera 10 gares et traversera 3 départements : l'Essonne, les Hauts-de-Seine, les Yvelines. Le Val-de-Marne quant à lui sera desservi par la gare de correspondance ligne 18/ligne 14 à l'aéroport d'Orly. Ce tronçon concerne 14 communes, soit un territoire de plus de 130 km² de près de 352 000 habitants – et davantage si l'on considère les 6 communautés d'agglomérations qui bénéficieront d'une nouvelle offre de transport.



Antoine DUPIN présente les différentes phases du projet :

- Les remarques, avis et interrogations du public – la réunion de ce soir étant une occasion de se pencher sur le sujet du tracé sous la Bretonnière – permettront de nourrir le dossier d'enquête publique qui sera mis à disposition dans le cadre de l'enquête publique, prévue pour le début de l'année 2016. Le bilan de la concertation produit par la Société du Grand Paris à l'issue de l'ensemble des réunions publiques sera directement joint à ce dossier. Cette dernière étape est essentielle pour la poursuite du projet : elle doit permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, préalable indispensable au démarrage des travaux. Après avoir été examiné par différentes autorités – dont l'Autorité environnementale et le Commissariat général à l'investissement –, le dossier d'enquête publique sera examiné par une commission d'enquête désignée par le tribunal administratif qui aura pour rôle de redonner la parole aux citoyens et émettra un avis sur le projet dans un rapport transmis au préfet d'Ile-de-France.
- En parallèle, la Société du Grand Paris va procéder à l'identification et à l'acquisition des volumes en sous-sol nécessaires au passage du tunnel, ainsi que des emprises en surface dont elle a besoin pour l'implantation des nouvelles gares et des équipements annexes du tunnel. Ce travail a déjà démarré et va se poursuivre jusqu'en 2020. La Société du Grand Paris souhaite privilégier l'amiable pour obtenir les parcelles nécessaires.
- Dans le même temps, et comme tout projet de cette envergure, la Société du Grand Paris devra obtenir les autorisations administratives à la poursuite du projet, telles les mises en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Les études de maîtrise d'œuvre vont débuter au début de l'année 2016. Elles portent sur le génie civil des gares et du tunnel. Des équipes d'architectes seront désignées pour la conception de chacune des gares de la ligne.
- La période de travaux pourra commencer une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, avec les travaux préparatoires et les premières déviations de réseaux des concessionnaires (gaz, eau, électricité...), nécessaires à la réalisation des ouvrages.
- La mise en service est prévue à horizon 2024 sur la partie allant d'Aéroport d'Orly – CEA Saint-Aubin et à horizon 2030 pour la partie allant du CEA Saint-Aubin à Versailles Chantiers.

4. LA LIGNE 18 A VOISINS LE BRETONNEUX

Brigitte GRÉGOIRE, directrice de projet à la Société du Grand Paris, rappelle que les habitants de Voisins-le-Bretonneux ont récemment découvert le tracé de la ligne 18 sous leur quartier. Elle se propose de revenir sur l'historique

Brigitte GRÉGOIRE explique qu'au premier trimestre 2015, la situation n'avait pas évolué depuis le débat public de 2010, avec deux possibilités de tracés à Saint-Quentin :

- Un tracé avec deux gares, avec les gares Saint-Quentin Est et Saint-Quentin Université ;
- Un tracé direct de la gare de Saint-Quentin Est à la gare Satory

Selon le schéma d'ensemble, feuille de route du Grand Paris Express, la gare Saint Quentin Est « est implantée près du Technocentre Renault ». Elle précise que de nombreux tracés ont été étudiés sur Saint-Quentin avec des techniques de construction différentes : le viaduc, le souterrain en tunnelier et le souterrain en tranchée couverte. En 2011 et jusqu'en 2015, aucun des tracés étudiés ne passait alors sous Voisins-le-Bretonneux.



Lors d'un comité de pilotage qui s'est tenu en juin 2013, les participants ont demandé s'il était possible de positionner différemment la gare Saint-Quentin Est, afin de desservir le quartier de Villaroy tout en maintenant la desserte du Technocentre : ceci a conduit à étudier un nouveau tracé dans la variante à une seule gare – sans passer par Saint-Quentin Université. Mme GRÉGOIRE rappelle que la décision de ne pas créer la gare de Saint-Quentin Université date du printemps 2015. Les études demandées ont portées sur trois positionnements : deux positions à proximité du rond-point de Villaroy ; une sur l'avenue de l'Europe, non retenue en raison de l'accès difficile en bus et en voiture. Ce travail sur la réorientation de la gare a conduit à la positionner sur le rond-point de Villaroy, afin de desservir à la fois le Technocentre, le quartier de Villaroy et le futur quartier de Thales ; cet emplacement permet également de créer un pôle multimodal accueillant une gare routière, des parkings, des dépose-minute ainsi que des emplacements taxis et vélos. Pour préciser ces enjeux d'intermodalité, elle ajoute qu'une étude de pôle sera conduite par la Société du Grand Paris avec le STIF, la CASQY et l'établissement public Paris-Saclay (EPPS). La gare de Saint-Quentin Est sera souterraine. Les quais seront situés à une profondeur de 21 mètres ; les quais seront longs de 60 mètres, pouvant accueillir jusqu'à quatre voitures. Cette modification de l'orientation de la gare a conduit à modifier le tracé du tunnel, et ainsi à passer sous Voisins-le-Bretonneux.

Brigitte GRÉGOIRE explique qu'en souterrain, il est obligatoire de réaliser des accès pompiers tous les 800 mètres au maximum ; afin de ne pas multiplier ces ouvrages, la Société du Grand Paris a décidé de coupler ces accès avec les puits de ventilation. Ces ouvrages annexes se matérialisent par une trappe de 2 à 4 m² pour l'accès pompiers et une grille de 40 à 60 m² pour les puits de ventilation. La Société du Grand Paris cherche à positionner tous les ouvrages annexes sur des espaces publics – ce qui a été rendu possible sur toute la ligne 18. En lisière du territoire de la commune de Voisins mais sur les communes voisines on trouve deux ouvrages annexes : l'ouvrage annexe 17, sur le parking de Safran à Magny les Hameaux ; l'ouvrage annexe 18, au nord de la commune à Guyancourt.

Brigitte GRÉGOIRE détaille ensuite la proposition de la Société du Grand Paris sur le secteur de Voisins-le-Bretonneux : le maître d'ouvrage a modifié le plan général des travaux, qui constitue l'une des pièces du dossier d'enquête publique. En élargissant ce fuseau d'étude, il sera possible d'étudier un autre tracé que celui actuellement envisagé, y compris au-delà de l'enquête publique. Elle précise que l'étude d'alternatives prend du temps et qu'il n'était pas possible de réaliser cette étude en quinze jours, car toute modification du tracé a des conséquences sur l'orientation des gares situées en amont et en aval et sur la localisation des ouvrages annexes. Pour justifier cet élargissement de la zone de travaux, la Société du Grand Paris a inséré une phrase dans le dossier d'enquête publique : « *cette disposition vise expressément la possibilité d'une adaptation conjointe du tracé et du profil en long souterrain de la ligne dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre* ». Elle ajoute que les services de l'Etat seront informés de la mise en étude du tracé, dans le cadre d'une Commission Inter-Administrative.

Brigitte GRÉGOIRE indique que la jurisprudence de l'enquête publique est favorable à une telle modification du fuseau présenté à l'enquête publique, car « *les documents soumis à l'enquête n'ont pas pour objet de déterminer avec précision les parcelles éventuellement soumises à l'expropriation mais de permettre aux intéressés de connaître la nature et la localisation des travaux envisagés* ». Elle a ainsi ajouté un paragraphe dans le dossier d'enquête justifiant l'élargissement du plan général des travaux : « *études d'approfondissement de la connaissance du sous-sol en cours ainsi que perspectives de développement urbains insuffisamment précises à ce jour* ».

Elle précise que les études vont réinterroger l'orientation de la gare Saint-Quentin Est et nécessiteront de nouveaux sondages souterrains pour examiner les alternatives de tracé dans ce

secteur au sous-sol particulier. Elle demande aux riverains d'aider la Société du Grand Paris à localiser les sondages pour identifier tous les enjeux. Elle précise que les études de maîtrise d'œuvre commenceront début 2016 et seront l'occasion d'étudier les différentes possibilités.

Brigitte GRÉGOIRE présente enfin la localisation des ouvrages annexes à proximité de la commune de Voisins-le-Bretonneux, qui vont être réalisés grâce à la technique de la paroi moulée :

- L'ouvrage annexe 17, dit ouvrage SNECMA : l'ouvrage se situe à une profondeur de 25 mètres, sur le parking de SNECMA afin de garantir un accès confortable aux pompiers.
- L'ouvrage annexe 18, sur la commune de Guyancourt, dont le positionnement peut être ajusté, sans dépasser 800 mètres entre deux ouvrages.

5. LES ÉCHANGES

Antoine DUPIN indique que la présentation sera mise en ligne sur le site de la Société du Grand Paris et de la mairie. Il annonce qu'il prendra les questions par groupe et demande au public de poser des questions courtes afin que chacun puisse s'exprimer.

Isabelle JARRY demande aux intervenants de parler dans le micro et de se présenter.

• LE TRACÉ ET LE POSITIONNEMENT DES OUVRAGES

Joëlle CREUTIN, habitante de la Bretonnière, souhaite que Brigitte GRÉGOIRE répète la justification juridique de l'élargissement de la zone de travaux.

Brigitte GRÉGOIRE répète le passage mentionné : « *un élargissement de la Zone d'Intervention Potentielle (ZIP) avant enquête publique a pour avantage de se prémunir d'une modification de la ZIP après l'enquête publique et, en cas de déplacement de l'ouvrage, d'assurer son maintien dans le fuseau soumis à enquête* ».

Isabelle MANDIN, présidente de l'Association Syndicale Libre (ASL) Madison Garden, indique avoir rencontré Mme GRÉGOIRE pour préparer cette réunion. Elle confirme que la ZIP a été élargie pour répondre à la préoccupation des habitants de la Bretonnière. Elle note que la Société du Grand Paris a évoqué deux raisons pour justifier l'élargissement de la zone d'étude : l'amélioration de la connaissance du sous-sol à Voisins-le-Bretonneux, d'une part ; l'aménagement du territoire, notamment dans le quartier de Thales à Guyancourt – donc extérieur à la commune de Voisins –, d'autre part. Elle demande si la modification du tracé repose sur ces deux raisons ou si une mauvaise situation du sous-sol à Voisins suffirait à modifier le tracé.

Antoine DUPIN confirme que si les sols ne conviennent pas, la Société du Grand Paris s'arrêtera à cette seule raison pour chercher un autre tracé. Il souligne également que toute modification du tracé a des conséquences sur l'orientation et le positionnement précis des ouvrages situés en amont – le viaduc et la transition souterrain-aérien au sud-est, la gare Saint-Quentin Est au nord. Aussi, l'évolution du positionnement de la gare doit être examinée en fonction de sa compatibilité avec le projet urbain porté par la mairie de Guyancourt sur le quartier Thales – projet urbain encore en esquisse, ce qui laisse une certaine latitude au positionnement de la gare.

Isabelle MANDIN invite à la vigilance en constatant que l'aménagement peut l'emporter sur l'intérêt des habitants de la Bretonnière. Elle estime que les aspects financiers tendent à prendre le pas sur l'aspect de qualité de vie des riverains.



Antoine DUPIN indique que le maître d'ouvrage sera attentif sur ce point. Il souligne que la Société du Grand Paris se donne pour objectif d'avancer sur une proposition alternative avant le début de l'enquête publique en janvier 2016, notamment en ayant réalisé les sondages de sol. Il ajoute qu'à sa connaissance, aucun projet de la CASQY ou de Guyancourt n'a été arrêté sur les terrains Thales, hormis des bâtiments provisoires dans le cadre de la Ryder Cup de 2018.

Brigitte GRÉGOIRE précise que la Société du Grand Paris n'est pas un aménageur : elle a avant tout vocation à réaliser un métro. La gare Saint-Quentin Est a pour vocation de desservir le Technocentre de Renault, et il a été demandé au maître d'ouvrage d'ouvrir cette gare aux autres quartiers, ce qui est un sujet complexe car une gare requiert, pour des quais de 60 mètres, un alignement droit de 100 mètres à plat.

Bernard MADER, habitant de la Bretonnière, estime qu'une desserte à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines permettrait de régler le passage sous la Bretonnière, car la gare serait déplacée.

Jean-Claude BOURDON, habitant de la Bretonnière, indique être propriétaire d'une villa à proximité du parking SNECMA. Il juge qu'en déplaçant le tracé sous l'avenue de l'Europe, il est possible d'éviter le quartier de la Bretonnière. Il déclare prendre acte de l'engagement de la Société du Grand Paris de réétudier le tracé et demande si cela signifie bien que cette modification est faisable et compatible avec le planning actuel.

Brigitte GRÉGOIRE indique qu'une alternative de tracé doit faire l'objet d'études de maîtrise d'œuvre pour pouvoir être validée. Ces études ne pourront être lancées qu'en janvier 2016, le temps de lorsque les bureaux en charge des études de maîtrise d'œuvre auront été choisis. Elle précise que le tracé devra s'inscrire dans la zone déterminée par le Plan Général des Travaux et qu'il y a de fortes chances pour que l'on puisse déplacer le tracé ; néanmoins, elle ne souhaite pas s'engager aujourd'hui sans avoir fait les études nécessaires pour pouvoir répondre avec certitude.

Michel JULLIEN, habitant de la Bretonnière, estime que les participants sont là pour discuter du passage de la ligne 18 sous le quartier de la Bretonnière. Il considère que le tracé initial proposé par la Société du Grand Paris ne convient absolument pas. Il suggère de réorienter la gare Saint-Quentin Est de 30 degrés pour éviter de passer sous le quartier de la Bretonnière tout en conservant les mêmes dessertes.

Brigitte GRÉGOIRE indique que la réorientation de la gare et la modification du tracé ont des conséquences complexes qui nécessitent des études longues à mener : il ne sera pas possible d'obtenir une réponse en quinze jours. Ainsi, réorienter la gare de Saint-Quentin Est conduit à modifier l'emplacement du puits de sortie du tunnelier situé au sud du golf de Guyancourt ; le positionnement des ouvrages annexes devra également évoluer, ce qui peut induire de nouveaux enjeux par rapport aux maisons existantes, jusqu'à présent épargnées. Elle ajoute que la Société du Grand Paris est en contact avec SNECMA et Thales pour étudier le sous-sol, et souhaite en faire de même dans le quartier de la Bretonnière avec l'aide des habitants.

Stéphanie BONDOUX, habitante de la Bretonnière, indique être la future propriétaire d'une maison située à proximité du tracé. Elle a en sa possession des sondages de sa propriété, qui a été entièrement refondée après une sécheresse. Elle précise que ces résultats sont mauvais car ils mettent en avant un sol meuble. Elle demande à qui elle peut transmettre ces documents.

Thierry HUYGHUES-BEAUFOND indique que Mme BONDOUX peut adresser ces documents à la Société du Grand Paris et qu'ils lui parviendront. Il explique qu'il n'est pas envisageable de réaliser des économies sur les sondages : en cas de sinistre, la méconnaissance du sous-sol sera l'une des premières causes qui sera pointée. Il ajoute que les sondages au droit du tracé envisagé ne suffisent pas, il est nécessaire d'élargir la campagne géotechnique autour du tracé pour connaître le

fonctionnement du sous-sol et prédire sa réaction au passage d'un tunnelier. Il présente la structure du sous-sol telle qu'identifiée par une première campagne de sondages : en surface et en sous-sol peu profond, une couche de limon qui pose problème aux fondations des maisons ; plus bas, un conglomérat de meulière avec des marnes qui ont été exploitées sauvagement pour construire les pavillons – une situation qu'on retrouve dans d'autres départements franciliens. Il précise que contrairement aux carrières parisiennes, il n'existe pas de cartographie précise des carrières du secteur : la Société du Grand Paris ignore comment ces carrières ont été comblées. Ceci renforce donc la nécessité d'une campagne géotechnique complète qui prendra du temps.

Alexandra ROSETTI ajoute que la mairie de Voisins-le-Bretonneux a déjà entamé un travail de collecte des dossiers sur le sous-sol des habitations. Elle invite les habitants à les adresser à Nicolas DAUPHIN, directeur des services techniques. Elle propose à la Société du Grand Paris de tout collecter et de lui transmettre ensuite les données utiles.

Jean-Louis TISON, habitant de la Bretonnière, souhaite aider la Société du Grand Paris pour les autorisations de défrichage et renforcer la pertinence d'un tracé alternatif, jugeant que positionner un ouvrage annexe dans un golf peut aussi s'avérer compliqué.

Paul BLANCHIS, habitant de la Bretonnière, estime qu'il aurait été préférable d'implanter l'ouvrage annexe SNECMA au plus près de la caserne des pompiers, à 200 mètres de l'emplacement envisagé – lui-même situé à 25 mètres des habitations – afin de faciliter l'accès des secours. Il craint également les nuisances sonores générées par l'ouvrage annexe, alors qu'il se situe déjà à 250 mètres de la RD 36.

Thierry HUYGHUES-BEAUFOND explique que la ventilation a deux fonctions. Elle a un rôle de désenfumage en cas de sinistre, ce qui n'arrive que rarement, et produit alors un bruit plus fort qu'à l'accoutumée. La plupart du temps, les ouvrages annexes permettent une ventilation dite naturelle, qui n'émet pas de nuisance sonore. Il précise que les ouvrages annexes qui disposent de ventilateurs de désenfumage sont équipés d'insonorisateurs qui limitent le bruit émis.

Antoine DUPIN souligne qu'en déplaçant le tracé, les ouvrages annexes seront modifiés également : la Société du Grand Paris s'attachera à les positionner de manière à ce qu'ils gênent le moins possible.

Jean-Benoît CAMPLO, habitant de la Bretonnière, indique avoir compris que la modification de l'orientation de la gare impliquera la modification du tracé. Il souhaite connaître la probabilité que cette modification soit possible et demande si des enjeux d'ordre politiques, économiques ou sociaux pourraient entraver cette modification.

Brigitte GRÉGOIRE souligne à nouveau que des études sont nécessaires pour se prononcer. Elle explique qu'une première indication pourrait être connue en novembre, mais qu'il faudra attendre la confirmation avec les études de maîtrise d'œuvre qui commenceront fin janvier. Elle confirme la possibilité de réorientation de la gare, tout en insistant sur la complexité du contexte territorial, au regard des projets sur le secteur : ceci nécessite davantage d'études qu'un simple glissement de la gare sur le tracé envisagé.

Viviane GRIMAUD, habitante de Voisins-le-Bretonneux, demande s'il est possible de creuser le tunnel plus profondément si le tracé n'évolue pas.

Brigitte GRÉGOIRE explique que la profondeur du tunnel a une incidence sur celle de la gare ; la Société du Grand Paris a cherché à trouver un juste milieu, pour éviter des cheminements trop longs entre la surface et les quais. Elle ajoute que le contexte géologique est déterminant.

Bernard JUCHEREAU, habitant de la Bretonnière, note que la gare est parallèle à l'avenue de l'Europe, ce qui signifie que le tracé vers Guyancourt passe sous le Technocentre Renault. Il demande si Renault peut refuser ce passage.

Brigitte GRÉGOIRE indique que la Société du Grand Paris travaille avec Renault pour identifier les contraintes. Elle mentionne ainsi la présence d'un centre de design sensible aux vibrations, mais souligne que la Société du Grand Paris a déjà résolu ce problème ailleurs, par l'échange continu avec les acteurs du territoire.

- **L'INSERTION DE LA GARE SAINT-QUENTIN EST DANS SON ENVIRONNEMENT**

Hélène BOILEAU, habitante de la Bretonnière, indique ne pas avoir compris les arguments justifiant le déplacement de la gare sur la parcelle de Thales : au-lieu de chercher à desservir le quartier de Villaroy, une gare en face du Technocentre aurait résolu toutes les difficultés, selon elle, car un quartier dense de Guyancourt s'y trouve également.

Antoine DUPIN souligne que le quartier de Thales dispose d'un potentiel de développement urbain qui peut être intéressant pour justifier une desserte par la ligne 18. Il ajoute que la loi du Grand Paris confie aux collectivités locales, sous l'autorité du préfet, le soin de trouver des zones de développement autour des gares afin d'optimiser l'investissement de la Société du Grand Paris. Il ajoute que l'emplacement à proximité du Technocentre comportait une partie boisée issue de mesures compensatoires prises suite à la construction du site de Renault, donc très difficile à défricher d'un point de vue réglementaire.

Antoine LECUYER, habitant de la Bretonnière et membre du conseil de quartier, indique avoir participé à la réunion publique de Guyancourt. Il dit avoir été très impressionné par l'enthousiasme du maire de Guyancourt concernant les nombreux projets immobiliers qu'il associe à l'implantation de la gare de la ligne 18. Dans ce contexte, il se demande si les quelques maisons de la Bretonnière vont faire le poids par rapport aux grands projets immobiliers de Guyancourt pour justifier une modification du tracé.

Alexandra ROSETTI précise ne pas avoir assisté à cette réunion mais fait part de sa détermination à défendre les habitants. Elle souligne que les élus de l'agglomération savent travailler ensemble et se dit consciente que les projets de Guyancourt concernent 2 800 logements : néanmoins, elle fait remarquer qu'il s'agit de projets à long terme et juge qu'il faut tout mettre en œuvre pour déterminer un tracé qui n'impacte ni la Bretonnière, ni les futurs habitants de Guyancourt.

Jean-Louis TISON se dit bien conscient que ces 2 800 logements ne sont pas neutres pour le territoire. Il demande si de nouvelles routes ou des déviations sont prévues, sur la RD 91 par exemple. Par ailleurs, il fait remarquer que l'implantation d'une gare va attirer les voitures et souhaite connaître le nombre de places de stationnements prévu aux abords de la gare. Il s'interroge sur la gestion et le financement de ce sujet.

Antoine DUPIN explique que la Société du Grand Paris n'est que le maître d'ouvrage du métro ; en revanche, elle travaille avec différents partenaires pour intégrer au mieux son projet dans le territoire : la CASQY, pour le projet urbain, ou encore l'Etablissement public Paris-Saclay (EPPS) dans le cadre de l'OIN. Il ajoute que la préfecture d'Île-de-France est très attentive à la cohérence des projets entre eux. Sur le sujet des parkings, il indique que la Société du Grand Paris financera une étude de pôle qui sera lancée à l'automne en partenariat avec le STIF pour identifier les enjeux liés à l'intermodalité. Il confirme que les circulations douces ne sont pas l'enjeu principal à Saint-Quentin et que la rareté des parkings est le principal problème : ce problème sera étudié, et la Société du Grand Paris aura l'occasion de revenir vers les élus et les habitants pour déterminer les besoins



autour de la gare Saint-Quentin Est. A ce titre, M. DUPIN explique que des discussions sont en cours avec Renault qui dispose de parkings importants : des études sont nécessaires pour trouver des solutions. A l'instar de ce qui se fait déjà pour la ligne 15 Sud, il souligne que des comités de suivi de chantier sont mis en place pour évoquer ces sujets.

Brigitte GRÉGOIRE indique que la CASQY souhaite transformer la RD 91 en boulevard urbain, en déviant la circulation des quartiers pour éviter un effet d'autoroute. Elle souligne que dans ce contexte, l'orientation de la gare Saint-Quentin Est peut s'avérer complexe : néanmoins, la Société du Grand Paris s'engage à essayer de trouver une solution qui ne pénalise ni Voisins, ni Guyancourt. Mme GREGOIRE fait remarquer qu'elle ne cherche pas la difficulté, en soulignant qu'elle a jusqu'à présent réussi à positionner les ouvrages annexes sur des terrains publics sans avoir à exproprier des maisons.

Sylvie ROBILLARD, élus et habitante de Madison Garden, indique avoir participé à une réunion de présentation avec les élus et les présidents d'ASL. Elle dit avoir cru comprendre que la gare pouvait être déplacée, ce qu'elle juge contradictoire avec les propos tenus par la Société du Grand Paris en début de réunion.

Brigitte GRÉGOIRE indique que la gare peut être réorientée et légèrement déplacée, mais que les marges de manœuvre sont désormais limitées. Elle explique que plusieurs implantations ont été étudiées, à proximité du golf en viaduc, à Villaroy en tranchée couverte ou en viaduc, à proximité du Sporting de Bouygues etc.... Elle estime que la gare Saint-Quentin Est restera sur la parcelle de Thales, mais qu'il est possible qu'elle glisse ou qu'elle soit réorientée sur cette parcelle.

Jean-Luc DETAVERNIER, habitant de Voisins-le-Bretonneux, fait part de son scepticisme sur la capacité de la ville de Voisins à protéger les habitations de la Bretonnière face aux 2 800 logements en projet à Guyancourt.

Alexandra ROSETTI souligne que le projet de Guyancourt, qui représente 22 hectares, n'est pas arrêté : elle estime qu'il reste encore du temps pour discuter tout en faisant remarquer qu'entre des habitations existantes et des logements non construits, la démarche n'est pas la même et les seconds peuvent davantage s'adapter. Elle indique avoir bon espoir de faire le poids face aux projet de François DELIGNÉ, maire de Guyancourt.

- **LA DESSERTE DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES**

Bernard MADER ne comprend pas comment le métro peut ne pas desservir le pôle de Saint-Quentin. Il s'inquiète de la desserte du Technocentre, s'interrogeant sur la volonté de Renault de maintenir ce site. Il souligne que Saint-Quentin est un territoire urbain important qui ne sera pas desservi, alors que le plateau de Saclay, qui ne compte que peu d'habitants, compte trois gares.

Antoine DUPIN souligne que la direction du Technocentre a réclamé une réunion pour ses salariés et a fait savoir que la présence de cette gare était attendue. Il ajoute que la Société du Grand Paris a une feuille de route qui a fait l'objet d'un schéma d'ensemble fixé par décret après le débat public en août 2011. Ce schéma d'ensemble fixe les gares tout en offrant la possibilité d'une variante avec une ou deux gares pour desservir Saint-Quentin. Pour maintenir la variante à deux gares, la Société du Grand Paris a proposé un tracé en viaduc, ce qui n'a pas été accepté.

Bernard MADER souligne que la Société du Grand Paris avait initialement envisagé de réaliser certaines portions de la ligne 14 en aérien et qu'elle avait dû abandonner cette idée suite au débat public. Il considère que l'aérien dans ce secteur est rejeté par les riverains et n'aura aucune chance



d'être mis en œuvre. Il interpelle la maire de Voisins-le-Bretonneux, désormais élue au Conseil départemental et à la CASQY, pour qu'elle réévalue le tracé.

Isabelle JARRY précise que la ligne 18, comme toutes les lignes du Grand Paris Express, a fait l'objet d'un débat public portant sur l'ensemble du réseau du Grand Paris. Elle rappelle que la ligne 18 est passée de 4 à 10 gares sous l'impulsion de ce débat, qui a permis aux citoyens et aux élus de faire part de leurs volontés. Elle ajoute que le débat public s'est conclu par un bilan dressé par la CNDP qui a ensuite mené au décret mentionné par la Société du Grand Paris.

Alexandra ROSETTI indique qu'elle a, comme les riverains, découvert le tracé de la ligne 18 en mai dernier, car elle n'a pas été associée aux instances de concertation institutionnelle comme le comité stratégique ou le comité de pilotage – ce qui a été rectifié depuis. Elle dit regretter que le métro ne desserve pas l'ouest de Saint-Quentin, mais souligne qu'il va être difficile de revenir en arrière au regard des arguments de coût avancés par le maître d'ouvrage.

Bernard MADER indique avoir compris que le coût d'une gare supplémentaire se chiffrait à 240 millions d'euros. Il se demande s'il est vraiment justifié de faire l'économie d'une gare à l'horizon 2030 alors que la conjoncture économique peut s'améliorer sensiblement.

Antoine DUPIN explique que la ligne 18 suscite des envies légitimes et des engouements de la part des élus et de la population : néanmoins, si la Société du Grand Paris devait prendre en compte toutes ces demandes, il faudrait ajouter un milliard d'euros au budget de la ligne 18, ce qui n'est pas envisageable. Il précise que le coût d'une gare est bien inférieur à 240 millions et qu'aujourd'hui, le Grand Paris Express est financé, en grande partie par les impôts payés par les entreprises et les ménages franciliens. Il ajoute que le projet de la ligne 18 sera examiné par le Commissariat général à l'investissement, chargé d'émettre un avis sur la rentabilité interne du projet pour garantir le bon usage des fonds publics : allonger le tracé et ajouter des gares risqueraient de remettre en cause le projet.

Estelle CAILLAUD, habitante de la Bretonnière, demande pourquoi la Société du Grand Paris propose une gare à Satory alors que ce quartier accueille peu d'habitants, ou à Versailles déjà desservie par cinq gares. Elle propose d'utiliser l'argent prévu pour ces deux gares pour desservir Saint-Quentin. Salariée chez Renault, elle juge que nombre de ses collègues habitant Saint-Quentin ou Montigny ne verront aucune utilité à la ligne 18. Elle regrette la tendance des lignes de transport à revenir vers Paris alors qu'il faudrait desservir Saint-Quentin. Plus généralement, elle souligne que de nombreux habitants et élus se sont positionnés pour le métro mais contre le projet tel qu'il est présenté aujourd'hui, avec sa partie aérienne sur le plateau de Saclay. Elle souhaite que la Société du Grand Paris prenne en compte dès à présent les souhaits de ces habitants, à Saint-Quentin et ailleurs, pour éviter de perdre du temps et de l'argent public.

Brigitte GRÉGOIRE indique qu'un projet de développement existe à Satory, quartier qui accueille déjà 5 000 militaires et leurs familles. Elle rappelle que pour satisfaire la demande de logements en Île-de-France, il faudrait construire 70 000 logements dans toute l'Île-de-France chaque année, alors que le rythme actuel n'atteint que 35 à 40 000 logements par an : dans ce contexte, un tel projet à Satory revêt une importance particulière que la Société du Grand Paris souhaite accompagner. Elle explique par ailleurs que l'Etat a demandé à la Société du Grand Paris de contribuer à l'amélioration des transports existants – les RER, les lignes de Transilien, etc. – à hauteur de 3 milliards d'euros, sans toutefois augmenter son budget total : chaque ligne du Grand Paris Express a donc dû proposer des pistes d'économies, ce qui contraint les choix du maître d'ouvrage et sa marge de manœuvre financière. Elle dit avoir conscience que la variante à deux gares était plus intéressante pour Saint-Quentin, au point qu'il s'agissait du tracé de référence retenu dans le Schéma d'ensemble du Grand

Paris – la variante à une gare ne constituant qu'un tracé alternatif. C'est donc bien à la suite de cette demande de contribution à l'amélioration de l'existant que cette variante à deux gares a dû être abandonnée. Elle indique que les autres lignes ont dû proposer des économies aussi : la ligne 16, par exemple, a vu ses trains passer de 120 à 52 mètres de longueur avec une réduction de la longueur des gares. Si elle convient que le plateau de Saclay n'accueille pas beaucoup de personnes à l'heure actuelle, Mme GRÉGOIRE souligne que ce territoire a vocation à accueillir 15 % de la recherche publique française lorsque tous les projets de développement auront été mis en œuvre. Elle précise que la ligne 18 a pour objectif de relier les pôles de la recherche privée, plutôt dans l'ouest du plateau, à la recherche publique plutôt située à l'est. Elle ajoute qu'à l'heure actuelle, les salariés du CEA disposent d'un réseau de 45 navettes d'autocars qui vont les chercher dans toute l'Ile-de-France pour leur permettre de venir travailler : ainsi, le besoin d'un métro performant se fait déjà sentir, avec une ligne de bus 91-06 déjà saturée.

Michel JULLIEN remarque qu'il y a trente ans, les gens critiquaient la construction de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines qui était au milieu des champs ; or, depuis, le territoire a fortement évolué. Il juge donc qu'il faut desservir le plateau de Saclay.

- **LES TRAVAUX ET LES NUISANCES**

Jean-Benoît CAMPLO souhaite des précisions sur les travaux et leurs impacts sur le territoire.

Brigitte GRÉGOIRE indique qu'il est prévu d'introduire le tunnelier à l'emplacement de la future gare Satory. Le tunnelier creusera en souterrain total ; les déblais sont extraits par un tapis roulant qui les acheminera jusqu'au puits d'entrée du tunnelier ; dans le même temps, la machine posera l'enveloppe du tunnel.

Thierry HUYGHUES-BEAUFOND ajoute que les quais seront situés à 22 mètres de profondeur, ce qui signifie que le haut du tunnel sera en moyenne entre 12 et 15 mètres sous la surface. Il précise que le tunnelier passera dans une seule couche géologique, les sables de Fontainebleau. Il indique qu'il est préférable d'éviter que le tunnelier ne creuse dans plusieurs couches géologiques à la fois, pour éviter les impacts en surface et assurer le bon pilotage du tunnelier.

Dominique PETITPRETZ, habitante de la Bretonnière, fait part de sa préférence pour un passage du tunnelier plus profond que 21 mètres, car les pieux installés sous sa maison descendent jusqu'à 15 mètres de profondeur, ce qui les ferait entrer en contact avec le haut du tunnel. Elle souligne que d'autres maisons sont dans ce cas.

Thierry HUYGHUES-BEAUFOND indique que la Société du Grand Paris aura à réaliser de nombreuses études pour préciser les conditions dans lesquelles le projet pourra être réalisé. Les sondages évoqués précédemment constituent une première étape. La Société du Grand Paris lancera également des marchés d'enquête du bâti, qui permettront à des prestataires de venir contrôler le bâti sur le territoire autour du tunnel, à la fois du point de vue visuel et du point de vue des fondations. Ensuite, le maître d'ouvrage examine les plans qu'il a à disposition et modifie le tracé, aussi bien en plan qu'en profondeur. C'est pourquoi M. HUYGHUES-BEAUFOND insiste sur la nécessité de disposer du maximum d'information sur les fondations du bâti pour identifier l'ensemble des enjeux, car il n'est pas question que le tunnel soit en contact avec les micropieux installés sous certaines habitations.

Arnaud DUYCK, habitant de la Bretonnière, souhaite connaître l'ampleur de la zone d'impact vibratoire du tunnel sur les bâtiments en surface, que ce soit pendant les travaux ou lorsque le métro sera mis en service.



Thierry HUYGHUES-BEAUFOND explique que cette distance varie en fonction de la nature des terrains et de la profondeur du tunnel ; en moyenne, la zone concernée est de 30 mètres de part et d'autre de l'axe du tunnel, soit un cône d'environ 45 degrés depuis le tunnel, mais des calculs et études sont nécessaires. Il souligne que les sondages permettront de se faire une meilleure idée de la situation en sous-sol. En ce qui concerne les vibrations, il précise qu'il n'y a pas de réglementation en France : ce sont plutôt les pays germaniques et scandinaves qui ont mis en place une réglementation dans ce domaine. Il indique que la Société du Grand Paris a missionné un bureau de contrôle, un organisme public, le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), pour définir des normes correspondant à ce qui se fait en Europe, soit un bruit compris entre 25 et 35 décibels. Là encore, les sondages sont nécessaires pour déterminer le comportement du terrain traversé par des vibrations. Par ailleurs, la Société du Grand Paris a aussi travaillé sur le mode de pose de voie, qui sera dotée d'un tapis anti-vibration permettant d'atténuer grandement ce phénomène au travers du tunnel – situé à 20 mètres de profondeur – et des terrains. Il rappelle qu'à titre de comparaison, le métro parisien, peu profond, se situe à des profondeurs comprises entre 5 et 10 mètres.

Arnaud DUYCK, habitant de la Bretonnière, demande si ces nuisances ne peuvent pas s'accroître dans les virages.

Thierry HUYGHUES-BEAUFOND explique que les rayons de courbures du tracé ne sont pas suffisamment serrés pour accroître les nuisances : trop courber le tracé occasionnerait des difficultés dans la conduite du tunnelier. Par ailleurs, il indique que les trains arriveront en alignement droit dans les gares, jamais en courbe.

- **DIVERS**

Jean-Louis TISON demande si la gare Versailles Chantiers de la ligne 18 correspond bien à la gare RER actuelle, rappelant que la Société du Grand Paris a annoncé un trajet de 5 minutes entre Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers.

Antoine DUPIN confirme que la ligne 18 arrivera à Versailles Chantiers, avec une gare qui se trouvera à proximité immédiate de la gare actuelle : elle sera située de l'autre côté, rue de la porte de Buc. Il ajoute qu'il y aura une émergence connectée par une passerelle existante qui sera améliorée.

Brigitte GRÉGOIRE confirme que le trajet durera bien 5 minutes entre les gares Saint-Quentin Est et Versailles-Chantiers.

Philippe BRUNTZ demande à combien se chiffre le projet de la ligne 18.

Brigitte GRÉGOIRE indique que ce coût figurera dans le dossier d'enquête publique : la ligne 18 coûtera 2,5 milliards d'euros, aux conditions économiques de 2012. Elle précise qu'une gare souterraine coûte 60 millions d'euros, et non 250 millions comme entendu précédemment.

Philippe BRUNTZ juge que la France semble être un pays riche pour financer un tel projet.

Brigitte GRÉGOIRE souligne que ce sont les Franciliens, particuliers comme entreprises, qui financent le Grand Paris Express. A titre de comparaison, elle indique que le prix au kilomètre de la ligne 18 est équivalent à celui de la future ligne B du métro de Rennes.

Hélène BOILEAU souhaite disposer d'un planning détaillé jusqu'à l'enquête d'utilité publique. Elle demande à ce que les échanges se poursuivent avec la mairie et les présidents d'ASL autour de l'aménagement du secteur.

Brigitte GRÉGOIRE rappelle que des études sont nécessaires pour se prononcer sur un nouveau tracé. La réalisation de nouveaux sondages est une première étape ; en préalable aux études de



maîtrise d'œuvre, la Société du Grand Paris pourra déjà réexaminer le tracé, mais c'est quand elle aura choisi un maître d'œuvre que le tracé sera défini. Au dernier trimestre 2015, à partir du mois de septembre ou d'octobre, il sera éventuellement possible de commencer à réexaminer le tracé.



6. CONCLUSION

Alexandra ROSETTI indique que la mairie a ouvert sur son site une rubrique dédiée au projet où figurent toutes les démarches entreprises par la ville de Voisins, comme les courriers déjà adressés sur ce sujet. Elle souligne qu'elle va poursuivre son action pour préserver le quartier de la Bretonnière et signale que le compte rendu de cette réunion sera disponible sur le site de la mairie. Elle appelle les riverains à se mobiliser au moment de l'enquête publique, tout en faisant part de son intention de monter un dossier à présenter pendant l'enquête publique. Elle s'engage à réorganiser une réunion avec les présidents d'ASL si nécessaire. Elle remercie les participants de la bonne tenue de cette réunion, estimant qu'elle a été l'occasion d'évoquer les sujets importants. Elle compte sur les habitants pour peser dans la modification du tracé.

Isabelle JARRY remercie le public pour sa présence. En tant que garante de la concertation, elle se dit satisfaite que cette réunion ait pu être ajoutée, car elle constitue un apport important dans la conduite du dialogue entre le maître d'ouvrage et les habitants concernés. Elle souhaite à tous une bonne fin de soirée.