

Réunion d'information et d'échanges du mardi 1^{er} juin 2021 entre les associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

REDACTEUR

Chloé DUTERTRE

DESTINATAIRES

Associations

DIFFUSION

Associations/EPA Paris-Saclay

OBJET

Réunion d'information et d'échanges**Entre les Associations et l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay**

PARTICIPANTS

Associations

Zarouhie BEDUOGLU, Vice-présidente de l'ASEOR

Jean-Paul BIZEAU, association APACH

Ghislaine BLOT, association ASEOR

Patrick CABON, association ADPP

Daniel CALINAUD, EPAC (Ensemble pour un autre Cœur de ville à Saint-Rémy-lès-Chevreuse)

Jean-Etienne CARADEC, Consommation Logement et Cadre de vie - Guyancourt

Jacques DE GIVRY, association AGPV

Claude DUCAROUGE, SAVE/YE

Catherine GIOBELLINA, Union des Amis du Parc de la Haute Vallée de Chevreuse

Christian GUIN, ASEVI de Villebon sur Yvette et fédération de l'Essonne des associations d'environnement (ENE)

Jocelyne JALLAT, association ASEOR

Philippe JENNEQUIN, association ADEEO

Sara KAROLAK, Association COURB

José LE MOIGNE, MDB Massy

Catherine MACQUIN, Association ADEVY

Martial MANCIP, MDB Paris-Saclay

Patrick MENON, Yvelines Environnement

Fabienne MEROLA, Urgence Saclay

Marie-Claire MERY, présidente de l'Association GRAAL (Groupe de réflexion, d'action et d'animation de Lozère)

Michel MEUNIER, association AVB

Daniel MOREAU, association ASEM

Michel MORGENTHALER, Président de l'association de Bange-Houdon

Marie NGUYEN, Présidente ABON

Jean-Pierre PARISOT, ADER/UASPS

Paul SERGENT, association VAB

Harm SMIT, COLOS/UASPS/VIVA

Michèle VIALA, association ARPO

Jean-Marc WEULERSSE, association MDB Paris-Saclay

Marie-Hélène WITTERSHEIM, Présidente du COURB

Établissement public d'aménagement Paris-Saclay

Simon BORLANT, Chef de projet mobilité
Gaëlle COUTANT, Directrice de la Communication
Chloé DUTERTRE, Chargée de communication concertation et chantier
Benoit LEBEAU, Directeur de l'Aménagement
Julie TISSOT, Directrice RSE et Développement durable

Intervenants extérieurs

Sacha Dalis, Directeur adjoint des relations territoriales à la Société du Grand Paris
Sylvain Pollet, Directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris
Thomas Poly, Directeur de projet adjoint – Projet ligne 18 partie aérienne à la Société du Grand Paris
Juliana Ribeiro, Chargée de l'animation de la politique vélo au sein de la direction de l'Espace public à la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay
Pauline Zylberblat, Cheffe de projet chez Transitec

L'ordre du jour était le suivant :

- Approbation des comptes-rendus des réunions d'information et d'échange du 19 janvier et du 30 mars 2021 ;
- Point sur les travaux préparatoires et le calendrier des travaux de réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express par la Société du Grand Paris ;
- Présentation des avancées sur le Schéma Directeur Cyclable Paris-Saclay et les échanges avec les partenaires et associations ;
- Questions diverses.

La réunion s'est ouverte à 17h06.

Benoit Lebeau a présidé la réunion en visioconférence en l'absence de Philippe Van de Maele et de Pierre Joutard, nouveau Directeur général adjoint Aménagement et Développement durables à l'EPA Paris-Saclay.

Pour faciliter les échanges, il a été choisi de privilégier les questions par écrit dans la discussion interactive de la réunion, puis la prise de parole à main levée des participants. Aussi, l'ordre du jour a été inversé pour s'adapter aux nécessités des intervenants : approbation des comptes-rendus du 19 janvier et du 30 mars 2021, point sur les travaux préparatoires et le calendrier des travaux de réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express avec la Société du Grand Paris ; et enfin présentation des avancées du Schéma directeur cyclable Paris-Saclay.

✓ **APPROBATION DES COMPTES-RENDUS DES RÉUNIONS D'INFORMATIONS ET D'ÉCHANGES DU 19 JANVIER ET DU 30 MARS 2021**

Suite à la précédente réunion où le délai de lecture du compte-rendu du 19 janvier 2021 avait été jugé trop court par les participants, deux comptes-rendus étaient soumis à l'approbation : celui du 19 janvier et celui du 30 mars 2021.

Aucune remarque n'a été transmise concernant le compte-rendu du 19 janvier 2021. Il est donc approuvé.

Pour le compte-rendu du 30 mars 2021, deux remarques ont été faites. La première concerne la non-indication des questions reçues en amont de la réunion par un participant, qui n'ont pas été abordées en fin de compte-rendu. L'EPA sera vigilant sur ce sujet pour le prochain compte-rendu. La seconde remarque propose d'ajouter

au fil du compte-rendu les indications de slides de la présentation correspondant aux sujets évoqués : cette proposition va être testée pour le compte-rendu ici présent.

✓ **POINT SUR LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES ET LE CALENDRIER DES TRAVAUX DE RÉALISATION DE LA LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS PAR LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS** (slides 1 à 27)

La présentation a débuté avec Sylvain Pollet, directeur des relations territoriales à la Société du Grand Paris, accompagné de Sacha Dalis, directeur adjoint des relations territoriales, et de Thomas Poly, directeur de projet adjoint pour la ligne 18, en particulier la partie aérienne.

La présentation proposait aux participants de revenir sur le projet de la ligne 18 du Grand Paris Express, l'avancement des travaux et les prochaines étapes à venir. Celle-ci ne concernait pas uniquement le Sud plateau mais l'ensemble de la ligne, d'Orly à Versailles et jusqu'à l'horizon 2030.

Un rappel du calendrier de livraison a été fait (slide 2) :

- 2026 pour la partie dite centrale de la ligne, entre la gare de Massy-Palaiseau et la gare de Saclay appelée « CEA Saint-Aubin » ;
- 2027 pour la partie entre Massy et Orly ;
- Et enfin 2030 pour la partie Ouest qui relie les Yvelines au reste de la ligne.

Les futurs baptêmes des gares, dont les noms sont pour partie définitifs, interviendront plus tard dans le projet, à l'initiative d'Île-de-France Mobilités, qui aura en charge l'exploitation de l'infrastructure à terme.

La Société du Grand Paris continue de tenir ces délais d'un point de vue technique mais les aléas de chantier existants pour un tel projet pourraient créer de légers décalages.

Un second rappel a été proposé aux participants concernant les différentes techniques constructives mises en place dans la réalisation de la ligne, selon ses parties et les lieux (slide 3) :

- La section entre Palaiseau et Orly va être réalisée en souterrain via un tunnelier (inauguré en septembre). Cette technique permet de s'adapter à l'environnement urbain dense du territoire qui va être traversé pour l'ensemble de cette section. Deux tunneliers seront déployés avec deux itinéraires différents pour réaliser le lot souterrain Est.
- La section entre Palaiseau et Versailles comporte plusieurs parties aux techniques différentes : la partie entre Palaiseau et Saclay sera en viaduc tandis que la partie entre Guyancourt – Saint-Quentin et Versailles sera souterraine. Une enquête publique a eu lieu concernant la partie entre Saclay et Guyancourt : le projet était prévu en viaduc mais également envisagé en passage au sol. Les résultats de l'enquête devraient permettre de choisir l'une de ses deux pistes techniques.

1. Les avancées sur la partie Est de la ligne

Sylvain Pollet a fait un focus sur la phase opérationnelle de la partie Est de la ligne, qui n'est pas dans le périmètre d'intervention de l'EPA Paris-Saclay (slides 5 à 7).

Les travaux de génie civil ont démarré pour les 4 gares concernées (Aéroport d'Orly, Antonypôle et les deux gares de Massy). Les permis de construire ont été déposés et obtenus, le dernier en mars 2021. Les premiers marchés de génie civil ont été notifiés en août 2020 et le démarrage des chantiers s'est effectué dès la fin de l'année 2020.

Ces gares proposeront des temps de trajet très courts aux futurs usagers : 3 minutes entre Antonypôle et Massy-Opéra, 6 entre Massy-Opéra et Orly et 25 minutes entre Massy-Palaiseau et Olympiades. Ces trajets seront possibles dès 2026 et 2027.

2. Les avancées sur le plateau de Saclay – Quartier Camille Claudel (Palaiseau)

Concernant le plateau de Saclay (slides 9 et 10), la ligne démarrera depuis l'Est, à Palaiseau, et passera dans une zone de transition entre la partie souterraine via tunnelier et la partie aérienne en viaduc. Ce chantier est important pour le projet et les collectivités, comme cela a été remonté lors de l'enquête publique modifiant la déclaration d'utilité publique du projet en 2020.

Selon la prise en compte des mesures conservatoires du projet et la prise de décisions de l'Etat sur l'évolution du schéma d'ensemble du Grand Paris Express, il pourrait être envisagé de réaliser une nouvelle gare à Camille-Claudé. La Société du Grand Paris a pris en compte cette hypothèse dans la conception des différents ouvrages de génie civil, avec l'espace disponible sans avoir à déconstruire. Des discussions continuent sur ce sujet.

Sur ce secteur, la SGP a prévu de transformer le ring actuel en carrefour avec un barreau routier et d'y favoriser les circulations douces, avec le déploiement de pistes cyclables notamment.

Le quartier Camille Claudé sera central avec le départ d'un tunnelier depuis ce site, la sortie de terre du métro avec le passage en tranchée couverte, ainsi qu'avec l'installation des sites de maintenances pour les installations et les trains (SMI : site de maintenance des infrastructures ; SMR : site de maintenance et de remisage du matériel roulant).

Concernant le centre d'exploitation et de maintenance à Palaiseau (slide 11), celui-ci est entré en phase travaux et est visible dans le paysage par sa taille importante. Il comprendra un poste de commande centralisé qui permettra de gérer l'ensemble des trains qui circuleront sur la ligne une fois mise en service. Sa réalisation intervient bien en amont de la livraison de la ligne pour être opérationnel dès 2026.

Aussi, les travaux de terrassement et de dévoiement de réseaux ont débuté dès 2020 et se sont poursuivis en 2021 pour permettre la construction et l'équipement des futurs bâtiments entre 2022 et 2024 : dès 2024, une partie de l'infrastructure aura un état minimum de fonctionnement pour permettre de procéder à des tests, dès réception de la première rame de train, et de préparer la future mise en service complète.

Enfin, à Palaiseau, plusieurs projets de compensation sont en cours d'élaboration, dont la création d'un corridor écologique par la SGP et l'EPA Paris-Saclay (slide 12), où ont été replantés des arbres et végétaux et mis en place des franchissements pour la faune. Les travaux sont déjà réalisés et les aménagements mis en place.

Un projet de compensation forestière est étudié par la ville de Palaiseau, sur la zone des Marnières. Ce projet envisagerait la plantation d'un important nombre d'arbres et des projets connexes comme le déploiement d'une ferme biologique. La SGP sera partenaire de ce projet s'il venait à aboutir.

3. Les avancées du Plateau de Saclay – les gares de Palaiseau, Orsay et Saclay

Les trois gares sont dites aériennes et possèdent des techniques constructives similaires, malgré des différences liées aux futurs usages projetés sur leurs sites. Leur réalisation aura lieu dans une échelle de temps proche, avec un démarrage des travaux de génie civil envisagé au deuxième trimestre 2022 et des travaux de second œuvre en 2023. De nouveau, les délais sont estimés courts pour permettre la réalisation de tests avant la mise en service de la ligne en 2026.

Les permis de construire ont été déposés pour les trois gares et la SGP travaille à la mise en concurrence de procédures d'appels d'offre afin de notifier les marchés de construction des gares au deuxième trimestre 2022.

Aussi, les études se portent aujourd'hui sur l'aménagement de leurs parvis, avec l'organisation des intermodalités aux abords de la gare. Celles-ci sont portées par la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay, la SGP étant un co-financier. Elles visent à anticiper une articulation de l'ensemble des modes de transport aux abords de la gare : circulations douces, circulation des bus, accès voitures, etc. Elles travaillent également sur l'espace consommé et le lien avec le quartier et la ville, tout en prenant en compte les spécificités de chaque site, Palaiseau étant plus avancé dans son aménagement sur le plateau que Saclay.

4. Les avancées du Plateau de Saclay – le viaduc (slides 14 à 16)

Thomas Poly a présenté le projet du viaduc. Le viaduc va relier le centre d'exploitation et de maintenance de Palaiseau au poste source au Nord du CEA. Le marché de génie civil a été attribué en décembre 2020 et les travaux ont débuté pour la réalisation des premières piles.

Sylvain Pollet a précisé que le viaduc a fait l'objet d'un point de vigilance concernant son éclairage de nuit, en lien avec la trame noire du plateau de Saclay. Il a été privilégié de maintenir les éclairages de sécurité en hauteur du viaduc mais aucun éclairage supplémentaire ne sera activé de nuit.

Thomas Poly a décrit le futur viaduc, qui sera composé de piles doubles, ou appuis, de formes elliptiques, et d'un tablier composé d'éléments préfabriqués avec une rive amincie (slide 14). La fabrication du viaduc demandera plusieurs étapes :

- En premier lieu, la réalisation des fondations. Chacun des appuis du viaduc est fondé sur des pieux, ancrés dans le sol.
- Puis ceux-ci permettent la construction des piles, espacées de 35m.
- Enfin, le tablier est mis en place sur les piles avec les éléments préfabriqués.

Aujourd'hui, les travaux de fondation sont bien avancés tandis que démarre la première pose de piles. Les éléments préfabriqués, ou voussoirs, seront réalisés sur une aire de préfabrication à proximité du Christ de Saclay, un site déjà prêt et aménagé. Ceux-ci seront ensuite assemblés pour constituer le tablier.

Leur pose sur les piles sera réalisée via une poutre de lancement, une grue à l'horizontale qui circulera en haut des piles pour permettre la mise en place du tablier. Deux poutres seront mises en place et travailleront parallèlement pour réaliser le tablier final, chacune depuis un point de départ différent (slide 15).

Les voussoirs seront serrés par des câbles de précontraintes. La technique sera adaptée lors du franchissement de la Route Nationale 118, avec des piles simples et une prépose des éléments avant leur installation par rotation au-dessus de la route, qui sera coupée de nuit. L'objectif ici est de minimiser l'impact sur la RN118 et sa circulation : ce sera le seul ouvrage de la ligne avec ce type de procédé.

Thomas Poly a précisé que ces chantiers sont peu gênants pour la circulation, sauf lors du passage de la poutre de lancement, qui implique l'arrêt de la circulation sous son lieu d'action. Les rues impactées seront coupées à la circulation et des déviations mises en place en amont : l'objectif sera de minimiser la gêne des usagers.

Sylvain Pollet a informé les participants que l'aire de fabrication au Christ de Saclay a été configuré pour accueillir l'ensemble des voussoirs nécessaires au viaduc. Si une partie du projet est modifiée avec une mise au sol sur sa partie Ouest, la production de ces éléments sera amoindrie et l'aire pourra commencer à se réduire ainsi dès 2026. Cette aire n'est occupée que pour la période des travaux et s'adapte donc à l'évolution du projet et de son calendrier : elle sera ensuite libérée de toute emprise.

Il a aussi rappelé que la SGP, à l'issue de ses chantiers, doit restituer à l'identique ou avec des adaptations, les différents sites. Ici, l'emprise pourra être restituée ou développée selon le parvis de la gare, l'organisation de la multimodalité à ses abords ou la présence d'une gare routière.

5. L'accompagnement des riverains (slide 17)

La Société du Grand Paris met en place pour chaque ligne un agent de proximité, Sabrina Evrard pour la ligne 18 – partie Est. Présent en permanence sur place, l'agent de proximité collecte l'ensemble des questions des usagers et riverains sur le projet, avec la possibilité d'y répondre directement ou de les transmettre à la SGP. Son travail aura lieu pendant toute la durée du chantier. Un nouvel agent est opérationnel depuis juillet 2021 pour le plateau de Saclay.

Des outils de communication sont également mis en place, similaires à ceux déployés sur d'autres projets de ligne : mailing aux inscrits sur le site de la SGP, site internet dédié à la ligne 18, informations sur les réseaux sociaux de la SGP et de la ligne, etc.

La SGP travaille également conjointement avec la Communauté d'agglomération Paris-Saclay et l'EPA Paris-Saclay aux impacts chantiers, notamment sur les mobilités douces lors de comités de circulation. Ces derniers permettent de travailler en amont les impacts chantiers sur les circulations de bus, piétonnes, de vélos et d'automobilistes. Ces comités permettent la mise en place des options les moins défavorables aux usagers et la coexistence des chantiers menés sur le plateau de Saclay.

Les sujets de la sécurité des chantiers, les mesures anti-nuisances en phase de travaux du génie civil et la gestion des terres excavées n'ont pas été présentés mais ils pourront être abordés lors du temps de questions (slides 18 à 20).

Sylvain Pollet a souhaité faire un point sur les prochaines étapes du projet, notamment sur la partie Ouest de la ligne. Une enquête a eu lieu pendant tout le mois de juillet 2021 et portait sur la modification de la déclaration d'utilité publique du projet. Cette dernière s'est intéressée à deux sujets : la mise au sol de la ligne entre Villiers-le-Bâcle et Magny-les-Hameaux et le déplacement de la gare de Guyancourt – Saint-Quentin pour une meilleure intégration dans le projet de quartier porté par la ville de Guyancourt et l'EPA Paris-Saclay.

Le déplacement de la gare de Guyancourt de quelques mètres entraîne également le déplacement des ouvrages de sécurité du tunnel souterrain, notamment ceux de ventilation. Ces importants déplacements seront travaillés pour permettre la meilleure intégration de ceux-ci à leur environnement (slides 25-26). Avec ce déplacement, la gare pourra proposer une sortie dédiée au Technocentre de Renault et mieux s'inscrire dans le projet du Quartier des Savoirs ainsi que dans les flux de la ville de Guyancourt.

Le projet de mise au sol de la ligne (slide 23) est une proposition issue des inquiétudes sur l'impact paysager d'un viaduc sur la portion rurale de la ligne, sa mise en souterrain complet n'étant pas possible. Le projet proposé permet de prendre en compte des enjeux paysagers améliorés ainsi que des enjeux hydrauliques. Des échanges ont été menés entre la SGP et les agriculteurs locaux pour permettre la continuité des exploitations agricoles de ce secteur, en prenant en compte les gabarits des engins et les accès aux parcelles préservés, voire la création de pistes agricoles dédiées à terme.

Enfin, Sylvain Pollet a finalisé la présentation en abordant le calendrier des gares qui seront situées dans les Yvelines et dont les permis de construire seront déposés en 2022 et 2023, avec le démarrage des travaux de génie civil envisagé au cours de l'année 2023.

QUESTIONS

Un participant a demandé si la Société du Grand Paris avait prévu une organisation particulière à l'approche des Jeux Olympiques 2024, notamment avec la mise en pause de chantier, des arrêts de chantier ou un calendrier retravaillé pour se focaliser sur les lignes prioritaires de l'évènement.

Sylvain Pollet a expliqué que le calendrier des JO était bien pris en compte dans le calendrier des chantiers des lignes de métro. Il a également rappelé que les travaux les plus importants de la ligne auront lieu après 2024 et qu'une importante partie des travaux préparatoires seront déjà achevés en amont. Néanmoins, la SGP n'interviendra pas sur le secteur de Saint-Quentin-en-Yveline, lieu d'accueil d'épreuves, pendant la période compétitive.

Un deuxième participant s'est interrogé sur le positionnement de la voie de maintenance sur la partie en viaduc.

Lorsque le viaduc sera mis en service, deux cas de figures seront possibles :

- Au sein des quartiers, il n'y aura pas de voie de maintenance dédié, les véhicules de maintenance emprunteront les voies de circulation des différentes ZAC tout comme les services de secours ;
- Mais dans les zones non urbaines, une voie de maintenance circulera le long du viaduc et pourra être utilisée par les services de maintenance et de secours.

Un troisième participant a souhaité savoir si le chantier de fouilles préventives en cours à Villiers-le-Bâcle concernait le projet de la ligne ou celui du dédoublement de la Route départementale 36. Ce projet n'est pas porté par la SGP mais par le département de l'Essonne (CD91).

Une participante a remonté une interrogation concernant l'enquête publique et son articulation avec le projet de modification de la Route Départementale 36, qui a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique en 2010, mais qui n'a pas avancé depuis. Ce projet portait sur le dédoublement de la RD36 et la transformation de la RD36 actuelle en une voie de transports en commun en site propre ainsi qu'une voie douce.

Sylvain Pollet a souligné que ce projet n'était pas abandonné et que la DUP allait être renouvelé prochainement : les équipes de la SGP travaillent conjointement avec les équipes techniques du département de l'Essonne pour mutualiser les infrastructures. Des enjeux forts ont été définis par les deux parties, notamment la préservation de la ZPNAF (ce qui n'avait pas été pris en compte dans la DUP de 2010) et le respect du corridor autour de la ligne 18.

Des précisions ont été apportées sur le projet d'une voie dédiée au transport en site propre, discutée au sein du Département et qui ne fera pas l'objet d'une mise en place face au peu de gain de temps estimé à la suite des études menées. Le projet est donc abandonné, comme cela fut le cas sur la RD36 aux abords de Châteaufort, où le bus fonctionne malgré l'absence d'une voie dédiée.

Un participant a fait remonter des inquiétudes concernant des négociations d'empiètement de la Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière par la SGP avec les agriculteurs locaux.

Sylvain Pollet a rappelé l'importance du respect du périmètre de la ZPNAF dans le tracé de la ligne 18 et son périmètre de travaux. La SGP a travaillé avec précision son tracé et a remarqué des manques sur certains points, avec de l'empiètement sur du bâti ou des traits du tracé non précis.

Il a souligné que le projet de la ligne 18 ne remet pas en cause la ZPNAF ni son périmètre, ni n'interrogerait sa pertinence ou son devenir. Toutes les études menées par la SGP et ses partenaires prennent en compte le corridor dessiné dès 2013 dans le décret et dédié uniquement au projet de ligne, sans empiéter en dehors ni échanger des espaces de taille identiques dans la ZPNAF avec d'autres sites.

Un deuxième participant a souhaité des précisions sur les zones de transition entre les parties souterraine et aérienne puis aérienne et au sol de la ligne, notamment si elles seront infranchissables.

Ces zones de transition auront une longueur comprise entre 100 et 150m, infranchissables grâce à des clôtures pour sécuriser le site. Ces réalisations doivent aussi empêcher le franchissement des voies par un véhicule, par accident ou volontairement : la SGP travaille à transformer les contraintes sécuritaires en opportunité d'aménagement paysager, notamment lors des parties au sol. Un paysagiste a été nommé sur le projet, en association avec les agriculteurs pour choisir les bons végétaux endogènes.

Ces aménagements permettraient également l'isolation phonique du projet, dont les bruits s'ajouteront à ceux de la RD36.

Un troisième participant a demandé plus d'informations sur la gare du CEA Saint-Aubin, à la suite des retours de l'Autorité de Sûreté Nucléaire et au positionnement de la gare au sein du périmètre de protection et d'intervention en cas d'accident nucléaire sur le site du CEA de Saclay. Il s'interrogeait sur la mise en place d'aménagements spécifiques et sur la teneur des échanges à ce sujet avec les autorités nucléaires.

Thomas Poly a rappelé que les activités nucléaires du CEA avaient évolué, avec une réduction des équipements nucléaires et une modification du périmètre de sécurité du site. La gare est aujourd'hui en dehors de ce périmètre d'un point de vue juridique, une attention forte de la SGP sur ce projet.

Sylvain Pollet a complété en précisant que l'enjeu pour cette gare était l'aménagement de l'intermodalité à ses abords : une gare routière, un parking relais, des espaces pour les piétons, d'autres pour les vélos, etc. Le tout en respectant ce périmètre. Les études pour ces aménagements sont réalisées par la CPS et la ville de Saclay, et n'envisagent pas de réaliser des bâtiments sur le périmètre mais plutôt d'y faire circuler des modes de transport.

Un quatrième participant s'est interrogé sur la gestion de l'évacuation des déblais du secteur Camille Claudel, notamment avec l'encombrement routier déjà présent dans ce secteur en heures de pointe.

La SGP a souhaité implanter son site au plus près de l'entrée dans le réseau autoroutier, pour permettre aux camions de directement s'y rendre sans impacter les voiries de desserte locale aux alentours.

Le site est déjà en activité et impacte ponctuellement la circulation des riverains. Les flux seront plus réguliers avec les travaux du tunnelier et jusqu'à la fin des travaux complets.

Les déblais représentent sur l'ensemble des projets de la SGP 5,2 millions de tonnes, ce qui en fait un enjeu majeur du projet. La SGP s'est dès le départ intéressée à la qualité des terres excavées et à leur valorisation ou réemploi si cela était possible. Pour ces processus, cela suppose de tracer, d'identifier et de qualifier les terres excavées : le dispositif mis en place prévoit l'analyse de chaque mètre carré de terre excavée. Selon leur nature, les sols peuvent être utilisés pour du remblai naturel ou transformés par des sociétés spécialisées pour réemploi. 70% des terres excavées sont ainsi valorisées et non déposées en décharge.

Concernant le suivi des terres, à la suite de leur analyse, une traçabilité des camions est mise en place depuis leur lieu de prélèvement jusqu'à leur lieu de dépôt. Ces derniers sont des exutoires labellisés après instruction précise des services dédiés au sein de la SGP : ainsi, des exutoires non labellisés par la SGP n'accueilleront pas des terres du projet.

Ce même participant a demandé plus de précisions sur le projet de gare à Camille Claudel, son emplacement et son aménagement potentiel.

Le projet est envisagé sur une zone plate, située entre la tranchée couverte et la tranchée ouverte. Les mesures de génie civil envisagent cet espace dédié, ainsi qu'un élargissement ponctuel de la tranchée de 200 mètres pour pouvoir accueillir d'éventuels quais. La gare pourrait être située dans l'axe de la rue de la Martinière, à environ 1 kilomètre de l'écoquartier. Un projet d'aménagement porté par Paris-Saclay Aménagement est en cours d'étude sur ce secteur.

Enfin, un dernier participant a souhaité plus de précisions sur les travaux en cours à Corbeville et notamment s'ils étaient en lien avec le chantier de la ligne 18.

Benoit Lebeau a précisé qu'il s'agit des travaux préparatoires aux travaux de fondation des piles de la ligne, qui traversera le quartier de Corbeville.

✓ **PRÉSENTATION DES AVANCÉES SUR LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE PARIS-SACLAY ET LES ÉCHANGES AVEC LES PARTENAIRES ET ASSOCIATIONS** (slides 28 à 42)

1. Présentation des pistes transitoires à la suite de la coupure de la voie cyclable le long de la RN118

Avant de présenter les avancées sur le schéma directeur cyclable, Julie Tissot, Directrice RSE et Développement durable de l'EPA Paris-Saclay, a souhaité faire un point sur les propositions de pistes transitoires à la suite de la coupure de celle longeant la RN118, en raison des travaux préparatoires de la ligne 18, propositions faites avec la Société du Grand Paris et la CPS.

Ces itinéraires seront transitoires et sont en compensation de la piste interrompue en début d'année.

Simon Borlant, Chef de projet mobilité à l'EPA Paris-Saclay, a présenté une carte globale des itinéraires envisagés, divisés en trois catégories (slide 19) :

- Les itinéraires existants,
- Les itinéraires prochainement en travaux,
- Et les itinéraires en cours d'étude.

Parmi les itinéraires existants, les échanges ont porté sur ceux depuis le Christ de Saclay et Villiers-le-Bâcle, sur la RD306 et sur une partie de la RD128 avant de rejoindre la ZAC de Moulon, praticables mais parfois peu confortables.

Les acteurs mobilisés ont travaillé à proposer un itinéraire complémentaire, notamment pour les usagers en provenance de Bièvres et de Saclay, pour aller dans la partie Est du quartier de Moulon ou au sein du quartier de l'École polytechnique. L'itinéraire proposé reprend une partie du chemin de la Martinière, avec un passage au sein de la ZAC de Corbeville, qui permet de rejoindre directement le prolongement du pont du TCSP. Cet itinéraire a été mis en travaux pendant l'été 2021.

Enfin, un itinéraire est en cours d'étude au sein de la Lisière Nord du quartier de Moulon, avec une partie déjà existante. Deux périodes de travaux de raccordement au cœur de quartier sont envisagés à l'automne 2022 et au début de l'année 2023, tandis que des études vont être lancées pour étudier la faisabilité du projet de raccordement à la RD306 notamment.

Juliana Ribeiro, Chargée de l'animation de la politique vélo au sein de la direction de l'Espace public à la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay, a détaillé l'itinéraire alternatif Nord-Sud qui permettra de connecter Saclay à la rigole de Corbeville, et qui permettra aux cyclistes de rejoindre le quartier de Moulon ou le quartier de l'École polytechnique.

L'itinéraire connecterait la piste cyclable actuelle le long de la RN118 à la piste cyclable bidirectionnelle qui longe la rue Razel (slide 30). Elle traversera par la suite le centre-bourg de Saclay par la rue Charles-Thomassin puis par la rue de la Martinière, avec des aménagements très ponctuels de signalisation horizontale et verticale. Enfin, la piste rejoindra l'intersection entre la rue de la Martinière et la RD36.

Concernant le raccordement de la piste de la RN118 et la rue Razel (slide 31), celui-ci sera en deux phases. La première a consisté en la réalisation d'une goulotte le long de l'escalier existant au sud : l'escalier ne permettait pas une circulation agréable pour les vélos, qui devaient mettre pied à terre et porter leur véhicule. La goulotte permettra d'apporter un confort pour le cycliste souhaitant rejoindre la rue René Razel. A terme, une rampe

cyclable sur le talus nord sera créée pour se connecter directement à la piste cyclable bidirectionnelle de la rue Razel. Elle sera de 3m de large et permettra de réduire les vitesses d'une piste à l'autre. Les études de faisabilité s'achevaient lors de la tenue de la réunion et les échanges se finalisaient avec l'entreprise désignée et les services techniques de la ville de Saclay.

Concernant l'intersection entre la RD36 et la rue de la Martinière (slide 32), la sortie de la rue de la Martinière va être reconfigurée pour sécuriser et rendre lisible la traversée des cyclistes. En remplacement du trottoir actuel, une voie d'insertion sera créée pour rejoindre un sas vélo positionné devant la ligne de feux. Ils pourront depuis ce sas rejoindre le chemin de la Martinière en toute sécurité lorsque le feu sera vert. Un nouveau trottoir pour les piétons sera créé, qui sera aménagé avec de nouveaux espaces verts.

Enfin, Simon Borlant a présenté la section finale de cet itinéraire, qui rejoint la piste cyclable de l'ouvrage du TCSP. Cette section comportera une partie en plein champ, en prenant une partie du sentier qui passe au droit de la ferme et du domaine de la Martinière. Des petits travaux seront à réaliser, notamment sur les glissières de sécurité ou pour permettre la traversée de la RD128 (slide 33).

QUESTIONS

Un participant a demandé plus de précisions sur les aménagements pour la rue de la Martinière. Une piste cyclable sera mis en place en prolongement de celle existante de la rue. L'entreprise en charge de l'aménagement sera mandatée par la Société du Grand Paris.

Ce participant a également demandé si un élargissement de la piste était envisagé au niveau de la rigole de Corbeville, pour un potentiel passage en double sens des vélos, sur un axe très fréquenté par les cyclistes. Des petites adaptations seront réalisées, comme le déplacement du garde-corps sur la partie Ouest. Ce qui ne sera pas le cas de la glissière en béton, faite pour protéger les traversées en cas de sortie de route d'un bus. Le sujet sera mis en discussion avec Île-de-France Mobilités qui gère cet aménagement.

En termes de calendrier, les travaux ont été prévus pour l'été 2021 par une société mandatée par la SGP.

Un participant a souhaité des précisions sur le lieu présenté dans la slide 33.

Il s'agit de l'intersection de la piste cyclable avec la rigole de Corbeville, avec, à l'Ouest, l'échangeur de Corbeville. Le plot indique la traversée qui permet de longer la rigole. Entre ce point de rencontre et la Martinière, l'EPA va relier la piste cyclable jusqu'au chemin rural existant, qui longe et va presque jusqu'à l'échangeur. Un aménagement de trois mètres de large va être fait jusqu'au niveau du domaine de la Martinière pour récupérer la rue de la Martinière existante.

Sur la partie Nord-Sud, un tracé sera réalisé pour récupérer le chemin et mettre en place une bande roulante de 3m de large qui sera en perspective de la piste cyclable située à l'Ouest, sur le pont du TCSP.

Juliana Ribeiro a rappelé que ces aménagements seront mis en place jusqu'à la réouverture de la piste cyclable de la RN118 en 2026, mais qu'ils pourraient être pérennisés également. Certains aménagements sont même destinés à perdurer, comme la rampe de la rue Razel.

Un deuxième participant souhaitait savoir comment s'articulait le projet du chemin de la Martinière avec le périmètre de la ZPNAF, notamment la mise en place d'aménagements dans cette zone protégée.

Simon Borlant a rappelé que la piste cyclable sera située sur la route existante et aucun aménagement spécifique ne sera réalisé. De la signalétique et du balisage seront uniquement mis en place pour cette partie du tracé.

Ce participant a questionné l'EPA sur la prochaine parution d'une carte des pistes cyclables et itinéraires. Celle-ci était en cours de réalisation pendant l'été et a été publiée et distribuée lors d'événements en septembre.

2. Présentation du Schéma Directeur Cyclable du Campus Urbain par Transitec (slides 34 à 42)

Pauline Zylberblat, Cheffe de projet chez Transitec, a présenté le deuxième sujet lié aux mobilités douces : le Schéma directeur cyclable du Campus Urbain. Elle a rappelé que Transitec a débuté sa mission en septembre

2020, avec l'élaboration d'un diagnostic finalisé en début d'année 2021. Un travail de hiérarchisation des itinéraires à terme a été fait avec les maîtrises d'œuvre urbaine des quartiers et les partenaires principaux (CPS, CD91) : chaque itinéraire a obtenu un rôle défini, avec la définition de son niveau de service et son importance dans les circulations de la ZAC.

Le travail de Transitec a aussi pris en compte les usages, la nature des déplacements, la distance, la vitesse et les problématiques d'insertion. Mais aussi la valorisation des itinéraires existants et la préservation des espaces agricoles, forestiers et naturels tout en partageant les espaces publics entre les différents modes de transport doux, tant sur les espaces non motorisés que motorisés.

La hiérarchie des itinéraires résulte donc d'un compromis entre le gabarit, le revêtement, l'éclairage, la signalétique et l'ensemble des données citées ci-dessus. (slide 35)

4 niveaux d'itinéraires ont été définis, chacun correspondant à des niveaux de services (slides 36-37) :

- Le 1^{er} niveau, le plus structurant, concerne l'itinéraire « express grand territoire », avec un niveau de service très élevé, peu d'intersections et des pistes cyclables bidirectionnelles de 3 à 4m de large. Il s'agit du cahier des charges d'un « RER V ».
- Le 2^{ème} niveau, avec un niveau de service élevé, concerne les itinéraires de desserte territoriale. Il s'agit des déplacements du quotidien, avec peu d'intersections, qui sont plus présentes dans les milieux urbains denses. Ces itinéraires cohabitent avec les autres modes de transport, notamment en milieu urbain. Les types d'aménagement sont des pistes de 3m avec des pincements ponctuels. Ils visent une offre de service pour l'ensemble des vélos, sauf ceux de route, et sont potentiellement circulables assez rapidement.
- Le 3^{ème} niveau concerne les itinéraires de desserte locale, interne aux ZAC. Ces itinéraires permettent une circulation où les cyclistes sont majoritairement prioritaires, avec quelques endroits en cohabitation avec les piétons. Cela concerne des pistes de 2,40 à 3m de large, en enrobé, au cœur des quartiers denses, avec des vitesses de circulation modérées. Il ne s'agit pas d'itinéraire express.
- Enfin, le 4^{ème} niveau concerne des liaisons avec les communes et les quartiers limitrophes pour se raccorder aux ZAC, en dehors de leurs périmètres.

Sur la carte en slide 38 est présentée la vision à terme des pistes cyclables, selon la hiérarchie mise en place. Elle est issue des échanges avec la CPS et le CD91, et présentée en comité technique.

Le premier niveau y est indiqué en noir : la RD36 pour le « RER V », la RD306 (avec un engagement du Département sur la réalisation de cette section), la N118 prolongée par la rue de Versailles (*a minima* un aménagement dans le sens montant), etc. Le deuxième niveau est indiqué en pourpre et concerne la desserte territoriale : la RD128 qui relie le quartier de Moulon à l'avenue de la Vauve à Palaiseau, la prolongation d'un itinéraire jusqu'à la RD306, l'itinéraire au sein de la lisière Sud de Moulon, etc.

En rouge sont indiqués les itinéraires de desserte locale du Campus urbain, où cohabitent cyclistes et piétons et où se retrouvent des intersections. Ils permettent de desservir les ZAC et d'accéder aux différents bâtiments et sites.

Enfin, sont indiqués en bleu les itinéraires de raccordement aux communes et quartiers limitrophes.

Simon Borlant a rappelé aux participants que le travail qui leur a été présenté n'avait pas été montré aux élus du territoire et que Transitec, la CPS et l'EPA continueront de travailler avec les associations cyclistes sur les problématiques d'itinéraires de déviation dans les ZAC dans les prochaines semaines.

Julie Tissot a complété en soulignant qu'un travail de planification à court termes des déviations cyclables sera fait en lien avec les chantiers et les aménagements en cours sur le territoire, avec un fort objectif de coordination.

QUESTIONS

Un participant a demandé la limitation de vitesse pour les automobiles circulant à proximité des itinéraires de desserte locale, où la vitesse des cyclistes sera réduite.

Simon Borlant a précisé que la plupart des voiries au cœur des ZAC sont limitées à 30km/h. La seule exception actuelle est le Nord de la Route départementale 128, en périphérie Nord du quartier de Moulon et à Corbeville. De plus, les itinéraires indiqués en rouge proposeront des voies bidirectionnelles, partagées avec les piétons, ce qui empêchera d'importantes vitesses de circulation. Quant aux bus, leur vitesse commerciale est de 25 km/h, avec des vitesses plus grandes à certains points très précis et ponctuels de circulation. Les cyclistes seront parfois invités à circuler avec les automobilistes lorsque les vitesses seront faibles et le trafic peu dense. Mais dans les zones très denses en circulation, les cyclistes seront invités à utiliser les aménagements qui leur sont dédiés et partagés avec les piétons.

Pauline Zylberblat a rappelé que l'enjeu n'était pas de ralentir les cyclistes ou de limiter la vitesse des vélos mais qu'avec la covigilance exigée sur ces itinéraires partagés ainsi que la présence d'accès à des parkings, de fortes vitesses de circulation ne pourront pas être atteintes en heure de pointe.

Ce participant s'est interrogé sur l'absence d'itinéraires au sein du campus de l'École polytechnique.

Simon Borlant a expliqué que des discussions étaient en cours avec l'Institut polytechnique de Paris à ce sujet, qui est propriétaire du foncier, notamment sur la partie centrale du secteur Est. L'EPA Paris-Saclay, Transitec et la CPS souhaiteraient proposer un itinéraire au Nord, via la Cour Vasseur ou la Cour des Cérémonies, ce qui aujourd'hui est refusé par l'Institut polytechnique de Paris. Ce dernier souhaiterait un tracé plus au Sud, notamment entre les logements étudiants et les activités. Les discussions se poursuivent, notamment pour la mise en place d'un aménagement provisoire, en préfiguration d'un définitif au Nord, pour ensuite tester ; selon sa pertinence, une solution plus au Sud.

Une participante a souhaité avoir des précisions sur un itinéraire indiqué en noir, redescendant vers Gif et longeant le CEA depuis le carrefour de Saint-Aubin et traversant le CNRS.

Depuis 2016, une convention est mise en place sur les liaisons plateau-vallée avec la CPS prévoyant un aménagement via le parc du CNRS. Mais des difficultés se sont manifestées avec le CNRS qui refuse la traversée de son domaine. Néanmoins, le Département a inscrit ce projet dans son plan triennal d'action, au moins le prolongement d'un aménagement cyclable jusqu'à l'entrée nord du CNRS, sur la RD306. Ce projet pourra favoriser la reprise des échanges avec le CNRS.

Un participant s'est interrogé sur le type de vélo concerné par l'ensemble des itinéraires, certains semblant plus praticables avec un vélo de route ou un VTT.

Simon Borlant a précisé que les itinéraires dits express seront ouverts à tout type de vélos en raison du très haut niveau de service. Pour les autres types d'itinéraires, les vélos de route seront peu adaptés face à la baisse de la vitesse puisqu'ils nécessitent des aménagements adaptés (continu, enrobé, sans conflit d'usage). Julie Tissot a complété en indiquant que tous les itinéraires sont praticables pour tout type de vélo, aucun ne nécessitant l'usage spécifique d'un VTT.

Le participant a questionné les intervenants sur la non prise en compte du secteur de Saint-Aubin dans le plan projeté, où des cheminements pourraient être réalisés.

Simon Borlant a rappelé que le cœur de la mission confiée à Transitec était de se focaliser sur le Campus urbain, soit les trois ZAC portés par l'EPA Paris-Saclay. Leur travail a aussi pris en compte le maillage environnant mais ne portait pas spécifiquement sur Saint-Aubin. Un aménagement type voie verte est envisagé par la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay sur ce secteur, qui traverserait Saint-Aubin vers Villiers-le-Bâcle.

Les itinéraires en bleu sur la carte ne sont pas dans le cadre des compétences de l'EPA Paris-Saclay mais de la CPS. Des exceptions existent lorsque la CPS ou le Département de l'Essonne délèguent les projets et leurs maîtrises d'ouvrage, ce qui est le cas d'une partie de la RD36.

Une participante a demandé pourquoi la piste longeant la rigole de Corbeville n'était pas mentionnée dans la carte proposée.

Simon Borlant a expliqué que la piste était aujourd'hui très pratiquée mais qu'à terme, elle sera substituée par d'autres itinéraires plus en lien avec l'aménagement du quartier. Son tracé sera transformé en cheminement piéton le long de la rigole. L'aménagement proposé sera plus confortable pour les usagers et réduira les rencontres entre cyclistes et piétons, offrant une plus importante qualité de service.

Pour conclure la présentation, Simon Borlant a signalé que le Schéma directeur cyclable du Campus urbain est en cours d'aboutissement. Dans le même temps, le Département a revu son plan triennal d'action et la CPS travaille également sur la redéfinition de son Schéma directeur cyclable en lien avec les communes concernées. L'ensemble des parties prenantes de ces travaux vont continuer d'échanger mutuellement à leurs sujets pour proposer une coordination et des itinéraires les plus continus possibles sur l'ensemble du Sud plateau.

✓ **QUESTIONS DIVERSES**

Il n'y a pas eu de questions diverses à l'issue des deux projets présentés.

La réunion s'est clôturée à 19h25.