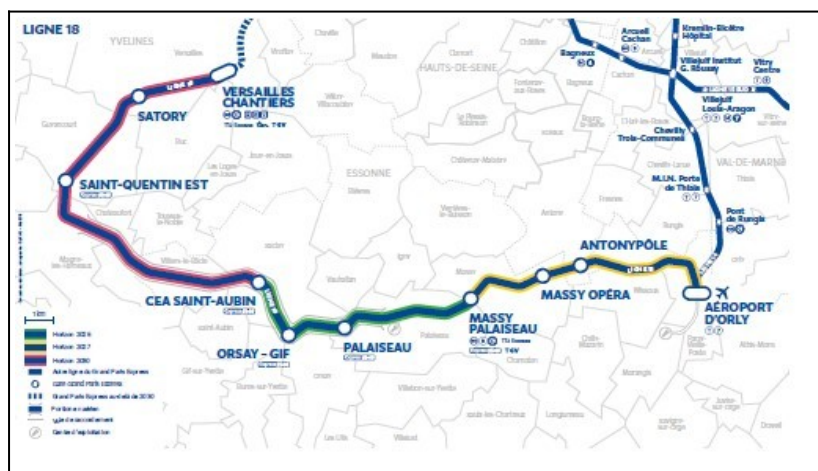


**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE  
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE  
DU PROJET DE LIGNE 18 MODIFIÉ EN SA PARTIE OUEST  
ET AUX MISES EN COMPATIBILITÉ  
DU PLU DE SAINT QUENTIN EN YVELINES ET DU PLU DE VERSAILLES  
DU 28 JUIN AU 30 JUILLET 2021**

\*

**RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS  
TOME 1**

12 OCTOBRE 2021



SYLVIE DENIS DINTILHAC, PRÉSIDENTE DE LA COMMISSION

MEMBRES

MARION GLASER

JEAN-PIERRE ZEGANADIN

**COMPOSITION  
DU  
RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**LE RAPPORT D'ENQUÊTE COMPREND LES TROIS TOMES SUIVANTS**

**TOME 1 : RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

**TOME 2 : CONCLUSIONS ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE  
PORTANT SUR L'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET MODIFIÉ DE LA LIGNE 18  
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU<sub>i</sub> DE ST QUENTIN EN YVELINES  
PORTANT SUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLU DE VERSAILLES**

**TOME 3 : ANNEXES**

## SOMMAIRE

### Préambule

<b>I. Le projet de la Ligne 18 modifié et les documents d'urbanisme</b>	<b>2</b>
I.1. Les modifications apportées au projet initial de la Ligne 18 en sa partie Ouest	2
I.2. Les mises en compatibilité de documents d'urbanisme	6
I.2.1. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines	
I.2.2. Le Plan Local d'Urbanisme de Versailles	
I.3. Le contexte juridique	8
I.3.1. La Déclaration d'utilité publique modificative	
I.3.2. Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme	
I.3.3. L'évaluation environnementale	
I.4. Les avis rendus antérieurement à l'enquête publique	11
I.4.1. Les avis portant sur le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest	
Les avis rendus au titre de la Circulaire du 5 octobre 2004	
L'avis n° 2021-114 de l'Autorité environnementale du 24 mars 2021	
L'avis n° 2021-99 du Secrétariat Général Pour l'Investissement du 12 avril 2021	
I.4.2. Les avis rendus sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme	
L'avis rendu au titre de l'évaluation environnementale	
L'examen conjoint des personnes publiques associées au titre de l'article L153-54 du Code de l'urbanisme	

\*

### **II. L'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme**

**18**

II.1. Le cadre juridique de l'enquête publique	18
II. 2. La désignation de la Commission d'enquête	19
II.3. Les modalités d'organisation de l'enquête publique	19

II.4. Les documents mis à la disposition du public et de la Commission d'enquête	21
II.4.1. Dossier soumis à enquête publique	
II.4.2. Documents complémentaires versés par le maître d'ouvrage	
II.4.3. Documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la Commission d'enquête	
II.5. Les mesures de publicité de l'enquête publique	28
II.5.1. Affichage légal	28
II.5.2. Parutions presse	29
II.5.3. Autres mesures de publicité	29
II.6. Les réunions et entretiens réalisés par la Commission d'enquête	30
II.6.1. Réunions avec le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice	30
II.6.2. Réunions de la Commission d'enquête	31
II.6.3. Entretiens extérieurs	31
II.7. Les permanences	32
II.7.1. Organisation	32
II.7.2. Déroulement	33
II.8. Les réunions publiques	34
II.9. La clôture de l'enquête publique	35

\*

### **III. La participation du public** **36**

III.1. La mobilisation du public et les observations déposées	36
III.2. Le procès-verbal de synthèse	41
III.3. Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage	42

\*

<b>IV. L'évaluation du projet modifié de la Ligne 18 et des mises en compatibilité du PLUi de Saint Quentin en Yvelines et du PLU de Versailles</b>	<b>43</b>
IV.1. Les procédures de participation du public	44
IV.2. Le Projet de la Ligne 18 et ses composantes	59
IV.3. Les enjeux d'aménagement territorial	81
IV.4. Les enjeux environnementaux	101
IV.5. Les enjeux de mobilité	130
IV.6. Les enjeux agricoles	139
IV.7. Les enjeux financiers	157
IV.8. La phase chantier / travaux	182
IV.9. Les mises en compatibilité du PLUi de St Quentin en Yvelines et du PLU de Versailles	208

\*

\* \*

## PRÉAMBULE

Le Grand Paris Express est un réseau de transport public du Grand Paris, long de 200km de lignes automatiques et comportant 68 gares. Il a pour vocation de traverser les territoires du Grand Paris pour les relier entre eux et à Paris. Ainsi, il apparaît dans l'exposé des motifs de la Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris comme « *une infrastructure de transport réalisée de manière cohérente avec l'urbanisme et l'architecture autour des gares, en lien avec le développement économique et dans le cadre de projets concertés entre l'État, les collectivités locales* », notamment. Ainsi, « *le réseau de transport d'intérêt national constitue le système nerveux central qui met en cohérence des territoires à fort potentiel de développement* ».

La maîtrise d'ouvrage est confiée à la Société du Grand Paris, entreprise publique créée par l'État pour piloter le projet.

La Ligne 18, d'une longueur d'environ 35 km, relie par un métro automatique l'aéroport d'Orly à la gare de Versailles-Chantiers et dessert les départements de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Par ailleurs, il s'insère largement dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Paris-Saclay.

Depuis 2017, le projet initial est déclaré d'utilité publique par le Décret n° 2017-425 du 28 mars 2017. D'autre part, pour sa réalisation, une autorisation environnementale a été délivrée le 20 décembre 2018 par Arrêté inter-préfectoral n° 2018-258. Celle-ci fut modifiée par Arrêté inter-préfectoral n° 2020-153 du 21 août 2020.

En 2021, le maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris, a apporté des modifications au projet initial de la Ligne 18, en sa partie Est. Le projet initial ainsi amendé a été déclaré d'utilité publique par Décret n° 2021-26 du 14 janvier 2021 modifiant le Décret n°2017-425 du 28 mars 2017. Une autorisation environnementale complémentaire a été délivrée le 8 février 2021, par Arrêté inter-préfectoral n° 2021-31.

Aujourd'hui, la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, envisage, dans le cadre de sa conduite de projet, d'apporter des modifications au projet initial, qui se situeraient en sa partie Ouest.

## I. LE PROJET DE LA LIGNE 18 MODIFIÉ ET LES DOCUMENTS D'URBANISME

### I.1. LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET INITIAL DE LA LIGNE 18 EN SA PARTIE OUEST

Le 22 février 2018, le Premier ministre a confirmé la réalisation de l'intégralité du schéma d'ensemble, dont la ligne 18, et a rendu des arbitrages du Gouvernement sur le calendrier du Grand Paris Express. Exprimant sa volonté de « rendre totalement irréversible » le projet, le Premier ministre a souligné « la nécessité de le recalibrer, de lisser la réalisation de certains tronçons, de les prioriser, pour en assurer la réalisation dans des délais réalistes ». Par ailleurs, le Gouvernement a précisé qu'il visait « une optimisation de l'ordre de 10% » du coût du projet.

Par ailleurs, la Société du Grand Paris souhaite prendre en considération les critiques émises lors des précédentes phases d'enquêtes publiques à l'égard du projet en viaduc.

Ces modifications se situent, selon le maître d'ouvrage, entre le poste électrique de Villiers-le-Bâcle et l'ouvrage annexe OA24 sis à Versailles. Elles portent sur la réalisation d'ouvrages définitifs mais également sur la phase temporaire du chantier.

- **Le remplacement du viaduc par un passage au sol entre l'arrière-gare de CEA Saint-Aubin et le sud du Golf National**

Dans le projet initial déclaré d'utilité publique en 2017, cette section de la Ligne 18 comprend un viaduc complété par des sections en tranchées ouvertes, en rampe pour la zone de transition avec le tunnel à l'ouest.

Selon les éléments versés au dossier soumis à l'enquête publique, « *Le tracé de la ligne présenté dans ce dossier est « au sol » : il épouse au mieux le terrain naturel, avec un léger encaissement pour maintenir un niveau le plus constant possible. Il reste sur les emprises prévues pour la réalisation de la ligne en viaduc : la modification du projet n'a donc pas d'impact sur les emprises foncières définitives* » (pièce A.2, p.8).

Pour gérer les intersections entre la ligne de métro, qui suit un axe est-ouest, et les trois axes de circulation routière nord-sud (RD361, RD938, route de Châteaufort à Toussus-le-Noble) interceptés, la section au sol se décompose en trois parties rasant et deux parties en tranchée :

- deux tranchées couvertes permettant le passage de la ligne sous les giratoires de Villiers-le-Bâcle (RD361) et Châteaufort (route vers Toussus-le-Noble) ;
- la réalisation d'un passage inférieur, sous la ligne, pour la RD938.

La section au sol se raccorde au viaduc à l'est par une rampe et au tunnel à l'ouest par une tranchée couverte au niveau de l'ouvrage annexe OA 15.

Pour maintenir les continuités écologiques, trois passages sont prévus pour la faune terrestre : deux passages en accompagnement des tranchées couvertes (élargissement des trémies) et un passage inférieur améliorant un existant.

### • **Le déplacement de la gare Saint Quentin Est**

Dans la configuration du projet de Ligne 18 déjà déclaré d'utilité publique en 2017, la gare « Saint-Quentin Est », sur la commune de Guyancourt, est positionnée sur la friche industrielle dite Thalès.

Dans le projet soumis à enquête publique, la gare «Saint-Quentin Est» sur la commune de Guyancourt est déplacée de 200 mètres environ vers le nord-est afin de tenir compte de l'avancement des projets dans cette zone. Cette évolution s'appuie sur la prise d'initiative par l'établissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay, le 10 octobre 2020, d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) « Gare Saint-Quentin Guyancourt ».

Le projet qui prend désormais forme prévoit, notamment :

- la création de logements et de locaux à destination du monde économique sur les emprises ex-Thales et sur la partie nord-ouest de l'actuelle RD91 ;
- le dévoiement de la RD91 vers la place du Général de Gaulle, afin de liaisonner le futur quartier situé sur la friche Thales au reste de la Ville, par une reconfiguration du rond-point de Villaroy ;
- la création d'un pôle d'échanges multimodal autour de la gare Saint-Quentin Est, incluant notamment un parking-relais.

En lien avec le dévoiement de la RD91, la gare précédemment envisagée à 20 mètres de profondeur est remplacée par une gare située à faible profondeur, sous la RD 91, dans le bois du Trou Berger, entre le rond-point de Villaroy et le Technocentre Renault. Ceci permet d'améliorer le



positionnement de la gare au sein du quartier, le parcours des voyageurs et de réduire l'emprise imperméabilisée.

- **La modification de la solution technique entre la gare Saint Quentin Est et l'ouvrage annexe OA15**

Comme abordé au chapitre précédent, le calendrier du projet, le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est et sa plus faible profondeur ont amené à changer de méthode constructive pour le tunnel entre le Golf national et la gare, avec comme bénéfice collatéral la réduction de l'OA15 qui devient un simple accès de secours.

Il est prévu la modification de la méthode constructive du tunnel et de son tracé : le tunnel est un ouvrage-cadre construit en tranchée couverte, au lieu d'un tunnel en voussoirs préfabriqués creusé au tunnelier et le tracé est adapté pour limiter l'impact en surface pendant les travaux.

- **Les modifications apportées aux ouvrages annexes**

**L'ouvrage annexe n° 15 (OA15)** situé entre le Golf national et la RD36 est réduit dans son dimensionnement : l'OA15 devient un simple puits d'accès des secours, au lieu d'un puits de sortie du tunnelier et d'un puits de ventilation ; il est légèrement déplacé vers l'est ;

**L'ouvrage annexe n° 16 (OA16)** situé entre le Golf national et l'avenue de l'Europe est modifié : l'OA16 reçoit des fonctions techniques déplacées depuis la gare ; il est légèrement déplacé vers le sud.

**Les ouvrages annexes n°18 et 19 (OA18 et OA19)**, situés entre la gare de Saint-Quentin Est et la gare de Satory sont déplacés du fait du nouveau positionnement de la gare. Cela permettra de réduire les contraintes en phase travaux et en phase d'exploitation grâce à des accès plus aisés, des emprises moins contraintes et le déplacement de l'OA19 en dehors de l'emprise du campus des services de l'automobile et de la mobilité. Les ouvrages annexes sont respectivement déplacés de 200 m au nord-est et de 130 m au nord-ouest. Le tracé du tunnel est ajusté en conséquence.

**Les ouvrages annexes n° 20 et 21 (OA20 et OA21)**, situés entre la gare de Satory et la gare de Versailles-Chantiers, font l'objet d'ajustements avec des déplacements respectivement 80 m ,25m.

**L'ouvrage annexe n° 23 (OA23)**, situé dans une clairière de la forêt domaniale de Versailles, est déplacé vers l'ouest sur une distance de 20m.

D'autre part, l'emprise de l'ouvrage définitif est portée à 1 116m<sup>2</sup> au lieu de 950m<sup>2</sup> et il est prévu d'augmenter la surface de l'emprise chantier avec comme conséquence la nécessité de déclasser une surface plus importante de l'espace boisé classé situé à ce niveau (5329 m<sup>2</sup> au lieu de 950 m<sup>2</sup> prévus précédemment).

- **Pendant la phase chantier**

**La cinématique du tunnelier** est modifiée du fait de la construction à faible profondeur de la gare « Saint Quentin Est ». Il est donc désormais proposé de réaliser un tunnel creusé au tunnelier entre Saint-Quentin Est et Versailles (OA24), en un seul tir. Le tunnelier partira de la gare « saint Quentin Est », à faible profondeur et pour assurer la couverture nécessaire lors du démarrage du tunnelier, un merlon provisoire sera créé au nord sur une longueur d'environ 300 mètres, avec des terres réutilisées.

**La mise en œuvre d'un ouvrage au droit du rejet des eaux du golf** est indiquée, selon les endroits, comme pouvant être nécessaire en phase chantier ou devant être mis en place y compris en phase définitive. En effet, suite aux modifications apportées au projet, le volume des eaux d'exhaure généré par l'ensemble des ouvrages de la ligne 18 augmente très fortement, de 3,1 millions de m<sup>3</sup> à 5,4 millions de m<sup>3</sup>. Ceci est lié pour l'essentiel au remplacement d'une partie de la section en tunnel par une tranchée couverte.

**Les emprises chantier** font l'objet aussi d'évolutions :

- dans le cas de l'ouvrage annexe OA23 qui est situé dans une clairière de la forêt domaniale de Versailles, il est prévu d'augmenter la surface de l'emprise chantier de manière conséquente,
- les modifications apportées au projet conduisent, outre la destruction de surfaces forestières, à augmenter les emprises sur les terres agricoles. Elles seront portées pour les emprises chantier de 35 à 41 ha dont 4 ha seront restitués à la fin du chantier, selon les indications mentionnées par l'Autorité environnementale dans son avis du 24 mars 2021,
- en plus des emprises correspondant à la gare *stricto sensu*, les emprises chantier sont revues pour permettre l'installation des équipements nécessaires au lancement du tunnelier depuis la gare de Saint-Quentin Est et à son fonctionnement : au nord, une bande pour la création du merlon provisoire, ensuite retiré pour faire la place à la RD91 déviée dans le cadre du projet de ZAC ; à l'ouest, sur le nord de la friche Thales, une emprise pour

le fonctionnement du tunnelier (tunnel nord) et la base-travaux de la tranchée couverte (tunnel sud).

\*

## **I.2. LES MISES EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME**

### **I.2.1. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines**

Selon le Rapport de présentation versé au dossier soumis à enquête publique (pièce I.1.1.), les adaptations réglementaires envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint Quentin en Yvelines avec les modifications précitées apportées au projet de transport public consistent à :

- modifier son plan de zonage afin de :
  - supprimer un espace boisé classé (EBC) de 2 439 m<sup>2</sup> dont l'emprise, située dans le secteur du Mérantais à Magny-les-Hameaux, est traversée par l'infrastructure de la ligne 18 réalisée en tranchée couverte sur ce secteur ;
  - réduire de 57 190 m<sup>2</sup> un « espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier » inscrit sur le bois du Trou Berger à Guyancourt, afin de permettre la nouvelle implantation de la gare de Saint-Quentin Est, la réalisation d'une partie de la tranchée couverte de la ligne 18, et la mise en place des emprises de chantier agrandies dans le cadre de la présente DUP modificative ;
  - réduire de 13 300 m<sup>2</sup> un « espace paysager modulé, coeur d'îlot et fond de parcelle » situé au nord du Technocentre Renault à Guyancourt, pour permettre l'installation des emprises temporaires de chantier nécessaires au creusement du tunnel ;
- modifier son règlement écrit afin de :
  - exempter les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des dispositions :
    - limitant l'emprise au sol des constructions (modification de l'article U9 applicable aux zones
    - urbaine et à urbaniser) ;
    - imposant, d'une part, des normes minimales de places de stationnement pour les véhicules, les véhicules à deux-roues motorisés et les cycles non motorisés et, d'autre part, le stationnement des véhicules en dehors des voies et emprises

- publiques (modification de l'article 12 des dispositions communes applicables à toutes les zones) ;
- encadrant l'aménagement des espaces libres et des plantations (modification de l'article U13-2 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
- fixant des obligations en matière de performances énergétiques et environnementales des bâtiments (modification de l'article U15 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
- permettre l'implantation de commerces dans la gare de Saint-Quentin Est au sein des secteurs A, As et A de la zone urbaine U (modification de l'article U2 applicable aux zones urbaine et à urbaniser) ;
- autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en zone naturelle et dans son secteur NeMH0 « à condition de garantir sa bonne insertion dans le site ».

### **I.2.2. Le Plan Local d'Urbanisme de Versailles**

Selon le Rapport de présentation versé au dossier soumis à enquête publique (pièce I.2.1.), les adaptations réglementaires envisagées dans le cadre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles avec les modifications précitées apportées au projet de transport public consistent à :

- adapter son plan de zonage en :
  - réduisant de 5329 m<sup>2</sup> l'emprise d'un Espace Boisé Classé (EBC) pour tenir compte du nouveau positionnement de l'ouvrage annexe n° 23 et de son emprise de chantier ;
  - déplaçant et augmentant de 176 m<sup>2</sup> l'emprise de l'emplacement réservé n° 18 de l'ouvrage annexe n° 23 dont la superficie sera désormais de l'ordre de 1116 m<sup>2</sup> ;
  - étendant de 2171 m<sup>2</sup> la zone UM dédiée principalement aux activités ferroviaires, sur la totalité de l'emprise de la gare de Versailles-Chantiers, et diminuant par voie de conséquence, l'emprise du secteur USPe ;
- adapter son règlement afin d'autoriser les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris dans le secteur USv, et tenir compte de la réduction d'Espace Boisé Classé (EBC) nécessaire à la réalisation de l'ouvrage annexe n°23.

\*

### **I.3. LE CONTEXTE JURIDIQUE**

La réalisation du projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest ne pouvant être mise en œuvre sans une évolution des dispositions du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de St Quentin en Yvelines et du plan local d'urbanisme (PLU) de Versailles en vigueur, une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme sus-visés par déclaration d'utilité publique de projet a été engagée.

#### **I.3.1. La Déclaration d'Utilité Publique modificative portant sur le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest**

La réalisation du projet de la Ligne 18 suppose le recours à des expropriations et, de fait, s'applique l'article L1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui dispose : *« L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées ».*

L'appréciation de l'utilité publique de l'opération projetée se fait en respectant les étapes de la théorie du bilan, évoquée pour la première fois dans l'arrêt d'Assemblée du Conseil d'État, Ville Nouvelle Est, en 1971. Ce sont le principe d'intérêt général, les avantages, les inconvénients du projet qui sont pesés dans l'appréciation d'utilité publique.

Dans l'hypothèse d'évolutions apportées au projet initial déjà déclaré d'utilité publique, il convient d'apprécier la qualité des modifications envisagées, substantielles ou relevant de la conduite du projet. En l'espèce, le maître d'ouvrage a considéré les modifications comme substantielles et justifiant la conduite d'une nouvelle enquête publique.

#### **I.3.2. Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme**

Selon les dispositions de l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, *« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;  
2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9. » S'appliquent, également, les dispositions législatives et réglementaires suivantes :

- Articles L. 153-54 à L. 153-59 du Code de l'urbanisme ;
- Articles R. 153-13 et R. 153-15 du Code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines et du Plan Local d'Urbanisme de Versailles, par déclaration d'utilité publique du projet, intervient, en principe, selon les dispositions des articles L153-54 du Code de l'urbanisme et L1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, après la phase procédurale de l'enquête publique, diligentée selon les articles L123 et suivants du Code de l'environnement.

Conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, les évolutions proposées pour assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme visés ont fait l'objet d'un examen conjoint le 16 avril 2021 avec les personnes publiques associées définies par les articles L.132-7 et L.132-9 du Code de l'urbanisme.

Un procès-verbal de cette réunion a été établi, comportant notamment la liste des personnes présentes. Ce procès-verbal est joint au dossier soumis à enquête publique.

### **I.3.3. L'évaluation environnementale**

L'article L122-1 du Code de l'environnement définit la phase d'évaluation environnementale en ces termes :

*« III.-L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage. »*

**A l'égard du projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest**

Le projet est soumis à étude d'impact en vertu notamment des rubriques 5°, 7°, 8°, et 36° de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, dans sa version applicable au projet.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L.12211 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R.12213 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L.1221V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2.

**A l'égard des mises en compatibilité des documents d'urbanisme**

Selon les dispositions de l'article L104-1 du Code de l'urbanisme, « *Font l'objet d'une évaluation environnementale, dans les conditions prévues par la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, ainsi que ses annexes et par le présent chapitre : ...3° bis Les plans locaux d'urbanisme ; ...* » et de l'article L104-2 du même Code « *Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration* ».

En ce qui concerne le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines, le maître d'ouvrage (Pièce I.1.2, page 9) précise « *La présente mise en compatibilité réduit une protection édictée en raison de la qualité des sites, paysages ou des milieux naturels. Elle emporte ainsi les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L153-31 du Code de l'urbanisme et est, donc, du*

*fait de la présence de sites Natura 2000 sur le territoire intercommunal, soumise à évaluation environnementale en application de l'article R104-9 du Code de l'urbanisme ». Ainsi, une étude d'impact, datée de septembre 2020, a été réalisée, soumise pour avis à la Mission Régionale de l'Autorité environnementale d'Île-de-France et versée au dossier soumis à la présente enquête publique.*

Pour le Plan Local d'Urbanisme de Versailles, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale d'Île-de-France, saisie dans le cadre d'un examen au cas par cas, a considéré, dans sa décision n°MRAe IDF-2021-6101 du 10 février 2021, que « *la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Versailles n'est pas soumise à évaluation environnementale* ».

\*

#### **I.4. LES AVIS RENDUS ANTÉRIEUREMENT À L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

##### **I.4.1. Les avis portant sur le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest**

###### **Les avis rendus au titre de la Circulaire du 5 octobre 2004**

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

La consultation inter-administrative (CIA) relative à la modification du projet « Ligne 18 : Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers (Ligne Verte) » du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée le 3 décembre 2020 par le Préfet de la région d'Île-de-France. Il s'agit de la troisième consultation inter-administrative relative au projet de la Ligne 18. Une réunion de synthèse s'est tenue le 6 avril 2021. Dans le cadre de cette réunion, un premier bilan des avis exprimés et des réponses envisagées par le maître d'ouvrage a été présenté par la Société du Grand Paris.

Le document versé au dossier soumis à enquête publique constitue donc à la fois la synthèse exhaustive des avis reçus dans le cadre de la procédure de consultation et la présentation du positionnement du maître d'ouvrage en réponse à chaque avis. Ceux-ci ont été classés suivant cinq catégories :

###### **1. Caractéristiques du projet**



Sont intervenus le Conseil Départemental de l'Essonne, qui demande le respect du calendrier de mise en service, et la Préfecture de l'Essonne qui attire l'attention sur le changement de méthode constructive au niveau du Golf National : « *ces contraintes sont plus importantes en surface, la tranchée étant creusée depuis le niveau du sol.* »

## **2. Impacts sur les milieux naturels, le paysage et le patrimoine**

Les continuités agricoles sont évoqués par la DRIAAF, le Conseil Département de L'Essonne et la Préfecture de l'Essonne de manière très ferme : « *L'ensemble des traversées existantes serait condamné, à l'exception d'une seule d'entre elles, située à proximité du poste EDF. Des ruptures de continuité impacteraient fortement la fonctionnalité de l'ensemble de la filière locale et pas seulement celle des parcelles agricoles situées au sud de la RD 36. Il est impératif que des solutions techniques satisfaisantes soient trouvées rapidement avec les exploitants agricoles concernés.* » ou encore « *C'est un point d'attention majeur, la préservation de l'activité agricole sur cette partie du plateau nécessitant d'assurer la continuité des fonctionnalités agricoles.* »

Les continuités environnementales sont aussi soulignées par la Préfecture de l'Essonne : « *Par ailleurs, le dossier précise (pièce G3 p265) que les impacts seront forts sur les continuités écologiques. Or, les mesures de réduction apportées sont peu détaillées. Il est ainsi difficile d'apprécier leur réelle efficacité notamment pour les passages à faune, tous prévus mixtes, ce qui n'est pas la situation la plus favorable à la faune. Une amélioration est également à apporter concernant le calendrier de la mise en place de ces rétablissements de continuité, souvent envisagée en fin de travaux.* »

## **3. Déplacements et réseaux de transport**

Le Conseil Départemental des Yvelines aborde les sujets de la RD91 et des Rond-points ou carrefours giratoires en insistant sur le fait que « le projet urbain n'a pas encore apporté de réponse précise sur la configuration future de la route départementale dans le secteur de la gare et notamment sur le traitement des carrefours. ». Enfin, il évoque les cheminements piétons et plus particulièrement, « *Sur le territoire de Magny-les-Hameaux, la mise au sol impacte également un itinéraire de randonnée inscrit au Plan départemental des Itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) qui longe la RD36 et la franchit via un passage inférieur.* »

La Préfecture de l'Essonne s'inquiète de l'abandon du TCSP le long de la RD36.

## **4. Impacts sur le milieu humain et travaux**

L'Agence Régionale pour la Santé souligne les impacts acoustiques et demande non seulement le respect des normes de l'OMS mais aussi des études complémentaires au niveau de la gare « St Quentin Est ». Au niveau des implantations des ouvrages annexes AO19 et OA20, elle considère que « *Ces évolutions élargissent la zone d'intervention potentielle sur certains secteurs en se rapprochant des habitations.* ». mais réitère également sa remarque formulée en 2017 à savoir « *Au vu des plaintes de riverains concernant le bruit généré par certains travaux du Grand Paris*

*Express, l'ARS considère qu'une vigilance particulière doit être apportée sur ces chantiers prévus sur plusieurs années en précisant plus clairement les horaires de chantier, les raisons des dérogations pour le travail de nuit ou les jours fériés* ». Ces points de vue sont partagés par la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne et par la Préfecture de l'Essonne. Celle-ci évoque aussi la phase chantier en soulignant que la mise au sol génère « *En phase chantier, l'impact est beaucoup plus important pour les usagers (terrassement, stockage des terres sur place) que l'option précédente en viaduc.* »

#### **5. Réseaux concessionnaires et autres servitudes**

Il s'agit principalement d'observations émanant de GRDF, qui attire l'attention sur l'existence de réseaux à proximité des futurs ouvrages annexes.

Non classées mais existantes, la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne et la Préfecture de l'Essonne ont fait des remarques quant à la lisibilité du dossier qui relèvent d'incohérences, d'erreurs et de certains aspects de forme du dossier.

Enfin, l'évaluation socio-économique fait l'objet d'observations de la part de la DRIEA demandant des corrections ou apportant des précisions.

#### **L'avis n° 2021-114 de l'Autorité environnementale du 24 mars 2021**

Dans le cadre du projet de la Ligne 18, l'Autorité environnementale a, déjà, rendu trois avis:

- en 2015, à propos de la déclaration d'utilité publique du projet initial, Avis n°2015-63 du 21 octobre 2015,
- en 2018, pour la délivrance de l'autorisation environnementale, Avis n°2017-73 du 21 février 2018,
- en 2020, pour la déclaration d'utilité publique du projet modifié en sa partie Est.

L'avis dont il est question s'appuie sur le contenu des trois avis précédents qui ont fait l'objet chacun d'un mémoire en réponse de la Société du Grand Paris.

L'Autorité environnementale rappelle les modifications du projet (mise au sol d'une partie du tracé entre le poste-source électrique de Saint-Aubin et le Golf national de Guyancourt, modification de la gare de Saint-Quentin Est, réalisation d'une partie du tunnel Ouest en tranchée couverte et évolution de certains ouvrages annexes) et identifie cinq enjeux environnementaux :

- La préservation des milieux naturels et des continuités écologiques ;
- La gestion des eaux superficielles (imperméabilisation des sols, eaux pluviales, incidence sur la mise au sol et la réalisation d'une partie du tunnel en tranchée couverte) ;
- L'intégration paysagère ;
- La prise en compte des nuisances acoustiques et des vibrations pouvant être générées par le projet ;

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'Autorité environnementale souligne dans la synthèse que les modifications apportées à la gare de Saint-Quentin Est s'appuient sur les évolutions du projet urbain (création de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du Quartier des Savoirs), que la mise au sol peut s'accompagner d'incidences négatives sur les milieux naturels et les continuités écologiques. Elle estime, par ailleurs, à l'échelle du projet de la ligne 18 que l'évaluation des effets du projet sur les émissions de gaz à effet de serre nécessite une révision complète.

Par rapport aux enjeux identifiés dans les trois avis précédents, il apparaît qu'effectivement les trois premiers enjeux identifiés dans cet avis sont liés à la mise au sol lors de la traversée du plateau de Saclay d'une partie de l'infrastructure de la ligne et qui était initialement prévue en viaduc. Par contre les deux derniers enjeux (nuisances acoustiques et vibrations et gaz à effet de serre) sont des enjeux récurrents qui sont cités dans les avis précédents. Sur le volet relatif aux nuisances acoustiques, celui-ci a été mis à jour mais le dossier ne précise pas les conséquences en termes de bruit et vibrations de la modification de la gare de Saint-Quentin Est.

Sur les émissions de gaz à effet de serre, l'Autorité environnementale constate que la recommandation dans l'avis n°2019-113 (revoir les hypothèses relatives à la consommation de carburants des véhicules routiers et adoption de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050) n'a pas été mise en œuvre alors qu'elle peut avoir une incidence forte à la baisse sur les émissions évitées.

### **L'avis n° 2021-99 du Secrétariat Général Pour l'Investissement du 12 avril 2021**

La loi du 31 décembre 2012 instaure l'obligation d'évaluation socio-économique préalable des projets d'investissements financés par l'État et ses établissements publics, ainsi qu'une contre-expertise indépendante de cette évaluation lorsque le niveau de financement dépasse un seuil que le décret d'application de la loi a fixé à 100 M€.

A ce titre, le Secrétariat Général Pour l'Investissement a déjà rendu deux avis :

- en 2015, au regard de l'évaluation socio-économique effectuée pour le projet initial, Avis n°2015-33 du 21 octobre 2015,
- en 2020, au regard de l'évaluation socio-économique effectuée pour le projet modifié en sa partie Est, Avis n°2020-89 du 27 février 2020.

L'avis du 12 avril 2021 portant sur l'évaluation socio-économique actualisée suite aux modifications apportées au tronçon ouest de la ligne. Tout en reconnaissant le travail de clarification de la Société du Grand Paris suite aux recommandations émises dans les deux précédents avis, la contre-expertise souligne l'absence de chaîne de modélisation entre développement économique, développement urbain, mobilité quotidienne et mobilité résidentielle/des entreprises, que les procédures de validation ne permettent pas d'apprécier correctement les prévisions de trafic et

l'absence de méthodologie sur la quantification des effets d'agglomération et d'emplois. Elle souligne également la nécessité de renforcer toutes les opérations de rabattement vers les gares et notamment de soigner l'intermodalité dans le périmètre de la gare de Saint-Quentin Est. Elle note la faiblesse persistante de justification pour déterminer la part des bénéfices globaux du Grand Paris Express attribuée à la ligne 18. Enfin, elle estime que le dossier ne prend pas assez en compte les effets prévisionnels de la pandémie tant au niveau des trafics que des tendances de développement urbain et de création d'emploi trafics. Le Secrétariat Général Pour l'Investissement émet un avis favorable aux modifications proposées sur la partie ouest qui améliore le bilan du projet en faisant les recommandations suivantes : distinguer dans les opérations de chiffrage les opérations qui relèvent des modifications du projet, de celles qui relèvent des réévaluations de trafics et des règles de réallocation des gains totaux attribués au Grand Paris Express, exposer les conditions d'intégration de la gare de Saint-Quentin, notamment pour favoriser l'intermodalité avec l'ensemble des réseaux de transport, en concertation avec les acteurs du territoire, expliciter les conséquences de la pandémie en terme de mobilité et de localisation des activités, suivre les impacts de la ligne 18 sur les territoires autour de la gare de Saint-Quentin et enfin qu'un cadre soit précisément défini pour traiter des effets non conventionnels.

#### **1.4.2. Les avis rendus sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme**

##### **L'avis rendu au titre de l'évaluation environnementale**

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France a été saisie, le 15 janvier 2021 pour avis par le ministère de la transition écologique chargé des transports sur le projet de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines élaboré dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) modificative du projet de réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers (Ligne 18).

Par avis n° MRAe IDF-2021-6160 du 8 avril 2021, la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France émet les recommandations suivantes :

- « *pour le Rapport de présentation (pièce I.1.1. du dossier soumis à enquête publique) en indiquant avec précision les différents contours des espaces nécessaires la réalisation et à l'exploitation de la ligne 18, afin de :*

- *justifier l'étendue des réductions d'emprise des protections réglementaires auxquelles il est nécessaire de procéder pour permettre la réalisation du projet ;*
- *examiner l'opportunité du reclassement en EBC, en « espace paysager protégé » ou en « espace paysager modulé », des emprises qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation de la ligne 18.*
- *de manière générale:*
  - *reprenre la rédaction des adaptations réglementaires écrites et graphiques afin de n'autoriser que les constructions et installations strictement nécessaires au projet de ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris ;*
  - *maintenir « l'espace paysager » du bois du Trou Berger figurant dans l'OAP « Thalès » sur les espaces qui seront occupés temporairement par le chantier de la ligne 18, mais qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de cette ligne.*
- *pour l'évaluation environnementale (pièce I.1.2 du dossier soumis à enquête publique) sur le secteur du bois du Trou Berger afin :*
  - *d'établir la compatibilité des adaptations réglementaires du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines avec l'enjeu de préservation des espaces boisés identifiés par le SDRIF ;*
  - *de caractériser l'enjeu de préservation des milieux naturels (boisement, continuités écologiques, présence d'espèces protégées) et les incidences environnementales des adaptations réglementaires du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines ;*
  - *de mieux justifier la réduction de l'emprise des protections réglementaires institués sur cet espace par le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur, au regard des incidences environnementales de sa mise en compatibilité ;*
  - *de définir des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur l'enjeu de préservation des milieux naturels en phase d'exploitation. »*

### **L'examen conjoint des personnes publiques associées au titre de l'article L153-54 du Code de l'urbanisme**

Conformément à l'article L 153-54 du Code de l'urbanisme, les évolutions envisagées pour le Plan Local d'Urbanisme ont fait l'objet d'une réunion d'examen conjoint le 16 avril 2021 avec les personnes publiques associées définies par les articles L 132-7 et L 132-9 du Code de l'urbanisme, en présence, notamment, des représentants des collectivités territoriales compétentes à l'égard des documents d'urbanisme visés (Ville de Versailles et Communauté d'agglomération de St Quentin en Yvelines), des collectivités territoriales concernées par les modifications envisagées (Ville de Guyancourt et Ville de Magny-les-Hameaux), de l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS) et de représentants de services de l'État.

Un procès-verbal de la réunion a été dressé le 29 avril 2021 par la Direction de la réglementation et des collectivités territoriales de la Préfecture des Yvelines. A la lecture de celui-ci, il apparaît que chacun a pu poser ses questions et/ou faire part de ses remarques, voire demandes et que chaque intervention était précise et argumentée.

\*

\* \*

## **II. L'ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME**

### **II.1. LE CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

L'enquête publique a pour objet non seulement l'utilité publique du projet de la Ligne 18 modifié, qui doit être constatée préalablement et formellement avant toute expropriation mais également la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines et du Plan Local d'Urbanisme de Versailles qui en est la conséquence, conformément aux articles L1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L153-54 du Code de l'Urbanisme.

D'autre part, selon les dispositions de l'article L110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, *« lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier de ce code »*.

L'enquête publique est, ainsi, régie par les articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

Elle a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Elle permet à toute personne intéressée de prendre connaissance du projet afin d'être à même de présenter ses appréciations et suggestions sur ce dossier.

À l'issue de l'enquête publique unique, conformément aux dispositions de l'article R.153-14 du code de l'urbanisme, les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en Yvelines et de la commune de Versailles, éventuellement modifiés pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions motivées de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint seront soumis pour avis par le préfet de département aux conseils municipaux concernés. Si ces derniers ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils seront réputés avoir donné un avis favorable.

Sous réserve des résultats de l'enquête publique, le décret n° 2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les

gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles Chantiers » (tronçon reliant les gares « CEA Saint-Aubin » et « Versailles Chantiers ») sera modifié par décret en Conseil d'État sur décision du Premier ministre.

Enfin, la déclaration d'utilité modificative précitée, prise par décret en Conseil d'État, emportera approbation des nouvelles dispositions des différents documents d'urbanisme concernés.

\*

## II. 2. LA DÉSIGNATION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Par décision n° E21000003/75 du 7 avril 2021, M. le Président du Tribunal administratif de Paris a désigné une commission d'enquête chargée de procéder à une enquête publique unique préalable à la deuxième déclaration d'utilité publique modificative de la Ligne 18 du Grand Paris Express sur le tronçon reliant les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles Chantiers ».

Cette commission d'enquête est composée de

- Mme Sylvie DENIS DINTILHAC, Présidente
- Mme Marion GLASER
- M. Jean-Pierre ZEGANADIN.

Une copie de cette décision est jointe à ce rapport.

**Annexe 2** : *Décision n°E21000003/75 du Président du Tribunal administratif de Paris, en date du 7 avril 2021 portant désignation de la commission d'enquête*

\*

## II.3. LES MODALITÉS D'ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'arrêté préfectoral n° IDF 2021-05-21-00001 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique modificative, concernant le projet de la ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles chantiers », modifié en sa partie Ouest (tronçon reliant les gares « CEA Saint-Aubin » et « Versailles



Chantiers »), emportant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en Yvelines et du plan local d'urbanisme de la commune de Versailles (78) a été signé le 21 mai 2021 par Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris.

Cet arrêté indique les modalités de cette enquête, telles que convenues d'un commun accord par les parties. Ainsi, notamment,

- la durée de l'enquête est de 33 jours consécutifs, du 28 juin au 30 juillet 2021,
- un exemplaire du dossier d'enquête ainsi que des registres d'enquête à feuillets non mobiles, côtés et paraphés par la Présidente de la commission d'enquête sont déposés en chaque lieu d'enquête mentionné dans l'arrêté, soit 9 lieux,
- un registre dématérialisé est mis à la disposition du public via le site internet dédié <http://ouestligne18.enquetepublique.net>
- le siège de l'enquête est fixé à la préfecture de la Région Île-de-France, préfecture de Paris, où pourront être adressées par écrit les observations et propositions à l'attention de la Présidente de la commission d'enquête. Celles-ci seront annexées au registre d'enquête et consultables pendant toute la durée de l'enquête,
- treize permanences seront tenues en présentiel et la commission se tiendra, sur rendez vous, à la disposition du public pour des entretiens téléphoniques,
- deux réunions publiques seront organisées les 6 et 8 juillet 2021,
- l'avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête publique et comprenant les indications mentionnées à l'article R123-19 du Code de l'environnement sera publié 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans les départements concernés de la Région Île-de-France,
- cet avis sera, également, publié sur le site internet de la Préfecture de Région Île-de-France,
- le dossier d'enquête publique sera consultable sur le site internet dédié <http://ouestligne18.enquetepublique.net>
- pendant toute la durée de l'enquête publique, des demandes d'information pourront être adressées auprès de la Société du Grand Paris, représentée par Monsieur HUA,
- le rapport de la commission d'enquête sera remis à la suite du procès-verbal de synthèse et d'un mémoire en réponse.

Un arrêté préfectoral portant rectification d'une erreur matérielle, en date du 27 mai 2021, a été signé par Monsieur le Directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de

l'aménagement et des transports de la Région Île-de-France, Directeur de l'unité départementale de Paris.

Copie de ces deux arrêtés figurent en pièces jointes.

**Annexe 3-1** : Arrêté préfectoral n° IDF 2021-05-21-00001 du 21 mai 2021 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique unique

**Annexe 3-2** : Arrêté préfectoral portant rectification d'une erreur matérielle du 27 mai 2021

\*

## II.4. LES DOCUMENTS MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC ET DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les documents mis à la disposition du public répondent à deux exigences : l'une de nature réglementaire qui détermine le contenu du dossier et l'autre liée au respect du droit à l'information du public. En l'espèce, il s'agit d'un projet complexe qui a, déjà, évolué à plusieurs reprises, et nécessite une clarification, une lisibilité et une compréhension accrues pour ne pas dissuader le public de participer.

### II.4.1. Dossier soumis à enquête publique

#### Composition du dossier soumis à enquête publique

La commission d'enquête a proposé d'organiser le dossier soumis à enquête publique avec une structure claire, simple et lisible, logique, obtenue en rassemblant tous les fichiers qui participent au même objet. La Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, n'a pu répondre à cette demande arguant du fait que ce dossier était construit selon un plan identique aux précédents.

Toutefois, cette présentation, reprise ci-dessous pour des raisons de clarté, apparaissait dans le guide de lecture et le dossier d'information.

<b>Note de procédure</b>		
	Objet de l'enquête	A1
<b>Projet de la ligne 18</b>		

2016 - 2021	Modifications apportées	A2
	Evolution du tracé	A3
	Plan de situation	B
	Présentation du programme	C
	Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les + importants	D
	Plan général des travaux	E
Décisions relatives au projet	SGP – Délibération n°2015-9 du 22 avril 2015	J.5
	DUP – Décret n°2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique le projet	J.15.a
	DUP – Décret n°2021-26 du 14 janvier 2021 modifiant le D.2017-425	J.15.d
	Autorisation environnementale – Arrêté n°2018-215 du 20 décembre 2018	J.15.b
	Autorisation environnementale – Arrêté n°2020-153 du 21 août 2020	J.15.c
	Autorisation environnementale – Arrêté inter-préfectoral n°2021-031 du 8 février 2021	J.15.e
<b>Appréciation sommaire des dépenses</b>		
Étude globale	Estimation globale actualisée	F
2016	Acquisitions foncières – Estimation pour le projet ligne 18	J.13.a
2020	Acquisitions foncières – Estimation actualisée pour le projet ligne 18 partie Est	J.13.b
2021	Acquisitions foncières – Estimation actualisée pour le projet ligne 18 partie Ouest	J.13.c
<b>Évaluation environnementale</b>		
Étude d'impact	Étude et Annexes	G1-3,5
	Résumé non technique	G4
2015	Ae – Avis n°2015-63 du 21 octobre 2015	J.9.a
	SGP – Mémoire en réponse	J.10.a
2017	Ae – Avis n°2017-73 du 21 février 2018 (actualisation de 2015-63)	J.9.b
	SGP – Mémoire en réponse	J.10.b

2020	Ae – Avis n°2019-113 du 19 février 2020	J.9.c
	SGP – Mémoire en réponse	J.10.c
2021	Ae – Avis n° 2020-114 du 24 mars 2021	J.9.d
	SGP – Mémoire en réponse	J.10.d
<b>Évaluation socio économique du projet de Ligne 18 du GPE</b>		
Évaluation	Ligne 18	H
	Annexe : Évaluation Grand Paris Express	
2015	CGPI – Avis 2015-33 du 21 octobre 2015	J.11.a
	SGP – Réponse du 4 novembre 2015	J.12.a
2020	SGPI – Avis 2020-89 du 27 février 2020	J.11.b
	SGP – Réponse du 27 mars 2020	J.12.b
2021	SGPI – Avis 2021-99 du 12 avril 2021	J.11.c
	SGP – Réponse du 1 <sup>er</sup> juin 2021	J.12.c
<b>Consultation inter-administrative – Circulaire 5 octobre 2004</b>		
Synthèse Avis	2015 – Consultation pour DUP initiale	J.6.a
	2020 – Consultation pour DUP modificative Partie Est du projet	J.6.b
	2021 – Consultation pour DUP modificative Partie Ouest du projet	J.6.c
<b>Consultation IDFM – Décret n° 2015-308 du 18 mars 2015</b>		
STIF – 2015	STIF – Délibération n°2015-514 du 7 octobre 2015	J.7.a
	SGP – Délibération n°2015-21 du 30 décembre 2015	J.8.a
STIF - 2020	STIF – Délibération n°2019-509 du 12 décembre 2019	J.7.b
	SGP – Délibération n°2020-26 du 2 décembre 2020	J.8.b
IdF Mobilités	IdFM – Délibération n°2021-414-138 du 14 avril 2021	J.7.c
	SGP – Délibération n°2021-13 du 9 juin 2021	J.8.C
<b>Mises en compatibilité des PLUi de St Quentin et du PLU de Versailles</b>		
PLUi St Quentin	Présentation MECDU	I.1.1
	Evaluation environnementale	I.1.2

	MRAe – Avis n° 2021- 6160 du 8 avril 2021	I.1.3
PLU de Versailles	Présentation MECDU	I.2.1
	MRAe – Décision examen au cas par cas IDF-2021-6101 du 10 février 2021	I.2.2
Réunion Examen conjoint – Code Urbanisme art.R153-13 – PV 16 février 2021		I.3
<b>Procédures de participation du public antérieures</b>		
Débat public GPE	2011 – Bilan du débat public	J.1
Concertation L18	2015 – Bilan de la concertation avant enquête publique	J.2
	2015 – Compte rendu du garant	J.3
	2015 – CNDP – Décision d’approbation	J.4
Enquêtes publiques	2016 - DUP initiale - Conclusions et avis de la commission d’enquête	J.14.a
	2018 - Autorisation environnementale - Conclusions et avis de la commission d’enquête	J.14.b
	2020 – DUP modificative - Conclusions et avis de la commission d’enquête	J.14.c

### **Consultation du dossier soumis à enquête publique**

Sur le site dédié à l’enquête publique, plus de 3 000 connexions au dossier ont été enregistrées. Chaque pièce du dossier a été téléchargée a minima 25 fois et parmi les pièces les plus téléchargées

A2	Modifications apportées au projet de la Ligne 18	211 téléchargements
A3	Evolution du tracé	186 téléchargements
G3	Etude d’impact : analyse des impacts et présentation des mesures associées	176 téléchargements
A1	Objet de l’enquête	145 téléchargements
B	Plan de situation	138 téléchargements
D	Notice explicative et caractéristiques des ouvrages les + importants	122 téléchargements
G2	Etude d’impact : présentation du projet et des variantes	120 téléchargements

Quant aux dossiers « version papier » disponibles dans les lieux d'enquête, il est difficile de rendre compte de leur consultation.

#### II.4.2. Documents complémentaires versés par le maître d'ouvrage

Lors de la préparation des modalités de l'enquête publique, la lecture des différentes pièces du dossier telles que présentées par la Société du Grand Paris a fait apparaître le caractère très technique des documents et un nombre important de pièces à télécharger et de pages des documents du dossier.

Pour favoriser les apports du public mais aussi sa compréhension du projet et de ses modifications, la commission a estimé important de compléter le dossier qui nous avait été transmis par

- **un dossier d'information.** L'articulation de ce document proposée par la commission d'enquête était la suivante

<b>Avant-propos</b>
Présentation synthétique <ul style="list-style-type: none"> <li>• S.G.P.</li> <li>• Grand Paris Express</li> </ul>
<b>Chapitre 1 : l'enquête publique, pourquoi ? Comment ?</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qu'est ce qu'une enquête publique ? (rappel du droit à l'information et à la participation de tout citoyen dans le cadre de l'élaboration d'une décision ayant une incidence environnementale ou portant atteinte au droit de propriété)</li> <li>• Les commissaires enquêteurs, acteurs de l'enquête publique (rappel des principes déontologiques)</li> <li>• Les fondements de cette enquête publique (Code de l'expropriation pour la DUP et Code de l'urbanisme pour les MECDU)</li> <li>• Les documents consultables</li> <li>• Les modalités de participation</li> </ul>
<b>Chapitre 2 : le projet de la ligne 18</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet et la participation du public : étape par étape (débat public, concertation, enquête publique n°1, n°2, n°3 avec à chaque fois lien hyper texte vers le compte rendu</li> </ul>

<p>ou les conclusions)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet de la ligne 18 : ses caractéristiques et sa chronologie</li> <li>• Les modifications apportées à la partie Ouest du projet</li> </ul>
<p><b>Chapitre 3 : Les Mises en compatibilité des documents d'urbanisme</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le PLUi de St Quentin en Yvelines</li> <li>• Le PLU de Versailles</li> </ul> <p>pour chaque document, modifications graphiques (plan avant et après) et réglementaires</p>
<p><b>Chapitre 4 : une évaluation environnementale actualisée</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le projet et l'évaluation environnementale : étape par étape</li> <li>• Aujourd'hui, <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ une étude d'impact commune</li> <li>◦ une pluralité d'avis d'autorité environnementale (Ae pour le projet, donc DUP, MRAe pour les MECDU avec un avis et une décision au cas par cas)</li> </ul> </li> <li>• Les principaux enjeux environnementaux liés au projet</li> </ul>
<p><b>Chapitre 5 : une évaluation socio-économique actualisée</b></p>

- **une chronologie de la phase travaux**, précisant le lieu, la période et la durée
- **un carnet de plans** pour une visualisation immédiate d'informations et accompagner la lecture des documents. Le carnet de plans devait rassembler une sélection des illustrations les plus représentatives du projet, de ses différents aspects et de ses impacts, pour permettre au public de bien comprendre les modifications apportées au projet initial et les mises en compatibilité nécessaires des documents d'urbanisme de St Quentin en Yvelines et de Versailles. La proposition qui est faite par la commission d'enquête devait être complétée par des plans permettant de visualiser la compatibilité du tracé de la mise au sol et des voies circulatoires avec la ZPNAF.

Le carnet de plan était un document qui permettait, pour le public, de rendre plus lisibles certaines cartes, déjà présentes dans le dossier. Sur une page, devaient figurer seuls le titre de la carte avec un lien hyper-texte, qui permettait au lecteur d'avoir simultanément deux fichiers ouverts (l'un correspondant au visuel et l'autre avec le texte) et la source du document.

Dans un but pédagogique, la sélection de ces illustrations devait tenir compte des éléments prioritaires d'information. Pour chaque illustration, la recherche d'une bonne lisibilité et d'une bonne compréhension devait conduire à limiter le nombre de thèmes représentés et le nombre de leurs composantes pour faciliter la lecture de la légende correspondante. La lisibilité devait être vérifiée pour chacun des supports papier et numérique.

D'autre part, ont été versés en cours d'enquête publique et sur le site dédié, en page d'accueil, les deux documents suivants :

- une note, en date du 22 juillet 2021, intitulée « *LIGNE 18 : ÉLÉMENTS DE COMPARAISON DES COÛTS DE GÉNIE CIVIL* », qui répondait à un engagement pris lors de la réunion publique du 8 juillet 2021, à Gif-sur-Yvette ;
- le compte-rendu et la présentation faite lors de la réunion du Comité de suivi de mise au sol de la Ligne 18, du 2 juillet 2021.

#### **II.4.3. Documents complémentaires demandés et/ou mis à la disposition de la commission d'enquête**

<b>Société du Grand Paris</b>	Etude de mise au sol : franchissement de la RD938 par la Ligne 18 – Mai 2021 Comité de suivi de l'étude de la mise au sol de la ligne 18 : support de présentation et compte-rendu – Séance du 2 juillet 2021 Communiqué de presse du 13 juillet 2021
<b>Conseil d'État</b>	CE, 6ème et 5ème chambres réunies, 9 juillet 2018, Req. N°410917 Conclusions de M. Dutheillet de Lamothe, rapporteur public
<b>Cour des Comptes</b>	La Société du grand Paris – Décembre 2017
<b>Autorité environnementale</b>	Note n° Ae 2017-N-05 sur les évaluations socio-économiques des projets d'infrastructures linéaires de transport – 13 septembre 2017

\*



## II.5. LES MESURES DE PUBLICITÉ DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### II.5.1. Affichage légal

#### Mise en place de l'affichage administratif

Les affichages légaux prévus à l'article 3, 2ème alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique ont été effectués à la Préfecture de la région Île-de-France, préfecture de Paris, dans les préfectures de l'Essonne et des Yvelines, à la Communauté d'Agglomération de St Quentin en Yvelines et dans les mairies des communes sur lesquels les modifications apportées au projet de la Ligne 18 se situent : Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Magny-les-Hameaux, Guyancourt, Versailles.

Un exemplaire de l'affiche et les certificats attestant l'affichage des avis d'enquête sur les panneaux administratifs des différentes préfectures, communauté d'agglomération et communes sont joints au présent rapport.

***Annexe 4 : Affiche d'avis d'enquête publique***

***Annexe 5 : Certificats d'affichage***

#### Mise en place de l'affichage sur site

Conformément à l'article 3, 3ème alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique, la Société du Grand Paris a procédé à un affichage sur site, lieux prévus pour la réalisation du projet, dans sa partie ouest.

Ainsi, plus de 120 affiches ont été mises en place sur l'ensemble du territoire concerné par les modifications apportées au projet de la Ligne 18 en sa partie Ouest.

***Annexe 6 : Affichage sur site – liste des points retenus***

#### Contrôle de l'affichage

Suite à la mise en place des avis d'enquête publique réalisée les 10 et 11 juin 2021, trois contrôles ont été diligentés les 28 et 29 juin, les 12 et 13 juillet et les 22 et 23 juillet. Les affiches ont été retirées les 2 et 3 août 2021.

Aucune affiche détériorée n'a été constatée au cours de l'enquête publique.

### Mise en ligne de l'avis

Selon les dispositions de l'article R123-11 du Code de l'environnement, l'avis d'enquête publique a été publié sur le site internet de la Préfecture de la région d'Île-de-France, préfecture de Paris : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/ile-de-france/Documents-publications/Consultations/Enquetes-publiques>.

### **II.5.2. Parutions presse**

Conformément à l'article 3, 1er alinéa de l'arrêté d'organisation de l'enquête publique, l'avis de l'enquête publique a fait l'objet de deux parutions dans la presse.

- 1ère parution, dans les journaux nationaux et locaux suivants
  - Aujourd'hui en France, le 8 juin 2021
  - Le Monde, le 11 juin 2021
  - Le Parisien 78, le 11 juin 2021
  - Le Parisien 91, le 11 juin 2021
  - Les Echos, le 11 juin 2021

soit 15 jours minimum avant le début de l'enquête publique.

- 2nde parution, dans les journaux locaux suivants
  - Le Parisien 78, le 2 juillet 2021
  - Le Parisien 91, le 2 juillet 2021
  - Les Echos, le 2 juillet 2021

soit dans les 8 premiers jours qui ont suivi le début de l'enquête.

Les copies des insertions de l'avis d'enquête publique dans la presse sont jointes au présent rapport.

### ***Annexe 7 : Insertions presse de l'avis d'enquête publique***

### **II.5.3. Autres mesures de publicité**

Au-delà de la publicité légale, la commission d'enquête a demandé, compte tenu de la nature et de l'importance du projet soumis à enquête publique, la mise en place de moyens d'information et de

communication complémentaires. La Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, a répondu favorablement à cette sollicitation.

L'affiche réglementaire apposée sur site a été doublée en son verso d'une affiche visuelle et des dépliants ont été déposés dans les boîtes aux lettres au sein d'un périmètre établi en fonction des communes concernées par le projet de la Ligne 18 modifié. Ce document était téléchargeable et était à la disposition du public sur les lieux d'enquête.

D'autre part, certaines communes concernées par le projet ont diffusé des articles au sein de leur bulletin municipal et/ou posté des messages sur leurs comptes des réseaux sociaux, principalement Facebook.

**Annexe 8 : Affiche complémentaire**

**Annexe 9 : Dépliant distribué dans les boîtes aux lettres**

\*

## **II.6. LES RÉUNIONS ET ENTRETIENS RÉALISÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

### **II.6.1. Réunions avec le maître d'ouvrage et l'autorité organisatrice**

Dans le cadre de la préparation de l'enquête publique, la commission d'enquête s'est entretenue avec la Préfecture de la Région Île-de-France, autorité organisatrice, et la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, à plusieurs reprises, principalement sous format de visioconférence :

- le 28 avril 2021 (présentation du projet et organisation de l'enquête)
- le 6 mai 2021 (supports de communication)
- le 10 mai 2021 (enjeux environnementaux)
- le 17 mai 2021 (complétude du dossier)
- le 28 mai 2021 (tracé, gares et ZPNAF)
- le 1<sup>er</sup> juin 2021 (évaluation socio-économique)
- le 11 juin 2021 (préparation des réunions publiques)
- le 14 juin 2021 (site internet)
- le 23 août 2021 (remise du PV de synthèse)
- le 21 septembre 2021 (mémoire en réponse).

Par ailleurs, la commission d'enquête s'est rendue sur site le 3 mai 2021 et la Société du Grand Paris a présenté le projet de la Ligne 18 en sa partie Ouest, soit de Versailles au Christ de Saclay. Ce déplacement sur les lieux des ouvrages programmés avait pour finalité de mieux appréhender le contexte, la taille et la configuration du territoire tout comme les différentes questions soulevées par le projet soumis à enquête (ZPNAF, enjeux de mobilités, impact visuel...).

Enfin, sur invitation de la Société du Grand Paris, la commission d'enquête a visité, le 14 juin 2021, un chantier de tunnelier, à Bonneuil-en-France, concernant les travaux de la ligne 17. Ce tunnelier « Florence » creuse pour la ligne 17, entre le puits Flandres, à Bonneuil-en-France, jusqu'à l'ouvrage Rolland, au Bourget.

### **II.6.2. Réunions de la commission d'enquête**

La commission d'enquête s'est réunie pour formaliser l'organisation de l'enquête, le dépouillement des observations du public, l'élaboration d'un procès-verbal de synthèse des observations du public, la coordination dans la rédaction du rapport final, notamment :

- le 19 avril 2021 (lancement)
- les 27 et 31 mai 2021 (préparation des modalités enquête publique et formation registre dématérialisé)
- le 11 juin 2021 (élaboration d'une grille d'analyse des observations)
- le 16 juillet 2021 (à mi-enquête publique, préparation du PV de synthèse)
- les 23 et 30 juillet 2021 (préparation du PV de synthèse)
- le 28 septembre 2021 (préparation du rapport)
- le 4 octobre 2021 (préparation des conclusions).

### **II.6.3. Entretiens extérieurs**

Pour lui permettre une meilleure compréhension du projet soumis à enquête publique, une appréhension éclairée des enjeux portés par ce projet et une définition des modalités de l'enquête publique correspondant aux attentes du public, la commission d'enquête a estimé nécessaire de prendre contact avec différentes personnes : élus, organismes publics ou privés et associations, notamment.

La commission d'enquête a, ainsi, échangé :

- le 5 mai 2021, par téléphone, l' A.S.E.M.
- le 5 mai 2021, par visioconférence, Monsieur le Maire de Villiers-le-Bâcle

- le 19 mai 2021, à Châteaufort, Monsieur le Maire
- le 19 mai 2021, à Orsay, la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay
- le 19 mai 2021, à Vauhallan, l'association COLOS
- le 20 mai 2021, à Voisins-le-Bretonneux, Madame le Maire et des conseillers municipaux
- le 21 mai 2021, à La Défense, l'Autorité environnementale
- le 28 mai 2021, aux Loges-en-Josas, Terre et Cité
- le 31 mai 2021, par visioconférence, l'association des Amis du Parc de la Haute Chevreuse
- le 1<sup>er</sup> juin 2021, à Gif-sur-Yvette, Monsieur le Maire
- le 2 juin 2021, à Guyancourt, Monsieur le Maire
- le 2 juin 2021, à Orsay, le Président de la Communauté d'Agglomération Paris-Saclay
- le 2 juin 2021, à Châteaufort, des membres du Conseil municipal
- le 7 juin 2021, à Orsay, le Directeur général de l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS)
- le 7 juin 2021, à Versailles, Monsieur le Maire
- le 11 juin 2021, par visioconférence, le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI)
- le 15 juin 2021, à Magny-les-Hameaux, Monsieur le Maire
- le 15 juin 2021, à Villiers-le-Bâcle, l'AMAP Jardins de Cérès
- le 23 juin 2021, au Chesnay, la Chambre d'agriculture
- le 8 juillet 2021, à Guyancourt, le Technocentre Renault
- le 16 juillet 2021, par téléphone, l'Office National des Forêts
- le 19 juillet 2021, par téléphone, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt d'Île-de-France
- le 20 juillet 2021, par visioconférence, la Fédération Nationale du Golf
- le 20 juillet 2021, par visioconférence, la Communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines
- le 27 juillet 2021, par visioconférence, le Député des Yvelines
- le 27 juillet 2021, par téléphone, le Député de l'Essonne
- le 3 août 2021, à Paris, Île-de-France Mobilités

\*

## II.7. LES PERMANENCES

### II.7.1. Organisation des permanences

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité du projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest et mises en compatibilité du PLUi de St Quentin en Yvelines et du PLU de Versailles – Rapport

Les permanences ont été organisées au regard de deux facteurs : la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et, également, la période estivale au cours de laquelle la présente enquête publique se déroulait. Ainsi, la commission d'enquête a retenu, en accord avec l'autorité organisatrice, le principe de pouvoir échanger avec le public, tant en présentiel que par téléphone.

Treize permanences « présentiels » ont été proposées sur la totalité de la durée de l'enquête, en cinq lieux d'enquête. Les commissaires enquêteurs ont assuré personnellement ces permanences. La commission d'enquête s'est attachée à déterminer les dates et heures des permanences en tenant compte des horaires d'ouverture des lieux d'enquête et des rythmes de vie des franciliens. Ainsi, elle a privilégié des permanences en nocturne et le samedi matin.

Enfin, les jours où la commission d'enquête n'était pas présente sur le terrain, une permanence téléphonique était prévue : le public pouvait, sur inscription préalable, échanger avec un membre de la commission. Ainsi, sur douze journées, étaient programmés des créneaux de trente minutes entre 17h et 20h, soit, au total, 72 possibilités de rendez-vous.

Les permanences se sont déroulées conformément aux stipulations des arrêtés préfectoraux organisant l'enquête publique.

### **II.7.2. Déroulement des permanences**

Les permanences « présentiels » des commissaires enquêteurs ont été tenues, globalement, dans les meilleures conditions d'accueil dans les différents lieux d'enquête.

Au cours de l'enquête, des contrôles des registres ont été effectués et les observations déposées dans les registres ont été photographiées et transmises à l'autorité organisatrice de l'enquête, la Préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris.

Les courriers adressés à la Présidente de la commission d'enquête ont été joints dès réception au registre d'enquête de la Préfecture de région Île-de-France, préfecture de Paris, siège de l'enquête.

Lors de chaque permanence, le public était présent, souvent pour poser des questions, demander des informations complémentaires ou expliciter un point de vue développé dans une observation préalablement déposée dans le registre électronique. Peu de personnes ont déposé leur observation lors des permanences du commissaire enquêteur.

En ce qui concerne les permanences téléphonique, huit créneaux ont été réservés.

\*

## **II.8. LES RÉUNIONS PUBLIQUES**

Deux réunions publiques ont été organisées, conformément aux articles L123-13 et R123-17 du Code de l'environnement, par la Société du Grand Paris, sur demande de la Présidente de la commission d'enquête.

Elles se sont tenues le 6 juillet 2021, à Guyancourt et le 8 juillet 2021, à Gif-sur-Yvette et ont rassemblées, en présentiel et en visioconférence, environ 80 participants chacune. L'ambiance a permis des échanges sereins, construits et argumentés. Toutes les demandes de prise de paroles ont été acceptées.

A été abordée, lors de chaque réunion publique, la présentation de la Ligne 18 et de ses évolutions, puis, en fonction du lieu de la réunion publique, deux points spécifiques ont été présentés : les projets gares et leurs aménagement le 6 juillet 2021 et l'articulation du projet de la Ligne 18 avec le modèle agricole existant et à venir sur le Plateau de Saclay et avec le dédoublement de la RD36.

Les supports de présentation et les enregistrements vidéo ont été mis en ligne quelques jours après la réunion publique. Le compte-rendu de chaque réunion publique est annexé au présent rapport.

***Annexe 10-1 : Compte-rendu de la réunion publique du 6 juillet 2021***

***Annexe 10-2 : Compte-rendu de la réunion publique du 8 juillet 2021***

\*

## **II.9. LA CLÔTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

L'enquête publique s'est achevée, comme prévu, le 30 juillet 2021.

L'ensemble des documents originaux (registres et courriers) a été rassemblé , clôturé et signé par la Présidente de la commission d'enquête le 4 août 2021.

\*

\* \*



### III. LA PARTICIPATION DU PUBLIC

#### III.1. LA MOBILISATION DU PUBLIC ET LES OBSERVATIONS DÉPOSÉES

Pendant le déroulement de la présente enquête publique, le public s'est mobilisé et a manifesté son intérêt pour la procédure de participation :

- près de 8 000 connexions au site dédié
- environ 80 participants à chaque réunion publique
- de nombreuses vues pour les vidéos des réunions publiques (plus de 240 vues pour celle du 6 juillet 2021).

**517 observations** ont été recueillies au cours de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique modificative relative au projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest, selon le tableau récapitulatif suivant :

Site dédié	Paris 15ème	Préfecture Essonne	Préfecture Yvelines	Communauté Agglomération St Quentin en Yvelines	Villiers-le-Bâcle	Châteaufort	Guyancourt	Magny-les- Hameaux	Versailles
484	7	0	0	0	5	13	1	4	3

La commission d'enquête a examiné chacune des observations et propose une grille de lecture qui recouvre, le plus fidèlement possible, les préoccupations exprimées par le public. En effet, cette synthèse ne prétend pas à l'exhaustivité mais se veut néanmoins complète et représentative, sur le fond et dans l'expression, du dialogue territorial qui aura été engagé entre le porteur de projet et le public au travers de la procédure de participation.

A titre liminaire, est présentée une analyse générale de la participation sur la tonalité des contributions, le contexte et les références évoqués par les participants à l'appui de leur argumentation.

A partir de ce travail d'analyse, la commission d'enquête a, ainsi, élaboré 10 thèmes qui recouvrent la plupart des préoccupations exprimées par le public et des questionnements de celui-ci.

<b>Thèmes</b>	<b>Libellé du thème</b>
<b>Thème 1</b>	Les procédures de participation du public
<b>Thème 2</b>	Le projet de la Ligne 18 et ses composantes
<b>Thème 3</b>	Les enjeux d'aménagement territorial
<b>Thème 4</b>	Les enjeux environnementaux
<b>Thème 5</b>	Les enjeux de mobilité
<b>Thème 6</b>	Les enjeux agricoles
<b>Thème 7</b>	Les enjeux financiers
<b>Thème 8</b>	La phase chantier / travaux
<b>Thème 9</b>	Les mises en compatibilité du PLUi de St Quentin en Yvelines et du PLU de Versailles
<b>Thème 10</b>	Questions diverses

La grille d'analyse des observations écrites figure en annexe jointe à ce procès-verbal de synthèse.

## Analyse générale de la participation

Les 517 observations, émanant essentiellement de particuliers (ou de contributeurs apparaissant comme tels) ont été déposées de façon régulière, dès le premier jour, tout au long de la procédure.

### Tonalité générale des contributions

De nombreux contributeurs entendent préciser d' « où » ils parlent en faisant explicitement référence à leur propre expérience (comme habitant, riverain, acteur économique, usager des transports publics, automobiliste, cycliste...) valorisant ainsi leur expertise d'usage et apportant poids et crédibilité à leur propos. Les observations sont aussi fréquemment enrichies de propositions et suggestions.

D'une façon générale, les contributions s'attachent à questionner le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express avec précision, parfois avec insistance. Cette expression est la marque à la fois d'une expertise aigüe des acteurs, renforcée notamment par l'approfondissement de la connaissance du projet au fil des consultations, et d'une exigence réciproque même si cet espace de confiance et d'échange est toujours ressenti comme fragile (*« une enquête publique en fin d'année scolaire et au début des vacances pour moi c'est une stratégie honteuse de la part des commanditaires de cette enquête »*). A l'appui, certains déposants évoquent les enquêtes publiques précédentes (*« vous avez déformé les avis en votre faveur », « Le dépouillement des avis a été orienté »*).

Cette participation est également marquée par une forte mobilisation des associations et collectifs d'habitants (ou par des contributeurs individuels se revendiquant de ces collectifs), certains formulant plusieurs contributions successives ou usant d'un « droit de suite ». Le « grand public » représente environ la moitié des observations déposées. De nombreuses contributions témoignent d'autre part d'une certaine lassitude, attribuée à la fois à la répétition (voire à la superposition) des consultations réglementaires, au sentiment d'insatisfaction vis-à-vis de certaines réponses apportées par le porteur du projet et à l'absence apparente de prise en compte de la participation du public (*"consultation est une mascarade" puisque que l'Etat peut passer outre les avis défavorables et souligne que les travaux ont déjà commencé », « Les décideurs peuvent se féliciter en disant qu'ils ont consultés ! Mais aucun écho des propositions et remarques dans les bilans des débats. Nous n'avons jamais retrouvé nos propos parfois très constructifs ! », « de nombreuses questions n'ont pas eu de réponses claires »*).

Les points de vue et commentaires sont structurés, détaillés et argumentés. Plusieurs déposants soulignent la qualité de la participation évoquant même la notion d'intelligence collective (*« la*

*remarquable qualité, l'argumentation étoffée et la pertinence des contributions... écrites par les très nombreuses associations ou collectifs du territoire... , mais aussi de « simples » habitants. Certains de ces derniers, très conscients de l'enjeu se sont même réunis pour « mieux réfléchir ensemble », « contrairement à mes craintes, les avis déposés furent nombreux et de qualité. Merci aux associations et aux citoyens éclairés dont l'argumentation dépasse de loin les incantations de la "communication" institutionnelle, les avis "autorisés" de certains édiles, les visions égocentrées, et les idées reçues sur l'intérêt public. Illustration flagrante de l'intelligence collective comparée à celle d'élites soumises à des jeux de pouvoirs et à des conflits d'intérêts ».*

Certaines observations complètent cependant dans le même temps la teneur de leur propos d'une opposition catégorique ou d'un refus sommaire ( « projet inutile et néfaste », « projet « inutile, coûteux et destructeur de l'environnement », « gaspillage de l'argent public », « une aberration économique et écologique », « non sens économique », « son impact sur les terres agricoles est une hérésie », « PROJET, délirant par ses conséquences directes et indirectes »). Cette contestation peut être formulée de façon plus radicale – parfois sur le ton de l'ironie ou du « sarcasme » –, utilisant un vocabulaire explicite, qu'il s'agisse de la procédure (« passage en force, déni démocratique », « mascarade », « tromperie », « dissimulation », « plus personne n'y comprend rien »...) ou du projet (« arguments avancés par SGP éminemment fallacieux », « leur suffisance n'a d'égale que leurs nuisances »). Ces expressions reflètent un rapport de force entre les plus mobilisés et les parties-prenantes et non l'avis de l'ensemble de la population.

Il faut noter, également, que quelques contributeurs font part de leur appréciation de la démarche (« Merci d'être à l'écoute des citoyens », « pour la mise en ligne des vidéos des réunions publiques »).

La plus grande partie des observations (y compris si l'on fait abstraction des « doubles comptes » que représentent les dépôts à répétition ou autre redondance « technique ») ont été déposées au dernier jour ou la veille même de la clôture de la procédure.

### **Contexte et références évoquées**

Le contexte sanitaire COVID, le développement du télétravail sont régulièrement évoqués pour questionner la « pertinence » d'un projet imaginé et conçu dans un contexte sensiblement différent (« le projet absolument obsolète, dépassé par le changement de conjoncture et l'évolution du mode vie en 2020 »).

Des informations apprises par les médias des études donnent lieu à commentaires ou viennent étayer des questions ou des critiques (confirmant implicitement ou explicitement insuffisance du dossier, absence d'actualisation des données, incohérences... signalées par certains participants).

Enfin il est fait plusieurs fois référence à l'installation des nouveaux exécutifs communaux et intercommunaux issus des dernières élections municipales, élus qui n'auraient pas été en mesure de peser sur un projet arrêté en association avec les équipes précédentes.

Au-delà de l'objet spécifique de l'enquête publique, qui est d'apporter un complément d'analyse utile et peser sur la décision finale, les observations ont souvent considéré l'ensemble des aspects du projet de transport collectif, voire plus largement le projet d'aménagement du Plateau de Saclay qualifié d'Opération d'Intérêt National (OIN) et « les liens avec les autres projets du territoire » (aménagements de la RD36, dévoiement de la RD91, projets de développement économique des acteurs du territoire), évoquant le cas échéant « l'échelle métropolitaine » du projet de la ligne 18... Certaines contributions s'appliquent au-delà du champ du projet et peuvent donner lieu à des considérations politiques générales et beaucoup s'appuient sur des publications pour étayer leurs arguments. On peut citer, notamment

- les Accords de Paris, les travaux du GIEC, la Convention citoyenne du Climat, une publication du Ministère de l'Ecologie de mars 2020 « La transition écologique et solidaire vers la neutralité carbone - Stratégie nationale bas carbone », l'Etude de Jean-Marc Jancovici à l'égard des enjeux liés au climat, au bilan carbone,
- le Conseil de défense écologique du 27 juillet 2020 relatif à l'objectif de non artificialisation des sols,
- le Rapport de la Cour des Comptes de 2017 pour l'analyse des aspects financiers,
- le Rapport Auzannet en ce qui concerne les enjeux mobilités,
- le débat public de 2011 pour rappeler les engagements antérieurs de la Société du Grand Paris,
- des publications, tels l'ouvrage collectif « *Sauvons les terres de Saclay* », les études de Jacqueline Lorthiois, la tribune de Jean Vivier parue dans Le Monde du 6 juin 2021 « *Il n'est pas trop tard pour réduire le périmètre du Grand Paris Express* », un article publié dans la Revue Association Population et Avenir de Juin 2021 « *Repenser l'aménagement du territoire après la pandémie COVID-19 : l'exemple du Grand Paris Express (GPE) et de ses projets d'urbanisme* »<sup>9</sup> et la Lettre ouverte à propos de la Ligne 18, datée du 20 mai 2021 et publiée sur Médiapart le 24 juillet 2021, signée par 250 scientifiques et adressée à Monsieur le Premier Ministre, le Ministre de l'Économie et des Finances et Madame la Ministre de la Transition Écologique.

## Points de vue et positions de principe

De nombreuses contributions expriment une adhésion aux modifications du projet initial de la Ligne 18 du Grand Paris Express, d'autres, moins fréquentes, en critiquent plutôt telle ou telle dispositions. Mais la grande majorité des observations, lorsqu'il s'agit d'approuver le projet, accompagnent cette adhésion de principe de réserves, d'interrogations ou de points de vigilance sur tel ou tel aspect, structurant ou moins important, commentaires qui justifient l'observation déposée.

\*

### III.2. LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

Selon les dispositions de l'article R123-18 du Code de l'environnement, « *après clôture du registre d'enquête, ... le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse.* ».

En raison de l'indisponibilité du responsable du projet jusqu'au 21 août 2021, la Présidente de la Commission d'enquête a sollicité auprès de Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, par courrier du 27 juillet 2021, un délai supplémentaire pour la remise du procès-verbal de synthèse le 23 août 2021. Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, a répondu favorablement à cette demande, par lettre du 30 juillet 2021.

**Annexe 11** : *Courrier de la Présidente de la Commission d'enquête du 27 juillet 2021*

**Annexe 12** : *Courrier de Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris du 30 juillet 2021*

La Présidente de la Commission d'enquête a remis à l'autorité organisatrice et au maître d'ouvrage le procès-verbal de synthèse des observations lors d'une réunion qui s'est tenue le 23 août 2021 à la préfecture de Région Île-de-France, Préfecture de Paris.

Ce procès-verbal de synthèse présentant les neuf thèmes retenus par la commission est annexé au présent Rapport tout comme les grilles d'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête et jointes à ce procès-verbal.

A l'issue de cette remise, il fut convenu que le maître d'ouvrage adresserait, par courriel, le mémoire en réponse au plus tard le 13 septembre 2021 et que la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, et la Commission d'enquête se retrouveraient pour s'assurer une bonne compréhension des réponses.

**Annexe 13** : Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse

**Annexe 14** : Grilles d'analyse des observations recueillies

\*

### **III.3. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS, MAÎTRE D'OUVRAGE**

Comme envisagé ci-dessus, la Société du Grand Paris a adressé le mémoire en réponse à la commission d'enquête et une réunion s'est tenue le 21 septembre 2021, à la Préfecture de la Région Île-de-France, Préfecture de Paris .

Les parties sont convenues que la commission d'enquête remettra son rapport et ses conclusions le 12 octobre 2021.

Le mémoire en réponse, intégré à la suite du Procès-verbal de synthèse, est annexé au présent Rapport.

**Annexe 13** : Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse

\*

\* \*

## **IV. L'ÉVALUATION DU PROJET MODIFIÉ DE LA LIGNE 18 ET DES MISES EN COMPATIBILITÉ DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL DE ST QUENTIN EN YVELINES ET DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE VERSAILLES**

L'analyse des éléments contenus dans le dossier soumis à enquête et de l'ensemble des observations a conduit la commission d'enquête à envisager l'évaluation du projet modifié de la Ligne 18 et des mises en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines et du Plan Local d'Urbanisme de Versailles sous neuf sujets :

- les procédures de participation du public
- le projet de la Ligne 18 et ses composantes
- les enjeux d'aménagement territorial
- les enjeux environnementaux
- les enjeux de mobilités
- les enjeux agricoles
- les enjeux financiers
- la phase chantier / travaux
- les mises en compatibilité du PLUi de St Quentin en Yvelines et du PLU de Versailles.

Par souci pédagogique et de clarté dans la présentation, l'analyse de chaque sujet est traitée de manière identique et comporte les parties suivantes :

### Synthèse des éléments du dossier

Cette partie rappelle, pour chaque sujet, les éléments d'information présentés au public dans les documents mis à l'enquête, notamment en matière de contenu du projet et de ses justifications, d'avis des organismes consultés, de l'Autorité environnementale (Ae), du Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI).

### Synthèse de la participation du public

Sont présentées les observations et avis reçus au cours de l'enquête publique suivant les principales questions et problématiques.

### Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage

### Commentaires et avis du maître d'ouvrage

### Appréciation de la commission d'enquête



Cette partie reprend l'ensemble des questions posées dans le cadre du Procès-verbal de synthèse. Après chaque question, se trouve la réponse de la Société du Grand Paris telle qu'elle figure dans son Mémoire en réponse.

En conclusion, la commission d'enquête présente sa position à la lumière du dossier et du mémoire en réponse.

## **IV.1. LES PROCÉDURES DE PARTICIPATION DU PUBLIC**

### **IV.1.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique**

Le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express a, depuis 2011, été soumis à plusieurs reprises à la participation du public, selon différentes procédures :

- lors de l'élaboration du projet, alors que l'opportunité pouvait être interrogée : débat public portant sur l'ensemble du projet Grand Paris Express en 2011 et concertation préalable relative à la Ligne 18 en 2015 ;
- lors de l'élaboration de décisions :
  - décisions portant déclaration d'utilité publique. Ont été diligentées une enquête publique préalable sur un projet initial (2016) et une enquête publique préalable sur un projet modifié en sa partie Est (2020) ;
  - décisions d'autorisation environnementale unique, en 2018. Il est à noter que des prescriptions supplémentaires ou modificatives ont été apportées sans procédure de participation du public ;
  - enquêtes parcellaires sur l'ensemble du projet en vue d'arrêtés de cessibilité.

Par ailleurs, toujours sur le même territoire, d'autres projets, connexes ou retenus au titre des effets cumulés, ont fait l'objet de procédures de participation du public (RD36 en 2011, CDT Paris-Saclay en 2015, CDT Versailles Grand Parc en 2015).

La phase d'enquête publique, dans le cadre de ce dossier, s'inscrit dans l'élaboration d'une décision portant modification du Décret n°2017-425 du 28 mars 2017 déclarant d'utilité publique le projet initial, du fait de modifications, qualifiées « substantielles » apportées au projet en sa partie Ouest. Il convient de noter que l'évaluation socio-économique concernant le Grand Paris Express est la version finale de celle du projet L15E&O contre-expertisé par le SGPI en 2021 et, donc, pour la première fois, soumise à la participation au public.

### **IV.1.2. Synthèse de la participation du public**

De très nombreux contributeurs, quel que soit leur statut (particuliers, associations, acteurs du territoire, collectivités territoriales, notamment) se sont exprimés sur le thème de la participation du public.

**Les modalités de cette procédure ont été interrogées.** La période fait l'objet de réserves, de critiques : « une enquête publique en fin d'année scolaire et au début des vacances pour moi c'est une stratégie honteuse de la part des commanditaires de cette enquête » ou bien « Je pensais qu'il n'était pas autorisé de procéder à de telles enquêtes pendant les mois d'été. Est-ce cela la néo-démocratie ? ». La période retenue, 28 juin au 30 juillet 2021, apparaît inadaptée voire « bafoue l'esprit de la loi ». La durée est qualifiée « contestable et incorrect vis-à-vis de la population ».

Les réunions publiques, organisées dès le début de l'enquête publique, ont été appréciées tout comme la mise à disposition de leur enregistrement vidéo. Des déposants ont, toutefois, souligné l'« absence de réponses à leurs questions » ou la présentation de données non actualisées (voir l'abandon du TCSP, par exemple) et certains ont demandé une réunion publique supplémentaire du fait d'une inscription peu aisée.

Une observation porte sur le périmètre des permanences et l'auteur critique le fait qu'aucune permanence n'ait été prévue à Voisins-le-Bretonneux alors que la commune sera impactée par ce projet.

Enfin, pendant le déroulement de l'enquête publique, plusieurs incidents ont été enregistrés sur le site internet : date de clôture de l'enquête publique erronée sur une page du site, impossibilité de consulter le dossier pendant quelques heures, le 28 juillet 2021. De fait, certaines personnes ont demandé une prolongation de l'enquête publique pour rupture du droit à l'information.

**Le droit à l'information**, dont tout citoyen est titulaire pour participer à l'élaboration d'une décision ayant une incidence environnementale, est abordé par beaucoup de contributeurs et sous plusieurs facettes. Le dossier soumis à enquête publique est le principal vecteur de ce droit.

La qualité du dossier est, souvent, sujet à réserves. Le ton est perçu comme promotionnel, technocratique, Le dossier, quant à lui, est « énorme et obscur ». Son contenu comprend des documents « entachés de contradictions, d'approximations, d'imprécisions et d'omission qui biaisent ladite enquête et entachent sa validité ». Certains contributeurs concluent ainsi : « cela donne l'impression d'une « navigation à vue ».

L'accessibilité des informations par tout public et, de fait, la lisibilité du dossier sont mises à mal par le public : « Le dossier est trop difficile à lire et comprendre globalement, à la fois parce qu'il est pléthorique... mais aussi parce qu'il n'est pas présenté intelligemment et lisiblement ». Certains estiment que le téléchargement est mal aisé, il aurait été opportun de permettre un téléchargement global du dossier et non pièce par pièce (60 au total). D'autre part, des critiques portent sur les plans : « les plans sont illisibles et il est impossible de prendre connaissance du

projet avec suffisamment de précisions et de détails » et, puis, l'Association Des Etangs et Rigoles du plateau de Saclay (ADER) demande des « plans lisibles permettant d'apprécier l'impact de ce projet de ligne 18 sur le réseau de rigoles ».

La complétude du dossier est source de reproches : « il manque des données essentielles, chiffrées », un effort de synthèse a été fait dans le dossier d'information mais qui ne permet pas de se faire une réelle opinion... Certaines présentations ne sont pas à jour. », « des défauts d'information majeurs persistent dans le dossier aussi bien sur les parcelles concernées et la possible atteinte de la ZPNAF que sur le bilan écologique... », ou bien « je dois faire état de ma stupéfaction devant le rappel (de l'Ae..) : la description du contexte climatique n'a pas été mise à jour », « aucune étude économique n'est trouvable dans le dossier actuel de la mise au sol... sur la perte d'exploitation dans l'activité agricole ».

**Le droit à la participation du public** comprend le droit à s'exprimer, à formuler un avis ou une proposition mais aussi le droit à la prise en considération par le maître d'ouvrage. A la lecture des observations déposées, transpire un sentiment d'amertume de la part du public : « *On ne compte plus les consultations avec des avis défavorables voir des rejets purs et simples qui n'ont pas arrêté l'avancée majestueuse du char de l'Etat* » ou bien « *cela s'ajoute à la méthode constante utilisée par la Société du Grand Paris, qui ne prend en compte aucune remarque et alerte des communes concernées par le tracé en extérieur de cette ligne, depuis maintenant plus de 10 ans* ». Ce droit de suite est évoqué et certains déposants souhaitent faire partie ou être associés à des comités de suivi ad hoc. Une observation formule une proposition au regard de toutes les observations, de grande qualité, argumentées : « *... les avis ne se limitent pas à « je suis contre », ils apportent des arguments, pointent des éléments précis du dossier (ce qui signifie parcourir des centaines, voire des milliers de pages), et pour beaucoup, proposent d'autres solutions, issues de leurs réflexions, individuelles ou collectives, mais aussi de la connaissance fine du terrain qu'ils ont acquise au quotidien et au fil des années. Alors, je me dis que ce serait un crime de balayer d'un revers de main toutes ces heures, tout ce travail, toutes ces propositions et de vouloir imposer malgré cela un projet qui est bien loin de faire l'unanimité. Ce serait tout à l'honneur de l'Etat de faire a minima un moratoire sur la partie ouest de la ligne (à partir de Gif Moulon) et de réunir cette intelligence collective d'excellence...* » et l'ADHAVE exprime une demande : « *L'ADHAVE souhaite que la concertation soit faite dans un véritable esprit de consultation et non seulement d'information.* » Comme il a été rappelé supra, le projet a déjà été soumis à la participation du public à plusieurs reprises selon les étapes successives de la conduite de projet. A ce titre, des participants se sont enquis de **l'articulation des procédures de participation** entre elles. De manière générale, le public estime que « *des enquêtes publiques « morcelées » (sur de petits bouts d'urbanisation, sur de petits bouts de transport...) sans jamais donner aux citoyen.nes la vue globale qui leur serait pourtant*

*nécessaire pour pouvoir se positionner correctement sur le projet, ni surtout leur donner la possibilité de s'exprimer (et que cela « compte » !) sur le projet global ».*

Le projet du dédoublement de la RD36 devrait faire l'objet d'une enquête publique dans le cadre de l'élaboration de la décision portant déclaration d'utilité publique et soulève des remarques parfois acerbes : *« Pour une fois, la SGP (pour la ligne 18) et le CD91 (pour le doublement de la RD36) ont décidé de travailler de concert pour « optimiser les emprises de la ligne 18 et de la RD36 » (cité comme 3e objectif lors de la réunion publique à CentraleSupélec). Bel effort, à saluer ! Sauf que les enquêtes publiques sont une nouvelle fois disjointes et que nous, citoyen.nes, devons dès ce mois de juillet 2021, nous exprimer sur « un métro ligne 18 » alors que le dossier de la RD36 ne sera pas prêt avant 2027 ».*

L'Union des Amis du Parc naturel de la Haute Vallée de Chevreuse estime, quant à elle, que : *« il est à la fois inacceptable et contraire au droit de l'environnement que pour des raisons liées uniquement à l'échéance électorale de 2022, ces projets fassent l'objet de procédures réglementaires distinctes alors qu'ils sont intimement liés ».*

Par ailleurs, des contributions font référence à une enquête parcellaire qui s'est déroulée en mai 2021 et qui portait sur des parcelles de la Ville de Versailles. L'Association Versailles Environnement résume l'ensemble des points traités dans les différentes observations : *« le lien entre les différentes enquêtes publiques n'est pas assuré : -on s'étonne d'avoir vu une EP parcellaire il y a deux mois en mai 2021 sur Versailles, dont les données ne semblent pas correspondre à l'EP de juillet alors qu'il s'agit parfois des mêmes ouvrages : pourquoi cette chronologie ? Quelles sont les données valables à ce jour ? y aurait-il une autre EP parcellaire ? les conclusions et les recommandations du Commissaire enquêteur de cette EP de mai seront-elles prises en compte ? Juridiquement, ceci apparaît pour le moins douteux, ou en tout cas le fruit de négligences dans le pilotage ; -les changements d'échelle, de libellé, de méthode semblent incessant... objet bizarre composé de parties disparates, formant un ensemble sans unité, et éloigné des réalités... nous demandons à ce que les EP successives soient reliées, mises en cohérence les unes avec les autres, au point de vue formel (échelles, dates, légendes) qu'au point de vue du fond(chronologie, statut juridique, prise en compte des impacts, indications financières, flux, ,etc.) »*

### **IV.1.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Modalités d'organisation de l'enquête publique**

L'organisation de la présente enquête publique est questionnée par le public, tant pour la période, la durée que les modalités de rencontre avec le public.

### **1.1. Quels ont été les principes directeurs, voire contraintes, qui vous ont conduit dans la détermination des modalités de cette procédure de participation ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

*La durée et les modalités de rencontre avec le public ne sont pas fixées par le maître d'ouvrage, mais par l'autorité organisatrice (en l'espèce, la préfecture de la Région d'Ile-de-France) et la présidente de la commission d'enquête, dans le cadre prescrit au chapitre III du titre II du livre 1<sup>er</sup> du code de l'environnement (auquel renvoie le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).*

*La SGP a contribué au dispositif en faisant procéder à des affichages supplémentaires par rapport à ceux prescrits par la réglementation, à la distribution de documents d'information dans les boîtes à lettres, et en participant aux deux réunions publiques pour lesquelles elle a fourni les moyens matériels.*

*La période de l'enquête a été fixée par le préfet de région sur la base de la demande de la Société du Grand Paris, découlant elle-même des besoins du calendrier du projet établi en vue de respecter l'objectif de mise en service fixé par le Gouvernement : pour la partie Ouest de la Ligne 18, la mise en service est prévue à l'horizon 2030, comme cela a été exposé par le Premier ministre dans une communication du 22 février 2018.*

*Lors de cette communication, le Premier ministre a également demandé à la Société du Grand Paris de faire en sorte que les marchés structurants pour la réalisation du Grand Paris Express soient notifiés avant la fin du quinquennat, et de proposer des pistes d'économie de l'ordre de 10% du coût du programme.*

*C'est sur la base de cette « feuille de route » que la SGP a conduit ses études, avec tout d'abord une étude préliminaire puis un avant-projet (AVP, lancé en 2020 et achevé en 2021) et un projet (en cours : le maître d'œuvre devrait remettre sa proposition d'ici au premier trimestre 2022).*

*A ce stade d'avancement des études, le calendrier de réalisation a fait apparaître la nécessité de notifier le marché de construction du tunnel Ouest en mars-avril 2022 en vue de pouvoir respecter l'objectif de 2030 : il était donc doublement nécessaire d'obtenir la déclaration d'utilité publique modificative à cette même échéance de début 2022, pour pouvoir respecter les dates de début et de fin de l'opération fixées par le Premier ministre.*

*Compte tenu du délai nécessaire pour le bon déroulement de la procédure, la SGP avait souhaité que l'enquête publique puisse se dérouler en mai-juin 2021, en évitant la période électorale comme le veut l'usage républicain. Cependant, la crise sanitaire de la Covid-19 ayant conduit le Parlement (loi n° 2021-191 du 22 février 2021) à reporter les élections départementales et régionales de mars à juin 2021, ce souhait n'a pu être exaucé et l'enquête a été finalement ouverte le 28 juin 2021.*

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris, dans sa réponse, présente, de manière précise et détaillée, les contraintes de calendrier et le raisonnement en mode projet qui a conduit à la détermination de la période de l'enquête publique.

La commission d'enquête mentionne que, selon les termes de l'article R123-9 du Code de l'environnement, « *l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique précise par arrêté les informations mentionnées à l'article L123-10, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et **après concertation avec le président de la commission d'enquête*** ». La commission d'enquête est force de proposition mais la décision de mise en œuvre revient au maître d'ouvrage.

## **Le respect de l'article 7 de la Charte de l'environnement**

Le droit de participation se dédouble en un droit à s'exprimer et un droit à reddition de la part du maître d'ouvrage. A la lecture des observations, on note que le public émet souvent des réserves sur la capacité du maître d'ouvrage à prendre en compte les arguments développés au cours de ces procédures de participation du public et formule des demandes pour être associé à la conduite du projet.

### **1.2. Pouvez-vous citer des arguments émis au cours de précédentes enquêtes publiques qui permettent d'illustrer cette prise en compte ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La Société du Grand Paris s'attache, depuis sa création par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, à recueillir l'avis des différents acteurs institutionnels – dont en premier lieu les élus locaux, au travers des comités de pilotage par gare ou spécifiques - et du grand public sur les grandes caractéristiques du projet puis sur ses modalités de réalisation (y compris la phase chantier).

Lorsque ces avis ne contreviennent pas aux objectifs qui lui sont fixés et que le bilan avantages/inconvénients (coûts, calendrier, sécurité, qualité du service, enjeux environnementaux, contraintes réglementaires, etc.) est positif, la SGP les intègre au projet. Trois exemples concernent l'ajout de gares à l'issue du débat public de 2010 portant sur le schéma d'ensemble du GPE, la modification du tracé de la Ligne 18 à l'issue de l'enquête publique de 2016 préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et la modification de l'accès à l'ouvrage annexe n° 7 présentée au public lors de l'enquête publique de 2020.

1. La loi a instauré un régime spécifique de concertation, préalable à l'approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris (désormais connu, avec son réseau complémentaire, sous l'appellation « Grand Paris Express »). Dès la conception du projet, une présentation au public hors norme a eu lieu, avec le débat public relatif au Grand Paris en 2010-2011 : 170 000 connexions sur le site internet, 835 questions-réponses dématérialisées, et 55 réunions publiques rassemblant 15 000 personnes au total (d'après le site de la CNDP). Comme l'expose l'acte motivé approuvé, à l'unanimité, par le conseil de surveillance de la SGP le 26 mai 2011, les avis exprimés dans le cadre du débat public ont amené la SGP à modifier le projet de la

Ligne 18, notamment en ajoutant six gares aux quatre (ou cinq, avec la gare optionnelle de Saint-Quentin Université) proposées à l'origine, et en retenant une insertion partiellement aérienne de la ligne (cf. Acte motivé, Exposé des motifs, page 9). Ces informations sont développées dans le dossier (pièce A1, page 15).

2. Le tracé envisagé en 2015 prévoyait un passage en tunnel sous le quartier de La Bretonnière, à Voisins-le-Bretonneux (Yvelines). La consistance des sols dans ce secteur, peu favorable, avait conduit à de nombreuses observations du public puis à un avis réservé de la commission d'enquête.

Au vu de ces observations, la SGP a modifié son projet et retenu un autre tracé : le plan général des travaux (PGT) annexé au décret du 28 mars 2017 a pris en compte cette amélioration.

3. L'accès à l'ouvrage annexe n° 7 à Wissous était prévu par la rue Paul Cézanne, tant en phase exploitation qu'en phase travaux. Or si en phase exploitation l'accès ne sera emprunté qu'occasionnellement, par des engins légers, tel n'était pas le cas de la phase travaux, avec de nombreux passages d'engins lourds. Ce point a été porté à l'attention de la SGP dans le cadre des enquêtes publiques successives, ainsi que lors de réunions publiques de quartier. Une solution a donc été recherchée, conjointement avec les élus et riverains, pour éloigner ce trafic des habitations pendant le chantier, et une voie d'accès dédiée, plus à l'ouest, conçue dans ce but. En conséquence, le plan général des travaux a été modifié dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique modificative ayant donné lieu au décret du 14 janvier 2021.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris apporte une réponse factuelle : deux modifications ont été apportées à l'issue de l'enquête publique initiale de 2016. La commission d'enquête note ces deux prises en considération des observations du public.

### **1.3. Aujourd'hui, certaines observations font mention de l'existence de comités de suivi spécifiques. Pouvez-vous lister ceux-ci en précisant dans quel cadre ils interviennent ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme indiqué dans le dossier (pièce A1, page 18), la Société du Grand Paris poursuit tout au long du projet, des études jusqu'à la phase travaux, l'information sur la Ligne 18 et le dialogue avec les acteurs locaux et la population.

La forme de cette relation aux territoires est adaptée aux enjeux du projet et de ses évolutions : comités de pilotage (COPI) avec les élus, précédés de comités techniques (COTECH) avec leurs services, ateliers de travail techniques spécifiques, réunions publiques ou bilatérales en lien étroit avec les collectivités concernées, réunions directes chez les riverains si le besoin se présente...

Dans la continuité des comités de pilotage et concomitamment au début d'une phase opérationnelle de travaux, la SGP met en place les comités de suivi de chantiers (COSU) à l'échelle de la ville ou du quartier, organisés périodiquement selon les évolutions des travaux (trimestriel ou semestriel). Ces COSU sont co-présidés par le (ou les) maire(s) du ressort territorial de l'instance. Enfin, la SGP coorganise également des comités de pôle, instances d'arbitrage et de suivi des projets de pôle, des études amonts jusqu'à la mise en service. Leur organisation est détaillée en réponse à la question 5.3.

2. Au-delà de ces instances mises en place sur tous les territoires du Grand Paris Express, la SGP peut également mettre en place des comités de suivi *ad hoc*, dédiés à des thématiques spécifiques. Ainsi, pour accompagner les différentes phases de l'étude de "mise au sol" de la ligne 18 entre l'arrière gare CEA Saint-Aubin et le Golf national, la SGP a installé un comité de suivi « Etude de la mise au sol ». Ce comité, rassemblant les élus du territoire (départements, communautés d'agglomération, communes), les services de l'Etat, Ile-de-France Mobilités, l'EPA Paris-Saclay, le Parc naturel régional, l'Agence des espaces verts (Région Ile-de-France), les agriculteurs exploitants du plateau de Saclay, l'association Terre & Cité, etc., a permis de tenir les parties-prenantes informées des avancées de l'étude, tout en recueillant auprès d'eux leur analyse des effets induits par cette modification afin de nourrir l'étude.

Installé le 25 avril 2019, le comité de suivi a été jalonné de deux autres séances plénières le 16 septembre 2020 et le 2 juillet 2021. Trois ateliers thématiques ont également été organisés sur les interfaces avec la voirie, les exploitations agricoles et les continuités environnementales, respectivement le 11 juillet 2019, le 20 septembre 2019 et le 14 octobre 2019. En 2021, des échanges bilatéraux ont été organisés avec les exploitants agricoles dont les circulations seraient impactées par la mise au sol, ponctués de deux réunions élargies sur les solutions identifiées le 9 avril 2021 et le 11 juin 2021.

Ce comité de suivi continuera d'être l'instance de concertation dédiée au projet de mise au sol, et ce tout au long de la poursuite des études.

D'autres comités *ad hoc* pourront être installés à la discrétion de la SGP pour répondre aux besoins spécifiques du territoire et des acteurs vis-à-vis des travaux du Grand Paris Express (par exemple, interfaces avec la profession agricole, interfaces avec le Golf national, etc.).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La réponse de la Société du Grand Paris démontre que les actions ont été nombreuses, diverses et échelonnées dans le temps.

La commission d'enquête acte tous ces états de fait. Toutefois, elle relève que toutes les actions futures sont présentées de manière hypothétique et « à la discrétion de la SGP ». D'autre part, il serait, peut-être, souhaitable que le maître d'ouvrage s'adresse, aussi, directement au public de manière régulière.



#### **1.4. Seriez-vous prêt à organiser une réunion publique pour présenter la décision finale et la prise en compte des arguments soulevés par le public ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme exposé dans la réponse à la question 1.3, la SGP organise régulièrement des réunions ouvertes au public pour présenter l'avancement du projet et répondre aux interrogations.

Sur la partie Est de la ligne, désormais en travaux, neuf réunions publiques ont ainsi été tenues en 2020 et 2021 (malgré le contexte sanitaire contraignant) à Wissous, Antony, Massy, Palaiseau et Saclay, généralement en présence des maires ou de leur représentant.

Des réunions analogues seront naturellement organisées sur la partie Ouest, au fur et à mesure de l'avancement du projet. Il est tout à fait possible d'y présenter la décision finale de la SGP.

##### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note bien que le maître d'ouvrage organise « *régulièrement des réunions ouvertes au public* » mais la question portait sur la matérialisation du principe de reddition des comptes. Il s'agit, pour le maître d'ouvrage, de revenir vers le public et de lui présenter la manière dont il a pris en compte les arguments explicités pendant la procédure de participation du public.

#### **L'articulation des procédures de participation du public**

Deux points très précis ont été évoqués dans les contributions : la procédure à venir relative au dédoublement de la RD36 et la prise en compte de l'enquête parcellaire achevée en mai 2021 sur la Ville de Versailles.

Les projets de la Ligne 18 et du dédoublement de la RD36, qui a déjà été déclaré d'utilité publique, présentent des caractères de connexité. En droit de l'environnement, la notion de projet s'entend au sens large, défini par l'article L122-1 du Code de l'environnement « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité. [...].* ».

Le public considère que cette prescription n'est pas respectée.

#### **1.5. Comment justifiez-vous votre démarche actuelle ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Les projets de doublement de la RD36, porté par le Conseil départemental de l'Essonne, et de Ligne 18, porté par la SGP, sont deux projets différents. En effet, ils poursuivent des finalités

propres, auraient pu être mis en œuvre de manière indépendante, et concernent des périmètres géographiques largement distincts même s'ils présentent une connexité sur une petite partie de leurs linéaires.

On rappellera ainsi que le projet de Ligne 18 concerne la création d'une ligne de métro automatique sur environ 35 km, sur treize communes entre Aéroport d'Orly et Versailles-Chantiers, et que le projet de doublement de la RD36 concerne la modification d'une route existante sur environ 10,5 km sur cinq communes. Les deux infrastructures en projet ne sont proches que sur environ 3,5 km, sur trois communes (Saclay, Villiers-le-Bâcle et Châteaufort).

Les deux projets ont déjà été déclarés d'utilité publique, en 2011 pour celui du CD91 et 2017 pour celui de la SGP, et ont obtenus leurs autorisations environnementales, respectivement en 2016 et en 2018.

Ils sont déjà partiellement réalisés ou en cours de réalisation.

2. Dans sa délibération n° 2021-04-0015 du 3 mai 2021, le Conseil départemental de l'Essonne a approuvé une modification de son projet consistant à « abandonner la réalisation du site propre de transport en commun depuis le giratoire de Châteaufort dans les Yvelines jusqu'à l'entrée du CEA à Saclay » et déclaré « la nécessité de relancer une procédure de déclaration d'utilité publique ».

Dans l'intervalle, la SGP et le CD91 poursuivront leurs études communes visant à organiser une cohabitation harmonieuse entre leurs deux projets, y compris pendant la phase intermédiaire pendant laquelle la Ligne 18 sera réalisée alors que la RD36 sera encore dans sa configuration actuelle. Cette recherche d'optimisation portera notamment sur les sujets hydrauliques, particulièrement sensibles dans ce secteur comme l'illustrent si besoin était les nombreuses observations du public (dont celle du Maire de Villiers-le-Bâcle, n° 276).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

Dans sa réponse, le maître d'ouvrage n'apporte pas d'éléments nouveaux par rapport au dossier qui fait état d'un travail conjoint avec le Conseil départemental de l'Essonne pour optimiser les deux projets.

La commission d'enquête regrette cette attitude et rappelle que l'Autorité environnementale, dans son Avis délibéré n°2020-114 du 24 mars 2021, « *recommande de compléter le dossier par une présentation détaillée des effets cumulés du projet de la Ligne 18 et du projet de requalification de la RD36 entre Châteaufort et Massy-Palaiseau, en particulier pour les eaux superficielles, le rétablissement des continuités écologiques et les nuisances pour les riverains* ».

L'Association Versailles Environnement Initiative soulève des questions très précises :

### **1.6. Pourquoi cette chronologie entre une enquête parcellaire qui porte sur un ouvrage annexe soumis à modification dans la présente enquête publique ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les procédures mentionnées relèvent toutes les deux du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (Livre I<sup>er</sup>), en vue de respecter l'objectif fixé à l'article 1<sup>er</sup> de ce code : « L'expropriation, en tout ou partie, d'immeubles ou de droits réels immobiliers ne peut être prononcée qu'à la condition qu'elle réponde à une utilité publique préalablement et formellement constatée à la suite d'une enquête et qu'il ait été procédé, contradictoirement, à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres personnes intéressées. »

Le code organise ensuite la déclaration de l'utilité publique (Titre II) puis l'identification des propriétaires et la détermination des parcelles (Titre III).

L'action de la SGP s'inscrit dans ce cadre, avec d'abord la déclaration d'utilité publique précédée d'une enquête publique, puis dans un second temps la détermination des parcelles, précédée d'une enquête parcellaire.

Pour le projet de Ligne 18, déclaré d'utilité publique par le décret du 28 mars 2017, six enquêtes parcellaires ont ainsi déjà eu lieu, à Paray-Vieille-Poste, Wissous, Antony, Massy, Palaiseau, Orsay, Gif, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Magny-les-Hameaux, Châteaufort, Guyancourt et Versailles.

L'enquête n° 6 (EP6) sur laquelle porte la question concernait les emprises en surface à partir de l'ouvrage annexe n° 23 sur la commune de Versailles, c'est-à-dire les emprises envisagées pour la gare de Versailles Chantiers – dont le terrain d'assiette constitue un enjeu prioritaire - et les OA23 et OA24.

S'agissant de l'OA23, les modifications présentées dans le dossier ne concernent pas l'ouvrage proprement dit ou son emprise chantier, mais uniquement un déclassement supplémentaire d'EBC dans le PLU de Versailles (voir pièce A2, page 35). L'ouvrage se situe au même emplacement, et la parcelle BX0112 englobe entièrement l'emprise chantier, elle-même entièrement incluse dans le plan général des travaux annexé au décret de déclaration d'utilité publique initial. L'enquête parcellaire est donc fondée sur la DUP initiale et la DUP modificative objet du dossier ne devrait pas nécessiter sa reprise.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris considère, dans sa réponse, que la modification relative à l'ouvrage annexe OA23 et portée à la connaissance du public dans le cadre de la présente enquête publique ne remet pas en cause l'enquête parcellaire fondée sur la déclaration d'utilité publique initiale de 2017 et qui s'est tenue en mai 2020. En effet, pour le maître d'ouvrage, les modifications ne portent que « *sur un déclassement supplémentaire d'EBC* ».

La commission d'enquête s'étonne de cette affirmation puisque, dans la présentation de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Versailles (pièce I.2.1., page 27), le maître d'ouvrage précise que « *l'emprise chantier de l'OA23, dans un clairière de la forêt domaniale, dite du Pré*

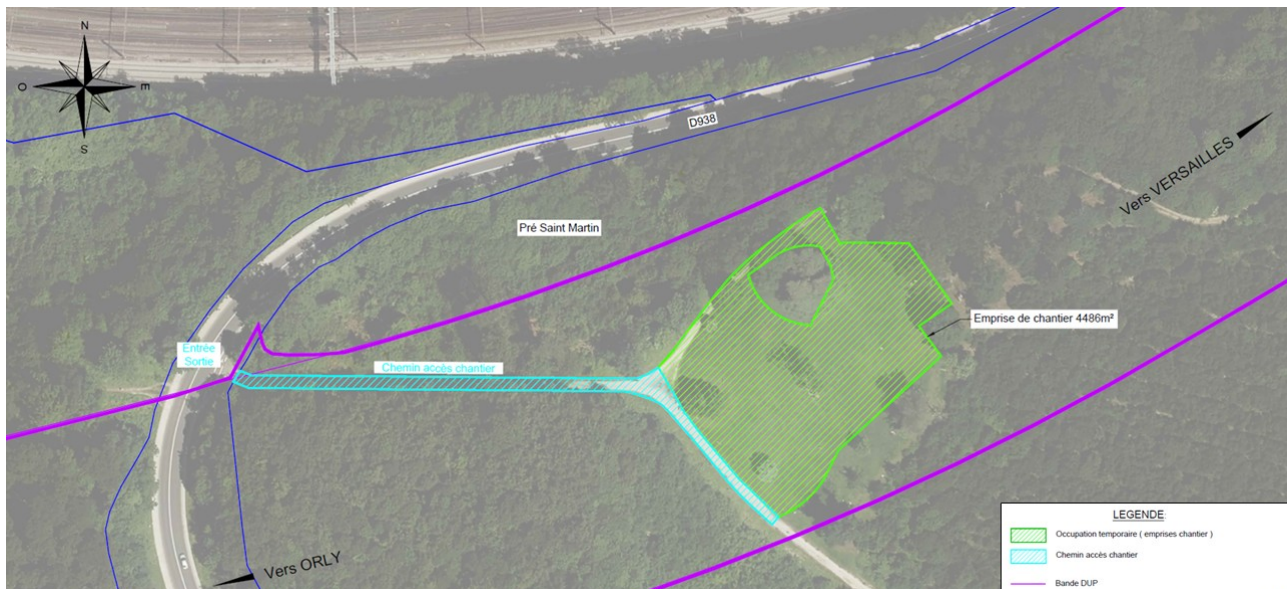
*Saint-Martin, est également augmentée » et que « l'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme afin de permettre :... le recalage de l'emprise et l'augmentation de la surface de l'emplacement réservé n°18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris pour correspondre à celles de l'ouvrage annexe OA23 ».*

**1.7. Quel lien, comment allez-vous prendre en compte les remarques du public, l'avis du commissaire enquêteur aujourd'hui alors que la présente enquête publique est préalable à une décision qui viendra modifier les données ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Malgré les ajustements de la conception de l'ouvrage annexe n° 23 (OA23), celui-ci s'inscrit toujours dans les emprises présentées lors de la demande de déclaration d'utilité publique en 2016 et mises à l'enquête parcellaire en mai 2021.

Les observations du public formulées dans le cadre de cette enquête parcellaire, et les échanges avec l'ONF lors d'une réunion *in situ* le 7 septembre 2021, ont d'ores et déjà amené la SGP à ajuster et préciser son emprise travaux sur la clairière du bois Saint-Martin, désormais prévue comme le montre le plan ci-dessous.



*OA23 : version amendée de l'emprise chantier adaptée suite à l'enquête parcellaire n° 6*

Sur ce plan, la partie hachurée en vert correspond à l'emprise qui serait clôturée – l'enclave correspondant à un arbre à préserver – et la partie hachurée en bleu correspond à la voie d'accès, qui sera partagée avec l'ONF pour ses accès à la forêt pendant les travaux.

La possibilité d'aménager cette voie d'accès pour permettre le passage des piétons doit encore faire l'objet d'études, la création d'un cheminement piétons sécurisé nécessitant une sur largeur et donc une possible coupe d'arbre

2. Le commissaire enquêteur en charge de l'enquête parcellaire a assorti son avis favorable de la recommandation (voir rapport joint en pièce P06) d'une « rétrocession en fin de travaux des surfaces des emprises "chantier" qui impactent la parcelle BX112 située dans le Bois Saint Martin après remise en état du boisement ».

Par ailleurs, la SGP privilégie un accord amiable à l'expropriation pour l'ensemble de ses emprises. S'agissant des emprises chantier, elle privilégie l'occupation temporaire à l'acquisition, à chaque fois qu'un accord peut être trouvé avec le propriétaire.

Si la SGP devait avoir recours à une procédure contrainte pour ses emprises chantier, elle n'a pas vocation à conserver *in fine* les emprises nécessaires en phase exploitation.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris, en prenant en compte les observations déposées lors de l'enquête parcellaire visée, amende légèrement l'emprise chantier nécessaire à la réalisation de l'ouvrage annexe OA23.

La commission d'enquête prend note cette modification, qui, pour elle, doit être intégrée dans l'analyse de l'ouvrage annexe OA23, comme composante du projet de la Ligne 18. Elle tiendra compte de ce fait dans le traitement du projet de la Ligne 18 et de ses composantes.

Un déposant remet en cause la validité de cette procédure de DUP modificative en ces termes : « ces données qui ont été essentielles pour obtenir l'arrêté de DUP en 2017 sont totalement remises en cause par la mise au sol de la Ligne 18 sur le plateau de Saclay... c'est pourquoi cette demande ne peut pas être traitée dans un simple dossier modificatif de DUP mais devrait faire l'objet d'un nouveau dossier spécifique de DUP ».

### **1.8. Qu'en pensez-vous ? Quel fondement juridique donnez-vous à cette procédure ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP ne partage pas l'appréciation selon laquelle la modification proposée du mode de réalisation de la section aérienne (en viaduc ou au sol) « [remettrait] en cause » les objectifs ou le cadre du projet de la Ligne 18 – dont il sera rappelé qu'il ne se résume pas à une infrastructure de génie civil de 5 km environ sur le plateau de Saclay mais correspond à un métro automatique desservant dix gares sur 35 km.

Il s'agit bien ici, et uniquement, de la modification de certaines modalités de réalisation du projet déjà présenté au public et autorisé, et non d'un nouveau projet.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note l'analyse faite par le maître d'ouvrage et relève que la mise au sol est assimilée à une « *modification de certaines modalités de réalisation* » et non à un projet nouveau.

Saclay citoyen s'interroge sur « la précipitation de cette nouvelle enquête modificative » et précise que « Des recours ont été engagés avec le soutien de Saclay Citoyen, un recours pour excès de pouvoir est actuellement en cours auprès du Conseil d'État, porté par huit associations et concernant la déclaration d'utilité publique modifiée par décret du 14 janvier 2021 relatif au projet de ligne 18 ».

### **1.9. Quelle est votre réponse sur l'existence de ce recours, l'articulation des deux procédures d'enquêtes publiques préalables à une DUP modificative qui se sont succédé ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Le greffe du Conseil d'Etat a communiqué à la SGP le 30 juillet 2021 la requête en annulation du décret du 14 janvier 2021 déposé par huit associations (dont Saclay Citoyen ne fait pas partie). L'instruction de ce recours, qui n'est pas suspensif, est en cours. Tant que le Conseil d'Etat n'a pas pris sa décision, le décret du 14 janvier 2021 est donc en vigueur.

2. Comme exposé dans la réponse à la question 1.1, le Premier ministre a fixé le 22 février 2018 les objectifs de mise en service de la Ligne 18 - la séquence Est doit être mise en service au plus tard en 2027, et la séquence Ouest en 2030 – et invité la SGP à rechercher des économies.

Compte tenu de l'avancement du projet à cette époque, le délai n'était plus suffisant pour envisager de le modifier sur la partie Est sans retarder significativement les mises en service : le projet a donc été poursuivi sans reprise sur cette séquence. La SGP a cependant été amenée à demander la modification de la déclaration d'utilité publique du projet (décret du 28 mars 2017) pour prendre en compte l'avancement des études (ajustement de certaines emprises travaux en espace boisé classé...), en plus de l'officialisation de la gare CEA Saint-Aubin sur laquelle la SGP s'était engagée à modifier la DUP lors de la première enquête publique. Les coûts et avantages du programme du GPE et du projet de Ligne 18 ayant évolué substantiellement depuis l'évaluation socio-économique initiale de 2015, la nouvelle version a également été soumise au public.

En revanche, le délai disponible pour la partie Ouest (mise en service en 2030) permettait de réinterroger la conception en cours en vue :

- de prendre encore plus en compte les observations du public relatives à la partie aérienne de la ligne entre l'arrière-gare de CEA Saint-Aubin et le Golf national : ce point s'est concrétisé par l'étude « mise au sol », engagée par la SGP en février 2019 (voir pièce A2,

page 7), dont les conclusions intermédiaires ont conduit la SGP à proposer effectivement la modification du projet ;

- de prendre en compte la demande nouvelle de l'EPA Paris-Saclay d'un déplacement de la gare de Saint-Quentin Est pour améliorer son insertion urbaine dans le cadre du projet de ZAC engagé par la prise d'initiative du 10 octobre 2019.

Ces deux modifications ont été appréciées comme suffisamment importantes pour devoir être portées à la connaissance du public via une nouvelle enquête publique, organisée dès que les informations nécessaires ont été disponibles et sans tarder pour permettre de respecter l'objectif de mise en service de 2030 (voir également réponse à la question 1.1).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris apporte une réponse circonstanciée. La commission d'enquête prend note de celle-ci et souligne que, dès lors que les modifications ne peuvent être apportées dans le cadre de l'exécution de la déclaration d'utilité publique, celles-ci sont qualifiées « substantielles » et nécessitent une nouvelle enquête publique.

\*

## IV.2. LE PROJET DE LA LIGNE 18 ET SES COMPOSANTES

### IV.2.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

Ces modifications se situent, selon le maître d'ouvrage, entre le poste électrique de Villiers-le-Bâcle et l'ouvrage annexe OA24 sis à Versailles. Elles portent sur la réalisation d'ouvrages définitifs mais également sur la phase temporaire du chantier.

- **Le remplacement du viaduc par un passage au sol entre l'arrière-gare de CEA Saint-Aubin et le sud du Golf National**

Dans le projet initial déclaré d'utilité publique en 2017, cette section de la Ligne 18 comprend un viaduc complété par des sections en tranchées ouvertes, en rampe pour la zone de transition avec le tunnel à l'ouest.

Selon les éléments versés au dossier soumis à l'enquête publique, « *Le tracé de la ligne présenté dans ce dossier est « au sol » : il épouse au mieux le terrain naturel, avec un léger encaissement pour maintenir un niveau le plus constant possible. Il reste sur les emprises prévues pour la réalisation de la ligne en viaduc : la modification du projet n'a donc pas d'impact sur les emprises foncières définitives* » (pièce A.2, p.8).

Pour gérer les intersections entre la ligne de métro, qui suit un axe est-ouest, et les trois axes de circulation routière nord-sud (RD361, RD938, route de Châteaufort à Toussus-le-Noble) interceptés, la section au sol se décompose en trois parties rasantes et deux parties en tranchée :

- deux tranchées couvertes permettant le passage de la ligne sous les giratoires de Villiers-le-Bâcle (RD361) et Châteaufort (route vers Toussus-le-Noble) ;
- la réalisation d'un passage inférieur, sous la ligne, pour la RD938.

La section au sol se raccorde au viaduc à l'est par une rampe et au tunnel à l'ouest par une tranchée couverte au niveau de l'ouvrage annexe OA 15. Pour maintenir les continuités écologiques, trois passages sont prévus pour la faune terrestre : deux passages en accompagnement des tranchées couvertes (élargissement des trémies) et un passage inférieur améliorant un existant.

- **Le déplacement de la gare Saint Quentin Est**

Dans la configuration du projet de Ligne 18 déjà déclaré d'utilité publique en 2017, la gare « Saint-Quentin Est », sur la commune de Guyancourt, est positionnée sur la friche industrielle dite Thalès.



Dans le projet soumis à enquête publique, la gare «Saint-Quentin Est» sur la commune de Guyancourt est déplacée de 200 mètres environ vers le nord-est afin de tenir compte de l'avancement des projets dans cette zone. Cette évolution s'appuie sur la prise d'initiative par l'établissement public d'aménagement (EPA) Paris-Saclay, le 10 octobre 2020, d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) « Gare Saint-Quentin Guyancourt ».

En lien avec le dévoiement de la RD91 prévu, la gare précédemment envisagée à 20 mètres de profondeur est remplacée par une gare située à faible profondeur, sous la RD 91, dans le bois du Trou Berger, entre le rond-point de Villaroy et le Technocentre Renault. Ceci permet d'améliorer le positionnement de la gare au sein du quartier, le parcours des voyageurs et de réduire l'emprise imperméabilisée.

- **La modification de la solution technique entre la gare Saint Quentin Est et l'ouvrage annexe OA15**

Le calendrier du projet, le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est et sa plus faible profondeur ont amené à changer de méthode constructive pour le tunnel entre le Golf national et la gare, avec comme bénéfice collatéral la réduction de l'OA15 qui devient un simple accès de secours.

Il est prévu la modification de la méthode constructive du tunnel et de son tracé : le tunnel est un ouvrage-cadre construit en tranchée couverte, au lieu d'un tunnel en voussoirs préfabriqués creusé au tunnelier et le tracé est adapté pour limiter l'impact en surface pendant les travaux.

- **Les modifications apportées aux ouvrages annexes**

**L'ouvrage annexe n° 15 (OA15)** situé entre le Golf national et la RD36 est réduit dans son dimensionnement : l'OA15 devient un simple puits d'accès des secours, au lieu d'un puits de sortie du tunnelier et d'un puits de ventilation ; il est légèrement déplacé vers l'est ;

**L'ouvrage annexe n° 16 (OA16)** situé entre le Golf national et l'avenue de l'Europe est modifié : l'OA16 reçoit des fonctions techniques déplacées depuis la gare ; il est légèrement déplacé vers le sud.

**Les ouvrages annexes n°18 et 19 (OA18 et OA19)**, situés entre la gare de Saint-Quentin Est et la gare de Satory sont déplacés du fait du nouveau positionnement de la gare. Cela permettra de réduire les contraintes en phase travaux et en phase d'exploitation grâce à des accès plus aisés, des emprises moins contraintes et le déplacement de l'OA19 en dehors de l'emprise du campus des services de l'automobile et de la mobilité. Les ouvrages annexes sont respectivement déplacés de 200 m au nord-est et de 130 m au nord-ouest. Le tracé du tunnel est ajusté en conséquence.

**Les ouvrages annexes n° 20 et 21 (OA20 et OA21)**, situés entre la gare de Satory et la gare de Versailles-Chantiers, font l'objet d'ajustements avec des déplacements respectivement 80 m ,25m.

**L'ouvrage annexe n° 23 (OA23)**, situé dans une clairière de la forêt domaniale de Versailles, est déplacé vers l'ouest sur une distance de 20m.

D'autre part, l'emprise de l'ouvrage définitif est portée à 1 116m<sup>2</sup> au lieu de 950m<sup>2</sup> et il est prévu d'augmenter la surface de l'emprise chantier avec comme conséquence la nécessité de déclasser une surface plus importante de l'espace boisé classé situé à ce niveau (5329 m<sup>2</sup> au lieu de 950 m<sup>2</sup> prévus précédemment).

- **Pendant la phase chantier**

**La cinématique du tunnelier** est modifiée du fait de la construction à faible profondeur de la gare « Saint Quentin Est ». Il est donc désormais proposé de réaliser un tunnel creusé au tunnelier entre Saint-Quentin Est et Versailles (OA24), en un seul tir. Le tunnelier partira de la gare « saint Quentin Est », à faible profondeur et pour assurer la couverture nécessaire lors du démarrage du tunnelier, un merlon provisoire sera créé au nord sur une longueur d'environ 300 mètres, avec des terres réutilisées.

**La mise en œuvre d'un ouvrage au droit du rejet des eaux du golf** est indiquée, selon les endroits, comme pouvant être nécessaire en phase chantier ou devant être mis en place y compris en phase définitive. En effet, suite aux modifications apportées au projet, le volume des eaux d'exhaure généré par l'ensemble des ouvrages de la ligne 18 augmente très fortement, de 3,1 millions de m<sup>3</sup> à 5,4 millions de m<sup>3</sup>. Ceci est lié pour l'essentiel au remplacement d'une partie de la section en tunnel par une tranchée couverte.

## **IV.2.2. Synthèse de la participation du public**

Si le public s'est exprimé de manière globale sur le projet, il s'est aussi interrogé sur les composantes du projet de la Ligne 18 et ses composantes, telles que le tracé, la méthode constructive, les gares, le Centre 8, les ouvrages annexes sans oublier le cadre juridique qui s'impose dans le cadre de la réalisation du projet.

Le tracé est questionné et une personne considère que « *Ces tracés sont une aberration. On serait mieux inspiré à reprendre les anciens tracés de A87 ou B12, la ligne droite étant le plus court chemin. La ligne devrait relier le CEA à Châteaufort par le rond point de Toussus, le trajet serait plus court, les emprises au sol moindres et les nuisances pour Villers seraient diminuées. Les eaux iraient vers le Nord.* »

La mise au sol est estimée « *comme une avancée* » par certains, « *comme la pire solution technique : de fait un métro au sol, par des barrières étanches le long des rails, constituera une véritable rupture de continuité visuelle...ne pouvant que conduire à une perte de biodiversité* » pour d'autres.

Terre et Cité, dans son observation, propose, demande une amélioration relative à la méthode constructive : « *Terre et Cité insiste sur l'importance de passer la Ligne 18 en tranchée ouverte du rond-point de Villiers au rond-point de Châteaufort, avec un passage en tranchée couverte, qui débiterait au droit de la zone des Graviers et se prolongerait aussi loin que possible dans le ventre de Châteaufort, afin notamment de préserver les continuités agricoles en surface.* ». il faut noter que cette proposition d'évolution est soutenue par de nombreux acteurs du territoire.

Les gares, sur cette partie Ouest du projet de la Ligne 18, sont au nombre de trois : Versailles Chantiers, Satory et St Quentin Est. Quelques contributions expriment le souhait de voir s'implanter une gare supplémentaire : « *un arrêt à Châteaufort me semble d'utilité publique et environnementale afin de préserver le faible usage des infrastructures routières et favoriser des déplacements en transport public.* » ou encore « *il me semble opportun qu'un arrêt supplémentaire desserve les communes de Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux. Cet arrêt pourrait être aménagé avec des aires sécurisées pour « parker » les vélos et des aires de dépose-minutes ainsi qu'un parking pour voitures électriques (avec bornes) et pour personnes handicapées. Il serait aussi intéressant de pouvoir emporter son vélo dans le train* ».

En ce qui concerne la gare de Versailles Chantiers, plusieurs déposants, dont la Ville de Versailles, se préoccupent de l'insertion urbaine du bâtiment d'Infrapôle et demandent qu'elle soit « *harmonieuse* ». L'association SAVE s'inquiète des voies de retournement pour les bus et de la configuration de la cour de gare.

Pour la gare de Satory, peu d'observations abordent ce sujet. Toutefois, l'Association SAVE note que le dossier soumis à enquête publique comporte des lacunes relatives aux déblais à convoier, aux surfaces temporaires et définitives, aux parkings...

La gare de St Quentin Est, quant à elle, fait l'objet d'une évolution qui est appréciée ainsi par la Ville de Guyancourt : « *Le déplacement de la gare à 200 mètres environ de son emplacement initial permet une meilleure insertion urbaine dans la Ville. Au carrefour de grandes voies de circulation, la gare gagne ainsi en visibilité que ce soit depuis le Sud, le Nord ou l'Ouest, via l'avenue de l'Europe. La Ville a toujours souhaité que la gare de métro soit un signal important à l'échelle du territoire, ce qui exige également la conception d'un bâtiment non seulement exemplaire architecturalement, mais aussi remarquable écologiquement.* ».

Le Centre 8, situé à Versailles, a fait l'objet de plusieurs contributions. Toutes portent une préoccupation quant à son déménagement mais aussi réitère une demande forte, voire une

exigence, liée aux engagements antérieurs de la SGP : « *L'Église protestante unie de Versailles maintient sa demande que soit respecté l'engagement de la SGP de « reloger » le Centre Huit sur un site à proximité de la gare de Versailles-Chantiers et avec son accord exprès. C'est dans cet esprit de parvenir à un accord qu'elle poursuivra les discussions engagées avec la SGP* ».

Les ouvrages annexes, quant à eux, soulèvent des questions, des remarques :

- les ouvrages annexes OA22 et OA22bis : le public s'interroge sur le volume des bâtiments, leur émergence, leurs fonctionnalités, leur localisation,
- l'ouvrage annexe OA23 fait l'objet de contribution de la part de l'ONF, de la DRIAAF, d'associations environnementales ou d'usagers, de la Ville de Versailles, notamment. Son implantation, sa conception fait l'objet de critiques vives mais certaines propositions sont faites pour pallier les inconvénients mis en exergue ;
- l'ouvrage annexe OA24, inséré dans un milieu contraint et habité, fait l'objet de remarques et de demandes. Ainsi, la Ville de Versailles s'inquiète de la proximité de l'ouvrage avec un EPHAD.

Enfin, le cadre juridique qui s'impose lors de la réalisation du projet, est questionné : « *y aura-t-il une nouvelle demande d'autorisation environnementale ?* ».

Plusieurs contributions soulèvent la question de l'actualisation du Plan Particulier d'Intervention (PPI) : « *la nécessité de l'adaptation du PPI pour tenir compte du métro et du fonctionnement de la gare* ». Pour la CLI de Saclay, il s'agit « *d'un point de vigilance qui conditionne la réalisation des gares CEA Saclay et Gis Orsay* », note que « *la question de la malveillance (attaque depuis la gare ou la rame) n'est pas abordée dans le dossier (étude de sûreté ?). Il s'agit d'un point important au regard de la sensibilité des installations, et ce malgré les nombreux arrêts de réacteurs et programmes de démantèlement.* », ni « *l'hypothèse d'un déraillement de train* » et demande l'actualisation de ce document d'urbanisme.

### **IV.2.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Sur la méthode constructive**

Il convient de reprendre intégralement cette proposition ou demande, reprise par les membres de cette association : « *Terre et Cité insiste sur l'importance de passer la Ligne 18 en tranchée ouverte du rond-point de Villiers au rond-point de Châteaufort, avec un passage en tranchée couverte, qui débiterait au droit de la zone des Graviers et se prolongerait aussi loin que possible dans le ventre de Châteaufort, afin notamment de préserver les continuités agricoles en surface.* »

et joint les graphes suivants



*Principe d'un franchissement de la RD938 par la L18 et impacts sur les cheminements agricoles : en aérien (à gauche) ou en tranchée couverte (à droite).*

**2.1. Au regard de cette demande clairement identifiée et représentée graphiquement, pouvez vous donner votre position de manière argumentée ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. La modification du projet de Ligne 18 présentée dans le dossier consiste à faire passer la ligne "au sol" au lieu du viaduc sur une partie de sa section aérienne, pour améliorer l'insertion paysagère en réponse à des observations du public lors des précédentes séquences de concertation tout en dégageant une économie sur le génie civil comme demandé par le Premier ministre.

Le principe de la ligne "au sol" consiste à suivre au mieux le terrain naturel, tout en gérant le relief du Plateau, qui n'est en réalité pas complètement plat (de l'ordre de 9 m de dénivelé au niveau de Villiers-le-Bâcle). Cependant, au niveau de la RD361 et de la route de Châteaufort à Toussus-le-Noble, la voie ferrée orientée est-ouest croise deux routes nord-sud pour lesquelles la distance relative avec la RD36 n'est pas suffisante pour faire passer la route sous le métro : c'est donc l'inverse qui a été proposé, le métro passant sous la route dans une séquence tranchée ouverte - tranchée couverte - tranchée ouverte, déjà relativement longue en raison des pentes admissibles. Concernant le croisement de la RD938, la situation n'est pas la même puisque la distance entre la RD36 et la Ligne 18 est suffisante pour permettre à la RD938 de descendre depuis son point de raccordement à la RD36, selon une pente envisagée à 6% à ce stade des études qui constitue une valeur usuelle pour les infrastructures routières.

2. Certaines parties prenantes locales ont cependant demandé à la SGP d'étudier une inversion de ce dispositif, en faisant passer la Ligne 18 sous la RD938 – dans une configuration similaire à celle proposée, par nécessité, pour les deux autres franchissements, ou même dans une configuration où la tranchée couverte serait encore plus allongée. Cette option a été analysée en profondeur par

la SGP : à l'issue de cette analyse, l'explication motivée du maintien de la solution initialement proposée (la RD938 passe sous le métro) a été présentée à ces parties prenantes, dans diverses configurations dont une réunion tenue le 11 juin 2021 et lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi de l'étude « Passage au sol » (pièce P03).

Le choix du type de franchissement, soit au niveau du sol, soit en tranchée couverte, a été étudié à l'aune de plusieurs critères, dont les principaux sont les suivants (listés sans hiérarchisation) :

- respect des limites admissibles de tracé (pente longitudinale, gabarit routier et ferroviaire) ;
- coût de l'infrastructure ;
- construction et fonctionnement des postes électriques nécessaires à l'alimentation de la ligne ; gestion de l'eau (nappe affleurante) ;
- maintien des circulations agricoles et de l'exploitabilité des parcelles (avec la RD36 dans sa configuration actuelle puis réaménagée) ;
- respect de la ZPNAF ;
- insertion paysagère.

3. La proposition de l'association Terre et Cité reprise ci-dessus correspond à un tout autre projet que celui de la SGP : il s'agirait sur le secteur considéré de réaliser la ligne 18 non pas au sol, mais intégralement en tranchée.

La demande de l'association revient en effet à reprendre entièrement le projet entre les croisements de la Ligne 18 avec d'une part la RD361 à l'est et d'autre part la route de Châteaufort à Toussus-le-Noble à l'ouest, soit sur 3 400 m (ce qui correspond à environ 70% du linéaire entre le poste source et l'OA15).

Sur ce secteur, le projet de la SGP présenté dans le dossier consiste à réaliser deux passages inférieurs, en tranchées ouvertes et couvertes, sur 1220 m au total, et une section au sol sur 2180 m.

La proposition de Terre et Cité revient à décaisser ces 2180 m, dont une tranchée couverte entre la ZA des Gravieres et la RD938, soit 550 m, et une autre tranchée couverte « le plus loin possible » à l'ouest de la RD938 (dans le "ventre" à Châteaufort). Dans la suite de cette réponse, il a été considéré que la tranchée couverte ne dépasserait 800 m, pour éviter d'avoir à créer un accès de secours supplémentaire et surtout la voie d'accès pompier associée.

L'analyse que la SGP fait de cette proposition est détaillée dans la fiche jointe en pièce P04, qui actualise une version précédente établie dans le cadre de l'étude « Passage au sol » et communiquée, entre autres, à Terre et Cités et aux maires.

En synthèse, la proposition présenterait comme seul avantage de préserver une liaison nord-sud au niveau de la parcelle ZA017. Elle ne présente pas d'avantage notable pour ce qui concerne le paysage et la circulation de la faune. Elle est défavorable sur le plan hydraulique, par un effet barrage sur nappes perchées (dont celle identifiée au niveau de la RD938). Elle conduit à augmenter de 85% la consommation de béton, ce qui dégrade le bilan carbone. Enfin, elle conduit

à augmenter le coût de projet de l'ordre de 75 M€ par rapport à la solution proposée par la SGP dans le dossier, et donc de 45 M€ par rapport à la solution en viaduc, déjà autorisée et qui répond aux objectifs énoncés par Terre et Cités en matière de circulations agricoles et de continuité des parcelles.

A l'issue de ces études et analyses, il est donc confirmé que le franchissement aérien de la RD938 constitue la solution pour laquelle les avantages l'emportent nettement sur les inconvénients, ce qui conduit la SGP à maintenir le projet tel que présenté dans le dossier, avec les précisions et améliorations présentées lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude du passage au sol » (voir pièce P01, pages 12 et 17).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note la réponse du maître d'ouvrage mais relève que la proposition de Terre et Cité, si elle l'a bien comprise, ne correspond pas à réaliser « *sur le secteur considéré de réaliser la ligne 18 non pas au sol, mais intégralement en tranchée.* » mais uniquement entre le rond point de Châteaufort et celui de Villiers-le-Bâcle.

Lors de la réunion du Comité de mise au sol du 2 juillet 2021, la Société du Grand Paris a projeté un plan présentant cette section en tranchée couverte. Il faut préciser que ce document a été versé en document complémentaire sur le site dédié de l'enquête publique.

Si la commission d'enquête constate une divergence de présentation de la part du maître d'ouvrage, elle relève aussi que le changement de méthode constructive génère des impacts forts, graves tant positif (en améliorant l'impact visuel de manière très nette) que négatifs (en opérant une coupure franche de la zone agricole, en fractionnant les parcelles, en complexifiant les continuités agricoles et en générant des coûts supplémentaires, tels l'accès au niveau de la RD938. Après avoir apprécié l'ensemble de ces éléments, la commission d'enquête émet une réserve : le projet initial prévoit une réalisation en viaduc, le projet modifié proposé réduit considérablement l'impact visuel de la Ligne 18 mais génère, alors, des impacts fortement négatifs pour les activités agricoles. Ainsi, il apparaît à la commission d'enquête judicieux d'apporter un correctif au projet modifié présenté en prolongeant en tranchée ouverte avec un passage en tranchée couverte sous la RD938. La ligne 18 pourrait être à la même profondeur entre la zone des Gravières et le rond-point de Châteaufort.

## **Sur les ouvrages annexes**

### **A l'égard de l'ouvrage annexe OA15**

L'Association SAVE fait remarquer qu'il se situe « *en proximité d'un lieu classé bien mal placé et peu analysé* ».

**2.2. Pouvez vous apporter des précisions, y compris graphique ou visuelle, quant à l'insertion paysagère envisagée pour concilier le respect de la Porte du Mérantais, inscrite ISMH, et la réalisation de l'ouvrage ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au droit de la Porte de Mérantais, à Magny-les-Hameaux, la modification du projet présentée dans le dossier d'enquête ne modifie pas la configuration de la Ligne 18, qui reste à cet endroit en tranchée ouverte d'une profondeur telle (voir pièce A3, page 8 ou pièce D, pages 54 et 110) que les trains ne sont pas visibles depuis le sol – tant depuis la Porte elle-même (au nord) que depuis un véhicule circulant sur la RD36 (au sud).

Plusieurs esquisses ont déjà été établies par le paysagiste dans le cadre des études d'avant-projet du maître d'œuvre, et ont donné lieu à de premiers échanges avec l'architecte des bâtiments de France (UDAP78). Les deux options présentées à l'ABF se trouvent dans le support présenté à la réunion du comité de suivi "Etude de la mise au sol" du 2 juillet 2021 (voir pièce jointe P01, pages 36 et 37).

La version présentée à l'UDAP78 le 11 mars 2021 a reçu un avis favorable par courrier du 16 mars 2021 (image ci-dessous). Des études de niveau projet sont désormais en cours, et devraient aboutir d'ici la fin de l'année 2021. Leurs résultats seront de nouveau présentés à l'UDAP78, qui sera ensuite formellement saisie pour avis conformément aux textes applicables.



Perspective d'insertion paysagère au droit de la porte Mérantais

**Appréciation de la commission d'enquête**

Enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité du projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest et mises en compatibilité du PLUi de St Quentin en Yvelines et du PLU de Versailles – Rapport



La commission d'enquête prend acte de la réponse et regrette que peu d'éléments ne soient disponibles pour le public.

### **A l'égard des ouvrages annexes OA22 et OA22bis**

L'Association SAVE indique, dans sa contribution, qu' « *il est singulier que le dossier ne comporte aucune donnée sur les besoins pour l'installation de la gare de Satory et pour l'ouvrage 22 cheminée d'aération et de secours dont les emplacements et besoins au sol (travaux et exploitation) auraient dû faire l'objet d'une analyse dans le dossier* ».

D'autre part, la Ville de Versailles s'inquiète de la volumétrie de l'ouvrage.

**2.3. Pouvez vous apporter des précisions sur l'emplacement de cet ouvrage, sur sa situation par rapport au zonage Usv et sur son volume ? Éventuellement, existe-t-il une contrainte de co-visibilité avec le Château de Versailles ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Contrairement à ce qui est prétendu dans l'observation n° 382 rapportée ici, l'ouvrage annexe n° 22 est bien présenté dans le dossier (pièce G2, pages 103 et 124), comme tous les ouvrages. La localisation et les caractéristiques de l'OA22 sont bien précisées : l'ouvrage a des fonctions d'accès de secours, de ventilation et de relevage des eaux ; il se compose d'un puits circulaire d'un diamètre de 11 m et d'une profondeur de 44 m pour la paroi moulée et 31 m jusqu'au rail, relié au tunnel par un rameau ; il présente une émergence en rez-de-chaussée.

Comme on peut le voir sur le document ci-dessous, l'ouvrage annexe n° 22 est située en zone UKa du PLU de Versailles. Comme exposé dans la pièce I.2.1 - MECDU de Versailles -, le règlement écrit de la zone UK étant compatible avec les optimisations de la ligne 18, il n'est pas concerné par la mise en compatibilité.

Le plateau de Satory étant séparé du château de Versailles par une colline, la faible hauteur de l'ouvrage fait qu'il n'y a pas de covisibilité avec le château.



*Emprises définitives de l'OA22 et de la gare de Satory avec le zonage du plan local d'urbanisme*

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

### **A l'égard de l'ouvrage annexe OA23**

La conception, la situation et la réalisation de cet ouvrage annexe OA23 sont critiquées, voire refusée mais, au-delà de ces positions, plusieurs contributions comportent des solutions alternatives, des propositions.

La **localisation** est réfutée par l'ONF qui met en exergue la durée et la nature des travaux qui porteront atteinte à l'usage et la pérennité des arbres du lieu.

Par ailleurs, une contribution propose une localisation décentrée, selon le schéma figurant dans la pièce jointe liée à l'observation 39.

#### **2.4. Quelle est la justification, au-delà du respect de la distance de 800mètres, de l'implantation de l'ouvrage technique OA23 au centre du plateau du Bois St Martin ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La nécessité de placer l'ouvrage OA23 à l'emplacement présenté dans les dossiers successifs depuis 2016 découle directement des prescriptions réglementaires.

La réglementation en matière de sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés prescrit notamment que « la distance entre deux accès [de secours] ne peut être supérieure à 800 m » (point 8 de l'annexe de l'arrêté du 22 novembre 2005).

Entre les gares de Satory et de Versailles Chantiers, le tracé du tunnel a été défini en prenant en compte les différents paramètres techniques (azimut des gares, rayons minimaux de courbure pour la construction au tunnelier, rayons permettant d'optimiser la vitesse de circulation des trains de voyageurs, etc.), ce qui conduit à une longueur de 2535 m, d'où la nécessité de trois accès de secours, dont deux à placer à au maximum 800 m de chacune des deux gares. Ceci posé, un ouvrage annexe devait nécessairement être construit dans le bois Saint-Martin (voir plan dans la réponse à la question 2.9).

Dès la conception initiale du projet, le choix s'est d'évidence porté sur la clairière, par simple application de la démarche environnementale « éviter-réduire-compenser » : cet emplacement permet de limiter le nombre d'arbres à couper (quelques sujets tout au plus), d'autant qu'une voie d'accès existe déjà et pourra être aménagée en limitant les coupes.

Cet emplacement a été présenté à l'ONF dès 2012, et cet organisme a donné un « accord de principe pour la réalisation de l'ouvrage » en 2015, dans le cadre de la consultation inter-administrative au titre de la demande de déclaration d'utilité publique initiale (voir pièce J6a, page 61), tout en demandant à la SGP de « veiller à une bonne insertion [et] minimiser au maximum l'emprise de l'ouvrage ».

##### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et attire l'attention sur les réponses suivantes.

#### **2.5. Quelles sont vos réponses argumentées à l'égard des 5 propositions faites à l'observation 39 ? Existe-il des obstacles techniques, réglementaires ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. L'usage de la clairière a bien été identifié dès l'origine par la SGP, et la conception de l'ouvrage présentée dans le dossier (voir également la réponse aux questions 2.6 à 2.8) permet de limiter les nuisances en phase d'exploitation : l'OA23 sera entièrement enterré, seules les grilles et trappes d'accès étant visibles depuis la surface, et la clairière sera rendue à son usage actuel. Les désagréments mentionnés dans l'observation n° 39 n'existeraient donc en tout état de cause que pendant la phase travaux – certes pendant plusieurs années.

L'emplacement de l'ouvrage n'a pas été modifié notablement par rapport à celui qui a déjà été présenté au public en 2016 (DUP initiale), en 2018 (autorisation environnementale) et en 2020 (modification de la DUP). L'insertion désormais proposée a été améliorée avec la suppression de toute construction en émergence.

Cet emplacement en forêt domaniale a fait l'objet d'échanges avec l'Office national des forêts (ONF) depuis 2012. L'ONF a donné son accord de principe dans le cadre de la consultation inter-administrative menée en 2015 en préalable à la présentation au public de la demande de déclaration d'utilité publique du projet (lettre de l'ONF du 14 septembre 2015, voir pièce J6a du dossier).

La configuration définitive de l'ouvrage sera présentée pour avis à l'Architecte des bâtiments de France.

2. Le rédacteur de l'observation n° 39 propose de déplacer l'ouvrage ou l'entrée du tunnel, et joint deux schémas de principe :

- le schéma n° 2 semble suggérer que la ligne serait au sol entre une entrée du tunnel à créer au niveau de la D91 et la gare actuelle de Versailles Chantiers, avec une « élévation progressive de la voie côté chemins de fer existants » : une telle option est évidemment totalement incompatible avec la gare de la Ligne 18 (nécessairement souterraine, et non en surface comme la gare existante), et l'ajout d'une voie ferrée supplémentaire parallèle aux voies SNCF existantes ne serait matériellement pas possible faute d'espace, sans même prendre en compte d'autres considérations de faisabilité technique, environnementale, économique ou juridique ;
- le schéma n° 1 semble suggérer que l'ouvrage serait construit dans la clairière tel que prévu, mais son entrée serait déportée avec un boyau horizontal de 100 à 200 m de long, débouchant sur l'un des quatre points figurés sur le schéma. Cette proposition ne respecte pas l'esprit de la réglementation concernant l'interdistance maximale entre deux accès de secours. De plus, comme cela est développé dans la réponse à la question 2.9, il est manifeste qu'aucun des points identifiés ne permettrait d'emprise travaux suffisante ; certains nécessiteraient la création d'une voirie d'accès spécifique ; et tous supposeraient un défrichement important dans la forêt domaniale.

Par ailleurs, quand bien même ces options techniques auraient du sens, leur étude puis leur mise en œuvre seraient totalement incompatibles avec l'objectif de mise en service en 2030, retardant

la ligne d'au moins trois ans, soit une perte de valeur pour la collectivité de plusieurs centaines de millions d'euros.

Enfin, la SGP précise qu'elle n'a fait procéder à aucune intervention dans la clairière, et en particulier à aucune coupe d'arbre, contrairement à ce qui est relaté dans l'observation n° 39.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et souligne que, d'autre part, l'Office National des Forêts a donné, certes, un accord de principe mais, au regard de la consultation administrative de 2015, « à la condition que la SGP respecte ses engagements tels que mentionnés dans le compte rendu de la réunion du 3 juillet 2015 ».

**La conception** de l'ouvrage questionne. La DRIAAF, dans son observation, indique que « *il est prévu que cet ouvrage soit réalisé selon la technique des parois moulées* ». D'autre part, il apparaît que les dimensions de l'ouvrage final sont méconnues, tout comme la localisation exacte de l'emplacement réservé. Ainsi, l'AAFVFR précise « *l'emplacement et les dimensions de l'ouvrage annexe 23 divergent selon les documents remis par la SGP pour la DUP et pour le parcellaire. Par ailleurs, la solution retenue pour cet ouvrage n'est pas précisée : technique de réalisation, méthode d'évacuation des secours (ascenseurs ou escaliers) et de désenfumage.* »

Il convient de noter cette remarque « *Si les secours doivent se faire par des escaliers, même partiellement, l'option verticale de cet ouvrage n'est évidemment pas viable. ; l'alternative horizontale doit donc être sérieusement étudiée et évaluée* ».

L'Association VEI demande, quant à elle, « *un descriptif précis de l'installation prévue, dont on sait seulement qu'il s'agit d'un puits de 56 m de profondeur, doté d'une plateforme technique intermédiaire en sous-sol (:a quelle profondeur), d'un ascenseur pompier, et d'un escalier, et de ventilateurs(ou seront-ils placés ?)* »

### **2.6. quelle solution technique est retenue à ce jour pour la réalisation de cet ouvrage ? Parois moulées ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme décrit au chapitre 2.9 de la pièce D du dossier et rappelé au chapitre 3.25 de la pièce G2 du dossier, les puits des différents ouvrages annexes, et notamment celui de l'ouvrage annexe n° 23 (OA23), sont excavés à ciel ouvert après la réalisation préalable de soutènements en parois moulées.

Sauf cas particuliers (puits d'entrée ou sortie de tunnelier...), les ouvrages annexes sont excentrés par rapport au tunnel, auquel ils sont reliés par un rameau. Pour le cas de l'OA23, la réalisation du rameau est envisagée avec congélation du terrain pour en permettre le creusement dans les sables de Fontainebleau.

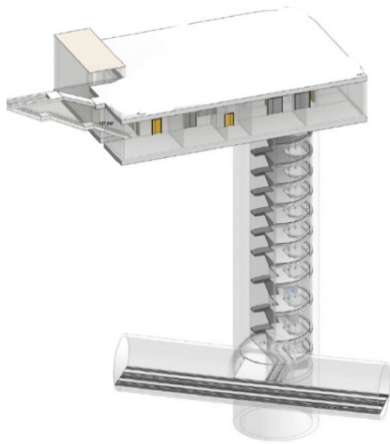
**Appréciation de la commission d'enquête**

la commission d'enquête prend acte de la réponse et note l'impact fort d'une méthode de réalisation sur l'environnement.

**2.7. quelles sont les dimensions de cet ouvrage enterré ? Pouvez vous illustrer votre réponse ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme décrit au chapitre 3.25 de la pièce G2 du dossier, l'OA23 comprend :

- un puits circulaire vertical de 11 m de diamètre descendant à environ 59 m utiles (les rails étant eux-mêmes à 56 m), réalisé en parois moulées fichées jusqu'à 70 m environ. Ce puits est raccordé au tunnel par un rameau de 6 m de diamètre permettant l'accès des secours, la ventilation et le désenfumage du tunnel ;
- un ouvrage enterré d'environ 1120 m<sup>2</sup> sur un niveau, comportant tous les locaux techniques nécessaires au fonctionnement de l'ouvrage, dont les ventilateurs avec leurs pièges à son, conduits associés et équipements connexes, qui utilisent environ 2/3 de l'espace.



Il a été possible d'enterrer complètement l'ouvrage car il s'agit uniquement d'un puits d'accès des secours et de ventilation-désenfumage du tunnel, qui ne contient pas de postes ou transformateurs électriques. En effet, ces postes nécessitent un accès de plain-pied pour les interventions d'Enedis et la maintenance, ce qui implique alors un bâtiment en surface – comme, par exemple, sur l'OA16 ou l'OA22.

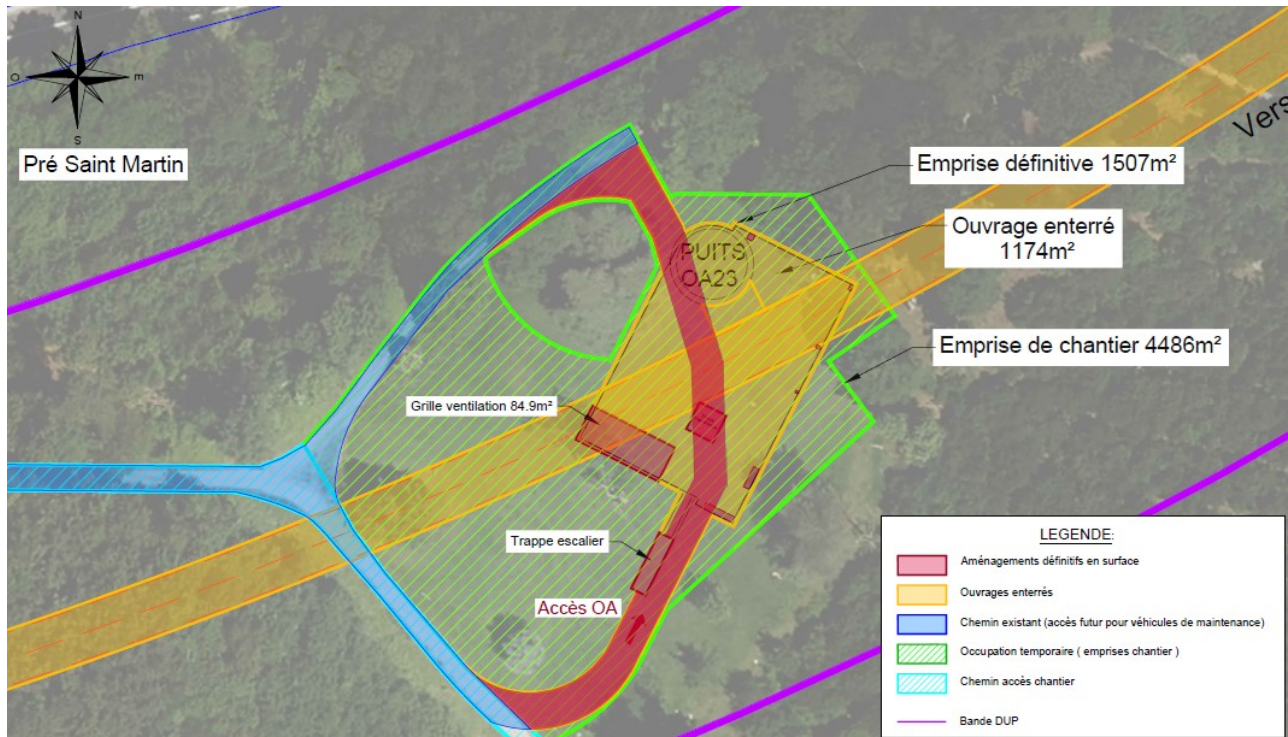
Cet ouvrage est lui-même à environ 2 m sous le niveau du sol, de manière à permettre des plantations au-dessus : ne sont visibles que la trappe d'accès à l'escalier (à gauche sur le schéma ci-contre) et les grilles de ventilation, dont la plus importante (également à gauche sur le schéma) sert à la ventilation-désenfumage du tunnel. Les autres grilles, plus petites, sont nécessaires à la ventilation des locaux techniques eux-mêmes. Leur configuration à ce stade des études figure sur le plan ci-dessous ; elles font toujours l'objet d'études pour les regrouper et pour améliorer leur positionnement dans la clairière (ce qui irait dans le sens demandé par la Ville de Versailles dans son observation n° 339<sup>1</sup>).

Le plan ci-dessous constitue un essai de présentation complète des impacts, avec :

<sup>1</sup> La Ville demande à « optimiser les dimensions et limiter autant que faire se peut le nombre des grilles en surface (étudier les mutualisations techniques possibles) [...]. Etudier une implantation de l'ouvrage qui écarte le plus possible les grilles du centre de la clairière. Créer un cordon végétal pour protéger les grilles et limiter leur impact visuel. »



- en vert, l'emprise chantier clôturée telle qu'actuellement envisagée ; et en bleu, la voie d'accès de chantier, également utilisable par les véhicules de l'ONF ;
- en rouge, les éléments visibles depuis la surface une fois l'ouvrage terminé : la grille principale et la trappe de l'escalier, ainsi que les plus petites grilles (dont la mutualisation est recherchée comme exposé ci-dessus) ; et la voie de maintenance, dont le revêtement reste à définir avec la Ville et l'ONF en cohérence avec l'aménagement qui sera recherché pour la clairière ;
- en orange, les ouvrages enterrés : le local technique de 40 m x 28 m, le puits et le tunnel.



### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et attire l'attention du maître d'ouvrage sur le fait que cette version de l'ouvrage annexe OA23 diffère de celle présentée lors de l'émission du 19 mai 2015 avec l'Office National des Forêts (le support de cette réunion est annexé à l'observation déposée par l'Office National des Forêts). Il s'agissait, à cette date, seulement d'un puits dont la profondeur était de 53,40m et les emprises chantier, 1 110m<sup>2</sup> et ouvrage, 310m<sup>2</sup>.

La commission d'enquête s'interroge sur cette modification de l'ouvrage annexe OA23 qui est présentée dans le dossier soumis à enquête comme un simple déplacement de 20m.

### **2.8. L'ouvrage sera-t-il positionné de manière verticale ? À quelle profondeur ? Et quelle voie de secours est retenue à ce jour, escalier ou ascenseur ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les caractéristiques de l'OA23 sont développées dans la réponse à la question 2.7 (puits circulaire descendant à 59 m de profondeur ; locaux techniques enterrés). Comme pour tous les ouvrages dont la profondeur dépasse 30 m, il sera équipé d'un ascenseur, permettant aux services de secours de descendre rapidement leur matériel. Le puits comprend bien sûr également un escalier. L'accès au puits se fera depuis l'ouvrage enterré, lui-même accessible depuis le terrain naturel par la trappe insérée dans la prairie des Gonards.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

la commission d'enquête prend acte de la réponse.

### **2.9. Le positionnement horizontal de l'ouvrage est suggéré par plusieurs déposants. Est-ce envisageable ? Si cela ne l'est pas, pour quelles raisons ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'ouvrage annexe n° 23 (OA23) contribue à garantir une exploitation de la ligne 18 dans des conditions de sécurité réglementaires, avec les deux fonctions d'accès des secours et de ventilation-désenfumage du tunnel. Pendant la phase travaux, il a également une fonction d'accès de secours pour la sécurité du tunnelier.

#### *1. Positionnement du puit, dans sa conception verticale :*

Comme mentionné dans les réponses aux questions 2.4 et 2.5 ci-dessus, l'arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la sécurité dans les tunnels oblige à réaliser un accès de secours à une distance maximale de 800 m de l'accès suivant, qui se mesure donc au niveau du tympan ouest de la gare de Versailles Chantiers.

Sur la carte ci-dessous, le cercle vert a été dessiné à 800 m de la gare : l'accès de secours doit donc être situé dans ce cercle, la distance "à vol d'oiseau" ne prenant pas en compte les contraintes de courbure du tunnel (rayon maximal admissible par le tunnelier, exigences liées à la vitesse commerciale, angle d'entrée dans la gare, etc.). On voit donc bien que le seul emplacement possible se situe dans la clairière, sauf à créer de toutes pièces un emplacement ailleurs sur le cercle, ce qui impliquerait d'importants défrichements en pleine forêt pour l'ouvrage et sa voie d'accès.





*Rayon de distance maximal de 800 m depuis le tympan de la gare de Versailles Chantiers*

## *2. Réalisation d'une sortie déportée de l'ouvrage*

Entre Satory et Versailles Chantiers, le tunnel passe sous la colline où se trouvera l'ouvrage, et il faut gérer le dénivelé de l'ordre de 35 m. En conséquence, l'OA23 est très profond (59 m "utiles" et environ 70 m jusqu'à la fiche des parois moulées) et descend bien en dessous du terrain naturel environnant, comme on le lit sur le tracé en plan et le profil en long en pièce A3, page 12 : le fond du puits tel qu'envisagé à ce jour se situe au niveau NGF 120. Or, comme on l'observe sur la carte ci-dessous, les niveaux du sol aux environs sont du même ordre au sud (points 2, 3 et 4 de la carte de l'observation n° 39, voir réponse à la question 2.5) et un peu plus bas au nord (point 1).



*Topographie simplifiée à proximité de l'ouvrage : niveaux NGF des différents points d'intérêt (source : Géoportail)*

Compte tenu de l'exigence réglementaire rappelée au §1 ci-dessus, le point (P) de raccord entre le tunnel et l'accès de secours se situe nécessairement dans la clairière : la distance horizontale entre ce point et les points (1) à (4) se situe entre 120 m (point 1) et 200 m (points 2 et 3).

Par ailleurs, comme exposé ci-dessus le secteur de la sortie déportée devrait être suffisamment vaste (de l'ordre de 4000 à 5000 m<sup>2</sup> clôturés) et disposer d'une voie d'accès, ce que ne permettent aucun des points suggérés. Quand bien même cette contrainte pourrait être levée, il resterait à construire un boyau de service permettant de gérer un dénivelé de 50 m (entre le terrain à ±170 NGF et le tunnel à 120 NGF) et une distance horizontale de ±200 m.

Il serait donc nécessaire de creuser un puits vertical similaire à celui prévu dans la conception actuelle de l'ouvrage (parois moulées jusqu'à 59 m utiles et fiche à 70 m), et en plus un tunnel horizontal de 200 m.

Un tunnel oblique serait un peu plus long (206 m), mais aurait une pente de 25%, ce qui nécessiterait des équipements lourds pour le rendre utilisable, coûteux tant pour leur réalisation que pour leur maintenance.

Le creusement horizontal (ou oblique) de ce tunnel d'environ 200 m serait à faire dans les sables de Fontainebleau, comme cela apparaît sur la coupe géologique de la pièce G1 (page 47) : le risque lié à la tenue des sols dans une telle configuration serait considérable. Pour ramener le risque à un niveau acceptable, il faudrait très certainement congeler le sol : or il ne serait pas possible d'intervenir depuis la surface, en pleine forêt et avec 50 m de profondeur, et une congélation

depuis l'intérieur du tunnel en construction serait complexe. L'autre option technique identifiée est celle du tunnelier, qui exige cependant une base arrière importante et ne se justifie que pour un linéaire très supérieur compte tenu des frais fixes.

De plus, la distance que la fumée devrait parcourir serait quadruplée, avec un trajet horizontal au lieu du trajet vertical actuellement prévu, ce qui nécessiterait de revoir entièrement l'étude aéraulique, et très certainement d'augmenter la puissance des ventilateurs – et donc leur coût d'investissement et de fonctionnement.

En outre, une telle modification représenterait un surcoût important pour le projet (probablement 30 à 40 M€, hors frais d'études).

Enfin, quand bien même ces options techniques auraient du sens, leur étude puis leur mise en œuvre seraient totalement incompatibles avec l'objectif de mise en service en 2030, retardant la ligne d'au moins trois ans, soit une perte de valeur pour la collectivité de plusieurs centaines de millions d'euros.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et regrette le fondement qui repose sur le respect du calendrier alors que le projet fait l'objet d'études depuis plusieurs années.

### **Sur le Centre 8**

Une observation relève que la pièce G2, p.192-193, fait mention de la « *réinstallation sur un autre site* » du Centre Huit mais « *en omettant la réserve expresse du décret de la DUP initiale du 28 mars 2017. Par ailleurs, l'Association SAVE fait mention d'un courrier du 15 mars 2021 de la part de la SGP relatif à la reconstruction du Centre 8.*

#### **2. 10. Pouvez vous préciser l'état d'avancement ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le texte visé dans l'observation n° 2 (registre de la commune de Versailles) reprise ci-dessus porte sur les différents scénarios envisagés pour la localisation de la gare à l'intérieur de l'emprise foncière identifiée depuis l'origine au niveau du 8, rue de la Porte de Buc. Le scénario 3, qui n'a pas été retenu comme cela est indiqué page 192 de la pièce G2, comprend un relogement sur place du Centre Huit.

Dans le scénario 4 – qui est celui retenu – le Centre Huit serait relogé sur un autre site à proximité. La SGP est en lien constant avec le Centre Huit depuis 2016 pour trouver une solution de relogement à proximité de son site actuel.

Deux sites sur lesquels la faisabilité technique a été étudiée et est avérée ont été identifiés par la SGP pour le relogement du Centre Huit et acquis par la SGP à titre conservatoire :

- l'un au 13, rue de la Porte de Buc – qui nécessite cependant une modification du PLU, qui fait l'objet d'échanges entre la SGP et la Ville de Versailles ;

- l'autre au 77, rue des Chantiers.

Si le relogement définitif se fait au "13", la parcelle du "77" serait utilisée pour un relogement temporaire ; dans le cas contraire, le "13" serait pour les besoins des travaux de la gare.

Les études se poursuivent sur les aspects juridiques, financiers et calendaires pour ces deux options possibles.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

a commission d'enquête prend acte de la réponse.

## **2. 11. en ce qui concerne le courrier du 15 mars 2021, pouvez vous le fournir ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Par délibération de son directoire du 15 septembre 2016, la SGP s'est engagée à rechercher une solution de relogement du Centre Huit à proximité de son site actuel. A l'issue de plusieurs années de recherches et d'études, la SGP a formellement proposé, par courrier du 15 mars 2021, de relocaliser le Centre Huit dans un immeuble à réaménager au 77, rue des Chantiers (soit à 8 minutes à pied). Un tel courrier personnel n'a pas à figurer dans le dossier.

A ce jour, cette proposition n'a pas reçu l'assentiment du Centre Huit.

Les échanges se poursuivent avec cette association et le propriétaire du site du 8, rue de la Porte de Buc en vue de trouver une solution juridiquement et techniquement recevable et qui convienne à toutes les parties.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et rappelle la réserve formulée par la commission d'enquête en juillet 2016 : « *L'implantation de la future gare Versailles-Chantiers de la ligne 18 au plus près de la gare SNCF actuelle, entraîne la destruction de l'immeuble du Centre Huit appartenant à l'Eglise Protestante Unie de Versailles. La commission d'enquête considère essentiel que le Centre Huit puisse poursuivre ses activités, soit en le construisant sur place après l'édification de la gare de la Ligne 18, soit en le reconstruisant en proximité de la gare ; elle demande donc à la SGP que tout projet de reconstruction, quel qu'il soit, recueille l'assentiment de l'Eglise Protestante Unie de Versailles. »*

## **Sur le cadre juridique**

### **2. 12. les modifications proposées au projet de la Ligne 18 nécessitent-elles une nouvelle autorisation environnementale ? Ou des modifications seront apportées à l'autorisation initiale ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP portera les modifications du projet et leurs impacts à la connaissance des services de l'Etat d'ici la fin de l'année, auxquels il appartiendra de déterminer les procédures environnementales à mettre en œuvre (arrêté de prescriptions complémentaire dans le cadre d'un porter à connaissance ou nouvelle autorisation).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et souligne qu'il est important d'informer les différents acteurs, notamment associatifs présents sur le territoire.

Plusieurs observations posent la question de l'actualisation du Plan Particulier d'Intervention applicable sur le territoire du fait de la proximité des installations nucléaires.

### **2. 13. Pouvez vous apporter des précisions sur la date à laquelle la procédure de révision sera lancée ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le plan particulier d'intervention (PPI) est un élément des dispositifs d'organisation des secours et gestion des crises (plans ORSEC) définis au titre IV du livre VII du code de la sécurité intérieure (articles L7416 et R741-18 et ss.). Il ne s'agit pas d'un document d'urbanisme.

Son établissement et sa mise à jour sont de la compétence du préfet de département. La SGP n'est donc pas concernée, et n'a pas d'information sur une éventuelle mise à jour.

Le PPI en vigueur concernant un accident sur les installations nucléaires de base du CEA et de Cisbio International date d'avril 2013, c'est-à-dire avant la mise à l'arrêt des deux réacteurs nucléaires OSIRIS (2015) et ORPHEE (2019). Les mesures qu'il prévoit pourraient donc peut-être être allégées dans une prochaine version qu'établirait la préfecture de l'Essonne.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

\*

### IV.3. LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL

#### IV.3.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

Le projet de la Ligne 18 est un élément d'un programme d'aménagement du territoire plus vaste, défini notamment par la Loi du Grand Paris du 3 juin 2010. Ainsi est créée une Zone de Protection Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF), pour préserver un espace et une activité agricoles et l'Établissement Public d'Aménagement de Paris-Saclay est en charge de la création et réalisation des Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) au sein d'un territoire qualifié Opération d'Intérêt National (OIN).

L'enjeu, traité dans ce chapitre, est d'assurer une bonne synchronisation entre les différents éléments programmatiques prévus et une cohérence territoriale.

Le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest s'apprécie, à ce jour, dans un contexte qui a évolué par rapport à l'enquête publique réalisée en 2016 pour le projet initial, à plusieurs égards : état d'avancement des différentes ZAC Satory Est et Ouest, ZAC Quartier des Savoirs à Guyancourt et, lié à la mise au sol de la Ligne 18 entre la Gare CEA St Aubin et la Gare de St Quentin Est et au dédoublement de la RD36, l'abandon du Transport en Commun sur Site Propre (TCSP) sur la partie Ouest de la RD36.

#### IV.3.2. Synthèse de la participation du public

Beaucoup de contributions portent sur l'aménagement du territoire au sens large du terme. Hormis celles ayant trait à la ZPNAF qui sont abordées au chapitre « les enjeux agricoles », les observations montrent de prime abord une grande inquiétude relative à l'urbanisation future, possible du plateau.

La réalisation de la Ligne 18 apparaît comme la voie à une « *urbanisation massive* », « *urbanisation ultérieure* », à l'urbanisation future du plateau de Saclay pour rentabiliser la ligne. Elle aura pour effet de « *favoriser les bétonneurs, sacrifier les derniers espaces agricoles, naturels proches de Paris* » ou encore « *urbaniser la totalité du Plateau de Saclay* ». Ainsi, pour beaucoup, construire un « *métro alors qu'il n'y a pas de population est un non-sens ou bien une manière d'appeler les promoteurs pour bétonner* », « Quelle est la véritable raison de la construction De la ligne 18, ne serait ce pas de construire des « Champs de maisons » plutôt que des champs de cultures vivrières qui pourraient nourrir sainement une partie de la « Population ».

L'analyse des dépositions montre que le public souhaite avoir une vision globale du projet d'aménagement et dénonce « *des enquêtes publiques morcelées et ne donne pas au citoyen une vision globale nécessaire pour prendre position sur le projet et surtout leur donner la possibilité de s'exprimer,* ». Parfois, on note l'absence de calcul des effets cumulés au titre de l'évaluation environnementale.

Les projets de ZAC sont également évoqués globalement avec bienveillance ou attente réelle comme la Chambre de Commerce et de l'Industrie qui fait état des projets d'aménagements récents tels que « *émergence d'un nouveau quartier autour de la gare « St Quentin Est », ...le projet d'écosystème d'open innovation dédié à la mobilité avec le Technocentre Renault,... une station de Vedecom, implanté à Satory* »,

En ce qui concerne le « Quartier des savoirs », certains contributeurs soulignent « *Les projets validés, discutés et présentés par nos maires successifs de Guyancourt sont des projets de concertations, structurants et appréciés pour ce nouveau "quartier des savoirs" . Ce sera un quartier exemplaire tant par son architecture et ses accès (métro, gare,...) que par tous les services commerciaux, de loisirs, d'écologie et de vie locale, proches des habitants et de tous les usagers de ce nouveau lieu.* »

ou encore estime que la création du quartier des Savoirs avec les moyens de transport collectif à l'Est de l'agglomération est un « *vrai choix écologique* ».

Toutefois, des oppositions peuvent être émises : le projet est « *absolument obsolète, dépassé par le changement de conjoncture et l'évolution du mode vie en 2020* » pour plusieurs raisons :

1. en termes de politique d'aménagement du territoire, il « *faciliter le développement des petites villes en développant leurs bassins d'emplois et ainsi rééquilibrer la densité de population au niveau national* »
2. du fait du contexte sanitaire, on peut « *s'attendre à une diminution des déplacements dus au travail dans les années à venir* »
3. la Ligne 18 ne répond pas au besoin de déplacements axiaux Nord-Sud des Franciliens
4. la Ligne 18 aura un impact sur la zone agricole « *précieuse* » du Plateau de Saclay, provoquera une densification de la population et un « *grignotage des terres du plateau* ».

Les infrastructures viaries sont questionnées : le dédoublement de la RD36, le dévoiement de la RD91 mais aussi la réalisation des pistes cyclables conformément au plan RER Vélo.

Le Conseil municipal de Villiers-le-Bâcle estime « *qu'il est extrêmement important de considérer ces projets ensemble, dans leur globalité et leurs interactions. Chaque option retenue pour l'un des projets aura des répercussions sur l'autre ; et l'efficacité de certaines mesures ne pourra pas s'apprécier isolément* ». Le Président du Conseil départemental « *rappelle la nécessité que le projet*



de la SGP, qui a été établi en coordination avec les services départementaux pour ce qui concerne la section située entre Saclay et Châteaufort, ne subisse pas d'évolution de nature à remettre en cause les fonctionnalités du doublement de la RD 36 prévu par le département ou à impacter les terrains situés dans la zone de protection naturelle, agricole et forestière ». Un particulier, quant à lui, salue l'effort de la SGP et du CD91 de travailler en commun pour le doublement de la RD36 mais constate que les enquêtes publiques seront disjointes de nouveau (ligne 18 en 2021 et RD36 en 2027).

Le dévoiement de la RD91, sur le territoire de la Commune de Guyancourt, est l'objet de nombreuses observations. Pour beaucoup, celui-ci est « *inacceptable le dévoiement de la RD91...* » mais parfois perçu comme « *le dévoiement de la RD91 nécessaire pour une intégration de la gare et du "Quartier des Savoirs".* »

Le réseau de pistes cyclables est considéré comme « *partie intégrante des infrastructures de transport* » et plusieurs internautes soulignent que « De bons itinéraires de rabattements vélo multiplient considérablement le nombre de passagers ralliant les gares de façon écologique ». Il est fait mention du plan RER Vélo proposé par les associations et soutenu par la Région Île-de-France. Leur point de vigilance a trait à l'étroite imbrication des travaux de la Ligne 18 et ceux de la RD36.

### IV.3.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage

#### Sur l'urbanisation du Plateau de Saclay

**3.1. Pouvez vous rappeler les objectifs annuels en termes de création de logements et de bureaux fixés par**

- la Loi du Grand Paris du 3 juin 2010,
- le S.D.R.I.F.,
- le P.L.H. applicable sur les territoires traversés par la Ligne 18 ?

#### Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage

1. La Société du Grand Paris n'a pas de compétences en la matière objet de la question, et les prévisions socio-économiques ne se font pas sur une base annuelle, mais en prenant en compte la situation projetée aux échéances de mise en service – c'est-à-dire 2030 pour ce qui concerne la Ligne 18. C'est donc sur la base des prévisions, long-terme et macroscopiques, établies par la DRIEAT, que la pièce H a été établie.

Ceci rappelé, la SGP a sollicité l'EPA Paris-Saclay, établissement public en charge de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay créée par la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, qui dispose par nature d'informations de programmation plus précises dans son secteur d'intervention, qui



concerne notamment les ZAC existantes ou en préparation traversées par la Ligne 18, dont « Gare Guyancourt Saint-Quentin » (Quartier des Savoirs), « Satory Est » et « Satory Ouest ». Au vu des éléments communiqués par l'EPA, il est possible d'apporter les éléments de réponse qui suivent.

2. La loi Grand Paris donne un objectif de production de 70 000 places par an à l'échelle du Grand Paris, sans le décliner par territoire.

Le SDRIF ne fixe pas d'objectif annuel. La carte de destination générale du SDRIF donne toutefois, pour les secteurs relevant de l'EPA, les préconisations suivantes pour les différentes ZAC :

- Quartier de l'Ecole Polytechnique, Corbeville, Moulon : zone d'urbanisation préférentielle ;
- Gare Guyancourt – Saint-Quentin (dont Quartier des savoirs) : quartier à densifier à proximité d'une gare
- Satory Est : secteur à fort potentiel de densification ;
- Satory Ouest : zone d'urbanisation préférentielle.

Enfin, concernant les PLH :

- Le PLH de la Communauté Paris-Saclay prévoit pour la période 2018-2023 les constructions suivantes :
  - Pour la commune de Gif-sur-Yvette : 1473 logements familiaux libres y compris lits étudiants en locatif libre, 326 logements familiaux en social, 434 lits étudiants en locatif social. Sur la période, la ZAC de Moulon participe à ces objectifs communaux à hauteur de 981 logements familiaux libres, 315 logements familiaux en social, 414 lits en locatif libre et 592 lits en locatif social.
  - Pour la commune d'Orsay : 355 logements familiaux libres y compris lits étudiants en locatif libre, 175 logements familiaux en social, pas de prévisions de lits étudiants en locatif social. Sur la période, les opérations portées par l'EPA Paris-Saclay ne participent pas à ces objectifs communaux (livraisons estimées à partir de 2024 pour les logements étudiants, 2027 pour les logement familiaux).
  - Pour la commune de Palaiseau : 1965 logements familiaux libres y compris lits étudiants en locatif libre, 100 logements familiaux en social, 637 lits étudiants en locatif social. Sur la période, la ZAC du quartier de l'Ecole Polytechnique participe à ces objectifs communaux à hauteur de 1 218 lits en locatif social et 480 lits en locatif libre (pas de logements familiaux livrés sur cette période).
- il n'y a pas de PLH en vigueur dans l'agglomération de Versailles Grand Parc ;
- le PLH de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur couvre la période 2018-2023. Sur cette période, aucun logement n'est prévu dans le périmètre de la ZAC Gare Guyancourt- Saint-Quentin, de façon cohérente avec le calendrier de ladite ZAC.

Aussi, les PLH à venir des deux agglomérations intégreront les hypothèses de programme et de calendrier de réalisation retenues pour les ZAC portées par l'EPA Paris-Saclay conformément aux

orientations du contrat de développement territorial (CDT) Versailles-Grand-Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines/Vélizy-Villacoublay.

Ces ZAC, qui se situent toutes en dehors de la ZPNAF (non urbanisable, par définition), ont des états d'avancement différents : dossiers de réalisation approuvés pour les ZAC QEP, Moulon, Corbeville et Satory Ouest ; prise d'initiative de ZAC pour Satory Est (mais voir réponses aux questions 3.2 et 3.3) et Gare Guyancourt Saint-Quentin ; ZAD au niveau du Christ de Saclay. Dans les deux ZAC QEP et Moulon, les niveaux de réalisation sont déjà très élevés pour les locaux d'enseignement supérieur (74% et 93%) et de logement étudiant (80% et 75%). S'agissant de la ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin, la programmation n'est pas arrêtée à ce jour. En première approche, elle porterait sur environ 2000 logements et de l'ordre de 150 000 m<sup>2</sup> SDP pour le développement économique.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

A la lecture des précisions apportées par la Société du Grand Paris, la commission d'enquête note que, pour le secteur concerné par les modifications de la Ligne 18 du Grand Paris Express, l'urbanisation est envisagée par le SDRIF uniquement sur les secteurs de Satory et de Guyancourt et elle rappelle que ces évolutions doivent contribuer à la réalisation de l'objectif des 70 000 logements annuels.

## **Sur les Zones d'Aménagement Concerté**

### **A l'égard des ZAC Satory Est et Ouest**

La ZAC Satory Est n'a pas été présentée lors de la réunion publique du 6 juillet 2021 dont le focus portait sur les programmes d'aménagement autour des gares.

### **3.2. Pouvez vous dresser un état d'avancement pour cette ZAC Satory Est, en terme de temporalité, de surface de plancher créée et de procédure ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au vu des éléments communiqués par l'EPA Paris-Saclay, la SGP est en mesure de communiquer les éléments de réponse suivants.

L'est de Satory est occupé par des casernes des armées et de la Gendarmerie et environ 2000 logements. La prise d'initiative de la ZAC Satory Est en 2017 résultait d'une demande du Préfet de région de coordonner les réflexions du ministère de l'Intérieur et du ministère des Armées sur l'évolution et la valorisation de leur patrimoine foncier et bâti. Ces réflexions ne sont aujourd'hui pas mûres : seule la réhabilitation des logements de gendarmes (caserne Delpal) ainsi que la construction de logements de fonction des Armées ont été décidées et engagées par les deux ministères. Parallèlement, les deux ministères étudient l'hypothèse de mutations plus profondes.

On peut naturellement escompter un potentiel de développement à long terme à la faveur de

l'arrivée de la Ligne 18 à Satory, mais l'opportunité d'une ZAC n'est pas établie et aucune étude urbaine ou technique nécessaire au montage d'une ZAC n'a été engagée.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de ce nouvel élément : « *l'opportunité d'une ZAC n'est pas établie* » et relève que le caractère très hypothétique du « *montage d'une ZAC* » peut avoir des impacts sur l'évaluation socio-économique.

### **3.3. Sa création est-elle toujours d'actualité ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Selon les informations communiquées par l'EPA Paris-Saclay, la création de cette ZAC n'est pas d'actualité. Aucun calendrier de travail n'est établi pour la développer. Son opportunité sera réévaluée à l'approche de la mise en service de la Ligne 18 en 2030.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de cette réponse.

La ZAC de Satory Ouest a fait l'objet de modifications à l'égard de sa programmation.

### **3.4. Pouvez vous présenter de manière synthétique, sous forme de tableau, les évolutions relatives à la création, réalisation de cette ZAC de Satory Ouest ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Selon les informations communiquées par l'EPA Paris-Saclay, le programme de la ZAC Satory Ouest n'a pas été modifié ; il est celui inscrit dans les dossiers de création et de réalisation de ZAC, à savoir 550 000 m<sup>2</sup> SDP (312 000 m<sup>2</sup> pour 4000 logements, 210 000 m<sup>2</sup> pour le développement économiques, 28 000 m<sup>2</sup> pour les commerces, services et équipements publics).

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de ces données et attire l'attention sur le fait que ces objectifs de programmation n'apparaissent pas toujours très clairement dans le dossier et dans l'information au public.

### **A l'égard de la ZAC du « Quartier des Savoirs » à Guyancourt**

La phase de concertation préalable est en cours sous l'égide de l'EPA Paris-Saclay, en partenariat avec la commune de Guyancourt et de St Quentin en Yvelines. Il semble que la SGP soit intervenue

lors de réunions de concertation.

**3.5. Pouvez vous dresser un bilan de cette participation après avoir relaté les modalités selon lesquelles vous êtes intervenu ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1.A la suite de la prise d'initiative de la ZAC « Gare de Guyancourt Saint-Quentin » par son conseil d'administration du 10 octobre 2019, l'EPA Paris-Saclay a lancé une concertation concernant ce projet de « Quartier des Savoirs » à Guyancourt, qui devrait se dérouler jusqu'en mars 2024. Les informations relatives à cette concertation relèvent de l'EPA, qui a créé un site internet à cet effet : <https://dialogue.epaps.fr/concertations/concertation-prealable-a-la-creation-du-quartier-des-savoir-zac-gare-de-guyancourt-saint-quentin/>

A ce jour, cinq ateliers thématiques et trois balades urbaines ont été organisées. L'EPA Paris-Saclay et la ville de Guyancourt ont tenu une réunion publique de restitution de cette première phase de concertation le 14 septembre 2021.

2. La SGP a été invitée en qualité d'observatrice par l'EPA Paris-Saclay à deux réunions publiques de concertation : la réunion de lancement (13 mars 2021) et une réunion dédiée aux aménagements autour de la gare (19 juin 2021). Ces réunions étant organisées par l'EPA Paris-Saclay, le bilan qui pourrait en être fait ne relève pas de la SGP.

Pour ce qui la concerne, la SGP a relevé la préoccupation des habitants au sujet de la conception des dispositifs d'intermodalité qui accompagneront la livraison de la gare Saint-Quentin Est (lignes de bus, parking relais...). Ces fonctionnalités seront étudiées et instruites dans le cadre du comité de pôle, piloté par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (ce comité de pôle est présenté dans la réponse à la question 5.3).

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête a bien conscience que ces modalités de desserte fine à partir de la future gare de St Quentin Est doivent faire l'objet de concertation, d'analyse continue jusqu'à la mise en service de la Ligne 18. Toutefois, elle réitère l'importance de ce travail collaboratif pour donner au projet de la Ligne 18 toute son utilité publique.

**Sur les voies de circulation**

**A l'égard du dévoiement de la RD91**

**3.6. Pouvez vous rappeler l'origine de cette décision, la justification et l'autorité compétente pour mener ces travaux ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme indiqué ci-dessus dans la réponse à la question 3.5, l'EPA Paris-Saclay a engagé la démarche qui doit aboutir à la réalisation du « Quartier des Savoirs » à Guyancourt, dans une ZAC qui serait créée et au sein de laquelle se placerait la gare Saint-Quentin Est de la Ligne 18.

L'étape franchie en octobre 2019 de prise d'initiative de ZAC s'inscrit dans un processus engagé en 2017 par l'EPA avec une consultation d'urbanisme menée sous forme de dialogue compétitif ayant associé l'ensemble des partenaires publics concernés. A ce stade, le plan d'intention de la ZAC établi par l'urbaniste de l'EPA, reproduit ci-dessous (voir pièce A2, page 16), suppose une reconfiguration du réseau viaire pour améliorer la constructibilité au nord et apaiser les circulations à l'ouest.

Le projet relève donc de l'EPA Paris-Saclay et du conseil départemental des Yvelines (s'agissant d'une route départementale), avec la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la commune du Guyancourt, et non de la SGP, pour qui il constitue une donnée d'entrée – naturellement susceptible d'évoluer puisque la concertation vient de débuter le 13 mars 2021 et s'étalera jusqu'à mars 2024.

2. A ce stade amont du projet de ZAC, l'EPA Paris-Saclay souligne que le projet de dévoiement de la RD91 s'inscrit dans une réflexion d'ensemble menée par les partenaires du projet de l'OIN Paris-Saclay (EPA, communautés d'agglomération, département des Yvelines, communes) sur l'évolution de cette axe routier avec l'arrivée de la Ligne 18.

La RD91 est aujourd'hui un axe péri-urbain aménagé en 2x2 voies difficilement franchissables. Elle constitue ainsi une coupure urbaine pour les territoires qu'elle traverse :

- à Versailles, elle segmente le plateau de Satory en deux et isole ainsi l'est et ses quelques 5000 habitants du développement urbain projeté à l'ouest autour de la future gare ;
- elle isole du centre de Guyancourt - et plus largement de Saint-Quentin-en-Yvelines - le Technocentre Renault et ses quelques 15 000 collaborateurs, ainsi que la friche Thales, qui doit accueillir le futur Quartier des savoirs.

L'arrivée de la Ligne 18 avec deux gares de métro en rive immédiate de la RD91 rend indispensable d'intervenir sur la voie elle-même, avec les objectifs suivants :

- conserver ses fonctions routières essentielles aux territoires traversés, de Versailles à la haute vallée de Chevreuse : la RD91 est principalement une voie de desserte locale, mais assure aussi une fonction de transit complémentaire des grands axes nord-sud du secteur (RN10, avenue des Garennes). Les projets d'aménagements autour des gares de Satory et Saint-Quentin Est devront permettre de conserver les flux actuels et absorber les nouveaux flux générés par les nouveaux développements urbains ;
- lui donner davantage d'urbanité : la RD91 doit pouvoir être traversée aisément, des bâtiments doivent pouvoir s'y adresser, notamment les gare de métro et gares routières, les commerces, les mobilités douces doivent pouvoir s'y installer, etc.

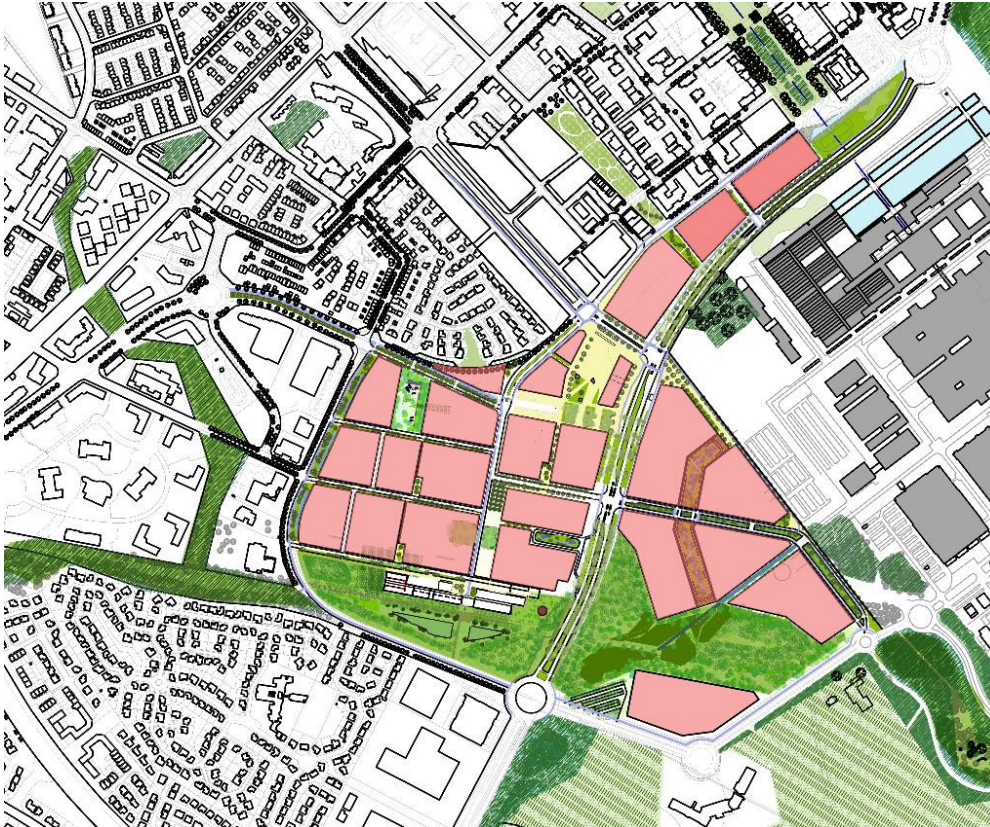
C'est pourquoi sur les deux secteurs d'aménagement, les partenaires étudient diverses hypothèses d'évolution du maillage viaire. A Guyancourt, de premières études de trafic ont été menées depuis 2013, suivies d'études urbaines qui ont permis de dégager de premiers principes conduisant à la prise d'initiative de ZAC à l'unanimité du conseil d'administration de l'EPA Paris-Saclay en octobre 2019.

Parmi ces principes, le dévoiement de la RD91 sur l'emprise de l'actuelle avenue de l'Europe entre la friche Thales et le Technocentre Renault apparaît comme nécessaire à la réalisation d'un projet qui connecte entre eux les quartiers autour de la gare. Soulignons ici que la gare de Saint-Quentin Est est l'unique gare de la Ligne 18 qui desserve l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, tout en étant à sa périphérie : le quartier qui va se développer autour constitue donc la nouvelle porte d'entrée de Saint-Quentin-en-Yvelines sur le Grand Paris et son système de transport en commun révolutionné par le Grand Paris Express. L'enjeu de connexion urbaine est donc stratégique pour permettre à ce territoire historiquement conçu autour de la voiture d'amorcer sa mutation en améliorant sa multimodalité et ainsi répondre aux enjeux climatiques de notre siècle.

Le projet de dévoiement de la RD91 et d'évolution du maillage viaire qui l'accompagnera doit toutefois faire l'objet d'études précises (notamment études de trafic), dont les résultats seront intégrés à l'étude d'impact de la ZAC, qui donnera lieu à la concertation publique réglementaire et à une évaluation par l'Autorité environnementale. Le processus d'étude et de validation n'en est donc qu'à ces débuts.

3. Le projet de Ligne 18 modifié prévoit la construction d'une tranchée couverte au sud de la gare, qui interceptera l'actuelle avenue de l'Europe et se situera pour partie sous la future route déplacée dans le cadre de la ZAC. Sur cette partie :

- la gestion de la phase travaux relèvera de la SGP, qui devra dévier l'avenue de l'Europe : cette opération sera financée par la SGP et mise au point avec la Ville de Guyancourt (voie communale), l'EPA Paris-Saclay (aménageur de la future ZAC) et la communauté d'agglomération de Saint-Quentin (autorité organisatrice des mobilités de proximité) ;
- la remise en état après travaux sera réalisée dans la perspective du réseau viaire cible de la ZAC, de concert entre la SGP et l'EPA, avec l'objectif d'éviter des travaux en double entre la gare et le rond-point Charles-de-Gaulle.



Plan d'intention de la ZAC (extrait de la pièce A2, page 16)

4. La SGP étudie également l'option d'une sortie secondaire de la gare à l'est de la RD91, si elle est déviée comme envisagé sur le plan ci-dessus. En effet, dans cette configuration urbaine et viaire :

- la création de cette sortie ne présenterait pas de difficulté technique particulière, et pourrait être réalisée à coût marginal, compte tenu de la configuration proposée pour la gare (sous la RD91) ;
- cette sortie supplémentaire permettrait un accès plus direct, en sécurité, au secteur à l'est de la RD91, dont le Technocentre Renault.

Ce principe est présenté sur la figure 64, page 92 de la pièce D. Sa mise en œuvre effective reste conditionnée à la configuration du projet urbain et viaire qui sera retenu dans le cadre du projet de Quartier des savoirs conduit par l'EPA Paris-Saclay.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris, dans sa réponse, considère le dévoiement de la RD91 comme « *une donnée d'entrée* » hypothétique puisqu'elle est « *naturellement susceptible d'évoluer puisque la concertation vient de débiter le 13 mars 2021 et s'étalera jusqu'à mars 2024* ». La commission d'enquête relève que les travaux pour la réalisation de la Ligne 18 sur ce secteur devraient débiter fin 2022 et en prenant en compte le dévoiement de la RD91 comme établi. De fait, la commission

d'enquête s'interroge sur la possibilité future d'adapter le projet de la Ligne 18 au résultat de la concertation.

D'autre part, la commission d'enquête note que la modification de la méthode constructive sur ce secteur aura pour effet l'interception de l'actuelle Avenue de l'Europe dès le début des travaux, soit fin 2022.

Enfin, la commission d'enquête relève que la réalisation de la « *sortie supplémentaire* » située aujourd'hui à l'est de l'Avenue de l'Europe demeure hypothétique et liée au dévoiement de la RD91. Elle regrette cet état de fait car, quelle que soit la décision finale relative au dévoiement de la RD91, le futur bâtiment gare St Quentin Est et le Technocentre seront toujours séparés par un axe routier fort.

Dans le dossier soumis à enquête publique, le dévoiement de la RD91 s'accompagne de la fermeture du mini-tunnel.

### **3.7. Cette fermeture est-elle automatique, obligatoire ? Ne peut-on imaginer le maintien de ce mini-tunnel tout en déviant la RD91 ? Et pour quelle raison si cela n'est pas possible ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme indiqué dans la réponse à la question 3.6, la SGP n'est pas à l'origine du projet de fermeture du mini-tunnel de la RD91 ni, plus généralement, du projet de trame viaire dans la ZAC en préparation, dont l'aménageur est l'EPA Paris-Saclay. La SGP n'a pas compétence pour se prononcer sur les conséquences de ce projet sur la circulation routière à Voisins-le-Bretonneux.

La SGP n'est concernée que par l'hypothèse qu'il existera un axe routier nord-sud sous lequel s'insérera la gare et la ligne (en tunnel au tunnelier au nord ; en tranchée couverte au sud). On pourrait d'ailleurs même envisager que cela ne soit pas le cas, mais alors la constructibilité de la ZAC serait nécessairement obérée (impossibilité, par exemple, de créer des sous-sols dans des immeubles construits au-dessus de la tranchée couverte). La SGP suivra de près l'évolution du projet de ZAC au fur et à mesure de la concertation engagée le 13 mars dernier et qui devrait se poursuivre, selon les informations communiquées par l'EPA Paris-Saclay, jusqu'en mars 2024.

2. Comme le confirme l'EPA Paris-Saclay, que la SGP a consulté, le dossier ne porte pas en lui-même les choix d'aménagement qui demeurent à opérer sur le secteur.

Pour répondre aux enjeux de mutation urbaine induits par l'infrastructure de transport majeure qu'est la Ligne 18, l'EPA Paris-Saclay conduit actuellement les études qui doivent mener à la création de la ZAC Gare Guyancourt - Saint-Quentin d'ici quelques années. Dans ce cadre, le projet d'aménagement, y compris les évolutions du maillage viaire et précisément le devenir du carrefour de Villaroy, feront l'objet de la concertation et des enquêtes publiques nécessaires. Sur ce sujet du projet de maillage viaire, il est techniquement possible de déplacer la gare sous la RD91 déviée,



tel que proposé, tout en conservant la voie actuelle à 2x2 voies en trémie sous l'avenue de l'Europe. Toutefois cette hypothèse appellerait les observations suivantes, selon l'EPA :

- *En matière de circulation automobile*

Les études de trafic en cours sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Paris-Saclay montrent déjà qu'il est tout à fait possible d'assurer à l'avenir la fluidité du trafic en remplaçant le carrefour dénivelé par des carrefours à plat. Les résultats définitifs seront naturellement débattus et partagés avec les communes concernées, ainsi que dans le cadre de l'importante concertation préalable à la création de la ZAC.

Cette question est quoiqu'il en soit à décorréliser des difficultés observées sur l'axe formé par la RD91 sud en entrée de Voisins-le-Bretonneux, la RD 36 et l'avenue des Garennes. En effet, côté guyancourtois, la RD91, dans son tracé actuel comme dans son tracé projeté, demeurera un axe de desserte locale assurant des fonctions secondaires de transit. Il conviendra simplement de veiller à maintenir la capacité actuelle de cet axe à absorber les flux pour ne pas pénaliser les automobilistes en transit par ce secteur vers et depuis la RN12. Son évolution n'améliorera ni ne fera empirer la situation observée plus à l'ouest.

- *En matière d'aménagement urbain*

L'aménagement qui résulterait du maintien en l'état de cette trémie semble peu compatible avec la perspective d'aménagement d'un quartier de gare répondant aux enjeux de la ville contemporaine (cf. en particulier la démarche de « Vitalisation des quartiers de gares du Grand Paris Express », notamment portée par la SGP aux côtés de l'Etat, de la Région Ile-de-France et de l'Association des maires de France). La gare se retrouverait en effet cernée d'infrastructure routières, coincée entre l'important rond-point de Villaroy et la patte d'oie formée par deux axes à 2x2 voie (RD actuelle et RD déviée), et la trémie devrait sans doute être prolongée devant les immeubles d'habitation du quartier Villaroy. En conséquence :

- la conception d'un pôle gare fonctionnel garantissant l'accessibilité de la gare pour tous les modes (bus, piétons et cycles, rabattement voitures) serait compromise, et par là même l'attractivité du métro pour le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines. *In fine*, un tel projet favoriserait outre mesure la voiture aux dépens des autres modes.

le futur quartier des Savoirs et le Technocentre demeureraient totalement isolés de la ville, ce qui pourrait remettre en cause la possibilité même de développer autour de la gare un quartier attractif répondant aux besoins de logement et aux enjeux de développement économique portés par le projet Paris-Saclay.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La question portait sur la fermeture du mini-tunnel qui se trouve sous la RD91, au niveau du rond-point Villaroy. La commission d'enquête relève que techniquement il n'existe aucun obstacle à maintenir ouvert le mini-tunnel. Elle note, toutefois, que ce point est un élément de réflexion en

terme de capacité d'aménagement urbain. A ce titre, la Société du Grand Paris cite « *une démarche de « Vitalisation des quartiers de gares du Grand Paris Express » notamment portée par la Société du Grand Paris* ». La commission d'enquête regrette que ce document ne soit pas versé au débat, il aurait permis au public de mieux appréhender les enjeux sur ce secteur.

### **3.8. Qui supportera le coût, pour quel montant et quelle est la temporalité de la fermeture du mini-tunnel ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme indiqué dans la réponse à la question 3.6, la reconfiguration du réseau viaire autour de la gare de Saint-Quentin Est ne relève pas de la SGP, tant pour la conception et la réalisation que pour le financement et le calendrier.

Pour les besoins du projet de la Ligne 18, seule l'avenue de l'Europe actuelle devra être déviée pendant la durée des travaux, sans modification de la RD91.

2. Au vu des éléments communiqués par l'EPA Paris-Saclay, il est possible d'apporter les éléments de réponse suivant :

a) le montant des travaux d'espaces publics n'est pas arrêté à ce jour, car le projet d'aménagement lui-même n'est pas arrêté, et le coût de ces aménagements sera porté dans le cadre du projet urbain d'ensemble.

b) les études pré-opérationnelles de la ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin ont démarré en 2020 et doivent se poursuivre parallèlement aux études réglementaires (étude d'impact pour création de la ZAC, dossier d'autorisation environnementale, modification des documents d'urbanisme) et à la concertation préalable

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que les travaux liés au mini-tunnel ne seront nullement à la charge du maître d'ouvrage, à l'inverse du dévoiement de l'Avenue de l'Europe qui n'est pas prévu dans le projet initial.

Les contributeurs soulignent le manque de dialogue, de concertation, voire même d'information.

### **3.9. Pensez vous mettre en place un comité ad hoc avec les autorités compétentes, les associations de quartiers telles que CQCV ou ADHAVE et les parties prenantes, sachant que les travaux vont se réaliser sur une période longue ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme indiqué dans les réponses aux questions 3.5 et 3.6, le projet de Quartier des savoirs, le déplacement de la gare et la trame viaire cible ne relèvent pas de la SGP, mais de l'EPA Paris-Saclay,

aménageur de la future ZAC "Gare Guyancourt Saint-Quentin" et des collectivités locales (conseil départemental, communauté d'agglomération, commune).

Un comité centré sur la reconfiguration de la RD91 pourrait donc difficilement être porté par la SGP, mais celle-ci s'y associerait s'il était installé. Parallèlement, il convient de rappeler que l'EPA Paris-Saclay a engagé en mars 2021 la concertation préalable à la création de la ZAC, au cours de laquelle la question de la trame viaire sera naturellement abordée.

2. Les enjeux de mobilités autour du pôle Saint-Quentin Est, au titre desquels figure la mobilité des habitants de Voisins-le-Bretonneux, seront également traités plus largement dans le cadre du comité de pôle et de l'étude de pôle pilotée par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, décrit dans la réponse à la question 5.3. Cette instance constitue un espace d'échange et de concertation autour des enjeux liés à l'intermodalité et aux équipements du pôle de la gare Saint-Quentin Est.

3. Pour ce qui la concerne plus immédiatement, la SGP met en place des comités de suivi de chantier (COSU, voir réponse à la question 1.3), instances d'informations et d'échange avec les parties prenantes locales, co-présidées par la SGP et les maires concernés. Six COSU se sont ainsi tenus sur la partie Est de la ligne, où les travaux de génie civil ont commencé en 2020.

La participation d'associations - telles que des conseils de quartiers ou des associations de riverain - à ces COSU est tout à fait envisageable, en accord avec le maire.

De la même manière, la SGP se tiendra à la disposition des collectivités pour l'organisation et l'animation de réunions publiques dédiées à l'information sur les chantiers. A l'est de la ligne (Massy, Wissous, Palaiseau, Saclay), la SGP a ainsi déjà animé neuf réunions publiques depuis septembre 2020 pour présenter aux riverains des chantiers l'organisation des travaux et l'accompagnement porté par la SGP. Le démarrage des travaux sur le secteur Saint-Quentin Est pourra être précédé de l'organisation de réunions publiques à Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux.

Enfin, la SGP met en place des actions d'information et un dispositif de signalements à destination plus directe des habitants :

- avant le démarrage des premiers travaux, les riverains sont informés par une communication ciblée qui resitue ces travaux dans le contexte de la ligne 18 ;
- pendant toute la durée des travaux importants : un agent de proximité est mis en place pour recevoir les alertes ou questions du public et s'assurer qu'elles parviendront bien aux équipes en charge ; une information spécifique est diffusée (« info-flash ») en cas de perturbation ponctuelle ; etc.

Les riverains ont déjà pu contacter directement la SGP de nombreuses fois, soit par la FAQ (accessible à l'adresse <https://vosquestions.societedugrandparis.fr>) soit au travers de leur mairie qui se fait le relais vers la SGP.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La question posée par la commission d'enquête portait sur la prise en compte des riverains dans le cadre du continuum d'information et de participation au projet de la Ligne 18 et non de la ZAC du Quartier des Savoirs.

Si la mise en place de COSU est indispensable, la commission d'enquête considère aussi que l'association de riverains est nécessaire.

### **A l'égard du doublement de la RD36**

Le Conseil Départemental de l'Essonne mentionne dans son observation un point de vigilance relatif à la préservation des fonctionnalités du doublement de la RD36 entre Saclay et Châteaufort. Celui-ci s'adresse à la SGP.

### **3.10. Pouvez vous préciser quelles sont les fonctionnalités à préserver ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Dans son observation (n° 344), le Conseil départemental de l'Essonne (CD91) souligne la nécessité que les deux projets de réaménagement de la RD36 (CD91) et de Ligne 18 (SGP) se poursuivent en respectant les principes d'ores et déjà arrêtés entre les deux organismes, de façon que le projet du CD91, qui devrait être réalisé après celui de la SGP, puisse être mis en œuvre tel qu'envisagé.

Ces grands principes sont exposés dans le support de présentation de la réunion du comité de suivi « Etude du passage au sol » du 2 juillet 2021 (joint en pièce P01), et visent à permettre d'insérer dans le fuseau hors ZPNAF, du sud au nord :

- à la charge du CD91 : une piste dédiée à la circulation agricole et une piste cyclable – au format « RERV » dès que l'emprise disponible est suffisante –, et les chaussées et aménagements associés de la RD36 ;
- à la charge de la SGP : un aménagement paysager – qui peut avoir un rôle de gestion de l'eau – et la voie ferrée et aménagements associés ; le cas échéant une piste dédiée à la circulation agricole ; des bassins permettant la gestion de l'eau de la plateforme.

S'agissant des bassins, des études conjointes SGP-CD91 sont en cours en vue de définir une configuration cible optimale en matière d'empreinte au sol – notamment dans l'objectif de limiter la consommation de terres cultivables – ainsi que le calendrier de réalisation, la SGP étant susceptible de réaliser par avance pour le compte du CD91 des bassins qui ne seront nécessaires qu'une fois la RD36 dédoublée.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note la réponse de la Société du Grand Paris et s'étonne du caractère éventuel de la « *piste dédiée à la circulation agricole* ».

D'autre part, elle rappelle que les éléments présentés par la Société du Grand Paris lors de la

réunion du Comité de suivi du passage au sol le 2 juillet 2021 ne sont pas des éléments figurant au dossier soumis à enquête publique. Ils ont été versés sur le site dédié de l'enquête publique en fin d'enquête publique, environ 8 jours avant la clôture, comme éléments complémentaires.

**3.11. Comment allez vous faire ? Quels sont les points de vigilance pour vous ? Pouvez vous communiquer un plan précis, comme celui projeté lors de la réunion publique du 8 juillet 2021, avec les dimensions ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pour assurer la bonne coordination des études des deux projets de la Ligne 18 (SGP) et de réaménagement de la RD36 (CD91), une convention a été signée le 15 mars 2021 entre le CD91 et la SGP.

A ce stade d'avancement des études, seuls les principes sont arrêtés : ils sont ceux présentés lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi "Etude du passage au sol", tels que rappelés dans la réponse à la question 3.10.

Les emprises disponibles pour les deux projets ont des dimensions très variables selon les secteurs, de sorte qu'il n'est à ce stade pas possible de donner des dimensions précises - d'autant que la position des bassins n'est pas encore arrêtée, dans l'attente des résultats des études sur l'hydraulique. Dans ce contexte, les plans figurant aux pages 27 et 28 de la présentation faite à la réunion publique du 8 juillet (pièce P08) ne doit pas être compris comme correspondant à un projet abouti.

Comme cela figure sur le support de présentation de la réunion du 2 juillet 2021 susmentionnée (pièce P01), plusieurs zones ont été identifiées (voir page 23). La plus contrainte est la zone rasante 2 à Villiers-le-Bâcle (voir page 28), et plus particulièrement la sous-zone 2.2 (entre la ZA des Graviers et la RD361).

La SGP entend donc poursuivre ses études de concert avec le CD91, et en lien avec les différentes parties prenantes, dont les collectivités locales, les exploitants et propriétaires agricoles et les gestionnaires de réseaux, dans l'objectif de définir le projet technique définitif et son phasage pour la Ligne 18, tout en préservant les marges de manœuvre du CD91 pour son projet, l'ensemble dans le respect des principes déjà arrêtés et présentés le 2 juillet dernier.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête comprend que la réalisation de la Ligne 18 et du dédoublement de la RD36 sont prioritaires et que les aménagements pour les autres modes de déplacement seront liés à l'espace restant disponible.

La commission d'enquête regrette cet état de fait et rappelle que les projets d'aménagement doivent être appréciés dans leur globalité, en associant les projets ayant une unité spatiale,

fonctionnelle et temporelle.

Lors de la visite sur site, il a été précisé, oralement, à la commission d'enquête que la RD36 serait déviée entre Châteaufort et le Golf National.

**3.12. Pouvez vous fournir un plan de ce déplacement de la RD36 pour pouvoir le localiser précisément ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

A l'ouest du rond-point de Châteaufort à Toussus-le-Noble, le faisceau prévu hors ZPNAF pour le passage de la Ligne 18 est étonnamment étroit : l'espace disponible entre la ZPNAF (au nord) et la RD36 à 2x2 voies existante (au sud) pourrait s'avérer insuffisant. La SGP s'étant interdit d'installer l'infrastructure du métro en ZPNAF, il serait alors nécessaire de décaler la RD36 vers le sud. Ce décalage est circonscrit entre les deux limites indiquées sur le plan ci-dessous (traits rouges).

En tout état de cause, l'espace restera insuffisant pour permettre des aménagements paysagers étendus, et un mur de protection devra protéger la voie ferrée par rapport à la route. La conception de ce mur n'est pas arrêtée à ce jour ; des intentions figurent page 35 du support de présentation de la réunion du comité de suivi « Etude du passage au sol » du 2 juillet 2021 (joint en pièce P01).



*Secteur dans lequel la RD36 existante pourrait devoir être déplacée vers le sud pour éviter la ZPNAF*

**Appréciation de la commission d'enquête**

A la lecture de la réponse de la Société du Grand Paris, la commission d'enquête relève trois points

- le déplacement de la RD36 se ferait de part et d'autre du rond point de la rue des Jeunes

Bois

- l'opération se situerait sur le territoire de deux communes : Magny-les-Hameaux et Châteaufort
- l'impact visuel sera « fort », du fait de la construction d'un mur pour sécuriser la voie ferroviaire.

### **3.13. Dans cette hypothèse, qui est compétent pour mener les travaux et à qui incombera le montant des travaux ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Si les études projets confirment qu'il est nécessaire de décaler légèrement la chaussée de la RD36 vers le sud – afin de ne pas empiéter au nord sur la ZPNAF – la SGP en assurera le financement et proposera au Conseil départemental des Yvelines de se voir déléguer la maîtrise d'ouvrage des travaux (selon le même mécanisme que celui mis en œuvre avec le CD91).

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note qu'il s'agit d'un surcoût pour le maître d'ouvrage.

### **A l'égard des pistes cyclables**

*« la ligne 18 va créer des linéaires infranchissables pour divers cheminements perpendiculaires existants. Des franchissements sont promis oralement, mais il faut les inscrire dans le marbre. Le problème se pose par exemple pour le Chemin Rural Numéro 17 de Villiers-le-Bâcle à Villeras. »*

### **3.14. comment prévoyez vous les franchissements et pouvez vous vous appuyer sur des plans précis pour apporter la réponse ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Le chemin rural n° 17, à l'ouest du poste-source (Saclay) est actuellement interrompu par la RD36 existante. La traversée en sécurité de la chaussée à 2x1 voie suppose de se déplacer jusqu'à l'entrée du CEA, où se trouve le passage protégé le plus proche.

Dans les projets précédents de la SGP et du CD91, un passage inférieur était créé par le CD91 sous la RD36 dédoublée - notamment pour le passage des engins agricoles -, et la ligne 18 survolait ce chemin, en viaduc. Dans le cadre de son passage au sol, le projet de ligne 18 aurait allongé ce passage inférieur.

La concertation avec l'exploitant agricole concerné, défavorable à un passage inférieur (manœuvrabilité, entretien...) a conduit les deux maîtres d'ouvrage à modifier leurs projets : un cheminement au gabarit des engins agricoles serait créé entre la rampe de la ligne 18 et le poste-source (SGP), et un feu télécommandé permettrait la traversée des engins venant du sud (CD91).

La continuité du cheminement des piétons serait ainsi maintenue. Cette proposition a été formulée par écrit par la SGP et le CD91, et présentée aux différentes parties prenantes lors de la réunion du comité de suivi « Etude de la mise au sol » du 2 juillet 2021 à Saclay, en présence notamment du Préfet de l'Essonne et du Président du directoire de la Société du Grand Paris. Le support de présentation correspondant a été versé au dossier d'enquête et est joint en pièce P01 ; le plan correspondant au cheminement présenté ci-dessus s'y trouve en page 15.

2. L'autre chemin piétons à conserver se situe à Magny-les-Hameaux, où un passage inférieur permet de traverser en sécurité la RD36 entre la forêt domaniale de Port-Royal et le sud du Golf national. Ce passage inférieur sera réaménagé dans le cadre du projet de Ligne 18 au sol, de manière à maintenir la continuité nord-sud existante (voir pièce G3, présentation de la mesure de réduction n° 15, pages 272 et ss. du dossier).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête tient, tout d'abord, à rappeler que les éléments présentés par la Société du Grand Paris lors de la réunion du Comité de suivi du passage au sol le 2 juillet 2021 ne sont pas des éléments figurant au dossier soumis à enquête publique. Ils ont été versés sur le site dédié de l'enquête publique en fin d'enquête publique, environ 8 jours avant la clôture, comme éléments complémentaires.

D'autre part, elle souligne que les continuités piéton sont des préoccupations pour le public.

### **3.15. Aujourd'hui, quelle est la place de la piste cyclable sur les plans ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. La question semble porter sur les pistes cyclables sur le Plateau de Saclay, là où il est proposé de mettre la Ligne 18 « au sol ». Sur tout ce secteur (à Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux), le projet de Ligne 18 ne coupe pas de piste cyclable existante. Le projet de la SGP ne comprend pas non plus de réalisation de piste cyclable nouvelle. Aucune piste ne figure donc sur les plans du dossier.

A Châteaufort et Magny-les-Hameaux, si un léger décalage de la chaussée existante de la RD36 est nécessaire (voir question 3.12), la piste cyclable existante le long de la RD36 sera également décalée, et reconstituée avec des fonctionnalités au moins identiques.

2. Dans le cadre de son projet de réaménagement de la RD36, le CD91 étudie la création d'une piste cyclable, qui n'était initialement pas prévue. Cette adjonction se ferait dans le respect, par les deux projets du CD91 et de la SGP, des limites de la ZPNAF pour le cumul des deux infrastructures. Un plan de principe a été présenté lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude du passage au sol » (voir réponse à la question 3.14 et pièce jointe P01, pages 12 à 15 et 27).



**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note la réponse de la Société du Grand Paris et se réfère à sa position exprimée à la question 3.11.

*« le Compte-rendu de la réunion du Comité de mise au sol du 2 juillet 2021, présidée par Monsieur le Préfet de l'Essonne qui traite beaucoup des traversées agricoles. On y trouve le plan de la piste cyclable qui suit la ligne 18 et qui fait partie du RERV. On remarque que sa largeur est parfois inférieure aux 4m qui sont la norme de cet équipement, ce qui n'est pas admissible vu la largeur totale disponible hors ZPNAF. ».*

**3.16. Confirmez vous cet état de fait ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 3.15, l'éventuelle création d'une piste cyclable le long de la RD36 ne fait pas partie du projet de la Ligne 18 mais est envisagée par le CD91 dans le cadre de son projet de réaménagement de la RD36.

Cette piste n'étant pas prévue dans le projet de réaménagement actuellement déclaré d'utilité publique, il s'agirait d'une fonctionnalité supplémentaire, qui s'ajouterait évidemment dans la limite des emprises disponibles.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris, dans sa réponse, présente la réalisation d'une piste cyclable comme une « *fonctionnalité supplémentaire* ». La commission d'enquête regrette que le projet de mise au sol de la Ligne 18 sur ce secteur ne tienne pas compte du Plan « Vélo et mobilités actives », présenté le 14 septembre 2018, par le Premier ministre. Elle rappelle que celui-ci porte une ambition inédite pour faire du vélo un mode de transport à part entière, avec un objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %.

\*

## IV.4. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

### IV.4.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

Selon les dispositions du Code de l'environnement, le projet de la Ligne 18 est soumis à la phase d'évaluation environnementale. L'Autorité environnementale rend un avis délibéré sur l'étude d'impact préalablement réalisée et le maître d'ouvrage rédige un mémoire en réponse pour faire suite à l'avis de l'Autorité environnementale.

L'Autorité environnementale, dans son dernier avis en date du 24 mars 2021, identifie les enjeux environnementaux soulevés par les modifications apportées au projet initial

- la préservation des milieux naturels et des continuités écologiques ;
- la gestion des eaux superficielles ;
- l'intégration paysagère ;
- la prise en compte des nuisances acoustiques et des vibrations;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

### IV.4.2. Synthèse de la participation du public

#### Sur les émissions de gaz à effet de serre – Bilan carbone

Ce sous-thème a été abordé, principalement par des particuliers, des associations de préservation de l'environnement, des collectivités territoriales. Les contributeurs contestent dans leur majorité le bilan carbone, sans donner d'éléments précis, et estiment qu'il sera négatif contrairement à l'analyse de la SGP : Le « *bilan carbone est négatif* », « *inacceptable* », « *incorrect* », « *comment peut-il être positif avec la construction et l'artificialisation de millions de m<sup>2</sup>* », « *ne répond pas à l'urgence climatique* », « *regrette que le bilan n'ait pas été réalisé par une entité indépendante* », « *une empreinte carbone jamais remboursée* ».

Des contributions font référence à la première estimation faite par Carbone4 sur le bilan carbone de la ligne 18. « *Jean-Marc Jancovici déclarait en 2018 que la ligne 18 ne rembourserait jamais son carbone de départ. Il faut juste l'abandonner* ». D'autres abordent uniquement ce sous-thème avec des points précis, parfois avec une argumentation solide et « *émettent de sérieux doutes sur les chiffres avancés par la SGP* ».

Au vu des ces contributions, le bilan carbone proposé par la SGP, faisant référence à la SNBC, est contesté. L'interrogation est grande sur la crédibilité des chiffres avancés et des explications sont demandés.

### Sur l'artificialisation des sols

Ces contributeurs affichent leur scepticisme sur la capacité de la SGP à respecter le ZAN en 2050, leur inquiétude d'une urbanisation à outrance du Plateau au détriment de l'agriculture. Les avis négatifs sont nombreux : « SGP par ce projet n'intègre pas les enjeux environnementaux du XXIème siècle », « l'artificialisation des sols va fragiliser le bilan hydrique du Plateau », « le principe 0 artificialisation n'est pas respecté », « cette urbanisation va contribuer lourdement à l'artificialisation des sols », « il va aggraver les phénomènes d'inondation », « conduit à l'artificialisation du Plateau et la fin de l'agriculture ». On rappelle l'avis de l'AE « l'étude de solutions pour la gestion des eaux pluviales ne semble pas en l'état abouti », « il faut repenser le projet en tendant au ZAN », ...La commune de Villiers-Le-Bâcle demande « sur la gestion de l'aménagement de la RD36/L18 de considérer la totalité de l'artificialisation ..., d'intégrer la gestion des bassins versants hydrauliques qui risquent de réduire les risques d'inondation ». L'ADVMC (301) indique que « cette nouvelle modification va à l'encontre des objectifs de développement durable de la charte du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse, de la non artificialisation des sols ».

#### Commentaire du maître d'ouvrage

1. Comme expliqué dans la pièce H (pages 47-66 et annexe, pages 16 et 18), il existe un consensus selon lequel la mise en place d'infrastructures de transport structurantes – train, métro automatique, tramway – permet immédiatement la réduction de l'étalement urbain, les développements se concentrant autour des gares, véritables attracteurs. La construction du Grand Paris Express, qui a lui-même une empreinte au sol réduite (voir réponse à la question 4.2), constitue donc un effet de levier sur l'étalement urbain, et donc sur l'artificialisation. Ce consensus est d'ailleurs repris à son compte par le législateur, qui l'a rappelé à l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 3 juin 2010 (voir encadré) en liant le projet du Grand Paris Express et les contrats de développement territoriaux.

Dans cette logique, l'urbanisation à venir mentionnée dans les différents documents (dont le rapport des contre-experts du SGPI) se concentrera dans les ZAC déjà existantes ou en préparation : Quartier de l'Ecole polytechnique, Moulon et Corbeville ; Christ de Saclay (ZAD) ; Gare Guyancourt Saint-Quentin (prise d'initiative en 2019) ; Satory Ouest ; Satory Est (prise d'initiative en 2017). Le solde se fera par densification des entités urbaines existantes, et ne peut s'envisager en ZPNAF, « non urbanisable » (article L141-5 du code de l'urbanisme).

Par ailleurs, le principe de zéro artificialisation *nette* ne doit pas se transformer en zéro artificialisation *brute*, qui n'aurait en elle-même aucun sens.

2. Sur le Plateau de Saclay, la modification de projet présentée dans le dossier (le « passage au sol ») conduirait à l'artificialisation d'une bande de 10 m de large environ (les voies ferrées et aménagements directement associés) sur 5 km (à Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux) soit de l'ordre de 5 ha.

Cette surface est similaire à celle qui était considérée comme imperméabilisée dans le cadre de la solution technique en viaduc : le dossier de demande de déclaration d'utilité publique initiale prenait bien en compte le fait que le tablier du viaduc, en béton, interceptait la pluie et que ces eaux pluviales devaient être gérées dans le cadre du projet de la Ligne 18.

Il n'y a donc pas de différence substantielle entre les deux solutions techniques pour ce qui concerne le volume des eaux pluviales.

3. Comme présenté dans le dossier (pièce G3, page 98), le traitement des eaux de ruissellement par la ligne 18 se fera selon un principe de « transparence hydraulique » : les eaux provenant du bassin versant, au nord de la ligne, seront captées et rejetées de l'autre côté de la ligne. On ne voit, dès lors, pas comment cela pourrait aggraver les phénomènes d'inondation qui existent de longue date (avec l'acmé de 2007 à Villiers-le-Bâcle) sur le Plateau.

Bien au contraire, le travail mené conjointement entre la SGP et de CD91 devrait permettre d'améliorer la situation, l'objectif partagé étant que les bassins ou noues projetées permettent de gérer non seulement les eaux relevant des deux infrastructures (la Ligne 18 et la RD36 doublée), mais en plus une partie des eaux de ruissellement, qui ne sont aujourd'hui pas tamponnées.

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

Article 1<sup>er</sup>. — Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

### Sur les continuités écologiques

Leurs analyses mettent en évidence : des lacunes : « la continuité 8 a été identifiée (G1-148) mais ne fait l'objet d'aucune description », des incohérences : « les continuités 8 et 9 confirment le rôle du Golf national comme un espace relais pour permettre la diffusion d'espèces et ... il est indiqué aussi que la participation de ce site aux réseaux écologiques est jugée insuffisante ». « Ce vacillement récurrent dans les évaluations échoue à fournir un tableau fiable de l'environnement », des études non finalisées « Une MR15 sera mise en œuvre afin d'assurer le maintien des continuités écologiques interrompues par la mise au sol de la ligne. Les études techniques détaillées de cette mesure sont en cours (J10.d p.24) », ... « des incompréhensions : « considère que dans la pièce G4, la carte des continuités écologiques n'est pas compréhensible... » ; on peut noter la même remarque de l'AE (J9.d p.16), des réponses non satisfaisantes : A des questions de l'AE sur la continuité 13 et le choix de ou des ouvrages techniques (buse ou dalot), la SGP renvoie au dossier d'autorisation environnementale à venir.

### Sur le défrichement des boisements

L'analyse des contributions montre la volonté du public de préserver au maximum les espaces boisés, Les contributeurs soulignent la nécessité de préserver la biodiversité (notamment l'avifaune) voire d'assurer des compensations si possibles locales et non régionales (Pierrelaye).

### Sur l'enjeu paysager

Même avec cette mise au sol, « cela va dégrader le paysage » ; « cela va dénaturer le paysage ». Pour certains, la mise au sol, c'est mieux : « considère que la mise au sol permet de réduire .... les atteintes au paysage en permettant une restitution des terres agricoles » ; « est contre le projet mais considère que la mise au sol est préférable au viaduc ». D'autres estiment que la mise au sol est un pis aller, et demandent une ligne en souterrain, voire une tranchée couverte.

L'ONF rappelle le contexte de la forêt domaniale avec un paysage remarquable depuis le Bois Saint Martin et la nécessité de préserver ce paysage en phase chantier.

Terre et Cité rappelle les valeurs paysagères singulières du Plateau de Saclay et par son travail veut concrétiser un référentiel des valeurs paysagères. « *De précédents travaux sur les valeurs paysagères du territoire ont identifié l'importance de certains « points de vue » caractéristiques de cette identité. La L18 mise au sol prévoit de créer une rupture paysagère complète le long de la RD36, ne laissant que trois points de vue vers le paysage d'openfields situé au nord au niveau des carrefours routiers, dont un - le carrefour entre la RD36 et RD938 - sera nettement obstrué par le franchissement de la L18 en viaduc* ». Terre et Cité se positionne ainsi sur l'importance de passer la Ligne 18 en tranchée ouverte du rond-point de Villiers au rond-point de Châteaufort, avec un passage en tranchée couverte, qui débiterait au droit de la zone des Graviers.

#### **Commentaire du maître d'ouvrage**

Dans le projet présenté dans le dossier, la Ligne 18 reste au niveau du terrain naturel lorsqu'elle franchit la RD938 (voir réponse à la question 2.1) ou sera peut-être très légèrement surélevée (moins de 1 m), ce qui ne peut en aucune manière « nettement obstrue[r] » la vue du plateau depuis la RD36.

Plus globalement, on rappellera que le dossier porte sur une modification du projet de la Ligne 18, actuellement déjà autorisé en viaduc (utilité publique et autorisation environnementale), pour améliorer l'insertion paysagère par un passage "au sol", plus discret. Les études d'insertion paysagère sont toujours en cours ; la SGP fait appel à un bureau d'études spécialisé qui prend bien en compte les différents angles et distance de vue.

#### **Sur la faune et la flore**

On dénonce l'impact négatif de la ligne : « *cette ligne va couper le plateau en deux et réduire les déplacements de la population et de la faune* » ; « *elle entrave la circulation de la faune* » ; « *effets néfastes sur la faune et la flore* », « *atteinte à la biodiversité, aux corridors ... naturels pour la faune et flore* ».

On identifie des lacunes : « la séquence Eviter-Réduire-Compenser pour l'avifaune est appliquée de manière opaque » ; « l'étude sur le Martin Pêcheur avec un enjeu fort est jugée minimale » ; « les inventaires doivent être complétés pour prendre en compte les rapaces présents le long du tracé ». La LPO IDF estime que les enjeux de l'avifaune ne sont pas assez analysés et demande une meilleure analyse de l'avifaune.

#### **Commentaire du maître d'ouvrage**

1. En prévision de la modification de l'autorisation environnementale à venir, les inventaires ont été mis à jour sur le secteur Ouest avec près de 34 passages sur le terrain. Ces inventaires viennent en compléments des inventaires déjà réalisés en 2016-2017. Outre les inventaires de terrain, une extraction de la base CETTIA de l'Agence régionale de la biodiversité sur la période 1990-2021 a été effectuée ce qui a permis de compléter les données faune (et notamment avifaunistique) sur la zone d'étude.

On notera par ailleurs que dans le respect des engagements pris auprès de la Commission européenne dans le cadre de la convention de financement LARA, des prospections spécifiques ciblant l'avifaune d'intérêt communautaire (et particulièrement le martin pêcheur et la bondrée apivore) ont été réalisées à l'été 2021

2. Concernant le martin pêcheur, les études ont permis de conclure que le projet de la Ligne 18 n'est pas de nature à impacter des habitats de nidification de l'espèce : aucun habitat favorable n'est concerné de manière directe ou indirecte par les travaux. L'impact qui a été mis en avant concerne le risque de dérangement notamment en raison de la proximité des travaux avec un plan d'eau du Golf national constituant un habitat de chasse/alimentation pour l'espèce. En phase d'exploitation, l'impact est jugé non significatif dans la mesure où cette espèce est assez peu sensible au bruit (cf. Garniel et Mierwald, 2010).

Le risque de dégradation des continuités écologiques pour les espèces en provenance de la Mérintaise (ce qui est le cas du martin pêcheur) est présent mais toutefois limité compte tenu de la situation déjà très dégradée en raison de la présence de la RD36. Par ailleurs le réseau hydrographique pouvant être utilisé par le martin pêcheur pour se déplacer est pour partie en souterrain ce qui constitue un élément défavorable. La mise en place d'un ouvrage de franchissement spécifique sous la Ligne 18 dans le prolongement de l'ouvrage existant sous la RD36 permettra de ne pas dégrader la situation.

3. Concernant le cas des rapaces, seules trois espèces nichent à proximité direct du projet : la chouette hulotte, le hibou moyen-duc et le faucon crécerelle.

A noter que les inventaires et les données bibliographiques ont permis de mettre en évidence les espèces suivantes fréquentant la zone d'étude de manière plus occasionnelle : épervier d'Europe, faucon hobereau, et buse variable.

Les rapaces nocturnes identifiées sont particulièrement sensibles au risque de collision. On notera que des cadavres de chouette hulotte ont été observés le long de la RD36 et qu'un individu de moyen-duc a été observé en chasse au niveau du Golf, traversant à plusieurs reprises la RD36.

Plusieurs éléments inhérents à la conception de la ligne sont de nature à réduire significativement le risque de collision, tels que : absence de caténaire (l'alimentation des métros sera assurée par un troisième rail) ; présence de nombreux merlons acoustique/paysagers permettant de favoriser l'envol des oiseaux à l'approche de l'infrastructure.

## Sur les nuisances sonores et vibratoires

La plupart fournissent des points de vue globaux et abordent plutôt les nuisances sonores que vibratoires. Certaines sont positives et « assure que la mise au sol permet de réduire les nuisances ... sur le bruit » ; « il est avéré que la mise au sol ... réduit les impacts acoustiques sur les habitations les plus proches ... ». D'autres plus nombreuses dénoncent simplement les nuisances sonores et de leurs impacts tant sur l'homme que sur la biodiversité, le fonctionnement des systèmes agricoles : « on considère que les projets conjoints L18/RD36 vont augmenter le bruit » ; « une phase chantier qui va durer 4 ans, voire plus avec le projet RD36 » ; « augmentation du bruit généré par le parking relais de la gare SQ Est ».

L'association APACH et un contributeur considèrent que l'étude de la tranchée couverte au lieu d'une tranchée ouverte sur tout ou partie de la mise au sol permettrait notamment de réduire les nuisances sonores.

Terre et Cité rappelle l'avis de l'ARS (J.6c p.15) et « se préoccupe de l'augmentation des niveaux d'ambiance sonore lié à la ligne », et insiste sur l'impact de ses nuisances sur l'agriculture.

### Commentaire du maître d'ouvrage

L'avis de l'Agence régionale de la santé (ARS) émis dans le cadre de la consultation inter-administrative (pièce J6c, pages 15 à 18 sur les questions d'acoustique) ne fait pas mention d'une augmentation des niveaux sonores.

Comme indiqué à la page 16 de la pièce J6c, la pièce G3 a été complétée par une comparaison des simulations de niveau sonore entre le projet autorisé (en viaduc) et celui modifié (au sol), pour mieux faire apparaître la réduction du niveau sonore dans une version au sol.

Saclay-Citoyen fait référence à la directive européenne du 4 mars 2020 et aussi à l'étude sur l'évaluation du coût social des nuisances sonores enfin reconnues par le Conseil National du Bruit.

## Sur la pollution lumineuse

Toutes dénoncent la pollution lumineuse, ses conséquences néfastes sur la biodiversité (faune, flore) et aussi les êtres humains. Elle est également la cause de la disparition d'habitats : « La SGP envisage l'éclairage nocturne des voies de métro, mais elle feint d'ignorer que la pollution lumineuse est la deuxième cause de disparition des insectes et donc des oiseaux ».

### Commentaire du maître d'ouvrage

Le projet ne prévoit absolument pas d'éclairage nocturne de la ligne : tant sur le viaduc que sur la section au sol, l'éclairage sera limité à un éclairage de sécurité, orienté vers le bas et activé uniquement en cas d'intervention d'urgence.



#### IV.4.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage

##### Sur les émissions de gaz à effet de serre – Bilan carbone

Le projet détruit des hectares de bois et de terres agricoles (estimation à près de 118 ha – Pièce G3 p.301).

##### **Commentaire du maître d'ouvrage**

Les surfaces mentionnées dans le tableau de la page 301 de la pièce G3, soit 118 ha ne sont pas toutes détruites, loin de là : comme détaillé dans le tableau, ces 118 ha se décomposent en 26 ha pour les infrastructures définitives de la ligne (gares, ouvrages annexes, section au sol et piles du viaduc) et 92 ha pour les emprises chantier, qui sont remises en état à la fin des travaux.

De plus, ces surfaces correspondent aux « espaces ruraux et urbains ouverts » et pas nécessairement à des bois ou terres agricoles : comme indiqué en dessous du tableau, 42% des emprises chantier sont des terres labourables et 8% des bois ou forêt – le solde, soit 50% (46 ha) n'étant donc ni bois, ni terre agricole.

On sait à quel point les bois sont des puits carbone et l'agriculture par ses pratiques agricoles un élément important de stockage de carbone. Il paraîtrait logique d'intégrer la perte des réductions de GES engendrée.

##### **4.1. Avez-vous pris en compte dans le bilan carbone la destruction de ses puits carbone, et si non justifié cette exemption ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le bilan carbone de la ligne figurant dans le dossier (pièce G3, page 513) prend bien en compte les changements d'usage des sols dans son calcul global.

Pour la ligne, on constate un total de 8470 teqCO<sub>2</sub> dus aux changements d'usage des sols induit par les sections de surfaces à hauteur de 4820 teqCO<sub>2</sub> et les émergences de la section souterraine à hauteur de 3650 teqCO<sub>2</sub>.

##### **Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note. Elle s'étonne néanmoins du faible pourcentage (1% du total soit 8470 teq CO<sub>2</sub>) correspondant au changement d'usage du sol.

La compréhension du bilan carbone s'avère complexe d'une part par la technicité du sujet, d'autre part par l'éparpillement des informations sur le sujet notamment dans les pièces G3, G4 et H.

**4.2. Serait-il envisageable de fournir au public une note pédagogique du bilan carbone de la ligne présentant les hypothèses, la démarche, les moyens retenus et les résultats obtenus en teq CO2 et valorisés en termes de coûts ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Certaines observations du public – telle la n° 375 (« Comment la construction et l'artificialisation de millions de m<sup>2</sup> de terres agricoles ou de zones boisées peut-elle avoir un bilan de gaz à effet de serre positif ? ») – mettent en effet en évidence une profonde incompréhension du projet de Ligne 18, dont l'empreinte au sol est très faible contrairement à ce qui est prétendu puisqu'elle se limite aux emprises des gares et ouvrages annexes d'une part et, pour la section aérienne, à celle du « passage au sol » proposé, soit quelques dizaines d'hectares (1 ha = 10 000 m<sup>2</sup>).

Une fiche "Bilan des émissions de gaz à effet de serre Résumé et conclusions du bilan 2018" est accessible sur le site internet de la SGP :

[https://media-mediatheque.societedugrandparis.fr/permalinks/domain1/2019/10/29/1360-Methodologie\\_Carboptimum\\_-\\_version\\_francaise\\_-\\_resume.pdf](https://media-mediatheque.societedugrandparis.fr/permalinks/domain1/2019/10/29/1360-Methodologie_Carboptimum_-_version_francaise_-_resume.pdf)

Comme exposé dans la réponse à la question 1.3, la SGP organise régulièrement des réunions ouvertes au public pour présenter l'avancement du projet et répondre aux interrogations.

Une réunion analogue pourra être organisée pour présenter plus en détail le bilan carbone de la ligne.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La CE estime que la réponse n'est pas satisfaisante. La note pédagogique demandée sur ce bilan concernait la ligne 18 et les chiffres de 2021.

En effet, la note proposée concerne le bilan carbone de toute le GPE et correspond au bilan de l'année 2018. La CE considère que à priori cette note n'a pas pris en compte des observations de l'avis de l'AE de 2021.

Néanmoins, la CE se félicite que la SGP soit prête à organiser une réunion publique pour présenter en détail le bilan carbone de la ligne.

L'estimation des déblais pour la ligne est de plus de 2,7 millions de m<sup>3</sup> dont environ 660 000 m<sup>3</sup> pour la partie aérienne. L'objectif 1 dans le schéma directeur d'évacuation des déblais du GPE est de privilégier le report modal vers la voie d'eau ou ferroviaire. Pour la ligne 18, à ce stade il est prévu d'évacuer 100 % des déblais par la route mais des études sont en cours pour utiliser le ferroviaire. La quantité potentiellement évacuable par voie ferrée représente 1/3 des déblais produits.

**4.3. Avez-vous finaliser les études avec la SNCF pour le transport par voie ferrée de ses dé-**

**blais notamment pour les sites de Satory et de Chantiers Versailles et si oui, quelles sont les conclusions ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les déblais produits par les travaux du Grand Paris Express (principalement pour les sections souterraines) doivent être transportés depuis leur point d'extraction jusqu'à un point de réutilisation, de valorisation (aménagement, valorisation matière...) ou un exutoire final. Les possibilités de réutilisation *in situ* étant limitées, eu égard aux volumes considérés, il est souvent nécessaire de transporter les déblais sur une longue distance : dans ce cas, la SGP recherche effectivement les solutions les plus favorables d'un point de vue environnemental et économique, comme par exemple l'évacuation par barge ou train.

Dans le cas de la Ligne 18, aucun cours d'eau adapté n'existe à proximité mais deux faisceaux ferrés se trouvent à des emplacements d'intérêt potentiel : les voies SNCF à Massy-Palaiseau, et le faisceau du ministère des Armées à Satory. La SGP s'est rapprochée dès 2016 de ces exploitants pour étudier la faisabilité technique et financière d'une évacuation des déblais par train depuis ces sites, et a incité les entreprises, lors des appels d'offres, à privilégier cette voie d'évacuation.

La mise en œuvre de l'évacuation par train nécessite de nombreux prérequis : la capacité de stationnement des trains (via une installation terminale embranchée – ITE – existante ou à créer), la disponibilité de sillons aller et retour sur le réseau ferré national, et la capacité à gérer les premier et dernier kilomètres (avec la problématique des ruptures de charge).

A l'issue des études, les options d'évacuation par fer ont dû être abandonnées, faute de capacité de stationnement et de sillons.

Cette conclusion ne modifie pas les hypothèses prises pour le projet, qui prévoyait déjà "d'évacuer 100% des déblais par la route" (pièce G3, p. 507).

**Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note des conclusions de l'étude sur l'abandon de la voie ferrée des déblais.

Les facteurs d'émissions des énergies renouvelables sont très en dessous de ceux des autres énergies. Il est dit (Pièce G3 p.519) « *qu'il pourrait être envisagé la production d'énergie renouvelable sur le toit des gares voire des ouvrages annexes émergeant* ».

**4.4. Avez-vous avancé dans votre réflexion sur cette proposition ? quels dispositifs concrets comptez-vous mettre en œuvre sur ces infrastructures ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La conception architecturale, les exigences de maintenabilité et de coût d'exploitation, les demandes des collectivités concernant l'architecture et l'habillage des ouvrages annexes, et la logique de chaîne d'alimentation (à l'échelle de la ligne et non d'un ouvrage, voir réponse à la

question 9.9) n'ont pas permis de mettre en œuvre de dispositifs de production d'énergie dans les gares ou ouvrages annexes.

Comme indiqué dans la pièce G3 (page 519), cette production éventuelle n'aurait été qu'accessoire, compte tenu des besoins, et l'autre branche de l'alternative consiste à « favoriser les fournisseurs d'électricité produisant une grande proportion de l'énergie à partir de ressources renouvelables. ».

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note des conclusions négatives sur la mise en œuvre de production d'énergie dans les gares ou ouvrages annexes.

La SGP pourrait néanmoins favoriser les fournisseurs d'électricités produisant une grande proportion de l'énergie à partir de ressources renouvelables.

La SGP a intégré dans la conception du Grand Paris Express et de ses gares des préoccupations écologiques fortes (Pièce C p.32). Elles concernent, d'une part, l'optimisation des impacts environnementaux (préservation des ressources et réduction des pollutions) et d'autre part, l'insertion dans les territoires, avec un objectif transverse de limitation des émissions des gaz à effet de serre.

**4.5. Envisagez-vous de réaliser des gares avec un label reconnu (HQE, ...) comme demandé d'ailleurs par la Mairie de Guyancourt qui impose des obligations en matière de performance énergétique dans le PLUi et « demande que sa gare et ses ouvrages dédiés soient conçus et réalisés de manière vertueuse » ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Lors du lancement des études d'avant-projet, les labélisations "Haute qualité environnementale (HQE)" existantes ne répondaient que partiellement au besoin du projet puisqu'elles étaient peu adaptées aux ouvrages du Grand Paris Express de type gares souterraines, tunnels ou encore ouvrages annexes.

Le choix a alors été fait de ne pas entamer de démarche formelle de certification HQE, mais de transposer les exigences environnementales que l'on retrouve dans ce label et ses quatorze cibles dans le programme cadre général du Grand Paris Express (GPE).

C'est le référentiel applicable par les maîtres d'œuvre pour concevoir et mettre en œuvre les gares du GPE qui porte l'ensemble de la démarche environnementale. Il est notamment composé d'une Charte d'architecture et d'un cahier des charges architecturaux.

Ces documents permettent d'assurer que les gares portent un haut niveau d'exigences environnementales tout en respectant les objectifs de maîtrise des coûts d'investissement et de fonctionnement.

Il s'agit notamment de faire appliquer des programmes permettant un usage et une gestion des établissements recevant du public assurant la sécurité des voyageurs - fiabilité du service et des installations - tout en s'insérant dans une démarche d'optimisation des impacts environnementaux, de préservation des ressources et de minimisation des pollutions potentielles. Cela concerne ainsi non seulement les matériaux mis en œuvre, mais plus encore l'architecture globale des futures gares (favorisation de la ventilation et de la lumière naturelle, incitation à des conceptions frugales, etc.)

Au travers de ce corpus documentaire, le GPE s'assure que les gares favorisent le déploiement d'une démarche d'éco-conception intégrée. Les thématiques d'éco-conception obligatoires retenues pour poursuivre cette démarche en phases de conception et de réalisation de l'ouvrage sont : émissions de gaz à effet de serre (bilan carbone) ; énergie ; déchets (dont déblais, logistique d'évacuation et d'approvisionnement des matériaux) ; matériaux et équipements ; eau ; air et santé ; acoustique, vibrations et électromagnétisme ; biodiversité ; insertion territoriale. Ces thématiques s'appliquent de manière adaptée à chaque objet (gares, inter-gares, sites de maintenance, ouvrages annexes, systèmes...) et des phases (études, travaux et exploitation-maintenance). Elles appellent à la réflexion sur différentes options et scénarios à envisager, à la recherche de bénéfices environnementaux et impacts sur le projet notamment sous l'angle coûts, risques, délais.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note de la position de la SGP. Néanmoins, aucune explication n'est donnée pour justifier de ne pas entamer de démarche formelle de certification HQE.

Il serait souhaitable que la SGP présente ce référentiel propre à la SGP et les thématiques d'écoconception retenus aux mairies de Guyancourt et Versailles qui sont concernées par les gares. Cette présentation serait pour la CE de nature à rassurer notamment la mairie de Guyancourt à l'origine de cette question. Cette présentation pourrait se faire lors d'un comité de pôle.

## **Sur l'artificialisation des sols**

**4.6. Avez-vous intégré dans vos études préalables l'objectif ZAN fixé en France pour 2050 ? Quelles mesures de réduction voire d'évitement (limiter l'imperméabilisation des sols, infiltration facilitée des eaux pluviales, végétalisation, ...) comptez-vous prendre tant en phase chantier qu'exploitation sur les infrastructures (gares, parvis notamment celui de Satory qui fait près de 10000 m2, ouvrages annexes, ...) pour respecter cet objectif ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. La lutte contre l'artificialisation des sols fait l'objet du chapitre III "Lutter contre l'artificialisation des sols en adaptant les règles d'urbanisme" du titre V "Se loger" de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique. L'article 191 de la loi est ainsi rédigé :

*"Afin d'atteindre l'objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050, le rythme de l'artificialisation des sols dans les dix années suivant la promulgation de la présente loi doit être tel que, sur cette période, la consommation totale d'espace observée à l'échelle nationale soit inférieure à la moitié de celle observée sur les dix années précédant cette date. / Ces objectifs sont appliqués de manière différenciée et territorialisée, dans les conditions fixées par la loi."*

Les articles suivants modifient principalement le code de l'urbanisme et le code général des collectivités territoriales : pour la réalisation de cet objectif "ZAN", la réduction de l'artificialisation des sols doit être inscrite dans les documents d'urbanisme en tenant compte, notamment des projets d'envergure nationale ou régionale et des besoins des territoires. Le projet de la Ligne 18, qui doit être réalisé dans les dix prochaines années, n'obère pas la traduction dans le SDRIF, les SCoT et les PLU(i) de cette réduction du rythme d'artificialisation des sols.

2. Pour ce qui la concerne, la SGP s'efforce de limiter la consommation de terres non bâties lors de la réalisation de ses projets. Elle applique rigoureusement les dispositions réglementaires visant à éviter, réduire ou compenser (démarche "ERC") les impacts environnementaux de ses projets.

Les surfaces possiblement artificialisées définitivement pour les besoins du projet de la Ligne 18 correspondent aux emprises des ouvrages proprement dits (gares, centre d'exploitation, ouvrages annexes) ainsi qu'à leurs abords (parvis des gares, aires techniques, etc.), et aux piles du viaduc.

Dans la mesure du possible, les toitures des ouvrages seront végétalisées pour assurer la gestion des eaux pluviales, leur réutilisation ou leur rejet dans le réseau d'assainissement.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note que la SGP devra prendre en compte les modifications à venir des documents d'urbanisme pour intégrer cet objectif ZAN pour 2050, inscrit récemment dans la loi Climat et Résilience. Elle se satisfait de la volonté de la SGP d'étudier la faisabilité de végétaliser les toitures des ouvrages (préciser si les gares sont concernées ou simplement les OA).

Dans une contribution,, il est dit que ce projet va à l'encontre des objectifs de la charte du PNR de la Haute Vallée de la Chevreuse (non artificialisation des sols, maintien de la biodiversité, ...). Hors la SGP affirme (G4 p.113) que le projet de la ligne 18 est compatible avec les items de la Charte et répond aux enjeux de réduction des impacts sur les paysages et l'environnement.

### **4.7. Pouvez-vous fournir plus d'éléments à même de confirmer la compatibilité avec les items de cette Charte ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'analyse de la compatibilité du projet avec la charte du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse fait l'objet du tableau des pages 703 et 704 de la pièce G3 du dossier, qui reprend les objectifs stratégiques et les objectifs opérationnels.

En application de l'article R. 333-14 du code de l'environnement, le Parc naturel régional de la Haute Vallée de la Chevreuse a été saisi de l'étude d'impact de la ligne 18, le 21 janvier 2021. Par son observation n° 420, le PNR « prend acte et valide la dernière version du dossier ».

La SGP confirme que les études se poursuivent aussi bien sur le volet paysager que sur les continuités écologiques, et que le PNR y sera associé.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La réponse de la SGP est satisfaisante pour la CE.

## **Sur les continuités écologiques**

### **4.8. Pouvez-vous décrire la continuité 11 de la sous-trame forestière considérée d'importance majeure par la SGP identifiée dans la pièce G1 (p.469) mais oubliée dans la pièce G3 (p.267) ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Une continuité de la sous-trame forestière a été identifiée entre les boisements au nord vers les côtes de Montbron et au sud de la Mérantaise, en passant par l'espace ouvert central. Cette continuité est bien identifiée et prise en compte dans la pièce G3 (page 273).

Plusieurs collisions identifiées sur la RD36 au niveau de la ferme de Voisins-le-Thuit (mustélidés, avec trois cas de martre/fouine et oiseaux, avec une chouette hulotte) constituent des indices de présence d'une continuité en « pas japonais » entre la vallée de la Mérantaise et l'étang de Saclay (voire la vallée de la Bièvre) par l'intermédiaire des multiples bosquets existants au niveau de la Grande Remise et des Fonds. Cette continuité joue un rôle central pour différents types de milieux et des espèces qui y sont associées.

Les passages hydrauliques mixtes prévus dans ce secteur permettront le maintien de cette continuité pour la petite faune.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

Effectivement cette continuité n°11 est identifiée mais elle a été oubliée dans le tableau qui rappelle les continuités identifiées dans le cadre de l'état initial (erreur de plume). Néanmoins, la réponse de la SGP est satisfaisante pour la CE.

Certains contributeurs s'inquiètent de la préservation de la continuité 8 entre l'Etang vieux et le Golf National de Guyancourt qui peut être réduite par la traversée d'infrastructures routières

RD938 mais aussi les infrastructures à réaliser liées à la mise au sol (souterrain, pont sur la RD938, souterrain) sur le Plateau de Saclay.

**4.9. Pouvez-vous confirmer que la ligne 18 par ses travaux et infrastructures ne perturbera pas ce corridor et donc que des mesures de réduction ne sont pas nécessaires ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La continuité 8 entre l'étang Vieux et le Golf national est une continuité est-ouest qui ne sera pas interceptée par la Ligne 18. Aucun effet physique n'est donc à attendre. La continuité s'appuie notamment sur le réseau de rigoles (rigole de Guyancourt, rigole des Fonds de Toussus) qui ne sera pas impacté par le projet, comme présenté dans les pièces G1 (page 471) et G3 (page 266).

**Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note que cette continuité écologique N°8 n'est pas impactée par la création de la ligne (même par les infrastructures au niveau de la RD938 à réaliser pour la mise au sol de la ligne).

Pour cette continuité 2 (G3 p.274) qui est considérée comme une continuité d'intérêt majeur, il est dit que des aménagements structurants sont à l'étude. Notamment un franchissement est à étudier entre Châteaufort et Villiers-Le-Bâcle et qui sera éventuellement présenté dans le dossier d'autorisation environnemental à venir.

**4.10. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est de cette étude ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Cette étude concernant la continuité 2 est toujours en cours, selon les principes ci-dessous.

Les fonctionnalités du corridor existant sont actuellement fortement réduites par la RD36 qui, en plus des clôtures du Golf, constitue déjà un élément fragmentant. Il existe aujourd'hui un passage inférieur sous la RD36 (à l'ouest du giratoire de Safran) qui permet de rétablir la continuité écologique.

Les suivis par piège photographique ont démontré son utilisation (certes peu importante) par la petite et moyenne faune terrestre : les animaux franchissant l'ouvrage depuis la forêt domaniale au sud se retrouvent bloqués par les grillages du golf et sont obligés de contourner ce dernier par le sud-est, via la bande verte subsistant entre le golf et la RD36.

Dans le cadre du projet de Ligne 18, il est prévu de prolonger l'ouvrage existant sous la RD36 et d'aménager son débouché au nord afin de le rendre plus fonctionnel pour la faune (mesure de réduction MR15). Par ailleurs un corridor de 30 m de large sera aménagé au débouché nord de cet ouvrage en prenant une emprise à l'intérieur du Golf, ce qui permettra d'améliorer l'existant.

La solution principale est de renforcer la continuité n°2 actuelle, le franchissement entre Châteaufort et Villiers-le-Bâcle n'est qu'une solution alternative comme cela est précisé en p. 274 de la pièce G3.



**Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note que cette continuité écologique N° 2 est toujours à l'étude. Elle souhaite que celle-ci soit finalisée pour la DAE à prévoir en 2022 si la DUP modificative est actée.

Les ouvrages de traversées hydrauliques existants sous la RD36 seront prolongés sous la ligne 18 (Mise en place de buse ou dalot suivant les possibilités techniques – 2 à 3 ouvrages techniques) G3 p.273.

**4.11. Pouvez-vous préciser si les choix pour ces ouvrages ont été actés, et si oui lesquels ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme exposé dans la réponse à la question 4.10, l'étude est toujours en cours, ce qui est normal à ce stade d'avancement du projet : les choix techniques de détail pour le prolongement du passage inférieur ne sont pas encore définis, et seront présentés en 2022 dans le cadre de l'évolution de l'autorisation environnementale.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note que cette étude sera finalisée pour la DAE à prévoir en 2022 si la DUP modificative est actée.

La MR15 ne prévoit pas de corridor pour la grande faune car il a été acté qu'il n'y avait pas de passage grande faune spécifiques Nord Sud dans le cadre des projets connexes (Doublement RD36 et mise au sol) d'une portion de la ligne après Saint Aubin (Analyse commune des continuités écologiques qui conclut à ne pas faire de passages grande faune (J10d – p.26). Or l'ONF (247) demande que des passages à faune suffisamment larges puissent être étudiés et réalisés en privilégiant des passages au niveau naturel. De plus plusieurs collisions d'animaux ont été identifiées sur la RD 36 au niveau de la Ferme de Thuit (G3 p.469).

**4.12. Pouvez-vous confirmer votre décision de ne pas réaliser de passage de faune ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pour le passage de la grande faune, le projet de Ligne 18 prévoit, outre le prolongement du passage inférieur existant objet des questions 4.10 et 4.11, un élargissement des trémies des deux croisements avec la route de Châteaufort à Toussus-le-Noble et la RD361, qui sont au niveau du terrain naturel.

Deux passages à moyenne et petite faune sont également prévus à Villiers-le-Bâcle, dont l'un au niveau de la Ferme du Thuit : ces passages figurent en page 20 de la présentation faite à la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude du passage au sol » (joint en pièce P01).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note qu'un passage grande faune est prévue et sera mis en place.

**Il serait souhaitable que la SGP profite de l'expertise de l'ONF dans ce domaine pour finaliser la localisation et la conception de ce passage.**

De l'intérêt d'avoir une carte ciblée des continuités sur la mise au sol de la partie Ouest

**4.13. Pouvez-vous fournir cette carte demandée, entre autres, par l'AE, Terre et Cité et la Préfecture de l'Essonne (J6.c) « qui fournirait une représentation plus adaptée et ciblée sur les continuités écologiques susceptibles d'être affectées » ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La carte présentée dans l'annexe P09 reprend la carte de la pièce G1 (page 471) en se concentrant uniquement sur les continuités écologiques interceptées par la Ligne 18. Cette carte a également été complétée pour afficher les principes d'aménagements des rétablissements écologiques correspondants aux différentes continuités impactées.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La CE prend note de la réalisation de cette carte plus ciblée par rapport à celle présentée en G1 p.471. Toutefois, il serait judicieux de fournir au lecteur la signification des abréviations OH, PGF mixte et PPF données dans la légende de la carte.

## **Sur le défrichement des boisements**

Dans les pièces du dossier (G3 p. 286 à 289), on parle pour Guyancourt de 5,1ha. En réunion publique on parle de 3,5 ha. Il est dit (G3 p.201) que 0,1 ha ne pourront pas être remis en état au niveau de la gare de SQ Est ? Il s'avère difficile de pouvoir dire ce qui sera défriché et replanté au même endroit ou ailleurs dans le cadre de mesure de compensations ou de réductions.

**4.14. Pourriez vous produire sur la partie Ouest, un tableau par ouvrage et commune, selon les surfaces boisées (EBC ou non, boisement ou non, EPP, ) concernées, précisant s'il faut une autorisation ou non de défrichement, les surfaces à replanter envisagées sur place ou ailleurs, donner ainsi la superficie de bois perdue à l'issue des travaux et donnant une date approximative par rapport à votre planning des défrichements de ces bois tenant compte d'adaptation par rapport à l'avifaune**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le tracé de la ligne 18 intercepte vingt-six boisements, pour une surface totale impactée de 12,58 ha.

Ces boisements ont fait l'objet d'une caractérisation permettant de définir leur état boisé au sens du code forestier (article L341-1 et suivants). A ce titre et après validation des fiches par les services de la DDT91, quatre boisements représentant 4,0 ha doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement :

- trois boisements sur la séquence Est de la ligne, à Wissous et Orsay (0,7 ha) pour lesquels l'autorisation a déjà été délivrée dans le cadre de l'autorisation environnementale du 20 décembre 2011, et qui ont d'ores et déjà été défrichés ;
- un boisement sur la séquence Ouest, correspondant à la gare de Saint-Quentin Est (3,3 ha) dont le défrichement est prévu entre fin 2022 et début 2023.

Pour les boisements concernés par une autorisation de défrichement, une convention de coopération pour la mise en œuvre des mesures de compensation au défrichement de la Ligne 18 a été signée avec le Syndicat mixte d'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP) le 10 septembre 2019.

Un tableau récapitulatif par ouvrage, par commune et par type de boisement, et précisant s'il faut une autorisation de défrichement, est joint en pièce P10.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

Les éléments de ce nouveau tableau reprennent des éléments de trois tableaux (G1 p.480, G3 p.286/287). Il fait apparaître parfois des chiffres différents par rapport aux tableaux de la pièce G3 (exemple centre d'exploitation de Palaiseau). Enfin il ne présente pas, comme demandé, les surfaces à replanter envisagées sur place ou ailleurs, la surface des bois détruit définitivement et la date approximative des défrichements de ces bois (le bois n°1 à Wissous a déjà été défriché).

Enfin la SGP ne nous précise pas si les 13,08 ha à déboiser dont déjà 7,47 ha réalisés feront l'objet de compensations déployées uniquement dans la forêt de Pierrelaye ou une partie en local ?

Sur l'OA 18 (Georges Besse) et OA 19 (Campus Mobilité), certains contributeurs ont signalé que sur ces deux ouvrages leurs réalisations nécessiteraient la suppression d'espaces boisés. Aucun défrichement n'est à priori envisagé.

**4.15. Pouvez-vous confirmer ou infirmer la présence de bois à l'emplacement de ces deux ouvrages ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme on le lit dans le tableau de la pièce P10, seul l'OA18 empiète sur un boisement, pour 0,04 ha. Compte tenu de son état non boisé au sens du code forestier, cet ouvrage n'est pas concerné par une demande d'autorisation de défrichement.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de cette information. Elle fait remarquer que le chiffre pour l'OA18 dans le tableau est de 0,4 ha et non 0,04 ha.

### **Sur les enjeux paysagers**

Il est fait référence dans la charte environnement des chantiers (G5- Annexe) d'un chargé de l'environnement.

**4.16. Plus globalement, pouvez-vous préciser quelle mission est confiée à ce chargé de l'environnement et si la problématique de la préservation des paysages est intégrée, au même titre que le bruit et la pollution lumineuse ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le chargé d'environnement désigné par l'entreprise de travaux assure le suivi et le respect des engagements réglementaires pris par la SGP et répercutés à l'entreprise dans le cadre de son contrat et n'a pas vocation à suivre la problématique de la préservation des paysages ou le bruit en particulier.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de cette information. La SGP ne dit pas cependant qui est en charge de la problématique de préservation des paysages ou du bruit.

Il serait souhaitable que la démarche de suivi et de contrôle des mesures environnementales qui s'appuie sur quatre axes (contrat des exigences avec les entreprises, Plan de Management Environnemental, chaîne de réunions de pilotage et audits, reporting réglementaire) soit pleinement mise en œuvre durant la réalisation de la ligne et notamment en utilisant des contrôles internes et externes et que soit bien identifiée l'organisation mise en place pour ce suivi des préservations paysagères et plus globalement le suivi des mesures mises en place sur les enjeux environnementaux.

SGP a défini une charte paysagère pour les gares (G3 p.395) qui n'est pas présentée dans le dossier.

**4.17. Avez-vous présenté cette charte des gares aux communes de Guyancourt, Voisins le Bretonneux, Versailles, éventuellement des associations de ses villes et les mairies concernées (via les comités de pôles par gare) ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La charte sur laquelle porte la question est un document programmatique à destination des architectes et autres concepteurs des ouvrages à l'échelle du programme du Grand Paris Express. Elle ne fait pas, en tant que telle, l'objet de présentation aux collectivités locales.

Les avant-projets puis projets de gare sont présentés aux collectivités dans le cadre des comités de

pilotage (précédés de comités techniques), de manière à recueillir les observations des Maires. Les avant-projets de gare sont également soumis à Ile-de-France Mobilités, comme le prescrit la loi du 3 juin 2010.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de cette information.

Avancement des études de tranchée ouverte/tranchée couverte partie Ouest et leur transition vers l'OA15, La SGP signal (G3 p.398) que les études sont en cours et des aménagements sont prévus pour améliorer l'insertion paysagère et la mise en valeur de la Porte du Mérantais. L'UDAP78 (J6.d P.23) demande ainsi un projet paysager avec des graphiques pour faire le bon choix.

#### **4.18. Pouvez-vous donner un état d'avancement de ces études et si elles se font en concertation avec la Mairie de Magny-Les-Hameaux, l'UDAP 78, la Fédération Française de golf ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les études d'insertion de la Ligne 18 lors de son passage, en tranchée ouverte, devant la Porte de Mérantais, ont été engagées il y a maintenant plusieurs années – la configuration du projet dans ce secteur étant prévue en tranchée ouverte dès le dossier de demande de déclaration d'utilité publique de 2015.

Plusieurs versions successives ont été présentées à la Ville de Magny-les-Hameaux et à l'Architecte des bâtiments de France (unité départementale de l'architecture et du patrimoine - UDAP78), en vue de recueillir leurs observations sur les propositions d'insertion. La SGP s'appuie à cet effet sur un bureau d'études spécialisé, et a fait réaliser une étude historique spécifique en vue de prendre en compte l'enjeu patrimonial propre à cette porte. Ces réflexions ont également été partagées avec la Fédération française de golf, la Porte se trouvant dans l'emprise du Golf national.

La dernière version de niveau avant-projet propose une mise en valeur de la Porte en améliorant sa visibilité depuis la RD36 par rapport à la situation actuelle. Il est précisé qu'au droit de la Porte, la tranchée est déjà profonde, ce qui fait que les trains ne seront pas visibles.

Cette version a été présentée à l'UDAP78 le 11 mars 2021, qui a émis un avis favorable par courrier du 16 mars 2021. Des études de niveau projet sont désormais en cours, et devraient aboutir d'ici la fin de l'année 2021. Leurs résultats seront de nouveau présentés à l'UDAP78, qui sera ensuite formellement saisie pour avis conformément aux textes applicables.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de cette information.

## **Sur la faune et la flore**

La SGP a annoncé une actualisation des inventaires faunistiques et floristiques en cours depuis le printemps 2021 (G1 p.180) et la mise à jour des niveaux d'enjeux écologiques (bio évaluation) datent de 2017 (G1 p.207). La Préfecture 91 a d'ailleurs souligné ce point (J6.c)

**4.19. Avez-vous terminé cette actualisation des inventaires ? Si oui, les résultats obtenus sont-ils de nature à corriger l'étude d'impact ? Envisagez-vous aussi une mise à jour des niveaux d'enjeux écologiques ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'actualisation des inventaires s'est terminée au mois de mai 2021 et permettra de mettre à jour l'étude des impacts de la ligne 18 dans le cadre de la modification de l'autorisation environnementale, préalable au démarrage des travaux portant sur les emprises modifiées.

En l'état actuel du dépouillement des actualisations par le maître d'œuvre, il n'apparaît pas que les éléments nouveaux conduisent à corriger en profondeur l'étude d'impact. Cependant, l'actualisation des listes des espèces protégées amènera à mettre à jour les niveaux d'enjeux écologiques.

**Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de cette information.

La LPO estime aussi que la zone d'étude fixée à 4km au plus loin du fuseau d'étude est insuffisante notamment pour permettre d'identifier les effets indirects sur l'avifaune migratrice, sachant que rien n'est dit dans l'analyse des impacts sur cette avifaune migratrice.

**4.20. Dans le cas où le diagnostic écologique serait actualisé, serait-il possible, après concertation avec la LPO IDF, envisager une zone d'étude plus élargie permettant d'intégrer notamment les oiseaux migrants ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le périmètre retenu pour la zone d'étude, soit 4 km de part et d'autre de la ligne, est suffisant au regard des enjeux, d'autant que la ligne étant proposée "au sol", les conséquences sur la faune aviaire sont encore plus limitées.

**Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de ce refus.

il serait souhaitable que la SGP puisse écouter les arguments de la LPO IDF avant de valider définitivement sa position.

Ce point est abordé dans la contribution. Dans la partie aérienne du plateau de Saclay (Villiers-le-Bâcle, Châteaufort, Toussus-le-Noble...). La zone traversée présente encore un caractère naturel marqué. Cette nouvelle infrastructure sera infranchissable pour la faune sauvage, grande faune (chevreuil, sanglier, blaireau, renard...) et la petite faune. Des passages à faune suffisamment larges doivent être étudiés et réalisés en privilégiant des passages au niveau du terrain naturel .... D'autre part, la SGP a annoncé lors des études conjointes de continuités écologiques faites avec le projet doublement de la RD36 qu'un passage grande faune n'était pas jugé nécessaire.

**4.21. Au regard de la contribution de l'ONF, envisagez-vous de réanalyser l'opportunité de créer un passage à faune qui se rajouterait aux trois passages pour la faune terrestre qui seront réalisés (deux pour les tranchées ouvertes et une à améliorer près du golf) ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les « passages à faune suffisamment larges [et] au niveau du terrain naturel » recommandés dans l'observation n° 247 de l'ONF correspondent bien à ceux qui sont prévus par la SGP et mentionnés dans la question (voir également la réponse à la question n° 4.12).

Ces passages permettent bien de conserver les continuités écologiques existantes, qui sont rappelées sur la carte jointe en pièce P09.

En complément, la SGP a prévu d'aménager des passages mixtes pour la petite faune, qui figurent page 20 du document présenté à la réunion du comité de suivi « Etude du passage au sol » du 2 juillet 2021, joint en pièce P01, et sous le libellé « OH mixte PPF » de la pièce P09.

**Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de la réponse. Il y aura donc bien quatre passages à faune sur la partie Ouest de la ligne.

**Sur les nuisances sonores et vibratoires**

Pour cette enquête, les simulations sonores des zones 1 à 5 ont été mises à jour (G3 p.443) pour prendre en compte la mise au sol sur 5km. Par contre les résultats de la zone 5 située en face de Villiers Le Bâcle sont absents.

**4.22. Pouvez-vous rajouter ses chiffres manquants et les commenter ?**

**Pouvez-vous expliquer les écarts des valeurs obtenues alors que le positionnement des récepteurs est le même en 2015 et 2020 ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

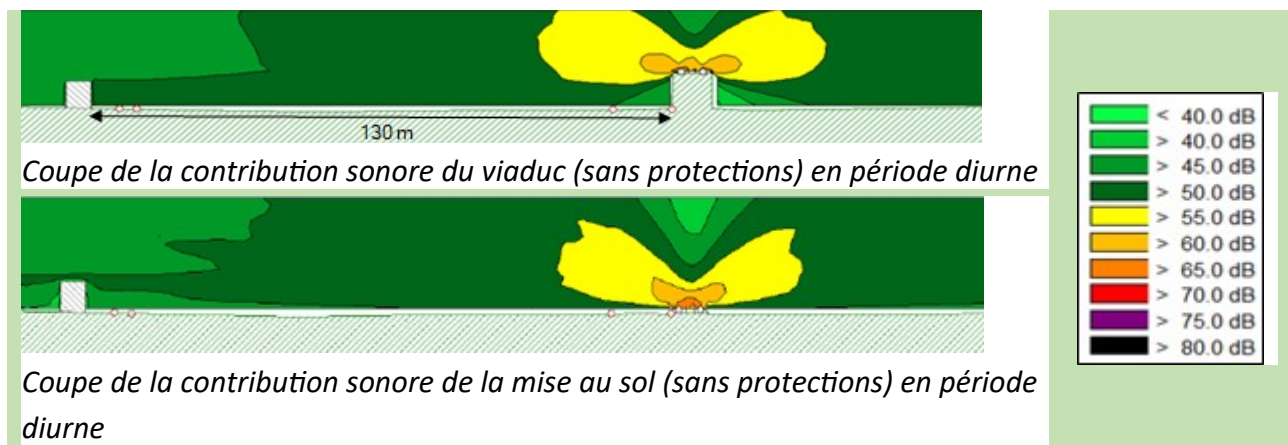
1. La contribution sonore de la section aérienne de la Ligne 18 est découpée en treize zones, cartographiées aux pages 448 à 473 de la pièce G3 du dossier. Les simulations sonores des zones 1 à 5 (Magny-les-Hameaux, Châteaufort et Villiers-le-Bâcle) ont été mises à jour pour tenir compte de la proposition de “mise au sol” en remplacement du viaduc sur une partie de la section aérienne.

Le tableau de la page 444 a également été mis à jour pour prendre en compte la simulation actualisée. Ce tableau a pour objectif de vérifier comment se place la contribution acoustique de la ligne (avant mesures éventuelles de protection comme des écrans acoustiques...) par rapport à la réglementation, qui fixe des seuils par type de bâtiment existant (logement, bureau, entrepôt, commerce, etc.). Y figurent les seuils réglementaires et les résultats de la simulation.

Dans la zone 5, à Villiers-le-Bâcle, aucun bâtiment existant ne se situe à proximité de la ligne 18 : il n’y a donc aucun récepteur simulé. Il est ainsi normal que cette zone ne figure pas dans le tableau (c’était d’ailleurs déjà le cas dans les précédentes versions du dossier), contrairement aux zones 3 et 4 à Villiers-le-Bâcle, où existent des logements et des entrepôts.

2. Les résultats présentés dans le tableau de la page 444 de la pièce G3 confirment une diminution globale de la contribution sonore de la ligne 18 entre les solutions viaduc et mise au sol.

Cette variation s’explique par l’abaissement du profil en long sur le tronçon CEA Saint-Aubin – Golf National qui permet de réduire la propagation des ondes sonores dans l’espace, comme on peut le voir sur les coupes ci-dessous.



Une colonne de comparaison a été insérée dans le tableau pour les deux périodes réglementaires (jour et nuit) : à Magny-les-Hameaux, où la ligne était déjà largement en tranchée, la situation n’est pas significativement modifiée. Elle est nettement améliorée à Châteaufort, où la baisse atteint 3,6 dB(A) par endroits, et encore plus à Villiers-le-Bâcle, avec un gain allant jusqu’à 10 dB(A).

### **Appréciation de la commission d’enquête**

la CE prend note de ces compléments d’information. Elle indique cependant qu’en G3 p.443 il est



dit « les simulations des zones 1 à 5 ont été mises à jour pour prendre en compte la modification du profil en long de la ligne qui passe au sol sur 5 km ... ». Il s'agit sans doute d'une erreur de « plume ».

**4.23. Pouvez-vous effectuer avec votre logiciel des simulations intégrant ces deux projets Ligne 18 et RD36 ? Et si oui, quand cette simulation pourrait-elle être envisagée ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La simulation demandée suppose de disposer des études de trafic après réaménagement de la RD36 par le Conseil départemental de l'Essonne (CD91). Or le dossier correspondant à ce dernier projet est ancien, et devra être mis à jour dans le cadre de la nouvelle déclaration d'utilité publique que le CD91 prévoit de demander, comme exposé dans sa délibération du 3 mai 2021.

Avant d'engager des travaux, le Conseil départemental de l'Essonne devra obtenir une autorisation environnementale. Celle-ci devra prendre en compte le projet de la ligne 18 dans ses effets cumulés.

Le moment venu, la SGP contribuera à la simulation de la contribution acoustique des deux projets, si le CD91 souhaite la réaliser.

**Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de la volonté de la SGP de réaliser cette simulation en lien avec le CD91. Elle rappelle cependant que la CE qui s'est occupée de la DUP initiale en 2016 a émis une réserve sur ce point : « que la SGP prenne l'engagement pour la partie viaduc (et donc maintenant la partie au sol) entre CEA Saint Aubin et Saint-Quentin Est que les simulations nécessaires et les mesures physiques in situ soient également effectuées notamment au droit du passage devant les lieux d'habitations par un organisme indépendant et de second regard seul habilité à évaluer les vibrations et les effets sonores engendrés par le passage du métro .... ».

Il est fait état de la directive européenne 2020/367 du 4 mars 21 pour laquelle les Etats membres ont jusqu'au 31/12/21 pour la transposer. De même il est fait référence aux valeurs de l'OMS plus contraignantes. Et enfin, un arrêté du 28/05/21 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des PPBE est sorti au JO du 24/06.

**4.24. Envisagez-vous d'intégrer ces nouvelles réglementations et êtes-vous disposé pour votre prochaine étude à prendre en compte les valeurs guides OMS plus contraignantes que celles liées à l'arrêté du 9 novembre 1999 (LAeq maximum fixés) ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Le métro respectera la réglementation applicable aux bruits des infrastructures ferroviaires en vigueur en France. Les seuils à ne pas dépasser, fixés au titre du code de l'environnement, sont ceux de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

2. Les modélisations présentées dans la pièce G3 (méthode en p. 443 ; tableaux en pp. 444-446) ont pour objet d'identifier les éventuels points d'attention selon le type des constructions proches, la réglementation fixant des seuils pour chaque type (logements, bureaux, enseignement, etc.).

Les simulations ayant été réalisées dans l'hypothèse majorante, sans aucune protection acoustique, les cas de dépassement potentiel de la réglementation (sans mesures d'évitement) correspondent aux cases colorées des tableaux. Les mesures de réduction présentées dans la pièce G3 (page 474) permettront le respect des niveaux acoustiques réglementaires.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE regrette que la SGP ne souhaite pas utiliser les seuils recommandés par l'OMS. Elle rappelle de nouveau que l'ARS (J.6c) a aussi recommandé de se référer aux valeurs guides de l'OMS comme élément de comparaison pour les mesures de l'étude acoustique. De plus, la SGP ne donne aucune réponse sur la prise en compte de la directive européenne 2020/367 du 4 mars 2020 et l'arrêté du 28/05/2021 sur les cartes de bruit.

Vibration au niveau de la Porte de Mérançais (inscrit à l'inventaire des monuments historiques). La ligne va passer en tranchée ouverte/tranchée couverte près de ce monument historique.

#### **4.25. Avez-vous envisagé une analyse pour s'assurer de l'impact sur ce petit bâtiment (fissuration possible) lié à la propagation de vibrations dues à la proximité de la ligne ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Le passage en tranchée ouverte devant la Porte de Mérançais est prévu depuis l'origine, et a été présenté au public lors des enquêtes de 2016, 2018 et 2020. Il n'y a pas de modification significative dans le dossier objet de la présente enquête.

2. La SGP a fait réaliser par des bureaux spécialisés des études de sensibilité du bâti pour tous les bâtiments situés sur ou en bordure de l'infrastructure : ces études n'ont pas conduit à identifier la Porte de Mérançais comme un bâtiment sensible aux vibrations, qui nécessiterait des mesures de prévention ou de protection particulières.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note que les analyses faites ne nécessitent pas de mesures particulières pour ce bâti.

#### **4.26. Quelles mesures sont-elles envisagées (Panneaux anti-bruit, pas de dérogation pour le tra-**

**vail en nocturne) en phase chantier pour l'OA24, sachant qu'il y a à proximité un EPHAD et aussi pour le chantier de la Gare Chantiers Versailles qui devrait démarrer rapidement, il y a la Maison de Santé Claire Demeure ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les principaux impacts sonores liés au projet de Ligne 18 sont décrits au chapitre 9.1 de la pièce G3, et la SGP prévoit en conséquence, dans ses marchés de travaux, les mesures de réduction des effets acoustiques pendant le chantier :

- choix d'équipements et engins de chantier moins bruyants, application de dispositions spécifiques pour limiter les nuisances sonores sur les sites sensibles ;
- choix de la méthodes constructives des parois moulées, moins bruyante que d'autres solutions techniques (comme par exemple le battage de palplanches) ;
- restriction des horaires de chantier pour tenir compte des contextes locaux et planification des travaux bruyants en dehors des plages horaires sensibles, lorsque cela est possible ;
- organisation spatiale du chantier pour éloigner autant que possible les équipements bruyants et les circulations d'engins des habitations et établissements sensibles (comme l'EPHAD) ;

Un dossier "bruits de chantier" est établi par l'entreprise pour justifier du niveau adapté des mesures prises, conformément à l'article R571-50 du code de l'environnement.

S'agissant des sites mentionnés dans la question :

- la SGP a déjà rencontré et continuera d'échanger avec l'EPHAD Lépine Versailles vis-à-vis des contraintes de chantier et aux éventuelles mesures à déployer ;
- la maison de santé Claire Demeure a été déconstruite par la Communauté des Diaconesses de Reuilly en 2020 et ne constitue plus un établissement sensible. Néanmoins, la SGP rencontre régulièrement la Communauté et reste vigilante quant aux interfaces techniques et calendaires futures entre un éventuel projet de construction en lieu et place du bâtiment détruit et la réalisation de la gare de Versailles Chantiers.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note des mesures anti-bruit envisagées si nécessaire ainsi que la volonté de la SGP d'échanger avec les responsables des deux structures impactées.

### **Sur la pollution lumineuse**

Au vu du constat effectué sur le chantier de l'ouvrage 14 par les riverains qui déplorent des projecteurs surpuissants et extrêmement éblouissants,

**4.27. Avez-vous pris des mesures pour réduire cette pollution lumineuse pour les chantiers à ve-**

**nir des autres ouvrages (viaduc, gares aériennes et parvis, centre d'exploitation, mise au sol) ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP n'a pas connaissance des "constats" évoqués, mais uniquement d'un signalement ponctuel le 28 avril 2021 par une résidente du Clos des Pileux, et qui a été rapidement traité par l'entreprise. Pour la partie aérienne de la Ligne 18, les travaux de nuit devraient être limités aux ouvrages non courants (franchissement de la RN118 ou de la RD36 à Saclay...). Il n'est à ce jour pas prévu de travaux de nuit pour la mise au sol (à Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux).

Des travaux de nuit pourront être nécessaires pour le centre d'exploitation ou les gares aériennes. Les mesures. Dans ce cas, les éclairages nocturnes seront limités au strict nécessaire, comme développé dans la réponse à la question 4.28 ci-dessous.

**Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note de l'engagement de la SGP de limiter au maximum la pollution lumineuse tant en phase chantier qu'en phase exploitation.

Comme demandé par les contributeurs, sachant qu'il est admis que l'éclairage des zones de travaux (phase chantier) la nuit risque de perturber les oiseaux, les chiroptères, les insectes et qu'elle peut avoir des effets très négatifs sur les espèces migratrices qui se déplacent la nuit. Une trame noire est envisagée

**4.28. Quelle est votre position par rapport à l'introduction d'une trame noire (en lien éventuellement avec les trames verte et bleue existantes) et sa prise en compte dans les travaux de la ligne ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Une "trame noire" pour la phase d'exploitation de la Ligne 18 est bien prévue. Le projet ne prévoit absolument pas d'éclairage nocturne de la ligne : tant sur le viaduc que sur la section au sol, l'éclairage sera limité à un éclairage de sécurité, orienté vers le bas et activé uniquement en cas d'intervention d'urgence.

2. En phase travaux, les sites de chantier seront nécessairement éclairés la nuit, pour des raisons de sécurité et de sûreté (d'autant que plusieurs sites de chantier ont déjà subi des intrusions, notamment à Palaiseau).

Cet éclairage sera limité au strict nécessaire, et choisi de manière à limiter ses effets sur la faune (intensité, couleur...). Dans les ZAC existantes relevant de l'EPA Paris-Saclay (Quartier de l'Ecole polytechnique, Corbeville, Moulon et Satory Ouest), la SGP respectera également les prescriptions émises par l'EPA pour l'éclairage nocturne, dans les conditions convenues entre les deux établissements.

Les sites concernés correspondent pour l'essentiel aux emprises de gares et des ouvrages annexes, à celle du centre d'exploitation et à l'aire de préfabrication du viaduc et à la poutre de lancement. Dans la section à Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux, il n'est actuellement pas prévu de travaux de nuit pour la construction de l'infrastructure au sol, et l'éclairage nocturne sera limité à celui nécessaire à la sûreté.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note des mesures envisagées (éclairage des sites de chantier limité au strict nécessaire et pas de travaux la nuit sur la partie « mise au sol » de la ligne) de nature à créer une trame noire.

Au-delà des principes généraux évoqués (G3 p.536) pour optimiser l'éclairage et limiter la pollution lumineuse tant au niveau des gares aériennes, parvis, voies ferrées dans la partie mise au sol sur le Plateau de Saclay notamment et même viaduc,

**4.29. Pouvez-vous apporter des précisions sur les mesures envisagées pour éviter l'éclairage en continu (détecteurs de mouvement), limiter le halo lumineux et fournir des éléments quantitatifs indiquant dans quelles proportions sensibles ils procèdent à son élimination ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Dans les gares aériennes, les apports de lumière naturelle étant importants dans l'ensemble des espaces voyageurs, l'éclairage est asservi à la lumière naturelle. Cet asservissement est assuré par des capteurs de luminosité disposés dans les différents espaces et sur le parvis et déclenchant l'allumage/extinction/niveau de gradation des différents luminaires.

L'ensemble des luminaires des espaces voyageurs de la gare sont gradables (selon le protocole DALI : *Digital Addressable Lighting Interface*) pour le pilotage dédié à l'éclairage, qui permet le contrôle et la surveillance digitales de différents luminaires ainsi que de systèmes d'éclairage complets des gares. Pour tous les luminaires gradables, les niveaux d'intensité lumineuse seront programmés par rapport aux différentes situations environnantes, météorologiques ou de travail en gare.

Tous ces dispositifs permettent de préserver les ressources, maîtriser l'énergie et minimiser les pollutions potentielles, ce qui permet aux gares de bien s'intégrer dans leurs environnements immédiats.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

la CE prend note que la SGP a proposé des dispositifs en lien avec les particularités des infrastructures de la ligne (gares, viaduc, mise au sol, ...) à même de limiter la pollution lumineuse. Par contre, la SGP n'a pas fourni d'éléments quantitatifs comme demandé dans la question.

\*

## IV.5. LES ENJEUX DE MOBILITÉS

### IV.5.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

Le projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express répond à un impératif de mobilité en région Île-de-France.

L'enjeu est d'assurer une cohérence, une complémentarité dans la desserte du territoire, de répondre à des besoins de la population et de permettre le report modal de la voiture vers le transport en commun.

### IV.5.2. Synthèse de la participation du public

Les contributions sont nombreuses à porter mention des enjeux de mobilité : elles peuvent pointer l'inadéquation de la Ligne 18 au territoire, l'absence d'études de flux, le peu de place accordé aux mobilités douces et, alors, formuler des demandes très circonstanciées.

Pour certains contributeurs, le projet de la Ligne 18 ne répond pas aux attentes du territoire : « *Le constat est sans appel : il y a très peu d'axes orientés Nord-Sud et ils sont saturés aux heures de pointe* », ou encore l'analyse du territoire est mauvaise « *Le véritable problème est d'insérer harmonieusement Paris-Saclay dans son bassin de vie et d'emploi. C'est avant tout un enjeu d'aménagement du territoire, où le fil conducteur devrait être de renforcer l'attractivité locale et la cohérence du territoire en optimisant son autonomie, c'est-à-dire de faire en sorte que ses habitants bénéficient majoritairement d'un lieu de travail dans le même espace de proximité. Au sein d'une telle « zone cohérente », on diminue les distances domicile-travail et favorise l'éclosion d'une vie locale accompagnée de la création de services à la population (des « emplois présentsiels »)* ».

Les solutions alternatives sont, également, évoquées dans les observations. La FNAUT cite ainsi : « *voici des investissements retardés ou bloqués faute de financement et qui pourraient être assurés en tout ou partie par redéploiement de crédits SGP : l'extension du T12 de Massy à Versailles, la poursuite de la modernisation du RER B, dont le système de signalisation NEXTEO, la couverture de la nouvelle passerelle de la gare routière Atlantis à Massy-Palaiseau ...* ». Pour d'autres, « *Le véritable défi de demain n'est pas d'augmenter les déplacements pendulaires ou de créer des besoins qui n'existent pas encore, mais de remettre à niveau le réseau existant qui, couplé avec des moyens de mobilités modernes (auto-partage, bus autonomes, téléphériques.) rendraient de bien*

*meilleurs services aux usagers des transports* ». Beaucoup de déposants regrettent cette absence d'étude actualisée des modes alternatifs.

**Commentaire du maître d'ouvrage**

La SGP ne partage pas l'analyse qui consiste à opposer le Grand Paris Express (dont la Ligne 18) et les autres moyens de transport. Un des objectifs du législateur, lorsqu'il a arrêté le schéma d'un financement dédié du Grand Paris Express, était justement d'éviter la dilution des financements. Par ailleurs, la Ligne 18 ne se limite pas à la desserte du Plateau de Saclay, mais constitue un axe transversal structurant en Grande couronne entre l'Aéroport d'Orly (interconnexion avec la ligne 14) et Versailles Chantiers. De plus, le schéma d'ensemble prévoit un prolongement ultérieur jusqu'à Nanterre.

Les études de flux qui sont produites ou qui ont servi de référence pour la conception de ce projet de Ligne 18 sont très largement contestées. Ainsi, la Ville de Voisins-le-Bretonneux mentionne « *Le modèle de simulation ayant servi à "justifier" le dévoiement de la D91 et la fermeture du minitunnel repose sur des hypothèses extrêmement éloignées de la réalité (ex.: pas de bouchons dans Voisins aux heures de pointe!), ce qui questionne très fortement la pertinence des conclusions du rapport du cabinet d'études EGIS s'appuyant sur ce modèle* » ou encore « *La gare de Saint Quentin-Est, un nouveau pôle de mobilités, va agir comme un aimant et attirer un flux de circulation plus important dans cette zone. De nombreux véhicules en provenance des communes environnantes vont converger vers le quartier des Savoirs et les problèmes de saturation de toutes les voies d'accès (RD36, RD91, etc.) devraient s'amplifier si rien n'est fait. Les différentes présentations du projet ne mentionnent aucun détail au sujet du volet circulation et du réseau viaire autour de la gare, si ce n'est le postulat du dévoiement de la RD91* ».

Le dévoiement de la RD91 accompagné de la fermeture du mini-tunnel situé Place de Villaroy est très fortement critiqué. Ainsi, le Député Jean-Noël Barrot exprime que le « *déplacement de la gare de Saint Quentin Est ne doit pas avoir pour conséquence la suppression du tunnel entre Voisins et Versailles, outil essentiel de fluidification du trafic dans un contexte de saturation lié à des mouvements pendulaires nord sud en provenance de la vallée très importants. Cette question est liée à celle de l'indispensable rabattement des infrastructures existantes, comme la gare RER de Saint Rémy lès Chevreuse, vers les gares de la future ligne 18, qui doit être anticipé dès maintenant* ».

**Commentaire du maître d'ouvrage**

Comme exposé dans la réponse à la question 3.6, les débats relatifs à la trame viaire autour de la gare de Saint-Quentin Est relèvent du projet de ZAC de l'EPA Paris-Saclay, pour lequel la concertation vient de commencer, et non de la conception de la Ligne 18.



Certaines lacunes sont relevées. Quant au vélo, un contributeur note « *Difficile de trouver ce qui concerne le vélo dans le dossier d'enquête* ». L'effet de décharge et de report modal sera quasi-nul : « *la ligne 18 ouest n'apporte aucun effet de décharge. S'agissant du report du trafic automobile vers la ligne 18, il est infime puisque la part modale de la voiture dans la zone d'étude diminuerait de moins de 0,5%. Pire, il est prévu de doubler la RD36 en parallèle à la ligne 18 Ouest, preuve qu'aucun report modal n'est attendu, au contraire.* », souligne la FNAUT.

Dans ce contexte et au-delà des critiques ou du scepticisme, le public exprime des attentes fortes sur une desserte fine des gares, principalement celle de St Quentin Est, des solutions de rabattement, des parking relais (vélo et voitures),. Mais aussi pour assurer la fluidité de la circulation, la Commune de Châteaufort

- assure que « *la fermeture du mini-tunnel à Guyancourt sur la RD91 (Rond-point de Villaroy) ne peut qu'engendrer un surcroît de trafic sur Châteaufort, accentuant encore l'effet d'engorgement du carrefour à feux* »,
- demande de « *reconsidérer cette fermeture actuellement prévue* »,
- considère que « *le maintien du rond-point (entrée Safran rue des jeunes bois) RD36 serait possible avec la création d'une tranchée couverte pour le passage de la ligne 18 ou en le déplaçant vers le sud* ».

### **IV.5.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Sur les études de trafic**

Les observations déposées font mention d'études de trafic de la DRIEA Île-de-France réalisées en Juin 2020.

#### **5.1. Pouvez vous les communiquer ?**

##### **Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

Les études de trafic de la DRIEAT sont utilisées dans le strict cadre de l'évaluation socio-économique du Grand Paris Express. Les décisions concernant leur diffusion sont du ressort de la DRIEAT.

##### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte et regrette que ces informations ne soient pas portées à la connaissance du public d'autant plus que la D.R.I.E.A. a formulé des observations dans le cadre de la consultation administrative.

D'autres études de trafic sont évoquées par l'EPA Paris-Saclay.

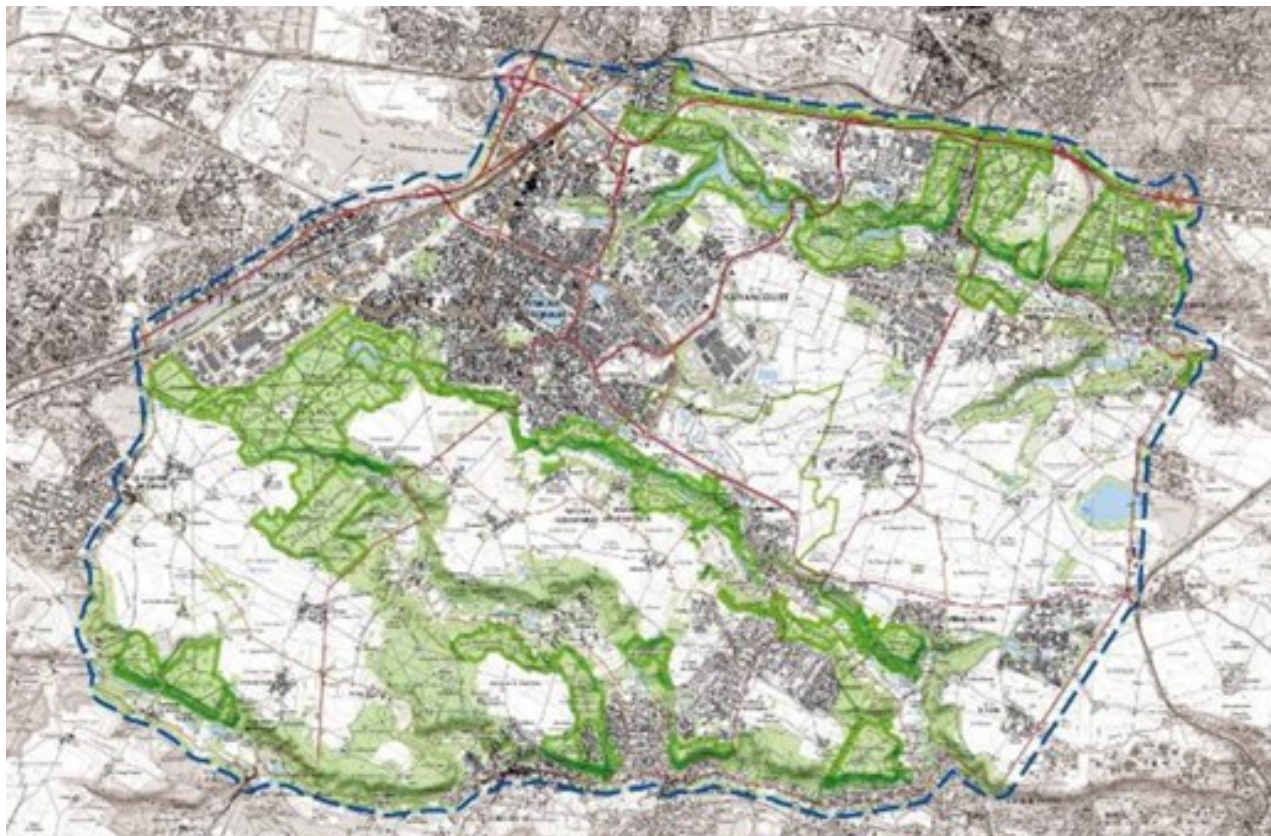
**5.2. Pouvez vous fournir la liste de l'ensemble des études en cours avec la zone d'étude concernée et leur date de production prévue ?**

**Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

1. La SGP ne conduit pas d'étude de trafic routier en vue d'alimenter la conception de la trame viaire de la future ZAC "Gare Guyancourt Saint-Quentin", qui n'est pas de sa compétence. En revanche, la SGP a fait réaliser en 2021 une étude de trafic en vue de concevoir la déviation de l'avenue de l'Europe pendant les travaux de la gare et de la tranchée couverte (voir réponse à la question 3.6).

2. L'EPA Paris-Saclay pilote actuellement une étude de prospective des mobilités dans le périmètre de l'opération d'intérêt national en Yvelines (OIN78, voir carte), à laquelle sont associés les partenaires du territoire (le Conseil départemental et les communautés d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Versailles Grand Parc), Ile-de-France Mobilités et la Préfecture de région (DRIEAT).

Cette étude, dont les résultats devraient être mis à la disposition du public en 2022, a pour objectif de proposer des principes pour une bonne accessibilité du territoire de l'OIN, et notamment le bon fonctionnement circulatorio de la RD91, tout en prenant en compte l'évolution des pratiques de mobilité pour s'inscrire dans les objectifs du PDUIF.



*Périmètre de l'étude en cours (source : présentation EPA Paris-Saclay du 17 mars 2021)*

Pour le secteur de Guyancourt, d'autres études ont été réalisées (étude de trafic réalisée par Egis pour la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, en 2013) ou sont prévues (étude de trafic pour l'étude d'impact de la future ZAC, pour l'EPA Paris-Saclay, en 2022-2023). Pour le secteur de Satory, deux études ont été réalisées par Tractebel pour l'EPA Paris-Saclay dans le cadre des dossiers réglementaires de la ZAC : en 2016, pour la déclaration d'utilité publique ; en 2020, pour l'autorisation environnementale (mise à disposition du public prévue en 2022).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

Si la Société du Grand Paris ne « conduit pas d'étude de trafic routier », il apparaît que des études sont menées à trois échelles : l'Opération d'Intérêt National (OIN) en Yvelines, des secteurs de Guyancourt et de Satory.

La commission d'enquête espère qu'elles seront rendues publiques dès leur conclusion mais relève qu'aucune ne sera achevée avant l'édiction de la déclaration d'utilité publique modificative. La commission d'enquête regrette cet état de fait, puisqu'elles auraient pu être un élément d'appréciation de l'impact du projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest sur le trafic routier.

## **Sur les solutions de rabattement et de desserte fine du territoire**

Au cours de la réunion publique du 6 juillet 2021, a été évoquée le rôle des Comités de pôle.

### **5.3. Pouvez vous présenter leur composition, leur rôle et la périodicité de leur réunion ?**

#### **Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

1. Les comités de pôle sont organisés par gare (ou groupe cohérent de gares).

Chaque comité de pôle rassemble au moins trimestriellement, sous l'animation d'un pilote local, les collectivités concernées par le rabattement sur la gare, Ile-de-France Mobilités, les opérateurs de transport, et le cas échéant les autres entités susceptibles d'intervenir pour la maîtrise d'ouvrage de la réalisation de tout ou partie du pôle.

Les comités s'appuient sur des études de pôle, pilotées par les communautés d'agglomération et au financement desquelles la SGP participe : des études sont ainsi menées par Paris-Saclay, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles Grand Parc.

Les comités de pôle donnent leur avis sur le cahier des charges de l'étude, suivent les études, les valident, puis arrêtent le projet de pôle ensuite mis en œuvre par les différents maîtres d'ouvrage, chacun pour sa partie.

A chaque étape, des comités de pilotage (au niveau des élus), précédés de comités techniques (au niveau de services techniques) constituent des instances collégiales de décision.

2. Le comité de pôle est aussi l'instance dans laquelle sont étudiés les parcs relais, dans le cadre du schéma directeur défini par Ile-de-France Mobilités : l'opportunité de créer un parc relais et son dimensionnement dépendent de l'origine des usages en rabattement sur la gare, du nombre d'usages captifs en mode voiture, de l'offre bus projetée, etc.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cette démarche collective au sein des comités de pôle mais regrette que le grand public, par le biais d'associations représentatives ou non, ne soit pas associé à ces réflexions.

### **5.4. Quelle est la place de la SGP dans ce comité de pôle ? Quelle interaction existe entre ces deux entités ?**

#### **Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

La SGP est associée à tous les comités de pôle, aux côtés d'Ile-de-France Mobilités (IDFM), autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. IDFM et la SGP coordonnent et animent le programme des pôles du Grand Paris Express.

La SGP participe au financement des études de pôles (études préalables) réalisées dans le cadre des comités, et contribue au financement des futurs espaces publics autour des gares. La SGP est également garante, avec Ile-de-France Mobilités, de la qualité de traitement et de la cohérence des

pôles du Grand Paris Express. Elle a co-signé avec Ile-de-France Mobilités le Référentiel des places du Grand Paris, qui a vocation à développer une culture commune pour la conception des espaces publics du Grand Paris Express.

Lorsque la réalisation des parvis des gares relève (en tout ou partie) de la maîtrise d'ouvrage de la SGP, leur conception est étudiée dans le cadre du comité de pôle.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note ces précisions.

Le problème du stationnement est souvent abordé : où se garer ? Combien de places seront prévues, selon quel mode de calcul ?

### **5.5. Pouvez vous répondre à ces questions ?**

#### **Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

Le comité de pôle a pour but de définir les aménagements des espaces publics autour des futures gares, qui devront répondre à la fois aux pratiques locales de déplacements et aux objectifs de la politique de mobilité francilienne. L'aménagement de parcs relais, facilitant les correspondances entre la voiture et les transports collectifs, est souvent un des axes de travail des comités des pôles situés en deuxième couronne francilienne, comme c'est le cas ici pour les trois gares de l'Ouest.

La programmation des parcs relais (emplacement, nombre de places, etc.) relève des études et comités de pôle, comme exposé dans la réponse à la question 5.3. Leur réalisation ne fait pas partie du projet de la Ligne 18.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris, dans sa réponse, affirme que la réalisation des parking relais ne fait pas partie du projet de la Ligne 18 et que cette thématique est « *souvent un des axes de travail* » des comités de pôles.

La commission d'enquête considère que, si les parking relais ne sont pas des éléments de réalisation du projet de la Ligne 18, ils participent fortement à l'utilité publique du projet. Ce travail collaboratif lui apparaît une condition nécessaire et indispensable à la bonne réussite du projet de la Ligne 18.

## **Sur la gestion des rond-points**

La Commune de Châteaufort a évoqué des inquiétudes quant à la modification qui pourrait être apportée au carrefour RD36 / Entrée Safran.

### **5.6. un passage en souterrain de la ligne 18 à cet endroit est-il envisageable ?**

**Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

Le rond-point sur la RD36 au niveau de l'entrée Safran a pour seule fonctionnalité une desserte locale du secteur au sud : le carrefour n'a pas de sortie nord, contrairement à ceux sur la RD361 ou la route de Châteaufort à Toussus-le-Noble.

Un passage en souterrain à cet endroit ne se justifie aucunement, en l'absence de liaison routière nord-sud à maintenir : sa construction aurait un coût important (de l'ordre de 15 à 20 M€), pour peu qu'elle soit possible sans empiéter sur les terres cultivées (voire même la ZPNAF), et augmenterait les contraintes d'exploitation, alors qu'il existe d'autres possibilités, dont le carrefour à feux proposé.

Il a été vérifié que ce carrefour à feux aurait un niveau capacitaire et sécuritaire au moins équivalent à l'existant.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que, pour la Société du Grand Paris, un passage en souterrain n'aurait aucun fondement.

**5.7. Il est prévu également à cet endroit de déporter légèrement la RD36. Serait-il possible de déporter dans le même temps le rond-point au sud, sans créer de carrefour à feux ?****Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

Le déport du rond-point au sud serait techniquement possible mais avec une réduction du diamètre de l'anneau à 18 mètres et une dérogation à la valeur minimale du rayon de la tangentielle du giratoire. Cette disposition constructive se trouve être moins sécuritaire qu'un carrefour à feux.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris répond que le déplacement du rond point est techniquement possible mais en affirmant que cela aurait une incidence en termes de sécurité.

La commission d'enquête relève que, dans sa réponse à la question 3.12, le maître d'ouvrage joint un plan du déplacement de la RD36 sur ce secteur. Il apparaît que le déplacement de la RD36 s'opérerait de part et d'autre du Rond Point Rue des Jeunes Bois.

La commission d'enquête s'interroge sur l'opportunité d'exclure l'étude d'un déplacement de la RD36 sur cette section qui permettrait de conserver le diamètre de l'anneau à 18 mètres.

**Sur le vélo**

« les liens cyclables du RERV avec le réseau local devrait aussi être étudiés. Ils devraient même être réalisés conjointement aux travaux de la RD36 et de la ligne 18 »

#### **5. 8. Où en êtes vous ?**

##### **Commentaire et avis du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 3.15, le projet de Ligne 18 dans sa séquence Ouest ne coupe pas de piste cyclable existante, et ne contient pas la réalisation de piste cyclable nouvelle. En revanche, dans le cadre de son projet de réaménagement de la RD36 à Villiers-le-Bâcle et Châteaufort, le Conseil départemental de l'Essonne (CD91) envisage la création d'une piste cyclable parallèle à la RD36 réaménagée, au format « RER V » à chaque fois que l'espace disponible le permettra, selon les principes présentés lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude du passage au sol » (voir pièce P01).

En l'état actuel des informations dont dispose la SGP, cette nouvelle piste cyclable serait réalisée lors du doublement de la RD36 par le CD91, après les travaux de la SGP.

Si la Ligne 18 n'était pas mise au sol – et restait donc en viaduc, tel que prévu et autorisé jusqu'ici - le projet du CD91 serait à reprendre ; les éventuelles conséquences en matière de piste cyclable n'ont pas été étudiées pour cette situation.

##### **Appréciation de la commission d'enquête**

A ce jour, le projet RERVélo est soutenu par la Région Île-de-France, qui a approuvé par délibération au Conseil régional une dotation budgétaire à hauteur de 300 M€ pour ce projet. D'autre part, le Conseil départemental de l'Essonne, dans son observation, insiste sur la nécessité de maintenir toutes les fonctionnalités de mobilités sur ce secteur.

La commission d'enquête s'inquiète de l'impact de la mise au sol de la Ligne 18 sur la réalisation de cette piste cyclable aux normes définies dans le cadre du RERVélo. Elle souhaite que ce travail collaboratif avec le Conseil départemental de l'Essonne prenne en considération l'ensemble des modes de déplacement (agricole, cycliste, automobile, transports en commun, notamment).

\*

## IV.6. LES ENJEUX AGRICOLES

### IV.6.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

Dans sa contribution, l'Association Terre et Cité rappelle que « *l'aménagement de l'OIN Paris-Saclay repose sur un compromis fondateur, visant à concilier le développement d'un pôle de compétitivité économique et scientifique avec la préservation des espaces ouverts caractéristiques du territoire* ».

La Loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris a porté la création d'une Zone de Préservation Naturelle, Agricole et Forestière (ZPNAF), délimitée par le Décret de 2013. Aujourd'hui, ces dispositions permettent une activité agricole dynamique.

L'enjeu est de permettre une articulation juste entre le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest et, comme le mentionne la Chambre d'agriculture, « *la pérennité des espaces agricoles* » mais aussi de l'activité agricole et des équilibres écosystémiques.

Les modifications apportées au projet de la Ligne 18 sur la partie Ouest du tracé concernent directement le monde agricole. La mise au sol du métro modifie l'emprise du mode de transport sur la ZPNAF mais aussi les incidences sur le mode gestion agricole actuel.

### IV.6.2. Synthèse de la participation du public

Les contributions ayant trait aux enjeux agricoles sont très nombreuses, très argumentées et couvrent un champ très large de la thématique. Ainsi, l'enjeu agricole est le premier sujet de préoccupation du public.

Tout public, au sens réel du terme, a évoqué des arguments liés au sujet agricole :

- les particuliers, résidents ou non sur la Plateau de Saclay,
- les collectivités territoriales,
- les services de l'État, comme la DRIAAF,
- la profession agricole, avec la participation des agriculteurs de manière nominative et la Chambre d'Agriculture de la Région Île-de-France, au titre de chambre conciliaire,
- le monde associatif, avec les associations environnementales, à vocation économique (les AMAP, Terre de Liens Île-de-France), à vocation sociale (Les Jardins de Cocagne), et, également, les associations « institutionnelles » comme Terre et Cité.



De fait, la mobilisation se révèle importante, réelle et multi-acteurs.

Les contributions traduisent, tout d'abord, « *avec la même force, un attachement au maintien d'une agriculture vivante, vivable et évolutive dans le temps* », comme l'exprime, notamment la Ville de Châteaufort.

Au-delà de cette considération d'ordre général, elles abordent l'enjeu agricole lié à la mise au sol du projet de la Ligne 18 de manière très large et très diversifiée. Ainsi, beaucoup de sujets sont soulevés par le public :

- le périmètre de la ZPNAF : « *les terres agricoles sont notre richesse* », beaucoup de déposants demandent le « *respect total du périmètre de la ZPNAF, tant pour l'ouvrage définitif que pendant la phase chantier* », certaines observations affirment que le projet va empiéter sur les terres agricoles, un personne écrit « *Ça ne rassure pas sur la volonté imprescriptible de ne pas toucher à cette zone...Il serait inadmissible qu'un seul m<sup>2</sup> de ZPNAF soit détruit par quelques travaux que ce soit* » ou bien « *il faut préserver l'agriculture sur le plateau* »
- le rôle social mais aussi économique de la filière agricole : est demandé le maintien de l'activité agricole au regard du développement des filières courtes, des productions en agriculture biologique mais aussi de permettre au modèle agricole actuel d'évoluer pour s'adapter au nouveau contexte territorial (urbanisation supplémentaire, demande des consommateurs, notamment) et climatique. Il convient de noter que ces activités ont bénéficié de financements européens LEADER. On peut citer cette observation qui résume beaucoup de caractéristiques de cet enjeu : « *le plateau de Saclay s'est engagé dans une démarche innovante ! Alors que l'Île-de-France, qui n'a que 3 jours de stocks, produit actuellement 90% de céréales, des paysages monotones et appauvris en biodiversité, il est important de savoir que des agriculteurs-trices du plateau, prenant conscience de ces questions, ont le courage d'œuvrer depuis longtemps à l'évolution des productions agricoles locales : cueillette maraîchère et fruitière, aviculture, conversion en bio (15 % !), création d'un fournil et d'une boulangerie bio, de circuits courts et Amap, implantation d'un Jardin de Cocagne, replantation de haies, projet de ferme en polyculture et élevage ... C'est un mouvement essentiel qui doit être connu et soutenu (les agriculteurs-trices ont besoin d'avoir confiance en l'avenir), et surtout pas entravé par une ligne de métro qui viendrait encore augmenter la difficulté du changement, voire stopper des efforts largement financés par des fonds européens LEADER* » ou bien, comme le souligne la Chambre d'Agriculture « *ces ambitions s'inscrivent dans une vision de long terme où les fonctions alimentaires, environnementales et climatiques de l'agriculture seront essentielles à la résilience de ce territoire* » ;
- les incidences, les impacts sur cette dynamique de territoire existante à l'égard de

- la parcellisation des parcelles avec des risques d'enclavement, de création de délaissés : « *la fragmentation des exploitations augmente le risque de création de délaissés* ». La Chambre d'agriculture s'inquiète « *quant au devenir* » de l'espace agricole enclavé qualifié « ventre », entre la ligne de métro et la RD36 : « *cet espace divisé en deux parties de part et d'autre de la RD938 sera d'une surface réduite et mal configuré* » ;
- la réduction des continuités agricoles et écologiques, « *il n'est pas identifié de maintien des circulations agricoles nord-sud* » dans le dossier (pièce C p.108), « *la réduction des accès aux parcelles et l'allongement des itinéraires de circulation affectent la fonctionnalité des exploitations, compliquant leur transmission à de nouvelles générations et leur transition vers des modèles plus innovants* » ;
- la fragilisation des écosystèmes, du réseau de drainage... : « *la modification de l'écoulement du bassin versant par la mise au sol de la ligne 18 puis les tranchées ouvertes est susceptible de modifier le taux d'humidité actuel du sol...* », « *la mise au sol... constituera une véritable rupture de continuité... ne pouvant que conduire à une perte de biodiversité pour les agriculteurs..., pour le drainage des champs avec le risque de modifier les qualités hydrographiques de ce sol particulier du Plateau de Saclay.* »
- des craintes, des inquiétudes à l'égard des impacts en termes paysager ou sonore.
- Un agriculteur porte ce témoignage : « *Le sort de l'agriculture du plateau est en partie liée à la ligne 18, si celle-ci est réalisée au sol, comme exposé, engendrera inexorablement un déclin de l'agriculture du plateau, de par son impact sur la biodiversité (bruit, lumières, coupure des passages pour le gibier), sur l'activité agricole (accès aux parcelles compliqués, détérioration des cultures, etc...).* »

### **Observation du maître d'ouvrage**

La SGP ne partage pas l'appréciation concernant le lien entre la réalisation de la Ligne 18 sur le plateau de Saclay (qu'elle soit en viaduc ou au sol) et un « déclin » de l'agriculture du plateau : comme déjà exposé, l'empreinte au sol de la ligne y est de l'ordre de 5 ha imperméabilisés et 10 ha en incluant les aménagements paysagers et chemins dédiés justement créés pour permettre la bonne circulation des engins agricoles – à comparer aux 2469 ha de terres agricoles actuellement en ZPNAF.

De plus : le projet au sol engendre moins de nuisances sonores qu'en viaduc (voir réponse à la question 4.22) ; l'infrastructure n'est pas éclairée la nuit (voir réponse à la question 4.27) ; l'enjeu des circulations de la faune (grande et petite) a bien été pris en compte et les circulations existantes seront préservées par le projet.

Enfin, il est exact que la ligne 18 au sol crée une coupure plus franche que la solution en viaduc : c'est pourquoi l'accès aux parcelles agricoles a fait l'objet d'un travail spécifique approfondi,

prenant en compte les effets cumulés des deux projets du réaménagement de la RD36 (CD91) et de Ligne 18 (SGP) afin d'assurer un accès satisfaisant à toutes les parcelles agricoles jouxtant les deux infrastructures, au nord comme au sud.

### **IV.6.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Sur l'emprise de la mise au sol de la Ligne 18**

La Chambre d'Agriculture mentionne que « *la mise au sol prévoit une amputation foncière de 41 ha avec une restitution de 4ha, selon les pièces versées au dossier soumis à enquête publique* ». La pièce A2 (p.14) indique que le nouveau projet augmente la surface agricole impactée par le projet de 19ha à 21ha.

#### **6.1. Pouvez-vous communiquer, de manière circonstanciée, la localisation de ces emprises (41ha, 21ha et 4ha) ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La pièce G1, page 498, comporte une carte avec les différents types d'assolement. La carte de la pièce P03 montre les emprises chantier envisagées à ce stade du projet (données à titre indicatif). L'identification précise des parcelles et des surfaces impactées par parcelle s'effectue au moment de l'élaboration du dossier d'enquête parcellaire.

1. Une erreur de plume s'est glissée entre le page 294 de la pièce G3 et la page 14 de la pièce A2 :
  - le total des surfaces agricoles nécessaires à la phase chantier indiqué comme étant 41 ha en bas de la page 294 de la pièce G3 est en réalité 42,6 ha, décomposés en 41 ha pour la section aérienne (chiffre figurant plus haut sur la même page) et 1,6 ha pour les OA6 et OA7 à Wissous (chiffre que l'on retrouve également plus haut sur la page).
  - dans le tableau de la page 14 de la pièce A2 comparant les emprises définitives, les 0,65 ha des OA6 et OA7 sont bien inclus dans la colonne de gauche, mais pas dans celle de droite : les 21,8 ha mentionnés sont donc en réalité 22,45 ha à périmètres identiques. Ces 0,65 ha figurent bien en page 296 de la pièce G3.
2. Ceci rectifié, le détail des surfaces agricoles impactées en phase chantier pour la section aérienne figurant à la page 294 de la pièce G3 est bien correct : les 41 ha se décomposent en 21,3 ha pour la section en viaduc et 17,4 ha pour la section désormais prévue au sol ; le solde de 2,3 ha correspond à la transition aérien/souterrain dans le secteur de la Croix de Villebois, à Palaiseau (dont l'OA14).

Ces 21,3 ha de la section en viaduc se situent dans les ZAC du Quartier de l'Ecole polytechnique, de Moulon et de Corbeville (et ont donc pu être urbanisés depuis dans le cadre de ces projets), ainsi

qu'au niveau de la RN118 (ouvrage de franchissement et section parallèle à la RN118 entre Corbeville et le Christ de Saclay).

3. Pour la phase exploitation, les surfaces sont présentées dans le tableau de la page 14 de la pièce A2 :

- dans la configuration en viaduc : 14 ha pour le tablier proprement dit, 3,1 ha pour les pistes de maintenance et 1,4 ha pour les noues, soit 18,5 ha pour la section aérienne, auxquels il faut ajouter 0,65 ha pour les OA6 et OA7, soit un total de 19,15 ha ("environ 19 ha" dans la pièce) ;
- dans la configuration au sol : 11,8 ha pour la section en viaduc (de Palaiseau à Saclay) et 10 ha pour la section au sol – soit 21,8 ha pour la section aérienne - auxquels il faut donc ajouter 0,65 ha au titre des OA6 et OA7, d'où le total de 22,45 ha.

Le différentiel pour la section aérienne de la Ligne 18 représente donc + 3,3 ha (21,8 - 18,5). Cette consommation supplémentaire correspond :

- aux aménagements paysagers et de sécurité (talus ou merlons anti-intrusion) qui accompagneront la ligne au sol ;
- aux surfaces de bassins nécessaires au traitement des eaux de la plateforme de la Ligne 18, avant mutualisation avec ceux du CD91 – et étant rappelé que selon le principe de transparence hydraulique, l'infrastructure du métro laisse passer les eaux de ruissellement provenant du bassin versant au nord.

Ce supplément est implanté principalement sur les emprises jusqu'ici prévues par le CD91 pour la voie TCSP, mais rendues disponibles suite à sa décision du 3 mai 2021 d'abandonner cette voie dans le cadre du projet de réaménagement de la RD36.

Le tableau ci-dessous récapitule les différentes données et compare les versions 2020 (viaduc) et 2021 (au sol) pour les phases chantier et définitive :

en hectares	Phase chantier		Phase exploitation	
	2020	2021	2020	2021
Section souterraine (OA6/OA7)	1,60	1,60	0,65	0,65
Ligne en viaduc			14,00	
Voie de maintenance/pompiers		21,30	3,10	11,80
Noues	30,70		1,40	
Ligne au sol		17,40	—	10
Transitions aérien/souterrain	2,30	2,30	0,00	0,00
<b>Sous-total section aérienne</b>	<b>33,00</b>	<b>41,00</b>	<b>18,50</b>	<b>21,80</b>

Total	34,60	42,60	19,15	22,45
-------	-------	-------	-------	-------

Tableau récapitulatif des surfaces agricoles impactées (dossier d'enquête)

4. Les 4 ha mentionnés correspondent à une différence globale entre la version dans laquelle les deux projets de réaménagement de la RD36 et de Ligne 18 sont réalisés comme prévu jusqu'ici et la version désormais proposée, c'est à dire entre :

- un doublement de la RD36 par le CD91, avec création d'une voie TCSP, sans piste cyclable ni chemins agricoles ; et la Ligne 18 en viaduc de la SGP, avec sa piste de maintenance ;
- la configuration des deux projets proposés dans le dossier et détaillée dans la pièce P01, avec une RD36 doublée sans voie TCSP, la Ligne 18 au sol, etc.

Le niveau d'étude ne permet pas de définir précisément parcelle par parcelle la surface restituée.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de ces précisions.

Terre de Liens Île-de-France demande, plus précisément, « *transmission de la liste des parcelles concernées par l'avis sommaire et global de la DNID du 5 février 2021* » mentionné dans les pièces J.13.b et J.13.c du dossier soumis à enquête publique.

### **6.2. Pouvez vous verser cet élément ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La liste des parcelles concernées par l'avis sommaire et global de la DNID contient des informations personnelles sur les propriétaires et n'a pas vocation à être rendue publique.

Comme présenté à la question 1.6, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique distingue la procédure de déclaration d'utilité publique puis, dans un second temps, celle d'identification des propriétaires et de détermination des parcelles (avec une enquête parcellaire). C'est dans ce cadre qu'une enquête parcellaire a eu lieu à Villiers-le-Bâcle en 2017. La parcelle B158 objet de la question de Terre de Liens n'y figure pas. A ce jour, cette parcelle n'est toujours pas identifiée comme nécessaire à la réalisation du projet, tel qu'on le vérifie sur le plan ci-dessous (extrait de la pièce P03, avec les limites cadastrales) :



Plan des emprises chantiers (hachures vertes) superposé au cadastre (traits noirs)

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de ce plan.

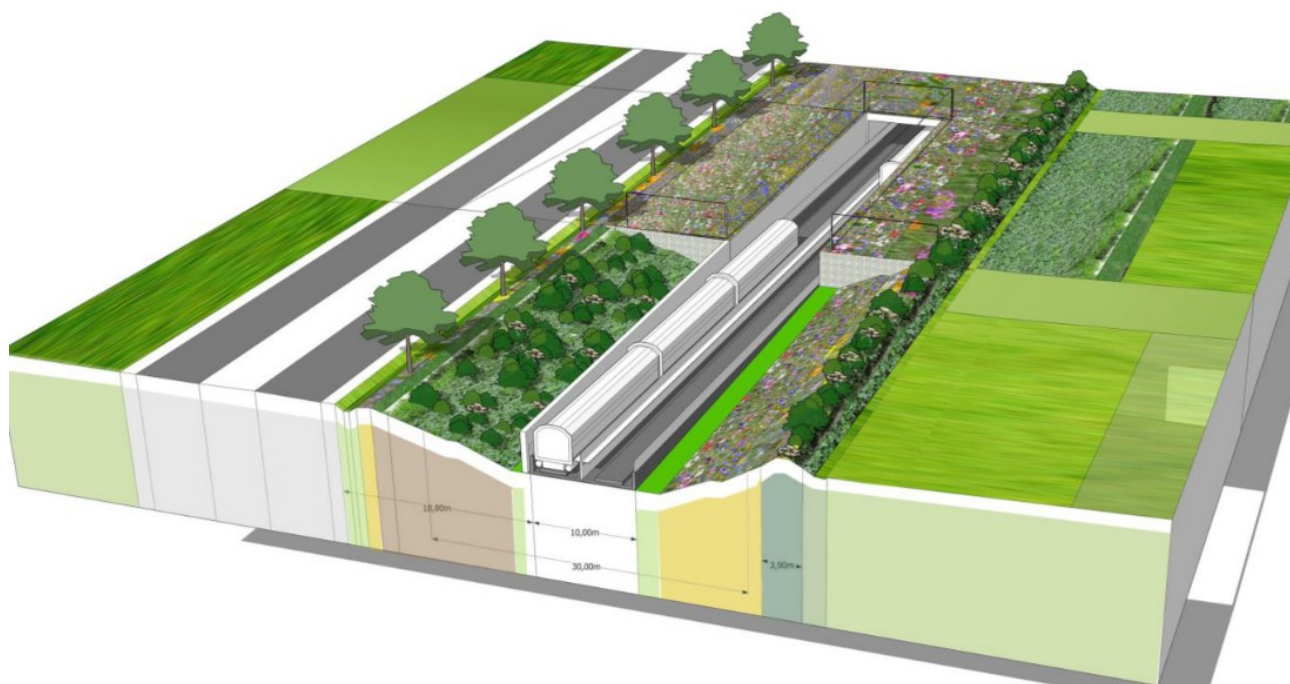
La pièce A2 (p.12) fournit un croquis de profil en travers de l'ouvrage au sol et « si la ligne ferroviaire est protégée, comme annoncé, par une maçonnerie, il existe en plus un talutage de chaque côté...le talutage entourant la tranchée a une emprise au sol de 15m de chaque côté auquel il faut ajouter 10m d'emprise de la ligne 18, soit 40m...les 15m pourraient donc amputer la parcelle B158 de Terre de Liens »

**6.3. Pouvez vous donner un plan précis de cette coupe qui permet d'identifier si la parcelle B158 est visée par cette réalisation ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le croquis de la page 12 de la pièce A2 (reproduit ci-dessous avec sa légende) vise à présenter le principe d'insertion paysagère de la ligne lors de son passage sous la RD361.





*Principe de la section au sol sous le giratoire de Villiers-le-Bâcle et de la RD361 (ICARE, 2020)*

La limite entre le mur de soutènement et le talus figurant sur ce croquis devra être placée en prenant en compte l'emprise disponible au nord de la ligne (à droite sur le dessin, c'est-à-dire du côté de la parcelle B158 propriété de la foncière Terre de Liens), en dehors de la ZPNAF pour respecter l'engagement qu'a pris la SGP, malgré les dépenses supplémentaires et la consommation de béton correspondant à ce mur.

L'ouvrage n'empiétera pas sur la parcelle B158. Cette prescription sera insérée dans les documents contractuels lors de la consultation des entreprises.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête regrette qu'aucun élément nouveau ne soit versé à la connaissance du public en réponse à la question posée par Terre de Liens.

Plus précisément, en ce qui concerne l'ouvrage qui se situe sous la RD361 :

**6.4. Est-ce que l'emprise d'environ 60m de large hors ZPNAF sera suffisante pour l'implantation des 2 infrastructures et la réalisation des talutages en déblais pour le passage de la voie ferrée sous le rond-point RD 361, et cela durant la phase chantier, comme une fois l'infrastructure créée?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

A ce stade d'avancement des études, il est bien prévu que les deux infrastructures (Ligne 18 au sol et RD36 réaménagée) s'insèrent en dehors de la ZPNAF : c'est d'ailleurs dans cet objectif que la Ligne 18 est proposée en tranchée couverte à son intersection avec la RD361.

Les modalités et emprises nécessaires pour la phase chantier sont encore à l'étude, notamment pour le calage fin de cette tranchée couverte. Le niveau de talutage n'est pas encore arrêté et le sera à l'horizon 2023, à l'issue de la consultation des entreprises : le cahier des charges de la consultation incitera les soumissionnaires à minimiser leur intervention sur les terres cultivées ainsi que les conséquences sur l'activité agricole (périodes de semis, de récolte...).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête entend que la conduite de projet ne permette pas de répondre à ce stade avec précision mais insiste pour que le dialogue territorial soit une réalité compte tenu des enjeux d'activité agricole présents.

### **Sur les continuités agricoles**

*« la L18 mise au sol prévoit de supprimer les continuités agricoles existantes sur des terres actuellement exploitées par la Ferme du Trou Salé et le Haras d'Eloge. Par ailleurs, le passage de la L18 au sol constituera de fait une rupture de continuité au sein des terres cultivées par la Ferme Vandame de part et d'autre de la RD36 (aujourd'hui facilement franchissable par des engins agricoles). Enfin la Ferme de Villaroy, dont une partie des terres exploitées se situe en dehors du Plateau et dont le giratoire de Châteaufort constitue le seul accès fonctionnel pour des machines agricoles, présente un risque élevé d'enclavement en phase chantier, qui devrait durer plusieurs années. Le risque de fragmentation concerne donc au moins 5 exploitations. »*

**6.5. Pouvez vous nous communiquer un état des lieux à date et à venir portant sur l'ensemble des voies d'accès aux parcelles agricoles (chemins ruraux, voies communales, routes départementales) sous forme de plan précis ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les accès aux parcelles cultivées ont été identifiés dans le cadre de l'étude du passage au sol, et ont fait l'objet d'une première réunion technique le 3 septembre 2019, puis de réunions spécifiques avec chacun des exploitants, en 2020 et 2021, dont une réunion de synthèse le 11 juin 2021.

Ces accès figurent sur le plan de la page 10 de la présentation faite lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude du passage au sol » (pièce P01).

Les accès proposés figurent sur la carte de la page 11 de cette présentation. Ces conséquences de la construction de la Ligne 18 se situent :



- au niveau du rond-point de Châteaufort pour l'accès au "ventre" (étant précisé que les accès à l'ouest ne sont pas impactés) ;
- au niveau de la RD938 : au croisement RD36-RD938 pour l'accès au "ventre" et au "petit ventre" ; au croisement RD938-Ligne 18 pour l'accès aux parcelles « AEV – Arvalis » ; plus au nord, là où la route revient au niveau du terrain naturel, pour l'accès aux parcelles de part et d'autre de la RD938 ;
- au niveau de la RD361 pour l'accès de part et d'autre de la route ;
- au niveau du poste source, pour l'accès à la parcelle « Terre de Liens – Vandamme » en passant sous le viaduc et suivant une voie dédiée créée entre la ligne et le poste source.

A ce stade des études, il semble acquis avec les exploitants que les accès et chemins prévus par les deux projets de réaménagement de la RD36 (CD91) et de la Ligne 18 (SGP) permettront de répondre aux besoins de circulations dans des conditions et itinéraires similaires à l'existant, sauf pour une situation : les effets cumulés des deux projets vont indéniablement allonger les déplacements entre les bâtiments d'Arvalis et leurs parcelles cultivées, malgré les aménagements proposés.

Les accès au sud de la RD36 (et la piste agricole figurant sur le plan, parallèle à la RD36) relèvent du projet de réaménagement de la RD36, sous maîtrise d'ouvrage du CD91.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse apportée mais souligne que la notion de projet suppose une appréhension globale des incidences de la réalisation du projet de la Ligne 18. Les accès agricoles devraient être compris tant au nord qu'au sud de la RD36 de manière continue.

les configurations des continuités agricoles doivent tenir compte des passages des engins agricoles et elles doivent être fonctionnelles dans leur réalisation.

#### **6.6. Quels sont leur nombre, leur largeur, leur longueur ? Pouvez vous illustrer vos arguments avec des coupes, des plans ?**

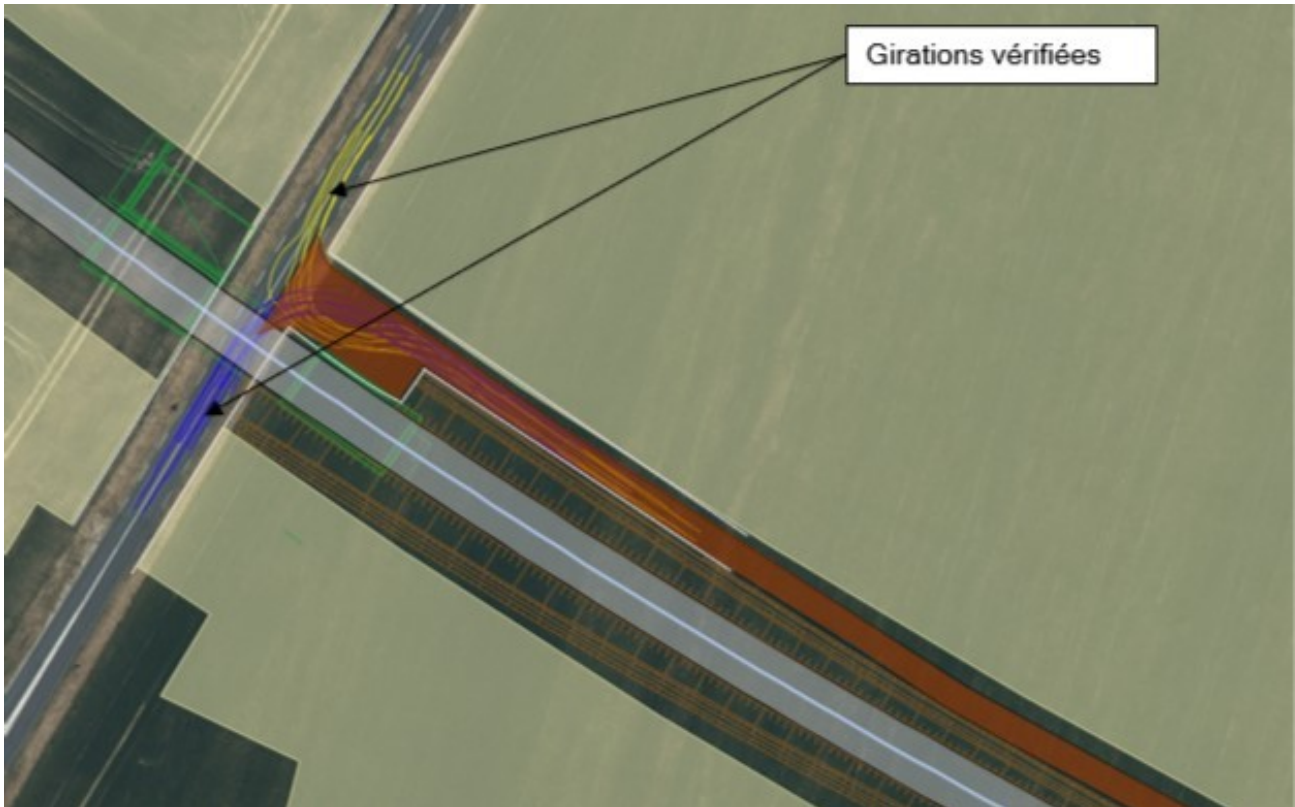
##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme exposé dans la réponse à la question 6.5, les passages agricoles proposés dans le cadre des projets de Ligne 18 (SGP) et de réaménagement de la RD36 (CD91) figurent sur le plan de la page 11 de la présentation faite lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude du passage au sol » (pièce P01).

Des plans plus précis figurent aux pages 12 (rond-point de Châteaufort et RD938), 14 (RD361) et 15 (poste-source) de cette même présentation.

A ce stade d'avancement des études, il a été vérifié que les rayons de giration des engins agricoles (gabarits communiqués par les exploitants concernés) seraient respectés dans les configurations successives (Ligne 18 réalisée avec RD36 actuelle, puis RD36 réaménagée).

Le détail des passages agricoles rétablis figure dans la réponse à la question 6.5.



*Exemple de vérification de girations des engins agricoles au croisement RD938-Ligne 18*

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que le thème des voies d'accès a été traité lors de la réunion du Comité de la mise au sol le 2 juillet 2021 et que le compte rendu a été versé sur le site dédié au titre de document complémentaire pour l'information du public.

### **Sur la phase chantier**

En aucun cas, le chantier ou l'ouvrage définitif ne peut empiéter sur la ZPNAF. Or, parfois, le faisceau disponible est d'une largeur inférieure à 35m.

**6.7. Il est demandé de produire, à l'aide de plans à bonne échelle, permettant une lecture facile et précise, des emprises prévues pour les chantiers dans chaque secteur.**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le projet actuel ne comprend pas d'ouvrages définitifs en ZPNAF (la SGP s'est même astreinte à proposer des cheminements dédiés aux engins agricoles qui seraient en dehors de la ZPNAF). Cette contrainte est d'ailleurs un des éléments qui conduisent à la conception proposée du franchissement de la RD938 (voir réponse à la question 2.1).

Pour ce qui concerne les emprises chantier, il pourrait être nécessaire de prévoir des interventions très ponctuelles en ZPNAF, pour taluter les tranchées. Les études projet, en cours, permettront de déterminer les secteurs dans lesquels ces interventions ne pourraient être évitées. Dans une telle hypothèse, les terres seront remises en état à l'issue des travaux, et feront l'objet des mesures d'anticipation et de protection exposées dans les réponses aux questions 6.8 et 7.13.

A titre d'illustration, les plans des emprises envisagées à ce stade des études sont joints en pièce P03. Ces plans pourront évoluer avec l'avancement des études, puis lors de la consultation des entreprises.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse de la Société du Grand Paris et émet une réserve sur la possibilité d'installer des emprises chantier sur la ZPNAF pour plusieurs raisons : la durée du chantier correspond à plusieurs années, l'impact sur la qualité des terres mais aussi l'impact sur l'activité économique des exploitations agricoles.

Dans l'hypothèse où il y aurait occupation temporaire des terrains situés sur la ZPNAF :

### **6.8. Si cela se produit, comment seront compensés les dégâts sur les cultures et sur la structure et la qualité des sols lors de la phase chantier ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pour la SGP, la question de l'incidence possible de la phase travaux sur les terres agricoles est indépendante de leur appartenance ou non à la ZPNAF : dans tous les cas, la SGP s'efforce de limiter la consommation de terres cultivables.

Lorsque la SGP intervient temporairement sur une parcelle exploitée, la convention d'occupation conclue avec le propriétaire (et le cas échéant l'exploitant) inclut les modalités d'indemnisation du préjudice d'exploitation - à chaque fois que c'est possible, la SGP s'efforce d'ailleurs de planifier son intervention à la période la plus appropriée, pour limiter les conséquences (typiquement : intervenir juste après la récolte).

Si des terres doivent être mouvementées, elles sont en général stockées sur place ou à proximité immédiate, de manière à pouvoir être remises en place à l'issue des travaux ; les éventuelles impossibilités font l'objet de conventions particulières.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

Une contribution relève que les mouvements de terre nécessaires à la réalisation du métro pourraient rendre impropres à l'agriculture les terres, ensuite. « *Terre et Cité préconise que des analyses soient réalisées en amont et en aval des chantiers afin de contrôler la bonne mise en œuvre de cette mesure.* »

**6.9. Est-ce une mesure que vous aviez déjà envisagée ? Si oui, sous quelle forme, procédure ? Eventuellement, considérez vous que cela peut faire l'objet d'une clause du cahier des charges ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 6.8, les terres mouvementées sont en général remises en place à l'issue des travaux, sauf convention particulière. La SGP n'a pas connaissance de situations dans lesquelles ces mouvements rendraient les terres « impropres à l'agriculture ». Les terres mouvementées font en tout état de cause l'objet d'un suivi qui permettra de garantir leur traçabilité.

Si des analyses spécifiques s'avéraient nécessaires dans une situation particulière, elles seraient organisées dans le cadre de la convention d'occupation mentionnée dans la réponse à la question 6.8.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

**6.10. Avez-vous vérifié que ces manipulations de terres sont acceptées par la certification en bio ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP n'a pas de compétence en matière de certification agricole.

Le cas échéant, le préjudice qui pourrait découler de difficultés de certification (ou de maintien d'une certification) découlant des travaux ouvrira droit à indemnisation au titre de la perte d'exploitation, comme mentionné dans la réponse à la question 6.8.

En tout état de cause, les surfaces concernées seraient limitées aux emprises nécessaires aux talutages, c'est-à-dire au maximum quelques hectares.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse mais considère que cet impact pour l'activité agricole ne peut être ignoré.

**6.11. Pendant la phase des travaux, avez vous prévu la désignation de référents chez toutes les parties prenantes (sous-traitants, maîtrise d'ouvrage) ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pendant toute la période de travaux, la SGP met en place le dispositif de concertation présenté dans la réponse à la question 3.9 (dont le comité de suivi COSU).

Sur les différents secteurs géographiques, des agents de proximité mandatés par la SGP sont présents pendant toute la durée des travaux importants, pour recevoir les alertes ou questions du public et s'assurer qu'elles parviendront bien aux équipes en charge, et une information spécifique est diffusée (« info-flash ») en cas de perturbation ponctuelle, etc.

Les riverains ont déjà pu contacter directement la SGP de nombreuses fois, soit par la FAQ (accessible à l'adresse <https://vosquestions.societedugrandparis.fr>) soit au travers de leur mairie qui se fait le relais vers la SGP.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête attire l'attention du maître d'ouvrage sur l'importance d'anticiper ces impacts pour les agriculteurs qui devront, probablement, adapter leurs pratiques agricoles.

Le chantier doit durer plusieurs années. Les agriculteurs doivent, pour leur part, pouvoir continuer leur activité.

**6.12. Avez vous prévu des itinéraires de circulation temporaires ou de déviation ? Avec une procédure de concertation avec la profession agricole ?  
des pistes agricoles temporaires permettront-elles la desserte des parcelles au sud de la RD36 non encore élargie ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pendant la durée du chantier de la Ligne 18, la SGP veillera à maintenir les différentes circulations impactées (voitures, vélos, bus, engins agricoles, etc.) et à mettre en place si besoin des itinéraires de déviation, en fonction des phases de travaux. Tout au long des travaux, des comités de suivi et des échanges bilatéraux seront tenus avec notamment les collectivités et les exploitants agricoles, afin d'informer toutes les parties de l'évolution des travaux et de recueillir les remarques ou questions des riverains.

Concernant les parcelles agricoles au sud de la RD 36 non encore réaménagée, les travaux de la SGP seront sans impact sur leurs accès.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête enregistre cet engagement de la Société du Grand Paris.

## **Sur les impacts environnementaux**

### **La gestion des eaux pluviales**

#### **6.13. Comment est-il possible que la surface imperméabilisée n'augmente pas dans l'hypothèse de la mise au sol des ouvrages ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Dans le dossier relatif à la configuration en viaduc, toute la surface du viaduc était considérée comme imperméabilisée, dans la mesure où elle intercepte les eaux pluviales. Comme exposé dans la pièce J10d faisant suite à l'avis de l'Autorité environnementale (page 22) : « *Bien que le viaduc soit considéré comme un ouvrage aérien, la surface de sa plateforme (tablier du viaduc) capte les eaux pluviales qui sont ensuite stockées dans les noues situées sous le viaduc. De ce fait, le tablier du viaduc a été comptabilisé dans le bilan des surfaces imperméabilisées (pièce G3, page 110). La mise au sol n'a donc que peu d'impact sur ce bilan, la largeur des deux infrastructures étant similaire.* »

##### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

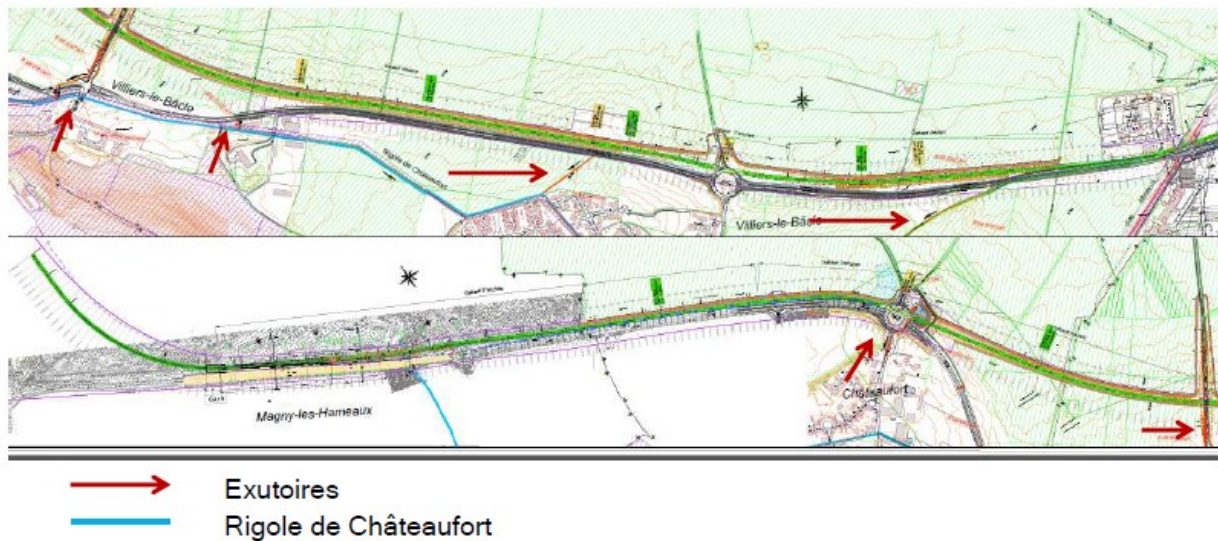
#### **6.14. Quels sont les exutoires des fossés de récupération des bassins versants ? Comment sont-ils raccordés à la rigole de Châteaufort et autres rigoles du plateau ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les fossés ont pour fonction de récupérer les eaux de ruissellement des bassins versants, d'assurer l'infiltration des pluies courantes (infiltration complète jusqu'à 10 mm) et de tamponner en cas de pluie plus importante, avant rejet dans les réseaux.

Les surfaces des bassins versants interceptés par la mise au sol sont précisées au tableau de la page 96 de la pièce G3. Les fossés seront réalisés au droit de la ligne et assureront le transfert des eaux des bassins versants amont (au nord) vers le point bas naturel. La transparence hydraulique sera assurée par des ouvrages de traversées passant sous la Ligne 18 et rejoignant l'assainissement existant de la RD36 afin d'assurer un fonctionnement équivalent à la situation actuelle - l'assainissement de la RD36 ayant comme exutoire la rigole de Châteaufort notamment.

En d'autres termes, les eaux en provenance des bassins versants traverseront la ligne 18 et continueront leur parcours vers la RD36 et ses cinq exutoires existants, représentés sur la carte ci-dessous :



Les études hydrauliques en cours dans le cadre commun aux deux projets de Ligne 18 (SGP) et de réaménagement de la RD36 (CD91) pourront amener à réaliser les travaux complémentaires suivants :

- création anticipée, par la SGP, de bassins qui seront nécessaires au CD91 lors du réaménagement ultérieur de la RD36 ;
- renforcement associé de la capacité des exutoires (au niveau des flèches rouges du plan) de manière à pouvoir non seulement évacuer les eaux relevant des deux projets, mais aussi une partie des eaux de ruissellement qui s'accumulent aujourd'hui devant les villages, en particulier à Villiers-le-Bâcle - dans l'objectif de contribuer à réduire les risques d'inondation.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse et attire l'attention sur la réalisation des deux chantiers de manière successive. Il importe, selon elle, de coordonner les phases d'études et de chantier de manière précise et continue.

En ce qui concerne l'impact de l'ouvrage d'art qui se situe sous la RD361 :

#### **6.15. Quel impact sur la gestion des eaux de ruissellement et drainage génèrent ces changements d'altimétrie relative des infrastructures?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au droit des tranchées ouvertes et couvertes, les eaux des bassins versants sont récupérées par les fossés latéraux et dirigées vers les exutoires. Les eaux de plateforme sont canalisées vers des bassins enterrés au droit des tranchées couvertes, et relevées par pompage.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note la réponse.

**le réseau de drainage**

Les travaux de remplacement « préventif » des drains agricoles, qui commencent à être entrepris par l'entreprise SYSTRA, ne nous ont pas été notifié formellement, bien que présentés et discutés sur le terrain avec les agriculteurs exploitants concernés. Nous ne savons pas si ces travaux sont véritablement en lien et dimensionnés au regard des modifications prévues pour l'aménagement de la ligne 18.

**6.16. Pouvez-vous nous préciser le cadre réglementaire de ces travaux ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les travaux de drainage agricole répondent à l'engagement de la SGP de préserver les réseaux existants préalablement aux travaux. Des conventions d'occupation temporaire sont établies entre la SGP, l'exploitant et le propriétaire si celui-ci l'estime nécessaire.

S'agissant des drains en bordure de la parcelle de Terre de Liens à Villiers-le-Bâcle, une convention tripartite est ainsi en préparation. Terre de Liens a donné son accord sur son texte le 26 août 2021, et la SGP n'attend plus que l'accord de l'exploitant.

Les travaux commandités par la SGP sont organisés par la société Systra Foncier et réalisés par une entreprise disposant de toutes les compétences nécessaires, en l'espèce la société Eiffage. Ils sont couverts par l'autorisation environnementale dont dispose le projet de la Ligne 18.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note cette précision et l'état d'avancement du projet.

**6.17. comment seront rétablis les drains enfouis à 60-80 cm de profondeur alors que la tranchée sera beaucoup plus profonde ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au droit des ouvrages de la Ligne 18, les drains interceptés ne sont pas rétablis, mais raccordés à un drain-ceinture (collecteurs longitudinaux) jusqu'aux traversées permettant d'atteindre les exutoires existants. Les traversées se trouvent en dehors du périmètre des tranchées.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

**6.18 quel impact aura une réorientation d'un drainage initialement nord-sud récupéré par des**



**rigoles vers un drainage est-ouest ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 6.17, l'orientation globale du drainage n'est pas modifiée : les drains et les collecteurs situés dans les emprises de la Ligne 18 sont déplacés pour être positionnés en dehors des emprises de la Ligne 18. Les exutoires actuels des systèmes de drainage sont maintenus.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

**6.19. quels sont les investissements identifiés sur ce volet ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les investissements relatifs au rétablissement des systèmes de drainage sont inclus dans le poste budgétaire « infrastructures en ligne » présenté dans la pièce F (page 5).

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

**6.20. est ce que la part de responsabilité est pré-répartie en cas de dommage sur les drains ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Lorsque la SGP fait réaliser des travaux sous sa responsabilité, elle assume les conséquences des dommages qu'ils auraient causés.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse.

\*

## IV.7. LES ENJEUX FINANCIERS

### IV.7.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

#### L'appréciation sommaire des dépenses

Le coût d'investissement a significativement augmenté entre 2016 et 2019, par contre la hausse 2019-2020 est très modérée.

Coûts bruts du projet ligne 18 En millions d'euros (valeur 2012)	Estimation Dossier 2016	Estimation Dossier 2019	Estimation Dossier 2020
Infrastructure ligne	1 169	1 690	1 662
Gares et ouvrages de correspondance	416	999	988
Ouvrages annexes en ligne	267	406	415
Système de transport (y compris voies et façades de quai)	853	834	834
Matériel roulant	228	312	312
Acquisitions foncières et frais associés	175	152	152
Véhicules de maintenance des infrastructures	-	-	64
Provisions pour interconnexions Versailles chantiers	20	incluse	incluse
<b>Total</b>	<b>3 128</b>	<b>4 457</b>	<b>4 427*</b>

\* 4 939 M€ valeur janvier 2020

L'augmentation entre 2016 et 2019 s'explique par l'intégration de la gare de CEA-Saint Aubin, des véhicules de maintenance et de la forte revalorisation des provisions pour risques et aléas.

L'évolution 2019-2020 est liée à le remplacement d'une partie du viaduc par une infrastructure au sol. Les autres modifications n'ont pas d'incidence sur les coûts d'investissement.

Le coût d'exploitation annuel est désormais de 63,8 M€ (valeur 2015) alors qu'il était évalué à 43 M€ en 2016.

Le financement de la ligne 18 est inclus dans celui du Grand Paris Express :

- Des recettes fiscales affectées : imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), une quote-part de la taxe spéciale d'équipement, une taxe additionnelle sur la taxe de séjour,

évolutions sur l'assiette de la taxe sur les bureaux ainsi qu'une quote-part sur la taxe sur les surfaces de stationnement

- Des subvention européennes
- Le recours à l'emprunt dans le cadre d'un programme d'émission obligataires (EMTM labellisé 100% green) complété par des financement auprès de la Banque Européenne d'Investissement et de la Caisse des Dépôts
- Les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la SGP ainsi que les recettes tirées de son domaine privé

### **L'évaluation socio-économique**

L'évaluation socio-économique se décline pour la ligne 18 mais également à l'échelle du Grand Paris Express. Pour une facilité de compréhension et à la demande du SGPI, les évaluations sont présentées dans deux documents distincts, la pièce H et une annexe.

L'évaluation du Grand Paris Express, commune à toutes les lignes du GPE, a fait l'objet d'une actualisation.

Les différentes évaluations socio-économiques ont fait l'objet de contre-expertises par le SGPI qui a émis des avis sur chacune d'entre elles.

L'évaluation permet de calculer des indicateurs notamment la Valeur Actualisée Nette du projet (VAN).

L'évaluation de ligne 18 est totalement corrélée à celle du GPE, un certain nombre d'éléments, notamment les bénéfices dits non conventionnels étant déterminés pour l'ensemble du réseau puis répartis entre les différentes lignes. Ces clés de répartition ont été profondément modifiées entre l'évaluation ce qui a également modifié la VAN de la ligne 18.

### **Les prévisions de trafic**

La SGP utilise un modèle de prévision des trafics MODUS élaboré par la DRIEA. Pour la présente évaluation, elle utilise une nouvelle version MODUS – 3. Les prévisions de trafic ont été reconsidérées et augmentées à l'échelle du GPE (+ 25%). Les prévisions de trafic de la ligne 18 représente 7,2% de l'ensemble du GPE, pour un coût d'investissement de 12% du coût d'investissement du GPE. Pour la ligne 18 les estimations sont de 118 000 usagers par jour et une fréquentation de 19 000 / heure en heures pleines. Le serpent de charge du dossier ne permet pas une évaluation précise des prévisions de trafic sur les différentes parties de la ligne et en particulier sur le tronçon Versailles / CEA Saint-Aubin.

### **Le bilan socio-économique**

Les bénéfices attendus sont en très forte augmentation par rapport à la première évaluation.

Pour le Grand Paris Express, les bénéfices attendus évoluent de 59,9 M€ à 69,4 M€ (euros 2015). Il est à noter que les emplois de chantiers (5,5 M€) n'étaient pas valorisés en 2016. La variation s'explique en particulier par une très forte hausse des bénéfices liés à la création d'emplois (+10,4

M€) et des effets d'agglomération (+5,9 M€), les effets directs de réallocation de 9 M€ qui étaient comptabilisés en 2016 ne sont plus pris en compte.

En 2016, les bénéfices attendus pour la ligne 18 étaient de 3,3 Md€. Le SGPI avait dans son avis constaté une absence de rentabilité de la ligne 18 si on ne tenait compte que des effets transports, encore plus marqué pour le tronçon Ouest de la ligne et notait que les bénéfices non conventionnels étaient entachés d'incertitude. Il avait émis un avis négatif sur le tronçon Versailles / Orsay-Gif.

Dans les évaluations suivantes les avantages ont été réévalués pour la ligne 18 à 11 Md€ en 2021. La part des bénéfices non conventionnels du GPE affectée à la ligne 18 est de 19,5 % alors qu'elle était de 5,8 % en 2016.

Les bénéfices attendus ont évolué de la façon suivante :

Valeur actualisée en Md€	2016	2021
	En euros 2010	En euros 2015
Valorisation des effets transports	0,6	0,9
Régularité	0,5	0,6
Confort	0,0	0,0
Gains environnementaux et urbains	0,7	2,1
Effets de réallocation	0,5	-
Effets d'agglomération	0,3	2,4
Valorisation des nouveaux emplois	0,6	4,2
Emplois de chantiers	-	0,6
<b>Total avantages</b>	<b>3,3</b>	<b>11,0</b>

La VAN de la ligne 18 évolue ainsi de 1 Md€ (sans COFP) et 0,3 Md€ (avec COFP) en 2016 à 7,1 Md€ (sans COFP) et 6,2 Md€ (avec COFP). Cette hausse de la VAN est essentiellement due à la revalorisation des bénéfices non conventionnels.

Pour le tronçon Versailles / Orsay, les avantages attendus sont évalués à 3,8 Md€ et la VAN de 2,5 Md€(sans COFP) et 2,1 Md€ (avec COFP).

#### Perspectives post COVID

Les premières simulation prévoient un accroissement de l'étalement urbain, une augmentation de la densification de l'emploi Paris Intra-muros et petite couronne. La croissance de l'emploi de la région Ile -de-France serait inférieure de plus de 150 000 emplois aux 800 000 emplois supplémentaires du scénario bas retenu dans le dossier. Néanmoins, il est estimé que ces données sont temporaires et risquent d'être rapidement erronées.

Le dossier comprend également une analyse des risques.

## IV.7.2. Synthèse de la participation du public

### **Sur l'appréciation sommaire des dépenses**

Un nombre important d'observations porte sur le coût du projet qualifié de : « *Hors de prix, objet de prestige très coûteux, argent gâché...* » et sur l'augmentation de 42 % entre le projet initial et celui présenté en 2021. Il est également exprimé la crainte de dépassements budgétaires « *Anticipez que ce projet coûtera deux fois plus que ce que vous mettez sur la table au bas mot comme d'habitude* ».

Plusieurs contributeurs estiment que dans le contexte actuel de crise économique et financière, le plan de financement (recours à l'emprunt et ressources fiscales propres) n'est pas soutenable sur le long terme « *Le GPE est financé pour les cinq à dix ans à venir, au-delà c'est un saut dans l'inconnu et une bombe à retardement financière en puissance dont « bénéficieront » les générations futures.* »

Plusieurs contributions soulignent le très faible montant (30 millions d'euros) des économies réalisées par la mise au sol en comparaison à l'augmentation de budget entre 2016 et 2021. Dans une même logique, il est considéré que le coût supplémentaire (évalué à 250 millions d'euros) d'un métro totalement enterré serait marginal pour un équipement appelé à durer 100 ans et au regard des enjeux environnementaux.

Il y a peu d'observations sur le détail des dépenses. Il est reproché à l'estimation des dépenses prévues d'être trop sommaire, « *7 chiffres dans un tableau de 7 lignes pour plus de 4 milliards d'euros ... !!!* ». Concernant les acquisitions foncières, on ne trouve ni le détail des parcelles concernées ni leurs prix. Pas de justification sur l'évolution des dépenses de 1,3 milliards d'euros. On ne retrouve pas non plus le montant des compensations pour perte de CA ou pour des travaux de réfection suite au chantier.

Il est également reproché que l'estimation sommaire des dépenses soit faite uniquement sur la totalité de la ligne 18 sans détailler celles pour le tronçon ouest (CEA Saclay – Versailles).

### **Sur l'évaluation socio-économique**

L'évaluation de la rentabilité est très différemment appréhendée par les différents acteurs.

Des observations émanant d'entreprises, d'institutionnels (CCI, établissements publics, universités, collectivités...) estiment que la ligne 18 est un élément indispensable à la réussite du Cluster Paris Saclay et rappelle l'investissement apporté par les différents acteurs. Un contributeur fait mention d'une étude qui quantifie à 100 à 200 M€ le gain pour les communes traversées par le GPE et demande une accélération du calendrier.

Plusieurs observations insistent sur la nécessité de construire l'intégralité de la ligne.

Il est également rappelé que la réalisation des ZAC (Satory et Guyancourt) est fortement conditionnée par la réalisation de la Ligne 18.

De nombreuses contributions contestent l'intérêt socio-économique de la L18, notamment dans son tronçon Gif-Orsay – Versailles ou CEA-Saclay – Versailles.

Les prévisions de fréquentation ont parfois jugées surestimées « *prévisions stratosphériques* ». Il est fait référence à une étude d'IDFM qui prévoit 4 à 6 000 personnes en heure pleine alors que la capacité est de 20 000 personnes. La question du serpent de charge permettant de mesurer la fréquentation par portion est posée à plusieurs reprises avec une demande d'actualisation des données. Il est joint en annexe à une des observations un serpent de charge de la DRIEA en date de juin 2020 qui fait apparaître une charge de 2 300 personnes en heures pleines sur le tronçon Saclay - Versailles.

Un certain nombre d'observations portent sur une inadéquation entre les besoins des usagers et l'offre de la Ligne 18 : liaison Est/Ouest alors que les déplacements sont majoritairement Nord/Sud, un transport de transit (gares espacées) alors que le besoin est une desserte fine.

Les gains en temps de transport sont également contestés : en s'appuyant sur le simulateur proposé par la SGP, le gain en temps est de 1 minute entre Versailles et Massy et de 11 minutes entre Versailles et Orly, ce qui diffère de l'information page 24 de la pièce H qui mentionne un gain de 45 minutes entre Versailles et Orly.

Plusieurs contributions opposent la Ligne 18 aux autres modes de transport (RER B et C, Bus à Haut Niveau de Service, téléphériques, T12 ...) considérant que ces derniers répondent aux besoins estimés pour un coût économique et environnemental beaucoup plus faible.

Il est souligné que, contrairement aux préconisations du SGPI, il n'a pas été créé une option de référence les investissements minima qui seraient réalisés, renouvellement modernisation ou investissements peu coûteux. Cette analyse aurait sans doute conduit à réduire les bénéfices qu'ils soient conventionnels ou non conventionnels.

Le calcul de la VAN est également remis en cause dans plusieurs contributions (REL – 268 qui renvoie à la critique de l'analyse socio-économique rédigée par Colos et REL - 282). La critique repose essentiellement sur l'importance des bénéfices non-conventionnels (Effets d'agglomération et emplois) qui ont très fortement augmenté entre la première analyse de 2016 et celle de 2020. Cette augmentation est liée à une nouvelle ventilation des bénéfices non conventionnels de l'ensemble du GPE par ligne. Il est souligné qu'alors que la Ligne 18 ne représente que 6,6 % des effets transports, elle concentre plus de 20 % des effets non conventionnels. Les modèles utilisés,

propres à la SGP, sont qualifié « *d'écran de fumée* ». Il est également demandé, suivant une préconisation du SGPI de distinguer les bénéfiques des différents tronçons de la ligne.

La valorisation des emplois créés ne tient pas compte des niveaux de qualification. Le chômage des cadres étant faible en Île-de-France, cette valorisation pourrait être excessive. De même certaines observations questionnent sur les créations réelles et les délocalisations.

Il est fait référence à la première contre-expertise du SGI qui était défavorable à la construction du tronçon Versailles – Orsay/Gif et au rapport de la Cour des Comptes.

Autre facteur de calcul de la VAN, le bilan carbone est également remis en cause, sur la base d'autres études. Une contribution (REL – 306) estime que le coût carbone de la construction au double de celui prévu.

Une autre critique concerne la non prise en compte de la dégradation de l'activité agricole.

La prise en compte de effets de la pandémie fait l'objet de critiques. Il est regretté que l'étude économétrique réalisée en 2021 ne soit pas jointe au dossier. Certaines observations soulignent l'accroissement du télétravail qui diminue les trajets Domicile – Travail mais également l'impact en matière de développement urbain (migration vers des zones plus éloignées de Paris), de création d'emplois (une étude prévoit 150 000 emplois créés en moins) et des possibilités de crises financières. Les hypothèses de croissance ne prennent pas en compte la crise traversée.

Une inquiétude se manifeste dans de nombreuses observations : la rentabilité de la Ligne 18 reposant sur la densification, ils craignent à terme une urbanisation massive, y compris dans la ZPNAF.

### **IV.7.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Sur l'appréciation sommaire des dépenses**

L'estimation sommaire des dépenses présentée ne permet pas de comprendre les évolutions du budget. Par exemple le poste Gares et ouvrages de correspondance passe de 416 millions d'euros à 988 millions d'euros sans qu'on distingue l'incidence de la nouvelle gare de Saclay et celle des provisions.

**7.1. Il est demandé à la SGP de détailler par ouvrage les montants, de même pour les ouvrages annexes ainsi que d'expliquer les augmentations éventuelles.**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'appréciation sommaire des dépenses fait l'objet de la pièce F du dossier. Comme exposé à sa page 5, la modification du projet présentée à l'enquête devrait amener à une diminution du coût de 30 M€ pour la section aérienne de la ligne. Pour la partie souterraine Ouest, le montant total

serait inchangé, mais la répartition entre ligne (tunnel et tranchée couverte), gare (modification de Saint-Quentin Est) et ouvrages annexes (modification principalement des OA15, OA16 et OA18) change.

En particulier, les systèmes de ventilation/désenfumage sont déportés depuis la gare de Saint-Quentin Est vers les deux ouvrages encadrants (OA16 et OA18), qui deviennent plus importants. Ces ouvrages sont présentés en pièce G2 (pages 94 à 96 pour la gare et 119 et 120 pour les ouvrages annexes).

Coûts bruts (en M€ 2012) - estimation au niveau avant-projet (AVP)

	Dossier 2019	Présent dossier	Evolution
Infrastructures ligne	1690	1662	-30 : Passage au sol + 2 : Ajustements tunnel
Gares	999	988	- 11 : Réduction du coût de la gare SQE + 9 : Augmentation du coût des OA16 et OA18 et réduction de celui de l'OA15
Ouvrages annexes	406	415	
Autres postes	1362	1362	Sans changement
Total	4457	4427	- 30 : Passage au sol

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La question portait sur les évolutions de coûts entre 2016 et 2019 pour distinguer notamment les évolutions liées aux modifications (exemple nouvelle gare du SEA Saint Aubin) et aux augmentations des provisions. La SGP ne répond pas à la question, ses explications ne concernent que les évolutions entre 2019 et 2020.

**7.2. Les modifications de la présentes DUP portant sur la partie Ouest de la ligne, il est demandé à la SGP de détailler les dépenses sur ce tronçon par ouvrage : gares, OA, tunnel, tranchée couverte et mise au sol.**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué pièce H (page 31), le coût normalisé pour la séquence Ouest de la Ligne 18 est de 1,3 Md€ (aux conditions économiques de 2015, sans coût d'opportunité pour les finances publiques). Ce coût ne correspond pas aux seules infrastructures, mais prend bien en compte les éléments communs (maîtrise d'œuvre, matériel roulant, automatismes et centre d'exploitation, etc.) et les risques.

A ce stade d'avancement du projet, le maître d'ouvrage ne s'engage pas sur un coût par ouvrage. On peut cependant préciser que le génie civil de la section qu'il est proposé de mettre au sol est



estimé à 150 M€ (aux conditions économiques de 2012), l'économie recherchée représentant 20% de cette enveloppe.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte mais regrette l'absence de précisions quant au mode de calcul aboutissant au montant de 1,3 Md€.

Le tracé de la Ligne 18 conduit à dévier la RD 36 et la RD 91.

### **7.3. Le financement des travaux concernant ces voiries sera-t-il à la charge de la SGP ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme exposé dans la réponse à la question 3.6, le réaménagement de la trame viaire autour de la gare de Saint-Quentin Est – dont la RD91 – ne relève pas du projet de la SGP mais du projet de ZAC de l'EPA Paris-Saclay, et constitue une donnée d'entrée pour le projet de Ligne 18. Ces travaux seront donc à définir, organiser et financer dans ce cadre, sauf pour le dévoiement provisoire de la RD91 au sud de la future gare (voir point 2 de la réponse à la question 3.6).

2. De même, le projet de réaménagement de la RD36 est conduit par le Conseil départemental de l'Essonne (CD91), qui en aura la charge.

Cependant, comme exposé dans les réponses aux questions 3.10 à 3.13 :

la SGP pourra être amenée, dans le cadre d'une convention à conclure avec le CD91, à créer des bassins de rétention par anticipation, aux frais avancés du CD91 ;

à l'ouest du rond-point de Châteaufort dans les Yvelines, l'étroitesse de la bande disponible hors ZPNAF pourrait nécessiter un léger décalage de la RD36 existante (déjà à 2 x 2 voies) : dans ce cas, ces travaux seraient bien à la charge de la SGP.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de ces réponses.

### **7.4. Si oui, par une prise en charge directe de la SGP ? Ou par compensation par la SGP auprès des personnes publiques compétentes ?**

La SGP précise que les modalités ne sont pas encore définies et qu'une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage par les deux conseils départementaux à la SGP pourrait permettre à la SGP de commander, surveillés et réglés les travaux.

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le dispositif n'est pas arrêté à ce stade. Si on reconduit le schéma déjà utilisé dans l'Essonne à Palaiseau, il pourrait consister en une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage par les deux

conseils départementaux à la SGP. Dans ce cas, les travaux seraient directement commandés, surveillés et réglés par la SGP.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de ces réponses.

#### **7.5. Pour quels montants ? Dans quel poste du budget retrouve-t-on ces montants ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les montants précis ne sont pas arrêtés à ce stade d'avancement du projet. Ils sont inclus dans le poste « Infrastructures ligne » du tableau de la page 5 de la pièce F (soit 1662 M€ aux conditions économiques de 2012).

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

Comme pour la question 7.2 la commission d'enquête regrette que les éléments de calcul ne soient pas communiqués. Le montant du poste « infrastructure ligne », 1 662 M€, justifie de porter à la connaissance du public de quoi il est constitué.

Dans son observation, le Golf de Guyancourt détaille le montant des compensations liées à la perte de CA (3,45 M€) et aux travaux sur le golf suite au chantier (3,35 M€). D'autres compensations pour perte de CA ou travaux consécutifs au chantier sont-elles prévues.

#### **7.6. Il est demandé à la SGP de les détailler et de dire où ces montants sont inscrits.**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Dans son observation n° 210, la Fédération française de golf (FF Golf), exploitant du Golf national de Guyancourt, considère que le projet technique présenté par la SGP « ne pose plus de question » et que le passage au sol est « bénéfique » (page 2). Elle expose ensuite les enjeux financiers qu'elle identifie (perte d'exploitation et reconstitution). Cette contribution et ces calculs sont ceux de la FF Golf et non de la SGP.

A ce stade d'avancement du projet au niveau du Golf national, l'accord concernant ces montants n'a pas encore été conclu. Une convention est en préparation entre la SGP, la FF Golf et la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (propriétaire du terrain d'assiette du golf), qui permettra de cadrer la démarche à venir sur ces sujets et notamment la prise en compte des pertes d'exploitation consécutives à la fermeture de certaines installations pendant les travaux de la SGP.

Selon la nature exacte des conséquences en matière de foncier et d'exploitation, les dépenses seront imputées soit sur la rubrique "Infrastructures Ligne", soit sur la rubrique "Acquisitions foncières et frais associés".

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête considère à nouveau que le manque de précision sur le poste « infrastructure ligne » ne permet pas d'apprécier la validité des coûts d'investissement énoncés dans le dossier.

Les acquisitions foncières et frais associés sont inscrits pour 152 M€ dans l'estimation sommaire des dépenses. Dans la pièce J.13.c, on ne retrouve que le montant de l'estimation des Domaines par ville sur la partie du tronçon ouest.

### **7.7. Il est demandé à la SGP de fournir la liste des parcelles ainsi que la méthode d'évaluation et le détail des coûts ( foncier, perte de CA, frais annexes ...)**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. L'évaluation sommaire est réalisée par la Direction nationale d'interventions domaniales (DNID). Celle-ci réalise son évaluation des différentes parcelles concernées par l'acquisition selon plusieurs critères : le zonage au PLU et les règles de constructibilité ; la nature de l'acquisition foncière, si elle est de plein sol, en viaduc ou en tréfonds ; en cas d'acquisition en tréfonds, le niveau des plus hautes eaux ; le type de bâti sur la parcelle ; l'impact éventuel sur le bâti ; la surface de l'emprise. La DNID estime alors la valeur des emprises envisagée en acquisition par la SGP, en s'appuyant sur les valeurs des mutations récentes comparables. La méthode employée par la DNID figure dans la pièce J13c.

Comme indiqué dans la réponse à la question 6.2, la liste des parcelles annexée à l'avis sommaire et global de la DNID, contient des informations personnelles sur les propriétaires et n'a pas vocation à être rendue publique.

2. A ces montants bruts d'acquisition sont associés différents frais : intercalaires, pour la gestion des parcelles entre l'acquisition et le début des travaux ; liés à l'opérateur foncier ; de dépollution, le cas échéant ; de taxes foncières ; liés aux indemnités d'éviction.

Les indemnisations pour perte de chiffre d'affaires sont prises en compte en cas de déplacement ou d'éviction du locataire. Les indemnisations pour perte d'exploitation sont à démontrer une fois le préjudice subi.

Les acquisitions foncières, estimées à 152 M€ dans le dossier, correspondent à la somme des dépenses d'acquisition proprement dites et des frais annexes.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission prend acte mais s'interroge néanmoins sur le montant de 152 M€ énoncé, en baisse de 23M€ par rapport au dossier de 2016, alors que l'ensemble des frais annexes ne sont pas connus.

Dans l'étude d'impact (G.3, page 571) sont chiffrées un certain nombre de mesures spécifiques de compensation environnementale.

**7.8. Ces mesures sont-elles prévues dans le plan de financement ? Si oui sur quel postes et pour quel montant ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le tableau de la page 571 de la pièce G3 présente le catalogue des mesures déjà identifiées comme pouvant être mises en œuvre dans le cadre du projet, avec des prix unitaires indicatifs. Ces mesures sont ensuite définies pour chaque situation, en fonction du contexte, de la conception définitive, de l'allotissement et de l'organisation des travaux.

A titre d'exemple, un besoin en filets anticollisions des chiroptères sur le viaduc avait été identifié au niveau du Centre d'exploitation, dans le cadre de la continuité écologique présentée dans la pièce G3 (page 270). Dans le projet modifié présenté au public en 2020, cette portion de la ligne 18 a été mise au sol : le besoin a donc disparu. En revanche, ce corridor boisé et humide reste d'actualité : sa réalisation est prévue dans le cadre d'une convention avec l'EPA Paris-Saclay.

Le type de mesures à mettre effectivement en œuvre fait par ailleurs l'objet de prescriptions dans l'arrêté d'autorisation environnementale. A ce stade d'avancement du projet, le détail des mesures à prendre site par site et leur montant n'est pas encore arrêté.

En tout état de cause, les coûts de mise en œuvre de toutes les mesures qui seront nécessaires fait bien partie du plan de financement.

**Appréciation de la commission d'enquête**

Comme pour les questions 7.2 et 7.6, la commission considère que des réponses plus précises permettrait de valider le montant des coûts d'investissements.

Lors de la réunion publique, il a été demandé les montants comparatifs des coûts en tranchée couverte, mise au sol, tunnelier. La SGP a versé au titre de document complémentaire un tableau présentant les coûts au km de la réalisation d'une tranchée ouverte, d'une tranchée couverte et d'un tunnel.

**7.9. Il est demandé à la SGP une comparaison des coûts du projet du tronçon Ouest entre mise au sol et tranchée couverte.**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme précisé dans la note évoquée (jointe en pièce P02), les coûts exacts dépendent de la configuration précise du projet, qui doit prendre en compte les éventuels franchissements routiers, l'environnement bâti, la topographie, l'hydrologie, etc. Chacun de ces éléments peut être

dimensionnant : à titre d'exemple, une inversion de la Ligne 18 et de la RD938 pour le franchissement objet de la question 2.1 représente un enjeu estimé à 15 M€ dans la configuration estimée par la SGP et 74 M€ dans celle proposée par Terre et Cité (voir réponse à la question 2.1 et pièce P04).

L'estimation du coût du projet au sol présenté dans le dossier a ainsi nécessité des études préliminaires du maître d'œuvre sur plusieurs mois, puis un avant-projet qui s'est déroulé pendant six mois. Etablir une estimation fiable du coût d'un projet en tranchée couverte n'est donc pas possible à bref délai, et représenterait une dépense de plusieurs millions d'euros d'études.

Le projet de la SGP est bien de remplacer une section en viaduc par un passage au sol, en vue d'améliorer l'insertion tout en dégageant une économie, et non un passage souterrain ou intégralement en tranchée, inéluctablement bien plus coûteux que le viaduc déjà déclaré d'utilité publique.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La fiche P02 ne permet pas au public de mesurer le différentiel de coût entre mise au sol et tranchée couverte. La commission entend les arguments de la SGP concernant les délais d'études supplémentaires pour une réalisation en tranchée couverte, incompatibles avec le calendrier prévu. Néanmoins, compte tenu de la forte mobilisation d'une partie des acteurs locaux en faveur de cette variante, la commission déplore que cette information ne soit pas disponible.

Dans l'observation déposée par Terre de Liens Île-de-France, plusieurs points sont abordés :

- « *les mesures compensatoires nécessaires à réaliser pour assurer le maintien des continuités agricoles accessibles aux engins agricoles* »

### **7.10. Avez-vous prévu cette dépense ? Quel est son montant ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Dans son observation n° 214 (doublon avec la n° 208) l'association Terre de Liens pose plusieurs questions, dont certaines sont redondantes avec les observations de sa foncière (n° 265 et n° 459). Cette foncière indique être propriétaire de 20 ha et en particulier de la parcelle B158 à Villiers-le-Bâcle, et déplore ne pas avoir été consultée, en tant que propriétaire.

Comme développé dans la réponse à la question 1.6, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique distingue la procédure de déclaration d'utilité publique puis, dans un second temps, celle d'identification des propriétaires et de détermination des parcelles (avec une enquête parcellaire). C'est dans ce cadre qu'une enquête parcellaire a eu lieu à Villiers-le-Bâcle en 2017. Terre de Liens indique avoir acquis la parcelle B158 en 2020.

2. Depuis la rédaction du dossier, les études techniques et les échanges avec les parties prenantes se sont poursuivies. S'agissant du maintien des circulations agricoles, l'état actuel du projet est

celui présenté lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi « Etude passage au sol » (versé au dossier d'enquête mis à la disposition du public et joint en pièce P01) :

- un mur de soutènement a été proposé au niveau du franchissement de la RD938, pour éviter un talus en ZPNAF comme réclamé par certains acteurs locaux. Cette construction en béton a un coût estimé à ce stade à 2,4 M€ (pièce jointe P01, page 17) ;
- de même, la gestion de l'interface avec la RD36 au niveau du poste-source, revue pour permettre l'insertion d'une piste dédiée aux engins agricoles entre la rampe et ce poste-source (pièce P01, page 15), va induire un coût estimé à 0,8 M€.

Les modifications de projet envisagées depuis la rédaction du dossier pour répondre entièrement aux souhaits exprimés par les parties prenantes locales représentent donc une dépense de l'ordre de 3 M€, qui viendrait en déduction de l'objectif d'économie de 30 M€ et serait financée par la provision pour risques du projet – donc à l'intérieur du montant total de 4427 M€ figurant dans la pièce F.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission prend acte de la réponse.

- *« le rétablissement des drains et la conservation d'un niveau hygrométriques des sols correspondant à la qualité actuelle des terres »*

### **7.11. Avez-vous prévu cette dépense ? Quel est son montant ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme exposé dans la pièce G3 (page 296), les travaux de la Ligne 18 sont susceptibles d'impacter des drains faisant partie d'un réseau ancien et mal documenté. Pour prévenir les difficultés que la rupture du réseau pourrait causer, la SGP a prévu deux actions préalables :

- le recensement des drains : la SGP a fait recenser les réseaux selon une démarche innovante d'identification par passage d'un engin léger (détection faite par radar, résistivité, AMP, EMP, ces instruments étant disposés sur un quad). Ce recensement a été réalisé par la société Geocarta. Dans le cadre du programme d'action ZPNAF mise œuvre par l'EPA Paris-Saclay, la SGP s'est associée au financement d'un recensement complémentaire au-delà des parcelles concernées par la Ligne 18 ;
- la création, tout autour de l'emprise des travaux, d'un nouveau "drain ceinture", auquel seront raboutés les drains maintenus (identifiés précisément comme dit supra), et qui sera relié au réseau des exutoires.

Cette opération était d'ores et déjà prévue dans la solution technique du viaduc : l'étude technique correspondante a été présentée aux agriculteurs concernés le 17 juin 2020, conjointement avec le Conseil départemental de l'Essonne. Ont été présentés aux exploitants : le principe de

rétablissement, les plans d'implantation des drains collecteurs (au niveau PRO) et le planning prévisionnel des travaux.

Ce sujet est parfaitement documenté et a fait l'objet de nombreux échanges avec les acteurs locaux.

Les interventions (investigations puis travaux) se font in situ, dans le cadre de conventions conclues avec les propriétaires et les exploitants. Leurs modalités et leur calendrier sont arrêtés en tenant compte des contraintes d'exploitation (semis, récoltes...). L'opération est réalisée aux frais de la SGP.

Les investissements relatifs au rétablissement des systèmes de drainage sont inclus dans le poste budgétaire « Infrastructures en ligne » dans la pièce F (page 5).

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission prend acte de cette réponse avec toujours la même réserve que pour la question 7.8.

- *« la préservation des continuités du corridor écologique »*

#### **7.12. Avez-vous prévu cette dépense ? Quel est son montant ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le corridor écologique mentionné page 7 de l'observation n° 214, sans précision, semble être le n° 2 et correspondre au passage inférieur existant sous la RD36 à Magny-les-Hameaux.

Ce corridor bien identifié (p. 265 et p. 271 de la pièce G3 et p. 17 de l'avis de l'Autorité environnementale du 24 mars 2021) sera réaménagé pour être prolongé également sous la Ligne 18, prévue au sol à cet endroit. Cette dépense est bien incluse dans le coût global du projet ; son montant n'est pas isolé à ce stade des études.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

Même remarque que pour la question précédente.

- *« les installations de chantiers présentant des mesures de protection des terres agricoles vis-à-vis des risques de pollution pendant la phase chantier »*

#### **7.13. Avez-vous prévu cette dépense ? Quel est son montant ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP ne partage pas l'assertion de l'observation n° 214, page 5, selon laquelle « un terrain accueillant des installations de chantier n'est plus exploitable. Il est compacté, il peut faire l'objet de pollutions ponctuelles, les terres arables ne sont plus entretenues... ». Lors de la mise en place des installations de chantier, bases vie ou zone de stockage, la terre végétale est préalablement

décapée et stockée en cordon sur une hauteur maximale pour éviter son compactage. Un géotextile anti-contaminant est également mis en place, et les travaux sont suspendus en cas de grand vent.

Les documents contractuels prescrivent les mesures de protection à prendre par les entreprises pour prévenir les pollutions (par exemple, les cuves de carburant sont à double peau) ; le chargé d'environnement (voir réponse à la question 4.16) en surveille la bonne application, sans préjudice des audits environnementaux qui sont réalisés périodiquement par un cabinet extérieur spécialisés.

Lors de la remise en état, l'ensemble des matériaux d'apport est évacué, le terrain décompacté et la terre végétale remise en place.

La mise en œuvre de toutes ces mesures fait partie des dépenses prévues dans le budget du projet.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission prend acte de la réponse avec les mêmes réserves que précédemment.

#### **Sur l'évaluation socio-économique**

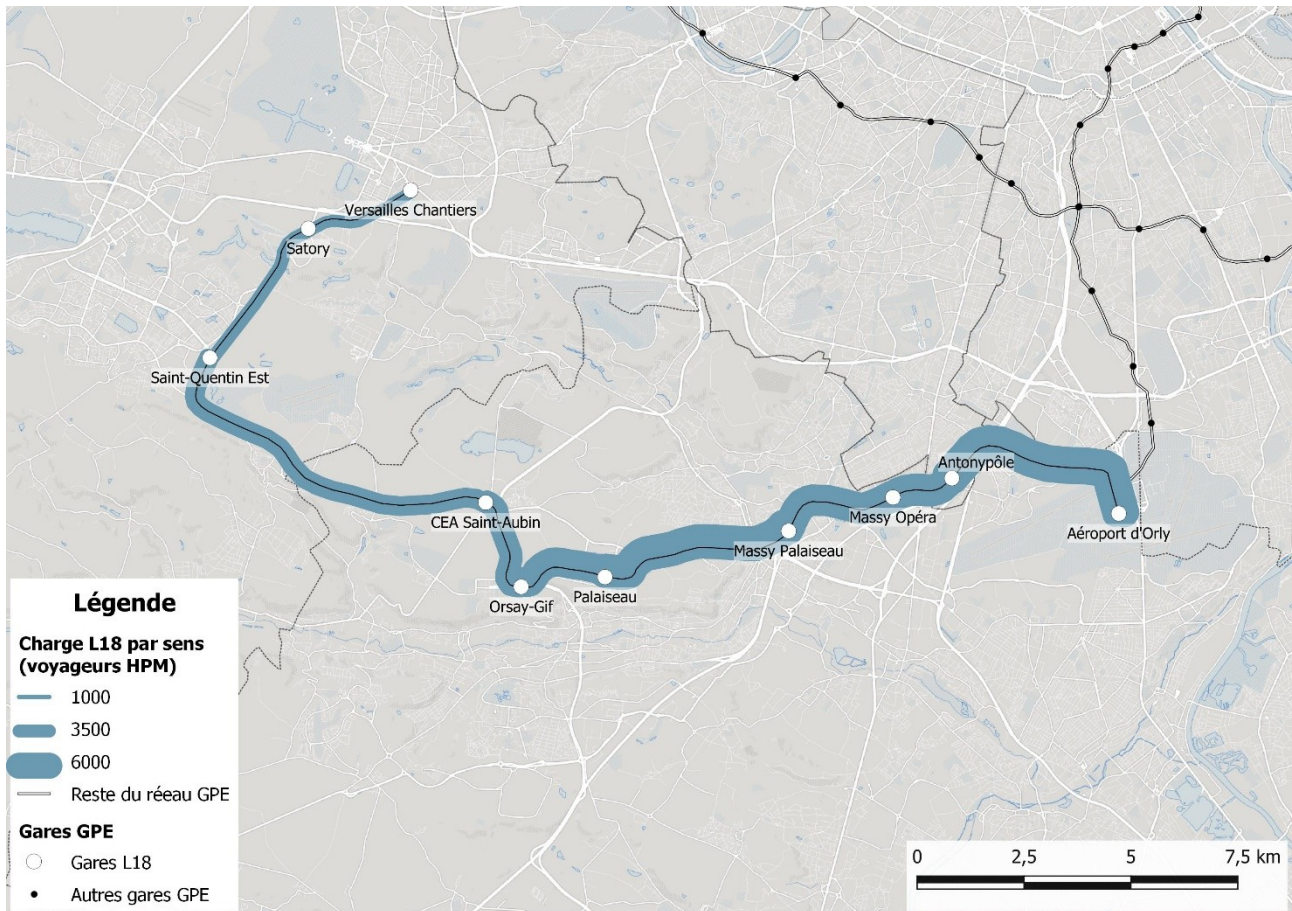
**7.14. Compte tenu des incertitudes sur le nombre de voyageurs sur la partie Ouest de la ligne, il est demandé à la SGP de fournir un serpent de charge actualisé.**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP rappelle qu'elle ne dispose pas de modèle de trafic en propre.

Les dernières prévisions de charge de la ligne 18 entre Aéroport d'Orly et Versailles Chantiers, établies par la DRIEA en juin 2020, sont présentées sur la carte ci-dessous :





Prévisions de la DRIEA de la charge de la ligne 18 en HPM – scénario 2030 (juin 2020)

Sur cette carte, l'épaisseur des segments est fonction du trafic attendu entre les différentes gares et pour chaque sens de circulation.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La question des prévisions de trafic est non seulement un des piliers de l'évaluation socio-économique pour l'estimation des bénéfices transport attendus mais permet également d'appréhender la pertinence du métro automatique par rapport aux modes de transports en commun alternatifs (BUS, Tram-Train...). Elle a fait l'objet de plusieurs observations dont l'une joint en annexe un serpent de charge de la DRIEA plus précis qui prévoit 2 300 passagers en heures pleine sur le tronçon Versailles / CEA Saclay. Le SPGI a également demandé de renforcer l'analyse du trafic anticipé dans ses avis. La commission d'enquête regrette que la SGP ne fournisse pas d'éléments plus précis.

**7.15. Suite aux observations concernant les écarts constatés sur les temps de transport, monétarisés dans l'évaluation socio-économique, entre le site de simulation et la pièce H, il est demandé à la SGP de revoir de mettre en cohérence les informations.**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les temps de transports présentés dans la pièce H (page 24) sont rappelés ci-dessous :

<i>Temps de déplacement comparés en utilisant le réseau de transport en commun (à l'heure de pointe)</i>			
<i>Trajet</i>	<i>Aujourd'hui (*)</i>	<i>Avec Grand Paris Express 2030</i>	<i>Gain de temps</i>
Versailles- Chantiers – Aéroport d'Orly	1h15 aujourd'hui	30 minutes	45 minutes
Aéroport d'Orly – Orsay-Gif	48 minutes	15 minutes	33 minutes
Saint Quentin Est – Massy-Palaiseau	1h05 aujourd'hui	20 minutes	45 minutes
Orsay-Gif – Noisy-Champs	1h25 aujourd'hui	26 minutes	52 minutes

(\*) Source : Vianavigo.com

La restructuration du réseau viarie sur le territoire, notamment avec la reconfiguration du Christ de Saclay fin 2019, a permis de gagner quelques minutes de temps de transport en liaison est-ouest. Néanmoins, les valeurs monétarisées dans l'évaluation socio-économique restent dans l'ordre de grandeur. Une mise à jour des données d'entrée pourrait être réalisée mais ne changerait pas significativement la rentabilité de la ligne, les gains de temps ne représentant que 0,645 Md€ d'avantages.

Ceci étant, la SGP met périodiquement à jour les simulations présentées sur son site, dont il est rappelé qu'elles sont produites par une société extérieure (Ixxi), et que "Pour alimenter ce simulateur, Ixxi a croisé trois sources de données Open Data, celles du STIF pour le réseau Optile, de la RATP et de la SNCF, à celles du Grand Paris Express. Le résultat présenté reste une estimation à valeur informative et non contractuelle", comme cela est expliqué sur le site internet de la SGP : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/le-simulateur-de-voyage-qui-compare-vos-trajets-daujourd'hui-et-de-demain-755>

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête souligne que les différences d'informations entre le site de simulation et les données dans le dossier de l'enquête publique nuisent à la confiance. Outre les bénéfices socio-économiques, le gain de temps de trajet entre deux gares est un des éléments de justification de la création d'une ligne de métro pour le public. La commission d'enquête recommande donc à nouveau de mettre en cohérences les informations.

**7.16. Y a-t-il eu des études concernant les modes de transports alternatifs, Bus à Haut Niveau de Service, Téléphérique, Tram Train, en fonction de la fréquentation attendue ? Si oui il est demandé à la SGP de les communiquer.**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Commentaire préalable du maître d'ouvrage :

Comme présenté dans le graphique de la réponse à la question 7.16, les différents moyens de transport (bus, tram-train, tramway, métro automatique) combinent une capacité d'emport et une vitesse commerciale, avec des plages de recouvrement entre eux. Les métros automatiques

permettent à la fois une capacité importante et une vitesse commerciale élevée ; ils offrent une grande souplesse d'exploitation, les automatismes permettant d'injecter de manière très réactive des trains supplémentaires en fonction de la demande. La plage capacitaire d'un métro automatique s'étend entre 3000 et 40 000 voyageurs/heure, selon la taille des trains et leur fréquence. Pour la Ligne 18, le gabarit a été adapté avec des trains permettant d'emporter 350 voyageurs (3 voitures), puis 450 voyageurs (4 voitures) dans la perspective du prolongement vers Nanterre. La fréquence sera déterminée entre Ile-de-France Mobilités et l'exploitant ; la fréquence envisagée à la mise en service est d'un train toutes les 3 minutes à l'heure de pointe, et les automatismes permettront de doubler cette fréquence quand le trafic le nécessitera.

La capacité de la ligne n'atteindrait donc 20 000 voyageurs/heure qu'en configuration maximale (trains de 4 voitures et fréquence de 85 s soit 42 trains/h), qui n'est pas celle prévue à l'ouverture (trains de 3 voitures et fréquence de 180 s : 7000 voyageurs/h, en cohérence avec les prévisions de trafic).

1. Le projet de Ligne 18 s'inscrit dans le cadre fixé par la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, qui prescrit (art. 1<sup>er</sup>) « la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. » et que (art. 2) « Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. [...] Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1<sup>er</sup>. »

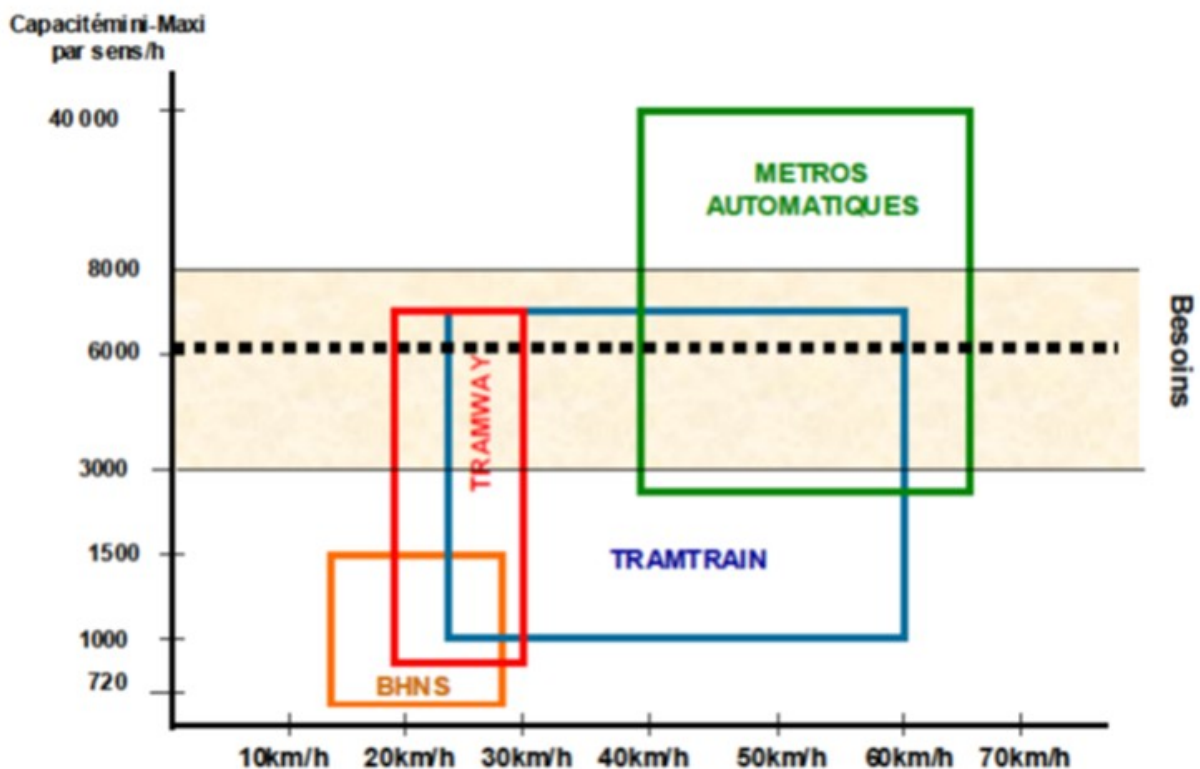
Le schéma d'ensemble prévu à l'article 2 de la loi a été établi selon les modalités fixées par l'article 3, c'est-à-dire après un débat public ; il a été approuvé formellement par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011.

Ce schéma d'ensemble prévoit la réalisation en deux temps de la « Ligne Verte » reliant l'aéroport d'Orly à La Défense, avec une première partie correspondant à la section Orly-Versailles, désormais dénommée « Ligne 18 » et dont le projet fait l'objet du dossier.

**2.** Comme présenté dans la pièce H (page 17), différentes variantes de modes de transport ont été examinées formellement avant la décision du Gouvernement de mars 2013. Les trafics envisagés dès cette époque montraient bien (voir graphique ci-dessous) que les capacités de bus ou tramways ne seraient pas suffisantes, avec de plus des vitesses commerciales très inférieures.

Ces estimations n'ont pas été sensiblement modifiées depuis, les dernières prévisions de la DRIEAT confirmant une charge de l'ordre de 6000 voyageurs à l'heure de pointe du matin (voir également réponse à la question 7.14) entre Massy-Palaiseau et Palaiseau, et en tout état de cause

supérieures aux capacités d'un bus ailleurs (par exemple : 3200 entre CEA Saint-Aubin et Saint-Quentin Est).



Graphique de synthèse présentant la capacité et la vitesse commerciale de chaque mode de transport (pièce H, page 17)

Enfin, aucune solution alternative répondant aux objectifs fixés par la loi n'a été identifiée par le public : les suggestions émises (bus à haut niveau de service, téléphérique...) correspondent à une segmentation du parcours voyageur, avec de nombreuses ruptures de charge et des temps de parcours allongés. Par exemple, un tram-train direct Massy-Palaiseau – Versailles Chantiers ne permettrait pas la desserte du pôle de recherche et d'enseignement de l'opération d'intérêt national Paris-Saclay ou des quartiers en constitution à Guyancourt et Satory (ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin et Satory Ouest) : il constituerait donc un moyen complémentaire à la Ligne 18, et en aucun cas une alternative.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

Le tronçon Ouest de la ligne 18 revêt des particularités par rapport aux autres lignes du GPE : traversée de la ZPNAF avec un espace entre deux gares de 10 km, estimation de trafic relativement faible. Le recours à d'autres modes de transports permettant une desserte plus fine a fait l'objet de plusieurs observations, d'autant que la mise au sol est corrélée avec la suppression du Bus en TCSP. Dans son avis, le SGPI souligne d'ailleurs l'absence d'études d'autres alternatives dans l'évaluation

socio-économique. La commission d'enquête regrette qu'une étude ne permette pas d'affiner les arguments fournis par la SGP en faveur du métro automatique.

**7.17. Suite aux recommandations du SGPI (J.11.b page 33), avez vous actualiser l'évaluation socio-économique avec une option de référence prenant en compte les investissements a minima qui seraient réalisés, renouvellement modernisation ou investissements peu coûteux ? Pouvez vous la communiquer ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. La pièce J11b correspond à la contre-expertise du secrétariat général pour l'investissement (SGPI) du dossier établi par la SGP en vue de la demande de modification de la déclaration d'utilité publique pour la partie Est de la ligne. Le dossier présenté au SGPI a été modifié suite à l'avis de cet organisme, avant d'être présenté au public lors de l'enquête publique de juin-juillet 2020.

Dans le corps de leur rapport, les contre-experts font des suggestions méthodologiques concernant la détermination de l'option de référence. Ces suggestions n'ont cependant pas été reprises dans l'avis du SGPI. Les suites données à cet avis font l'objet du courrier constituant la pièce J12b.

2. Depuis cette contre-expertise de 2020, la pièce H a été actualisée trois fois : (i) pour prendre en compte l'avis du SGPI de 2020 ; (ii) pour intégrer la modification proposée objet du dossier ; (iii) pour prendre en compte l'avis du SGPI de 2021 portant sur ce dossier (ii). L'avis de 2021, avec le rapport des contre-experts, figure en pièce J11c. Les suites données par la SGP à cet avis font l'objet du courrier constituant la pièce J12c. Ce nouvel avis du SGPI ne contient pas non plus de recommandation telle qu'exposée dans la question.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête considère que le rapport d'expert étant joint à l'avis du SGPI, le maître d'ouvrage était informé de cette recommandation. Elle regrette que cette option de référence n'ait pas été retenue. La mesure de l'impact socio-économique de la ligne 18 au vu de cette option de référence permettrait de mieux éclairer l'utilité du projet.

Le calcul de la VAN intègre une monétarisation des effets environnementaux pour la partie bilan carbone. Les autres effets environnementaux : artificialisation des sols, réduction de l'activité agricole, déboisement, gestion des eaux, cadre de vie ... devraient également être monétarisés et pris en compte dans le bilan. Le bilan carbone a fait l'objet de critiques en particulier sur la phase de construction, peut-il être réactualisé.

**7.18. Il est demandé à la SGP d'intégrer ces différentes données dans le calcul de la VAN avec une attention particulière sur la réduction de l'activité agricole.**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 présente le cadre général de l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport, en application des articles L1511-1 à L1511-6 et R1511-1 à R1511-16 du code des transports. Elle remplace l'instruction-cadre du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005. La note technique du 27 juin 2014 de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer présente la méthode d'évaluation.

Le référentiel est complété de fiches-outil d'octobre 2014 qui exposent la mise en œuvre pratique de la méthode d'évaluation et disponibles sur le site du Ministère de la transition écologique. Certaines d'entre elles ont fait l'objet d'une actualisation en août 2018 ou mai 2019. La VAN de la ligne 18 présentée dans la pièce H a été calculée selon ces textes.

Ces fiches ne prévoient pas de monétariser les effets environnementaux décrits ci-dessus. La réforme de ces textes relève de l'action du Gouvernement.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de la réponse de maître d'ouvrage. Néanmoins, elle regrette que la SGP, qui fait preuve d'innovation dans le cadre des calculs des bénéfices non conventionnels, ne fasse pas de même pour la prise en compte ces effets environnementaux cruciaux sur cette partie de la ligne 18.

Une observation fait référence à la notion de « *comptabilité verte* ».

**7.19. Avez-vous intégré cette notion dans votre réflexion ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le projet du Grand Paris Express, porté par la SGP, est soumis au cadre réglementaire général de l'évaluation des projets d'infrastructures et de services de transport, dont l'instruction du gouvernement date de 2014. Celui-ci n'intègre pas la notion de "comptabilité verte".

Cependant, le Grand Paris Express représente une opportunité unique de réinventer la ville, la rendre plus équilibrée, inclusive et écologique.

La SGP s'est engagée dans la mise en œuvre d'une démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE). Fruit d'une réflexion collective. Cette démarche repose sur la valorisation de bonnes pratiques dans la réalisation du Grand Paris Express ainsi que dans les actions menées par les collaborateurs au quotidien.

En 2018, la SGP a franchi une nouvelle étape dans le déploiement de son modèle de financement au service du Grand Paris Express avec la mise place d'un programme Green Euro Medium Term Note (Green EMTN).

Elle est ainsi le premier émetteur obligataire à adopter un programme EMTN 100 % vert, afin d'émettre exclusivement des obligations vertes. Elle s'engage ainsi à investir un montant équivalent



dans le Grand Paris Express et à informer régulièrement les investisseurs sur l'avancement du projet et de ses bénéfices environnementaux.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

Terre et Cité précise, dans sa contribution, que « *L'argument financier a été plusieurs fois avancé pour justifier de l'absence de prise en considération de cette option par la SGP. Cela suscite néanmoins un certain sentiment d'incompréhension au regard du caractère marginal du coût estimé de la modification par rapport aux investissements déjà prévus pour la réalisation de la L18 dans son ensemble. Cette incompréhension tend à alimenter les critiques et l'opposition au projet, déjà renforcées par les doutes parfois exprimés autour de l'opportunité de ce tronçon. En outre, les impacts du projet sur l'activité agricole et le cadre de vie du territoire traversé par la mise au sol n'ont pas été comptabilisés dans son évaluation socio-économique. Leur intégration, couplée à l'ajout de cette tranchée - qui n'implique aucune incidence négative sur les autres facteurs de rentabilité du projet serait même en mesure d'augmenter ses bénéfices socio-économiques.* »

### **7.20. que pensez-vous de cette affirmation ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP ne considère pas qu'une dépense de 15 M€ ou une économie de 30 M€ soit insignifiante. Avec un tel raisonnement, aucune maîtrise des coûts du projet ne serait plus envisageable : chaque modification présentant un avantage, aussi minime soit-il, devrait être intégrée au projet dès que son coût unitaire serait faible devant le budget total du projet, ce qui serait immédiatement le cas dans à peu près toutes les situations.

Par ailleurs, les impacts du projet sur l'ensemble des activités et le cadre de vie sont bien pris en compte dans l'évaluation socio-économique, conformément aux instructions ministérielles applicables.

Au demeurant, l'impact correspondant à la modification objet de l'observation (permutation de la Ligne 18 et de la RD938 à leur croisement) ne présente qu'un avantage socio-économique extrêmement limité - son seul intérêt étant de réduire le temps de parcours pour Institut Arvalis et de permettre une connexion directe entre le "petit ventre" et la parcelle au nord. Dans le même temps, les inconvénients (coût, impact sur la ZPNAF...) sont importants comme détaillé dans la réponse à la question 2.1 et la pièce P04.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête ne comprend pas bien le commentaire du maître d'ouvrage qui ne répond pas à l'observation de Terre et Cité. En outre, l'assertion « les impacts du projet sur

l'ensemble des activités et le cadre de vie sont bien pris en compte dans l'évaluation socio-économique, conformément aux instructions ministérielles applicables » est en contradiction avec la réponse à la question 7.18.

**7.21. Suite aux recommandations du SGPI, il est demandé à la SGP de distinguer les bénéfices sur les différents tronçons de la ligne et d'explicitier les clés de répartition le cas échéant. Concernant les bénéfices liés à la création d'emploi, il est demandé une analyse par typologie d'emploi.**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Le projet de Ligne 18 constitue un ensemble, tel que prévu par le schéma d'ensemble, et ne se décompose pas en sous-projets autonomes. La SGP a cependant souhaité répondre à la demande du SGPI et aux interrogations du public en fournissant une estimation des coûts et des avantages de la séquence Ouest de la Ligne 18 : la pièce H avait été complétée préalablement à l'enquête publique de 2020, faisant ressortir une VAN positive de +2,1 Md€ (valeur 2010).

La pièce présentée à l'enquête en juin-juillet 2021 présentait l'estimation actualisée (pièce H, page 33) de la VAN, toujours positive de +2,1 Md€ (valeur 2015) avec des avantages nets de 3,8 Md€ pour un coût conventionnel (avec COFP) de 1,6 Md€.

2. Concernant les prévisions de création d'emplois, la pièce H (page 9) présente une augmentation de plus 125 000 emplois sur le territoire traversé par la ligne 18 entre 2006 et 2030, dont 113 000 cadres supérieurs et professions intellectuelles, soit 89% du total. Ces prévisions qui s'appuient sur les données INSEE ont été établies grâce à la modélisation UrbanSim ; la méthode suivie ne descend pas jusqu'au détail des typologies d'emplois.

**Appréciation de la commission d'enquête**

Le dossier mentionne en effet 3,8 Md€ d'avantages nets pour le tronçon ouest de la ligne mais ne fait pas la distinction entre les différentes catégories (effets transport, agglomération, emplois...) et les clés de répartition des avantages non conventionnels sur les différentes parties de la ligne ne sont pas explicitées. La commission d'enquête regrette que ces éléments ne soient pas fournis.

La rentabilité de la Ligne 18 est conditionnée à la densification.

**7.22. Il est demandé à la SGP de fournir les projections des augmentations démographiques et des emplois utilisées pour le calcul de la rentabilité et ce pour chacune des communes traversées en les mettant en regard avec les surfaces disponibles constructibles. Cette information permettrait de mesurer l'impact de cette densification sur les surfaces agricoles.**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**



Les projections d'augmentation démographique sont présentées dans la pièce H (page 8) du dossier. Celles-ci se basent sur le taux de croissance annuel moyen des treize communes traversées par la Ligne 18 : à une échéance aussi lointaine, il ne serait en effet pas méthodologiquement robuste de se baser sur des assiettes trop réduites, surtout vu les écarts de taille entre communes (86 000 habitants à Versailles, 48 000 à Massy, 1250 à Villiers-le-Bâcle...).

Ces projections sont issues d'une analyse des données INSEE combinées à l'accessibilité des territoires concernés par le système de simulation urbaine UrbanSim.

Périmètre L18	Population	Emplois	Dont cadres supérieurs et professions intellectuelles
2006	1 008 556	524 491	148 759
Croissance 2006-2030	+ 201 254	+ 126 119	+ 113 302

*Tableau de croissance démographique sur les 13 communes concernées (pièce H, page 9)*

Ceci étant, il est rappelé que les terrains compris dans le périmètre de la zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) ne sont pas urbanisables, et que sur la séquence Ouest de la Ligne 18, l'urbanisation dense prévue s'inscrit dans les ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin, Satory-Ouest et, à plus long terme, Satory-Est : le périmètre de ces ZAC ne comprend pas de surfaces agricoles.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête estime que le maître d'ouvrage ne répond pas à la question.

**7.23. Il est demandé à la SGP , suite à l'étude économétrique de 2021 d'intégrer les effets post pandémie dans les projections tant au niveau de l'évolution du trafic que des créations d'emplois, développement urbain.**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les perspectives post-Covid19 sont décrites dans la pièce H du dossier (page 35).

Il faut rappeler que l'horizon du Grand Paris Express dépasse largement les années prochaines qui seront en toute hypothèse des années transitoires. Une nouvelle fiche-outil a été publiée par le ministère de la Transition écologique : « Scénarios provisoires d'évolution du PIB pour la réalisation de tests de sensibilité Covid ». Cette fiche comprend une révision de la trajectoire du PIB, qui porte sur la période 2020-2025.

Au-delà de 2025, c'est la tendance prévue dans la fiche « Cadrage du scénario de référence » du référentiel d'évaluation, à savoir 1,5 % de croissance par an, qui reste préconisée. Cette fiche ne porte ainsi que sur les conséquences de la crise à court et moyen terme (1 à 5 ans). Les travaux de projections de long terme, notamment en termes de comportements de mobilité des personnes et

des marchandises, sont encore fragmentaires et feront ultérieurement l'objet d'une fiche complémentaire.

Par ailleurs, on observe d'une manière générale combien il est difficile de réaliser des prévisions fiables concernant les conséquences de la crise sanitaire, même à court-terme : ainsi, les prévisions relatives à la croissance et à l'emploi publiées par des organismes comme l'INSEE ou la Banque de France il y a seulement quelques mois sont déjà obsolètes.

Il serait hasardeux pour la décision publique de se baser sur des données temporaires qui risquent d'être caduques dès 2025.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission entend les arguments de la SGP. Néanmoins les changements importants tant en terme de mobilité que de développement urbain et d'emploi ne peuvent être ignorés. La commission d'enquête recommande donc de poursuivre les études de modification des comportements postpandémie et d'inclure rapidement leurs conséquences sur l'évaluation socio-économique.

\*

## IV.8. LA PHASE CHANTIER / TRAVAUX

### IV.8.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique

La réalisation du projet de la Ligne 18 du Grand Paris Express suppose, naturellement, une phase travaux importante, longue, d'une durée de 8 ans environ.

La thématique, ici traitée, porte, d'une part, sur les modalités de réalisation du projet dans le temps et dans l'espace, géographiquement. Les impacts, tant pour les usagers qu'en termes économiques, environnementaux ou à l'égard des autres projets ou événements concomitants et du territoire, d'autre part.

A la demande de la Commission d'enquête, le maître d'ouvrage a versé comme document complémentaire au dossier soumis à enquête publique un « *chronogramme* ».

Par ailleurs, il convient de souligner que, par rapport à l'enquête publique réalisée en 2016 pour le projet initial, la thématique des travaux doit être analysée avec un regard neuf du fait

- du changement de la méthode constructive,
- des modifications apportées à différents ouvrages annexes,
- de la configuration des périmètres d'intervention tels qu'ils figurent dans le dossier,
- de projets ou événements non prévus en 2016 sur le territoire (notamment les JO 2024, la livraison de la ZAC Quartier des Savoirs, dédoublement de la RD36 à l'horizon post 2027).

**Les emprises chantier** font l'objet d'évolutions :

- dans le cas de l'ouvrage annexe OA23 qui est situé dans une clairière de la forêt domaniale de Versailles, il est prévu d'augmenter la surface de l'emprise chantier de manière conséquente,
- les modifications apportées au projet conduisent, outre la destruction de surfaces forestières, à augmenter les emprises sur les terres agricoles. Elles seront portées pour les emprises chantier de 35 à 41 ha dont 4 ha seront restitués à la fin du chantier, selon les indications mentionnées par l'Autorité environnementale dans son avis du 24 mars 2021,
- en plus des emprises correspondant à la gare *stricto sensu*, les emprises chantier sont revues pour permettre l'installation des équipements nécessaires au lancement du tunnelier depuis la gare de Saint-Quentin Est et à son fonctionnement : au nord, une bande pour la création du merlon provisoire, ensuite retiré pour faire la place à la RD91 déviée dans le cadre du projet de ZAC ; à l'ouest, sur le nord de la friche Thales, une emprise pour

le fonctionnement du tunnelier (tunnel nord) et la base-travaux de la tranchée couverte (tunnel sud).

#### **IV.8.2. Synthèse de la participation du public**

Les auteurs des contributions sont, principalement, des acteurs du territoire, des collectivités territoriales, des associations environnementales, très peu de particuliers.

Les observations déposées traduisent

- une exigence, le respect du calendrier, exprimée par les grands acteurs du territoire, tels les instituts de recherche, économiques : « *Tout retard de livraison de la Ligne 18 serait donc fortement dommageable pour les écoles membres de l'Institut et perturberait ce développement affaiblissant l'attractivité de tout le plateau* » ou bien, pour la Communauté d'agglomération Paris-Saclay « *Le respect du calendrier de livraison des différentes sections de la ligne 18 avec sa première échéance 2026 pour la section Massy - CEA Saint-Aubin est vital.* ».
- des préoccupations de différents ordres : générales comme la durée des travaux, leur concomitance avec ceux de la RD36, le périmètre des emprises chantier et celui des ouvrages définitifs : « *Les réservations d'espace ne font pas la distinction entre la période des travaux et la situation ultérieure* », mais aussi spécifiques liées à la compétence de leur auteur ou du secteur de leur activité économique.

Dans cette hypothèse, les contributions sont très argumentées, circonstanciées. Lorsque le public évoque les travaux liés à la mise au sol, il s'inquiète à l'égard de la ZPNAF, pour le respect de son emprise ou l'impact en termes économiques. Ainsi, la Ville de Châteaufort soulève un point de vigilance : « *les impacts de la phase chantier pour l'activité agricole mais aussi sur un empiétement de la ZPNAF* ».

La réalisation de la gare St Quentin Est et les travaux envisagés aux alentours suscitent des réactions pour insister sur la nécessité de suspendre les chantiers pendant la phase des JO 2024 et de maintenir les voies de circulation.

Enfin, l'ouvrage annexe 23, situé au Bois St Martin, soulève des réserves, voire des critiques, des demandes très fortes, notamment, de la part de l'Office National des Forêts, de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt, d'associations environnementales et de la Ville de Versailles à l'égard des emprises, des accès...

A noter aussi des observations qui mettent en perspective les modalités relatives au chantier du projet de la Ligne 18 en sa partie Ouest :

- sur un ton ironique, « *les nuisances dues aux travaux seront interrompues pendant les JO 2024 (février à octobre 2024) au niveau du golf national* ». Que doivent en déduire les riverains, quand, à la lecture de ce même chronogramme, ils comprennent que les travaux de mise en place de ce métro dont ils ne veulent subir ni les nuisances d'installation ni celle de fonctionnement, durera quatre ans ? Que le bien-être des golfeurs est plus important que le leur ? », ou bien une autre contribution souligne le démarrage des travaux avant la fin du délai de recours sur la partie Est du projet,
- en faisant référence aux travaux déjà en cours sur la partie Est, l'AMAP Les Jardins de Cérès dénonce les conséquences de travaux en s'appuyant sur l'expérience récente de l'aménagement au Christ de Saclay : difficultés d'accès aux parcelles, rupture des drains, ennoiment des parcelles, annexion sauvages de parcelles cultivées au chantiers, dépôts, difficultés pour les agriculteurs de faire remettre les parcelles en l'état, problème de responsabilités, de dédommagements des désordres, non prise en compte des cahiers des charges pour la largeur des nouveaux ouvrages, difficultés pour le transport des récoltes....

### **IV.8.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Sur le calendrier de réalisation du projet de la Ligne 18, partie Ouest**

Différents contributeurs confirment tout l'intérêt, pour eux mais aussi pour le territoire, à leurs yeux, de respecter le dernier calendrier annoncé par la Société du Grand Paris et figurant dans le dossier soumis à enquête publique.

#### **8.1. Pouvez-vous confirmer ce calendrier avec une mise en service en 2030 ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le calendrier objectif en vigueur de réalisation du Grand Paris Express et, en son sein, de la ligne 18, est celui fixé par le Premier ministre le 22 février 2018. Il a été rappelé lors du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris du 13 juillet 2021 : « L'horizon de mise en service de l'intégralité du réseau est maintenu pour 2030 ».

Etablissement public de l'Etat, la SGP se conforme aux instructions du Gouvernement, et met tous ses moyens en œuvre pour respecter l'objectif fixé.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse de la Société du Grand Paris.

## **8.2. Dans cette hypothèse, quelle est la date de démarrage des travaux ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pour la séquence Est de la ligne 18, les travaux ont démarré, en ligne avec les objectifs de mise en service de 2026 et 2027.

Pour la séquence Ouest, les études techniques sont encore en cours. A ce stade d'avancement du projet, elles font apparaître que la tenue de l'objectif de 2030 nécessite la commande des travaux du génie civil souterrain (le tunnel creusé au tunnelier entre Saint-Quentin Est et l'ouvrage annexe 24 à Versailles, ainsi que les "boîtes" des trois gares de Saint-Quentin Est, Satory et Versailles Chantiers et le génie civil des ouvrages annexes) en mars-avril 2022. Les travaux devraient démarrer à la fin de l'année 2022 ; si nécessaire, ils seront suspendus localement pendant les JOP de 2024.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête avait demandé au maître d'ouvrage de mettre à disposition du public une frise chronologique ou chronogramme indiquant le phasage des travaux, leur localisation et la durée envisagée à ce stade. Le document produit ne répondait pas totalement aux attentes de la commission d'enquête. Elle note, à nouveau, que les travaux commenceront dès le printemps 2022 et regrette qu'aucune précision spatiale ni temporelle ne soit donnée.

## **8.3. Est-ce que le chantier est soumis à des phasages ? Pouvez-vous communiquer la chronologie des travaux en fonction des lieux ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les travaux sont soumis à des phasages selon les ouvrages. Le calendrier de travaux a été présenté sur le site de l'enquête et est joint au présent mémoire en pièce P05 : les travaux devront commencer en 2022 pour la gare de Versailles Chantiers, particulièrement complexe du fait du contexte géotechnique, de l'environnement de surface (gare SNCF en exploitation, accès routiers réduits, voisins sensibles...). Les préparatifs commenceront également en 2022 sur le site de Saint-Quentin, pour préparer le puits d'entrée du tunnelier.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse qui corrobore la précédente.

## **Sur les emprises chantiers**

Dans le dossier soumis au public dans le cadre de l'enquête publique, figurent des plans délimitant le « *périmètre d'intervention* ». Plusieurs contributeurs soulèvent ce manque de précision quant au fuseau au sein duquel sera implanté l'ouvrage définitif et quant aux emprises chantier.

**8.4. Pouvez vous communiquer un plan de la partie Ouest du projet de la Ligne 18, c'est-à-dire de la Gare CEA-St Aubin à l'ouvrage OA24 à Versailles en distinguant le fuseau de la DUP et les emprises chantiers ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

A ce stade, et à titre purement indicatif, les emprises envisagées pour la phase travaux font l'objet du plan figurant en pièce P03.

Sur ce plan figurent non seulement les emprises que la SGP envisage d'utiliser pour les besoins propres à son projet de Ligne 18, mais aussi les emprises qui seraient nécessaires pour la création anticipée par la SGP de bassins au bénéfice du CD91 pour son projet de réaménagement de la RD36.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête relève qu'aucun élément nouveau n'est fourni par rapport au dossier soumis à enquête publique.

**8.5. Au sein de ces emprises chantiers, pouvez vous communiquer la nature des emprises chantier ? Où se situent les bases vie ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les emprises chantier concernent :

- la réalisation de l'infrastructure linéaire au sol ou en tranchée : il s'agit alors d'emprises situées de part et d'autre de la ligne, sur une largeur variable dépendant des travaux (talutage...) et de l'espace disponible (présence de routes, de champs...) ;
- la réalisation des ouvrages ponctuels : gares et ouvrages annexes ;
- la logistique associée au creusement du tunnel par le tunnelier (gestion des boues...) et des tranchées, dont le stockage des terres pour caractérisation avant sortie du site ou avant remise en place ;
- les bases-vie.

A ce stade des études, le projet du maître d'œuvre prévoit l'installation des bases vie principales sur la « friche Thales », mais l'emplacement n'est pas arrêté. La consultation des entreprises est en cours pour la section en tunnel (à partir de Saint-Quentin Est) et sera engagée début 2022 pour les autres secteurs. Les études d'exécution détermineront les plans d'installations de chantier, dont les bases vie.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La réponse apportée par le maître d'ouvrage apparaît insuffisante à la commission d'enquête qui souligne que la nature des emprises des chantier peut avoir un impact important pour apprécier les avantages et les inconvénients d'un projet.

En ce qui concerne le terrain dit « Thalès », la DUP modificative « *élargit son périmètre d'intervention en intégrant les trois quart du terrain* » et la Ville de Guyancourt « *s'interroge sur la justification de l'élargissement du périmètre de DUP alors même que le terrain dit « Thalès » est déjà sous maîtrise publique.* »

### **8. 6. Quelle est votre réponse ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. La « friche Thales » à Guyancourt, sur laquelle se situe la gare Saint-Quentin Est de la Ligne 18 dans la configuration autorisée du projet (avant le déplacement proposé dans le dossier) a effectivement déjà été acquise par l'établissement public foncier d'Ile-de-France (EPFIF) agissant pour le compte de l'EPA Paris-Saclay en vue du développement du futur Quartier des Savoirs.

Les terrains appartenant à des personnes publiques peuvent être cédés à la SGP. Néanmoins, dans l'attente de la maîtrise des parcelles nécessaires au projet par la SGP, celles-ci doivent figurer dans le dossier d'enquête publique et dans les dossiers d'enquête parcellaire.

2. Dans le projet proposé, une partie significative de cette friche sera utilisée pour les besoins du chantier : bases-vie, installations logistiques du tunnelier, installations et stockages de terres pour la tranchée couverte. L'emprise exacte fait l'objet d'échanges avec l'EPA Paris-Saclay, dans l'objectif partagé de concilier les calendriers des travaux de la Ligne 18 (SGP) et du développement de la ZAC Gare Guyancourt Saint-Quentin (EPA). La SGP échange également avec la délégation interministérielle aux Jeux olympiques et paralympiques (DIJOP) et le Comité d'organisation des Jeux (COJO), qui souhaitent pouvoir organiser du stationnement sur une partie de l'emprise pendant l'été 2024.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note la réponse et remarque l'importance de la surface prévue sur la « friche Thalès » et la durée de l'installation temporaire, plusieurs années voire de 2022 à 2030.

### **Sur le cadre juridique nécessaire à la phase chantier**

Dans l'hypothèse où les différentes emprises chantier se situent dans le fuseau déclaré d'utilité publique, le maître d'ouvrage pourra acquérir les parcelles concernées, par cession amiable ou par



voie d'expropriation. L'ONF et la DRIAAF font des remarques à ce sujet à propos de l'emprise chantier de l'ouvrage annexe OA23 : « Pour la création de l'OA23, l'ONF propose d'octroyer une autorisation d'occupation temporaire du fonds domanial sur une emprise resserrée et permettant le rétablissement des continuités pour la poursuite des opérations de gestion forestière et pour les usagers. ».

**8.7. A quel régime juridique souhaitez vous avoir recours : acquisition ou occupation temporaire ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Pour l'ensemble de ses emprises, la SGP privilégie un accord amiable à l'expropriation. S'agissant des emprises chantier, elle privilégie l'occupation temporaire à l'acquisition, à chaque fois qu'un accord peut être trouvé avec le propriétaire.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

**8.8. En ce qui concerne précisément la friche « Thalès », la ZPNAF et les parcelles concernées par l'ouvrage annexe OA23, quel est votre choix actuel ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

S'agissant des terres agricoles (qu'elles soient ou non en ZPNAF), l'option de l'occupation temporaire dans le cadre d'un protocole à conclure avec chaque propriétaire (ainsi que, le cas échéant, l'exploitant) est privilégiée. Ce protocole prévoit alors les modalités d'intervention et de remise en état ; il fixe les règles d'indemnisation des différentes conséquences de l'intervention de la SGP (dont les éventuelles pertes d'exploitation).

Comme exposé dans la réponse à la question 8.6, la « friche Thalès » a été acquise par l'EPPFIF pour le compte de l'EPA Paris-Saclay, et la SGP échange actuellement avec l'EPA en vue d'une mise à disposition, comme le prévoit le protocole foncier qui lie l'EPA et la SGP.

Une occupation temporaire est également privilégiée pour l'emprise chantier de l'OA23, si un accord peut être trouvé avec la DRIAAF et l'ONF, comme ces organismes le préconisent.

A défaut de perspectives d'accord amiable, la SGP sera amenée à procéder à des expropriations ou des transferts de gestion forcée, cette capacité d'action étant justement l'objet de la déclaration d'utilité publique.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

## **Sur la concomitance des différents projets ou événements sur le territoire**

### **A l'égard du dédoublement de la RD36,**

la Ville de Villiers-le-Bâcle exprime très clairement son inquiétude : « *Le calendrier du métro prévoit quatre ans de gros œuvre:2024 -2028; le Conseil Départemental prévoit des travaux postérieurement pour la RD36,probablement2028-2030.Le Conseil Municipal s'inquiète de cette période trop longue et des multiples conséquences de ces travaux pendant 6ans sur la vie quotidienne des habitants. Il demande donc que soit étudiée la possibilité de regrouper au maximum les différents travaux pour en limiter l'étalement temporel.* ».

### **8.9. quel est votre planning de travaux sur ce secteur ? Pouvez vous, dans le cahier des charges de l'appel d'offre, délimiter temporellement la phase travaux ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le calendrier général des travaux pour la section "au sol" figure en pièce P05 : à Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux, les travaux principaux sont actuellement prévus sur la période 2024-2027. Il s'agit en premier lieu :

- des ouvrages de franchissement routier (RD361, RD938, route de Châteaufort à Toussus) ;
- du décalage de la RD36 entre le giratoire de Châteaufort et le Golf (voir réponse à la question 3.12) ;
- du terrassement pour la plateforme de la voie ferrée ;
- de la création de bassins et autres aménagements hydrauliques.

Les franchissements routiers nécessiteront des interventions sur les voiries existantes, qui devront donc être organisées avec les gestionnaires (CD91, CD78, communes...).

Les travaux suivants, dont la pose de la voie ferrée et des autres équipements, se feront depuis les emprises de la SGP et ne devraient pas avoir d'incidence en dehors.

Comme dans tous ses marchés, la SGP inclura dans les pièces contractuelles un calendrier des travaux, qui fixera précisément les fenêtres temporelles des interventions impactant les circulations et les riverains.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et note la succession des travaux sur ce secteur 2024-2027 pour la Ligne 18 et à partir de 2028, pour le dédoublement de la RD36.

Plus généralement, un particulier demande des précisions sur « *la coordination des différents projets en lien avec la mobilité prévus dans la décennie à venir dans le secteur concerné* » (cf. RER Vélo, RD36).

### **8.10. Quels éléments pouvez vous apporter et quels seront les éléments qui seront dans les cahiers des charges ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme exposé à la réponse à la question 3.10, les principes des aménagements sont les suivants :

- à la charge du CD91 : une piste dédiée à la circulation agricole et une piste cyclable – au format « RERV » dès que l'emprise disponible est suffisante –, et les chaussées et aménagements associés de la RD36,
- à la charge de la SGP : un aménagement paysager, et la voie ferrée et ses aménagements associés ; le cas échéant une piste dédiée à la circulation agricole ; des bassins permettant la gestion de l'eau de la plateforme.

De plus, la SGP pourra réaliser des bassins par anticipation du projet de réaménagement de la RD36, dans l'objectif de regrouper, et donc minimiser, les nuisances consécutives aux travaux lourds des deux projets.

La gestion des interfaces et la délimitation précise feront partie des pièces des dossiers de consultation des entreprises.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

### **À l'égard de la tenue des Jeux Olympiques 2024 et de l'ouverture de la Halle Piano**

La Communauté d'agglomération St Quentin en Yvelines considère important « *de garantir la bonne accessibilité du territoire en matière de circulation et de desserte des véhicules de transports collectifs. Les impacts devront être maîtrisés et au maximum compensés* » et indispensable « *l'information et la concertation de l'agglomération et des communes ... vis-à-vis des avancées techniques, du calendrier, des impacts et de leurs mesures coercitives* ».

### **8.11. quel est le planning précis des travaux que la Société du Grand Paris entend mener sur ce secteur (construction de la gare, dévoiement de la RD91), quelle est la durée des travaux pour ce lieu précis ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le calendrier général des interventions de la SGP est à ce jour celui communiqué au public sur le site de l'enquête et joint en pièce P05.

Dans le secteur de la gare de Saint-Quentin Est, le phasage prévisionnel envisagé est le suivant. Il est susceptible de modifications à l'issue des concertations en cours (voir réponses aux questions 8.12 et 8.13) et de la consultation des entreprises :

- fin 2022 - début 2023 : travaux préparatoires, installations de chantier sur la friche Thales, déviation de l'avenue de l'Europe ;

- printemps 2023 : démarrage des travaux de génie civil de la gare (puits d'entrée du tunnelier) ;
- été 2023 – Printemps 2024 : travaux de génie civil pour la tranchée couverte (zone 1 du plan qui figure après la question 8.14) - avec prise en compte des périodes des besoins liés aux préparatifs des JOP de 2024 ;
- fin 2024 (après les JOP) - 2026 : suite des travaux de génie civil des tranchées ;
- 2027 – 2028 : construction du bâtiment gare, aménagements ;
- 2029 – 2030 : fin des aménagements essais.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et note non seulement la succession des phases chantier mais aussi le risque de télescopage avec la réalisation du projet d'aménagement du « Quartier des Savoirs ».

### **8.12. quel est l'espace dont la Société du Grand Paris a besoin ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

A ce jour, les besoins d'emprises de chantier, dans les terrains ex-Thales situés au nord de la Halle Piano et sur la parcelle BE27, sont d'une surface de l'ordre de 120 000m<sup>2</sup>.

L'organisation précise des emprises (dans l'espace et dans le temps) sera arrêtée à l'issue d'une part des échanges en cours avec l'EPA Paris-Saclay (ouverture de la Halle Piano), le Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques (utilisation d'une Frange sud de la friche pour du stationnement pendant les JOP) et la Fédération française de Golf (utilisation de la parcelle BE27 pendant l'Open de France), et d'autre part de la consultation des entreprises.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse tout en soulignant l'importance de l'emprise chantier.

### **8.13. comment allez vous assurer la bonne coordination des travaux tout en préservant au mieux les conditions de circulation sur ce secteur ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Comme cela figure sur le plan repris en introduction de la question 8.15, la SGP prévoit d'intervenir en 2023 sur le secteur entre les ronds-points de Villaroy et du Général-de-Gaulle (section en rouge sur le plan), pour pouvoir préparer l'emprise de la gare, puits de départ du tunnelier.

Cette intervention nécessitera de couper l'avenue de l'Europe, qui sera déviée de manière à maintenir le trafic routier avec sa capacité actuelle. En l'état actuel des études, la déviation se ferait sur la friche Thales, tout en permettant, au sud : la mise en service de la Halle Piano, préalablement rénovée par l'EPA Paris-Saclay et envisagée pour 2023 ; sur un périmètre encore à convenir (voir également les réponses aux questions 8.6 et 8.15), une capacité de stationnement pour répondre aux demandes du COJO pour les JOP de 2024.

Une fois les travaux de la SGP achevés, la trame viaire sera reconstituée dans une configuration à convenir avec l'EPA Paris-Saclay, dans le cadre de la ZAC qui devrait avoir été créée d'ici là.

2. Parallèlement, la SGP prescrit contractuellement aux entreprises de travaux ses exigences concernant les circulations des camions vers (approvisionnement) et depuis (évacuation des déblais) les sites de chantier. Ces exigences portent notamment sur les itinéraires - établis après concertation avec les collectivités -, le stationnement (zones d'attente...), les horaires et la propreté.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et s'interroge sur la notion de « couper » l'avenue de l'Europe. D'autre part, elle s'inquiète à nouveau de la durée de ces travaux pour le public en terme de circulation routière et d'accès au Golf National.

La Fédération Française du Golf, dans sa contribution, fait part de trois remarques à l'égard

- du planning des travaux de voirie aux abords du Golf : « *(fermeture de l'avenue de l'Europe dès 2023). Ce planning est incompatible avec l'organisation sereine des JO en 2024 au Golf National. Les travaux sur les voies d'accès au Golf National dès 2023 et en 2024 sont incompatibles avec l'exploitation du golf ainsi que l'organisation sereine de l'Open de France, des JO 2024 qui doivent accueillir chaque jour plus de 30 000 personnes sur site.* » ;

**8. 14. La Fédération Française du Golf demande « la révision du planning de travaux aux abords du Golf National : fermeture de l'avenue de l'Europe uniquement après septembre 2024 et en même temps que les travaux sur site. » , quelle est votre réponse ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Contrairement à ce qui est rapporté dans l'observation n° 210 de la Fédération française de golf, la SGP n'a jamais prévu de « fermeture » de l'avenue de l'Europe - que ce soit avant ou après 2024. Pour les besoins de la réalisation de la tranchée couverte au sud de la gare (portion en rouge sur le plan ci-dessous), l'avenue de l'Europe sera déviée, selon des modalités en cours d'étude et qui seront arrêtées d'ici fin 2021 en concertation avec la Ville de Guyancourt et l'EPA Paris-Saclay, en vue des demandes d'autorisations réglementaires à obtenir en 2022.

Ce phasage des travaux est nécessaire pour pouvoir disposer d'ici fin 2022 de l'emprise chantier de la gare. Le génie civil de la gare sert de puits de départ du tunnelier. Il doit donc être réalisé afin de pouvoir respecter les objectifs de départ du tunnelier en 2024 pour la mise en service en 2030.

Cette déviation permettra de préserver la circulation nord-sud entre le rond-point de Villaroy (dont le tunnel ne sera pas modifié) et le rond-point Charles-de-Gaulle.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et, en lien avec l'appréciation précédente, ne comprend pas bien la différence entre les notions de fermeture et de coupure de l'Avenue de l'Europe. D'autre part, elle remarque que la déviation prévue serait située dans l'emprise chantier installée dans la « friche Thalès ».

- de la zone d'installation du chantier en bleu, qui apparaît sur la figure infra : « cette zone sera peut-être coupée en deux »



La Fédération française de Golf fait remarquer que « *Malgré tout, P2024 compte sur une mise à disposition de la partie sud mais à ce jour pas de certitude venant de la SGP. Fort de ces contraintes, se pose la question de l'acheminement des spectateurs.* »

**8. 15. Comment allez vous articuler ces exigences sachant que les deux projets sont d'intérêt national ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 8.6, la SGP échange actuellement avec le Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques et l'EPA Paris-Saclay en vue de convenir du découpage de l'emprise et du calendrier qui permettront de satisfaire les besoins de la SGP (Ligne 18), de l'EPA (ZAC) et du COJO (Jeux olympiques sur le site du Golf national).

La dernière réunion, tenue le 8 juin 2021, a permis à la SGP de mieux cerner les besoins du COJO en matière de stationnement, ce qui va permettre d'approfondir les scénarios spatiaux et temporels d'utilisation du sud de la « friche Thales » et de la parcelle BE27.

Il est exact que l'emprise chantier représentée en bleu sur le plan pourra être "coupée en deux", pour le passage de la déviation de l'avenue de l'Europe présentée dans la réponse à la question 8.13. Le secteur au sud de ce plan devrait également être réduit, pour répondre aux besoins de stationnement pendant les JO, comme exposé dans la réponse à la question 8.6.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

- du « *terrain SQY qui est face au golf* », « *la SGP compte (le) réquisitionner ... afin de l'utiliser en zone de stockage (champ utilisé pendant l'Open de France en parking en septembre). La SGP a évoqué une réquisition après les JO 2024 et plus précisément au mois d'octobre. En conséquence, notre recommandation serait de cibler la période 2025-2026 pour la réalisation de ces travaux, au lieu de 2023 et 2024.* »

**8.16. Est-il possible, en effet, de différer la prise de possession de ce terrain en 2025-2026 ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La réalisation de la tranchée couverte dans les secteurs 2 et 3 (sections en jaune et en vert sur le plan ci-dessus) nécessitera des emprises de stockage des terres, qui seront utilisées pour remblayer la tranchée.

Ces travaux sont prévus après la fin des JOP et de l'Open de France, qui pourrait se tenir en septembre 2024 selon les informations communiquées par la Fédération française de Golf : ils commenceraient donc en octobre 2024.

La parcelle BE27 a été identifiée comme lieu de stockage possible pour les terres, en variante de l'utilisation d'une partie de la friche Thales : la répartition des besoins entre les deux parcelles

dépendra des conclusions des échanges en cours concernant le sud de la friche aux horizons 2023-2024. En tout état de cause, la parcelle ne sera pas utilisée par la SGP pendant la période nécessaire aux JOP et à l'Open de France.

Avant l'échéance d'octobre 2024, si l'utilisation de cette parcelle était nécessaire (par exemple en 2023 pour stocker des terres lors des travaux de la section 1 qui jouxte la parcelle), la SGP s'engagerait à libérer la parcelle pendant la période nécessaire aux JOP et à l'Open de France.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

### **A l'égard de la ZAC du « Quartier des savoirs »**

La Ville de Guyancourt « remarque notamment que la DUP modificative élargit son périmètre d'intervention en intégrant les trois quarts du terrain dit « Thalès ». Si une importante zone chantier est bien sûr nécessaire, elle doit être pensée de sorte à ne pas isoler du reste de la Ville, les entreprises, les habitants et les usagers de la Halle Renzo Piano (version urbanisme transitoire) qui s'installeront au sud du quartier avant la mise en service de la ligne 18. La Municipalité a toujours posé comme un impératif la nécessité d'accueillir de nouveaux habitants en leur offrant à proximité les services publics et commerces dont ils ont besoin. »

### **8. 17. Quelle articulation dans le temps , dans l'occupation de l'espace, dans l'agencement de votre base chantier proposez vous pour répondre à cette attente ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 8.6, l'organisation spatiale et temporelle de l'intervention de la SGP sur la "friche Thales" fait actuellement l'objet d'échanges avec l'EPA Paris-Saclay.

Dans ce secteur, l'EPA Paris Saclay souhaite en effet pouvoir préfigurer le futur quartier, en partenariat avec la ville de Guyancourt et Saint-Quentin-en-Yvelines, et pour cela engager dans les prochaines années la réhabilitation de la Halle Piano et l'aménagement d'un parc d'environ 3 ha au sud et ouvrir ces lieux au public dès que possible pour inscrire le Quartier des savoirs sur la carte de Guyancourt avant l'arrivée des nouveaux habitants.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

## **Sur les travaux et la ZPNAF**

### **A l'égard de l'emprise des travaux et bases chantiers**



Selon les informations contenues dans le dossier soumis à enquête publique (G3 page 294), les emprises chantiers sont de 41 ha (17,4 ha pour la mise au sol) au lieu de 33 ha avec le viaduc seul. Lors de la réunion publique, la Société du Grand Paris n'a pas exclu d'empiéter sur la ZPNAF en phase chantier.

**8.18. La Société du Grand Paris peut-elle préciser quelles parcelles sont concernées par ces 8 ha supplémentaires liés à la mise au sol ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. L'identification précise des parcelles et des surfaces impactées par parcelle s'effectue au moment de l'élaboration du dossier d'enquête parcellaire. A ce stade du projet, la liste des parcelles n'est donc pas arrêtée.

L'augmentation de la surface totale en phase chantier correspond principalement au talutage nécessaire à la mise au sol (nivellements, passages inférieurs sous les deux ronds-points) et au stockage des terres pendant les travaux de terrassement, avant remise en place.

Les emprises chantier envisagées figurent, à titre indicatif, en pièce P03.

2. La surface de 33 ha présentée pour la phase chantier lors de l'enquête publique de 2020 correspond à l'ensemble de la section aérienne, en configuration viaduc, y compris les zones de transition à l'est.

Comme indiqué dans la réponse à la question 6.1, un total de 41 ha est impacté par la section aérienne dans la configuration désormais projetée, avec le viaduc et la section au sol. Dans ce total, 17,4 ha correspondent à la section mise au sol.

Par ailleurs, il est signalé qu'une erreur de plume s'est glissée dans le texte de la pièce G3 (pages 294 et 295) : au total, les emprises chantier occuperaient, sur la base de la définition du projet présentée, 41 ha pour la section aérienne et 1,6 ha pour la section souterraine (OA6 et OA7 à Wissous), soit un total de 42,6 ha.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

Le dossier (G3 page 72) dit que la réalisation de la section au sol nécessite une bande de travaux de 30 m à 40 m alors que le faisceau disponible hors ZPNAF est parfois inférieur à 35 m. Une observation note, également, que la réalisation du projet nécessiterait une bande de travaux de 70m de large, soit un impact de 35 hectares pour une utilisation de 5 hectares (10 m de large en activité) en final. Ce seront donc 30 hectares de terres agricoles qui seront détruites par décaissements tassements et pollutions diverses, rendues impropres à l'agriculture.

**8.19. La Société du Grand Paris, peut-elle rendre public des plans précis (à la parcelle) pour délimiter très précisément les emprises en phase chantier et exploitation secteur par secteur et**

**qu'ensuite soient réalisées sur le terrain des délimitations précises et contrôlables ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme le prescrit le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, la détermination des parcelles relève de l'enquête parcellaire, qui sera diligentée une fois la déclaration d'utilité publique obtenue (voir réponse aux questions 1.6 et 8.18). A ce moment, les plans précis à la parcelle seront bien rendus publics.

La délimitation précise sur le terrain (piquetage...) sera réalisée dans une phase ultérieure, au moment de l'acquisition ou de la mise à disposition temporaire des terrains. Elle est faite de manière contradictoire et sera donc contrôlable.

A ce stade, et à titre purement indicatif, les emprises envisagées pour la phase travaux de la séquence Ouest du projet sont celles qui figurent en pièce P03.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

**A l'égard des impacts des travaux sur les continuités agricoles**

L'analyse des contributions montre qu'il existe une réelle inquiétude sur l'impact des travaux sur la zone agricole du plateau de Saclay. Ainsi, le public s'enquiert des continuités agricoles et affirme : « *Le projet est susceptible d'interrompre temporairement des chemins agricoles* »

**8.20. Face à cette crainte, confirmez vous, en effet, que les chemins agricoles seront entravés le temps des travaux ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP ne confirme nullement : le dossier ne contient aucune allusion à une « interruption » ou « entrave » des chemins agricoles.

A ce stade d'avancement des études, l'organisation du chantier n'est pas encore arrêtée - d'autant que, comme indiqué dans la réponse à la question 7.3, la SGP pourrait être amenée à réaliser certains ouvrages hydrauliques pour le compte du CD91, et que l'étude de ce sujet n'aboutira que dans plusieurs mois.

Comme cela a été fait par la SGP pour la conception des accès agricoles définitifs, une concertation spécifique sera proposée aux exploitants, dans l'objectif de maintenir un accès aux champs dans de bonnes conditions tout au long des travaux de la Ligne 18.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

**A l'égard de l'impact économique des travaux sur l'activité agricole**

Dans l'hypothèse où certains chemins agricoles seraient impraticables pendant la durée des travaux, cela aura, nécessairement, un impact sur l'activité des agriculteurs. D'autre part, cette entrave à la libre circulation sur la ZPNAF aura un effet d'enclavement sur certaines parcelles., comme l'exprime cette contribution : « *Aucune parcelle agricole de la ZPNAF ne doit être enclavée et d'accès rendu difficile, ce qui conduirait inéluctablement à terme à un changement d'affectation* ».

Dans le dossier, il est mentionné : « *Cette surface ne remet pas en cause la pérennité des exploitations puisque cet impact est temporaire* ».

**8. 21. Pouvez vous indiquer la localisation des chemins agricoles qui seront perturbés ainsi que la durée ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Le projet de rétablissement des chemins agricoles à l'issue des travaux est celui présenté lors de la réunion du 2 juillet 2021 du comité de suivi de l'étude "Passage au sol" (voir pièce P01). Dans ce projet, aucune parcelle agricole n'est enclavée, et des accès sont maintenus ou créés pour assurer un accès aussi facile que possible à chacune des parcelles (l'accès le moins aisé étant celui vers la parcelle "Arvalis", comme exposé dans la réponse à la question 6.5).

2. Les chemins agricoles existant actuellement ont été identifiés en liaison avec les exploitants : ils sont représentés sur la carte ci-dessous, présentée lors de la réunion du 23 juin 2020 avec les exploitants agricoles.

Comme indiqué dans le calendrier de la pièce P05, les travaux sur la section au sol devraient se dérouler entre 2024 et 2027 : à l'intérieur de cette plage de temps, les chemins existants seront progressivement basculés dans la configuration cible, en suivant un ordonnancement qui sera proposé dans le cadre des études projet que le maître d'œuvre livrera début 2022.

Pour chacun des chemins existants, une concertation sera organisée par la SGP avec l'exploitant, en liaison avec le CD91, afin de minimiser l'impact des travaux et de permettre un accès convenable aux champs concernés. Si des difficultés d'accès conduisaient à des pertes d'exploitation, ces pertes seraient indemnisées dans les conditions prévues par les textes.



Carte extraite de la présentation aux exploitants agricoles du 23 juin 2020 (SGP 2020)

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et note la volonté de concerter avec « l'exploitant ». elle relève que l'accès à la zone agricole du Plateau de Saclay doit se penser de manière globale, à l'échelle du plateau. Elle souhaite que cette concertation soit menée de manière collective et non individuellement, une telle démarche pourrait permettre de mieux appréhender les facteurs d'évolution du modèle agricole.

### **A l'égard des terres qui seront rendues à la ZPNAF à l'issue des travaux**

Plusieurs observations portent sur cette affirmation de la Société du Grand Paris : pour les contributeurs, la ZPNAF devra être respectée et ils demandent qu'au terme de l'aménagement de la ligne 18, des espaces, aujourd'hui grevés d'emprises réservées pour cette infrastructure, soient restitués et intègrent la ZPNAF. Dans le dossier, le maître d'ouvrage estime ces espaces à 4ha.

### **8. 22. La Société du Grand Paris peut-elle donner précisément où se trouvent les 4 ha qui seront rendus à l'agriculture ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les 4 ha mentionnés correspondent à une différence globale entre la version dans laquelle les deux projets de réaménagement de la RD36 et de Ligne 18 sont réalisés comme prévu jusqu'ici et la version désormais proposée, c'est à dire entre :

- a) un doublement de la RD36 par le CD91, avec création d'une voie TCSP, sans piste cyclable ni chemins agricoles ; et la Ligne 18 en viaduc de la SGP, avec sa piste de maintenance ;

b) la configuration des deux projets proposés dans le dossier et détaillée dans la pièce P01, avec une RD36 doublée sans voie TCSP, la Ligne 18 au sol, etc.

Les études étant en cours, en particulier sur le volet hydraulique (bassins, noues...), il n'est à ce stade pas possible de positionner précisément les espaces qui pourraient conserver une vocation agricole à l'issue des travaux de la SGP puis du CD91 : la surface globale de bassins a déjà été estimée, mais pas encore leur emplacement exact.

La SGP n'a pas compétence concernant une éventuelle modification du périmètre de la ZPNAF pour y intégrer les terres cultivables qui ne seraient in fine nécessaires ni au projet de la SGP, ni à celui du CD91.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

## **Sur les travaux et l'ouvrage annexe OA23**

### **A l'égard de l'emprise chantier**

La DRIAAF, dans sa contribution, mentionne que « L'OA23 est un puits d'aération, d'entrée et de secours de la ligne 18 du GPE. Ses dimensions devraient être, sous réserve de confirmation, de cet ordre : 40 m X 25 m X 50 m (L X l X h). Il est prévu que cet ouvrage soit réalisé selon la technique des parois moulées. Outre la base chantier, ce procédé de construction requiert des emprises importantes afin de permettre l'accès et la circulation d'engins lourds de forage (Cutter ou Roto fraise, Kelly...), d'engins de levage, l'implantation d'une centrale et de silos à boue et d'une station de dessablage. Compte tenu de la topographie du site et de ses accès, il y a tout lieu d'imaginer que des aménagements conséquents vont être réalisés sur cette zone (nivellement, décapage, tassement ...).

**8. 23. Pouvez vous confirmer la nature de ces travaux ? Et quelle est votre marge de manœuvre vis-à-vis du cahier des charges des entreprises qui seront en charge de cette réalisation ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme indiqué au chapitre 3.25 de la pièce G2 du dossier et rappelé dans la réponse à la question 2.7, l'ouvrage se compose principalement d'un puits circulaire (59 m de profondeur pour 11 m de diamètre), auquel est accolé un local technique enterré d'environ 1120 m<sup>2</sup>.

Le puits circulaire sera réalisé selon la technique des parois moulées : pendant cette phase, qui durera environ un an, des engins lourds sont effectivement nécessaires : forage, levage, production et traitement de la bentonite, etc. L'emprise travaux sera donc bien nivelée et préparée à cet effet. Dans les étapes suivantes, le rameau de connexion au tunnel sera creusé, et le local technique enterré réalisé à une profondeur de l'ordre de 10 m (8 m pour le bâtiment lui-même et 2 m de couverture en terre végétale). Une fois les équipements systèmes lourds (ventilateurs...) mis en

place, l'ensemble sera refermé et la clairière sera remise en état, dans une configuration à convenir avec la Ville et l'ONF. Les travaux de second œuvre et les essais pourront se faire en parallèle.

Les marchés de travaux répercuteront aux entreprises toutes les mesures de protection de l'environnement prescrites au titre de l'autorisation environnementale, ainsi que les engagements volontaires que la SGP aura pris, le cas échéant, dans une "Notice de respect de l'environnement (NRE)". A ce stade, les principaux enjeux identifiés sont :

la préservation des arbres, et en particulier du cèdre du Liban et des sujets les plus anciens au nord (côté coteau) : l'emprise chantier sera aussi limitée que possible dans ce secteur, et des mesures seront prises pour protéger les racines des arbres ;

la visibilité des installations de chantier depuis Versailles et le Château : les silos seront dans la mesure du possible placés au sud de l'emprise, pour les éloigner du coteau ; ils pourront faire l'objet d'un habillage particulier si nécessaire.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse mais note qu'aucune précision n'est apportée et que tout reste hypothétique.

Dans sa contribution, l'Office National des Forêts souligne que « *La surface annoncée comme nécessaire pour la réalisation du chantier de plus d'1.5 ha est excessive. L'Onf ne pourra pas octroyer une autorisation d'occupation temporaire sur une telle surface, ce qui empêcherait toute circulation des usagers, des véhicules de gestion et de secours et d'engins pendant plusieurs années* ».

### **8. 24. Confirmez vous cette surface nécessaire : 1,5ha ? Comment justifiez vous cette évolution de l'emprise chantier par rapport au projet initial ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Comme présenté dans la pièce I.2.1 (page 25), un déclassement d'espace boisé classé (EBC) est nécessaire dans le bois Saint-Martin pour l'implantation de l'emprise chantier de l'OA23. En effet, l'ouvrage et son emprise chantier ne sont pas compatibles avec la conservation ou la création de boisement, il convient donc de déclasser pour partie cet EBC sur les emprises travaux nécessaire à la réalisation de l'ouvrage.

Ce déclassement est prévu sur une surface de 5329 m<sup>2</sup> qui s'ajoute au 950 m<sup>2</sup> de la mise en compatibilité induite par la déclaration d'utilité publique du 28 mars 2017, soit un total d'EBC déclassé de 6279 m<sup>2</sup>.

Il n'a donc jamais été envisagé d'utiliser 15 000 m<sup>2</sup> (1,5 ha) pour l'emprise chantier.

A ce stade des études, la surface nécessaire à l'emprise chantier clôturée (hors chemin d'accès) pour à la réalisation de l'ouvrage annexe n° 23 est de l'ordre de 4 800 m<sup>2</sup>. Un plan de principe de

l'emprise chantier à clôturer est présenté dans la réponse à la question 1.7.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et note que ce plan de principe n'a pas été versé au dossier soumis à enquête publique, ni porté à la connaissance du public comme document complémentaire. Par ailleurs, la commission d'enquête rappelle qu'avec l'emprise de la voie d'accès la surface concernée correspond à plus de 6 000m<sup>2</sup>, ce qui multiplie par 6 la surface initialement concernée par le projet initial.

### **A l'égard des accès, de la libre circulation**

La DRIAAF souligne que « *Cette partie forestière est enclavée par les voies publiques et la voie SNCF. Seuls deux accès sont possibles pour la gestion forestière et le public : - un accès facile pour les piétons, les cycles, les véhicules des forestiers et les engins permet d'atteindre la RD 938. Même s'il peut être qualifié de dangereux du fait de son insertion dans un virage de la route départementale, c'est le seul accès pour les camions et les engins d'exploitation. - un accès exigü débouche sur la RD 939 au pied du pont passant sous la RN12 : c'est aussi le passage du GR22 mais son accès pour un véhicule et un engin forestier est extrêmement difficile voire impossible* ».

L'Onf « **exige** que les piétons, usagers de la forêt, gestionnaires et exploitants forestiers puissent continuer d'accéder au bois du plateau St Martin pendant la durée des travaux »

Les associations relèvent que le plateau Saint-Martin est un espace forestier à forte fréquentation par les sportifs, les scolaires, les promeneurs et les randonneurs (GR 11 et 22, PR) et s'opposent « à ce qu'il soit rendu infréquentable pendant huit années en raison du chantier de l'OA23 tel qu'il est envisagé, une telle durée de non-fréquentation menacerait durablement la fonctionnalité sociale de l'espace naturel indispensable aux habitants de la région » ;

**8.25. Confirmez vous que le libre accès à cette partie forestière sera impossible pendant les travaux ? Si oui, combien de temps ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Tout d'abord, il convient de préciser qu'aucun chemin de grande randonnée ne traverse la clairière des Gonards. Les GR11 et GR22 passent nettement à l'écart du site. Ceci étant, la SGP échange avec la Fédération française de randonnée sur les incidences des travaux ou des ouvrages de la Ligne 18, et poursuivra ses échanges tout au long du projet.

2. Pendant les travaux de construction de l'OA23, l'essentiel de la clairière des Gonards dans le bois Saint-Martin à Versailles sera nécessaire pour l'emprise chantier. Comme on le voit sur le plan figurant dans la réponse à la question 2.7, le cœur de la clairière sera clôturé, et la voie d'accès sera aménagée pour permettre la circulation des engins de chantier de la SGP et des véhicules de service de l'ONF (et naturellement des véhicules des services de secours).

La voie d'accès sera donc utilisée par des véhicules de chantier (essentiellement des camions), ce qui en fait un itinéraire potentiellement dangereux pour des circulations piétonnes publiques. Pour permettre une telle circulation en sécurité, il serait probablement nécessaire de créer des cheminements dédiés, ce qui suppose cependant d'abattre des arbres pour élargir l'emprise.

Les travaux engendrant un flux important de véhicules ne devant durer que quelques années (une année pour les parois moulées, trois ans au total pour le génie civil), l'arbitrage entre piétons et arbres n'est pas immédiat et nécessitera une concertation plus approfondie. L'option d'itinéraires de contournement présentée dans la réponse à la question 8.26 pourrait s'avérer plus pertinente.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête souligne qu'il existe un sentier de Petite Randonnée, répertorié par l'Office National des Forêts, traversant la clairière et de fait la future emprise du chantier de l'ouvrage annexe OA23. D'autre part, elle s'inquiète de « l'arbitrage entre piétons et arbres ».

#### **8.26. Si un accès est envisageable, quel sera-t-il ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au-delà de l'accès aménagé pour les gestionnaires et exploitants forestiers évoqué à la question 8.25, la SGP continue ses échanges avec l'ONF et la DRIAAF et pourra, suivant le besoin identifié lors de ces concertations, proposer un balisage d'itinéraires de contournement pour les usagers.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

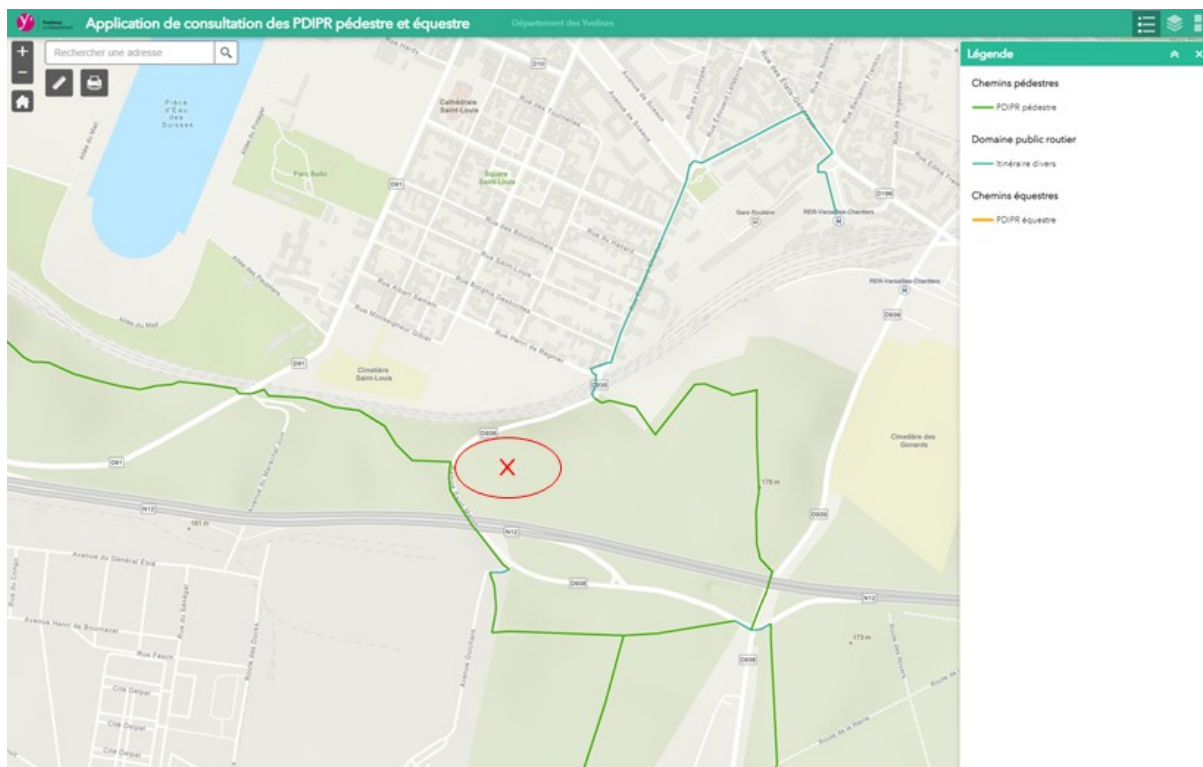
La commission d'enquête prend acte de la réponse.

#### **8.27. Au regard des continuités des sentiers de randonnée, comment allez vous répondre aux dispositions du Code de l'environnement ?**

##### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**



L'OA23 se situe à proximité d'un chemin pédestre répertorié au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) des Yvelines. Comme on le voit sur la carte ci-dessous, le chantier de l'ouvrage n'interrompt cependant pas cet itinéraire, et est donc compatible avec l'article L361-1 du code de l'environnement.



Source

e : Carte interactive du Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée des Yvelines, ([www.yvelines.fr](http://www.yvelines.fr), août 2021)

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse et renvoie à l'appréciation faite ci-dessus.

### **A l'égard de la nécessité de défricher**

L'ONF, aborde aussi l'évidence du défrichement. « *quel que soit la surface occupée temporairement, aucun arbre situé à l'intérieur de la zone de chantier ne pourra y survivre. C'est donc bien un défrichement qu'il faudra réaliser sur toute la surface. Pour cela, des préalables réglementaires sont obligatoires : changement des règles d'urbanisme pour le secteur, transfert de la propriété, instruction du dossier de défrichement avec les compensations par les services de l'Etat (DDT), reboisement des terrains occupés temporairement et restitution à l'Etat des parcelles replantées et remises en l'état initial...* ».

Au cours de la réunion d'examen conjoint du 16 avril 2021, la Société du Grand Paris a précisé qu'il

n'y aurait aucun défrichement.

## **8.28. Que faut-il penser ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La nécessité d'une procédure de défrichement pour l'abattage d'un nombre très réduit d'arbres et le compactage des terres dans une clairière de la forêt domaniale de Versailles pour l'OA23 n'apparaît pas nécessaire au regard des éléments suivants.

Tout d'abord, comme exposé dans la réponse à la question 8.7 et appelé de ses vœux par l'ONF dans son observation, la solution privilégiée pour la maîtrise foncière de l'emprise chantier dans la forêt domaniale de Versailles est une convention d'occupation temporaire. Dans ce cas, le terrain reste la propriété de l'Etat, et aucune autorisation de défrichement n'est nécessaire lorsque des travaux sont réalisés sur des terrains appartenant à l'Etat (cf. instruction technique du 29 août 2017 relative aux règles applicables en matière de défrichement).

Si toutefois la SGP devait acquérir le terrain, faute d'accord amiable, la nécessité d'une autorisation de défrichement devrait s'apprécier en l'espèce : selon l'analyse de la SGP, elle ne serait pas requise.

En effet, le défrichement se définit comme toute opération volontaire ayant pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et qui met fin à sa destination forestière (art. L. 341-1 du code forestier). Il s'agit donc de conditions cumulatives. L'instruction technique du 29 août 2017 précise en son article 1.1.1 que "Il est donc nécessaire, pour caractériser un défrichement, qu'il y ait une coupe rase des arbres, généralement avec destruction, enterrement ou enlèvement des souches, et un changement d'affectation du sol.". Le juge administratif a estimé qu'un terrain « sur lequel ne demeurent que quelques rares pins Douglas en état végétatif n'est pas boisé et n'a pas non plus non plus de destination forestière » (TA Pau, 18 septembre 2009, n° 0700519). De même, l'état boisé dont la destruction est projetée ne peut être regardé comme ayant une destination forestière eu égard à sa dimension très réduite (CAA Lyon, 15 janvier 2020, n° 18LY03955). Enfin, le juge administratif a estimé qu'une parcelle en grande partie déboisée ne saurait avoir une destination forestière (TA Grenoble, 22 décembre 2020, n° 1903214).

Au cas présent, une majeure partie de cette clairière est qualifiée de « vide non boisable » (Carte des peuplements forestier - p. 135) ainsi que de lieu « hors boisement » (Carte des essences objectif à long terme - p. 129) par le document de révision de l'aménagement forestier de la forêt domaniale de Versailles (2009-2028). Il n'y aura donc pas d'atteinte à l'état boisé du site.

De plus, la Société du Grand Paris s'engage à remettre la clairière dans son état initial à l'issue des travaux, ce qui signifie qu'il ne sera pas porté atteinte à la destination forestière du site, à supposer que celle-ci existait étant donné que la clairière est qualifiée de « vide non boisable ».

Si cependant les services instructeurs venaient à estimer qu'une telle autorisation était nécessaire, celle-ci serait intégrée à l'autorisation environnementale de la Ligne 18.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

**A l'égard de la durée des travaux**

Les personnes qui ont rédigé des observations demandent une « *étude scrupuleuse de l'environnement* » et « *de minorer l'impact des travaux* ». L'association Versailles Environnement Initiative insiste pour que « *le **temps d'occupation** de cette emprise ne dépasse pas le temps strictement nécessaire, soit justement proportionné aux nécessités du temps de chantier : en clair qu'on ne stérilise pas et ne pollue pas inutilement, qu'on n'entrepone pas des matériels de chantiers volumineux, des matériaux encombrants et polluants, des grilles pendant des années, à cet endroit alors que le creusement du puits dure beaucoup moins (combien d'ailleurs, on souhaite cette indication)* ».

Le chronogramme produit par la Société du Grand Paris indique que les travaux dureront 8 ans annoncés avec les essais et la marche à blanc.

**8.29. Pouvez vous être plus précis sur la durée du chantier et sur quelle période ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le chronogramme présenté lors de l'enquête publique et rappelé en pièce P05 présente une période estimée à environ cinq ans pour la réalisation de l'OA23 (de 2024 à 2028).

Néanmoins, comme précisé dans la réponse à la question 8.23, la période de travaux de construction du génie civil du puits en parois moulées, susceptible d'occasionner les gênes les plus importantes, est estimée à environ un an.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse.

**A l'égard de la co-visibilité avec le Château**

Une contribution mentionne la co-visibilité avec le Château de Versailles à partir de ce point du Bois St Martin et, par ailleurs, s'inquiète de la taille des engins de chantier que le maître d'ouvrage serait amené à installer sur cette emprise.

**8.30. Pouvez vous confirmer qu'il n'y aucun problème de covisibilité ? Si c'était l'inverse, quels moyens pensez vous mettre en place pour y remédier ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Suite aux observations des parties prenantes (ONF, ABF, Ville de Versailles) et du public, la SGP a déjà fait concevoir l'OA23 de manière à ce qu'il n'ait pas d'émergence : l'ouvrage de 1000 m<sup>2</sup>

environ sera entièrement enterré, seules des grilles de ventilation et trappes d'accès étant visibles en surface. Il n'y aura donc pas de covisibilité avec le Château de Versailles.

Il est prévu que l'ouvrage enterré soit à une profondeur d'au moins 2 m, de manière à pouvoir rétablir une couverture végétalisée.

La conception fine (nombre et taille des grilles, éventuels aménagements de surface, matériaux et finition des trappes...) se poursuit en concertation avec les parties prenantes. Une réunion *in situ* le 7 septembre a ainsi permis de recueillir les opinions de l'ONF et de l'ABF.

Cette concertation se poursuit également sur la phase chantier, dans l'objectif :

- de réduire au minimum les coupes d'arbres – en particulier pour les sujets anciens situés au nord, en limite du coteau côté Château – sans pouvoir les exclure totalement compte tenu des nécessités du chantier ;
- de limiter l'impact visuel des équipements et des engins, surtout pendant la phase de génie civil ;
- de permettre une réouverture au public de la clairière, après remise en état de l'emprise chantier, dans les meilleurs délais et conditions d'agrément et de sécurité.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de la réponse mais s'interroge toujours sur la covisibilité des engins de chantier avec le Château de Versailles pendant une durée certaine.

\*

## **IV.9. LES MISES EN COMPATIBILITÉ DU PLUi DE ST QUENTIN EN YVELINES ET DU PLU DE VERSAILLES**

### **IV.9.1. Synthèse des éléments du dossier soumis à enquête publique**

Selon les dispositions du Code de l'Urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un document d'urbanisme, ne peut intervenir que, si, entre autres, une enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui en est la conséquence.

D'autre part, l'opération qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique ne peut être regardée comme compatible avec le document d'urbanisme en vigueur qu'à la double condition qu'elle ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune dans ce plan et qu'elle ne méconnaisse pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue.

Le projet de la Ligne 18 modifié en sa partie Ouest suppose la mise en compatibilité de deux documents d'urbanisme, PLUi de St Quentin en Yvelines et PLU de Versailles, par des modifications d'ordre réglementaires et graphiques.

Ainsi, ces évolutions des deux documents d'urbanisme, corollaires indispensables à la réalisation du projet de la Ligne 18 ainsi modifié, sont présentées dans le dossier soumis à enquête publique et ont été, conformément à l'article L153-54 du Code de l'urbanisme, l'objet d'une réunion d'examen conjoint sous la présidence de la Préfecture des Yvelines.

### **IV.9.2. Synthèse de la participation du public**

La réunion d'examen conjoint s'est tenue le 16 avril 2021 en présence, notamment, des représentants des collectivités territoriales compétentes à l'égard des documents d'urbanisme visés (Ville de Versailles et Communauté d'agglomération de St Quentin en Yvelines), des collectivités territoriales concernées par les modifications envisagées (Ville de Guyancourt et Ville de Magny-les-Hameaux), de l'Établissement Public d'Aménagement Paris-Saclay (EPAPS) et de représentants de services de l'Etat. A la lecture du Procès-verbal de la réunion, il apparaît que

chacun a pu poser ses questions et/ou faire part de ses remarques, voire demandes et que chaque intervention était précise et argumentée.

Au cours de la phase de l'enquête publique, la thématique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme a été abordée, principalement, par les mêmes collectivités territoriales concernées, par des associations ou par des représentants de l'État (O.N.F., D.R.I.A.A.F.). Ces observations, parfois, reprennent les remarques formulées lors de la réunion d'examen conjoint ou abordent des points très précis, sur la base d'une argumentation solide.

Leur analyse conduit, toutefois, à relever que certaines contributions expriment des points de vue d'ordre général, qui soulignent le sentiment d'incomplétude du rapport de présentation des mises en compatibilité prévues :

- Un déposant partage une opposition de principe de manière directe *« NON à l'emport des documents d'urbanisme...Il serait dramatique, en plus, de rendre automatique la mise à jour du PLUi de SQY et du PLU de Versailles par euphémisme de « mise en conformité ». Nous avons constaté avec effroi que la nouvelle version de ces documents d'urbanisme a déjà été rédigée par la SGP. »*.
- Un autre soulève que la *« modification du PLUi de SQY, présentée dans le dossier d'enquête pour le nouvel emplacement est totalement insuffisante »*.
- La Ville de Versailles précise *« aucun élément technique précis n'est présenté sur l'usage prévu des parcelles. Cela ne permet pas de juger de l'opportunité du choix des parcelles, ni de la justesse de leur délimitation »*.
- Enfin, l'Association SAVE relève *« le dossier actuel bien peu fourni en documentation laisse une curieuse impression de manque de communication sur le projet. Il est particulièrement anormal que les usages et destinations des espaces des parcelles évoquées ne fassent pas l'objet de descriptions explicatives »*.

Par ailleurs, il convient, également, dans le cadre d'une synthèse analytique, d'envisager successivement les observations relatives au PLUi de St Quentin en Yvelines puis celles relatives au PLU de Versailles.

### **IV.9.3. Questions posées à la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage**

#### **Sur le PLUi de Saint Quentin en Yvelines**

##### **Question relative aux objectifs poursuivis par le PLUi de St Quentin en Yvelines**

Une contribution soulève la question du respect des objectifs définis dans le PADD du PLUi de St Quentin en Yvelines en ces termes : « *Il est utile de rappeler à ce sujet que le PADD (Projet d'Aménagement et de développement durables) du PLUi prévoit, dans sa version de 2020, « l'amélioration de l'accessibilité routière par le renforcement de l'axe Nord-Sud qui rejoint la vallée de Chevreuse par la D 91 », en même temps que « le traitement des coupures physiques entre les quartiers, en retraitant les axes de circulation, pour mieux adapter les gabarits et traitements aux circulations qu'ils supportent. » La mise en cohérence de ces objectifs est clairement ignorée, alors qu'elle devrait s'imposer : non seulement rien n'est fait pour le renforcement de l'axe Nord-Sud que constitue la D 91, mais en conséquence de son dévoiement, la coupure physique entre les quartiers de Voisins le Bretonneux sera aggravée. »*

**9. 1. Pouvez vous démontrer que la réalisation du projet de la Ligne 18 modifié, et comprenant le dévoiement de la RD91 et la suppression du mini-tunnel, respecte l'objectif ainsi défini par le PADD du PLUi de St Quentin en Yvelines ? Par ailleurs, la procédure de mise en compatibilité poursuivie est-elle adaptée ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le « Défi 1 » du PADD est de renforcer la position de pôle structurant de Saint-Quentin-en-Yvelines au sein de la région Ile-de-France. A ce titre, le PADD prévoit l'objectif de renforcement de l'accessibilité de Saint-Quentin-en-Yvelines et indique que la réalisation de la ligne 18 permettra de « mieux relier l'agglomération aux pôles franciliens ». Par ailleurs, le PADD prévoit que « l'accessibilité routière sera améliorée grâce [...] au renforcement de l'axe nord-sud qui rejoint la vallée de Chevreuse par la RD91 ».

Les deux axes ainsi développés par le PADD ne sont pas antinomiques. La concomitance des projets permet une meilleure insertion de la ligne 18 sous la nouvelle RD91, en tranchée couverte. Cependant, le dévoiement de la RD91 et la suppression du mini-tunnel ne sont pas la conséquence du projet de la Ligne 18, ces deux projets pouvant être réalisés indépendamment.

Ainsi, la ligne 18 est prise en compte par le PADD et les modifications portées par le dossier de déclaration d'utilité publique modificative ne remettent pas en cause le parti d'aménagement fixé par le PADD en termes d'amélioration de l'accessibilité routière de Saint-Quentin-en-Yvelines sur l'axe nord-sud.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend acte de ces objectifs développés dans le PADD du Plan local d'urbanisme intercommunal de St Quentin en Yvelines. Elle remarque aussi que « *si le dévoiement de la RD91 et la suppression du mini-tunnel ne sont pas la conséquence du projet de la Ligne 18* », ils ne sont pas non plus comcommittants.

D'autre part, elle note que les objectifs du PADD sont respectés.

### **Modifications réglementaires relatives aux règles de stationnement**

En matière de stationnement, la réalisation du projet suppose la modification de normes qui conduit à « *exempter la SGP des règles en matière de stationnement* ». Au cours de la réunion d'examen conjoint, ce point a été débattu et les observations déposées reprennent largement les points de vigilance précédemment abordés.

Après lecture du Rapport de présentation, la mise en compatibilité du PLUi de St Quentin en Yvelines a pour objet que « *le stationnement nécessaire à la gare et aux commerces sera supporté par la voirie et le domaine public* ». D'autre part, l'évaluation quantitative des besoins de stationnement est, également, interrogée : pour les contributeurs, il est important de répondre aux besoins liés au fonctionnement de la gare, c'est-à-dire employés, usagers de la gare stricto sensu mais aussi des commerces installés dans le même bâtiment. Enfin, la non-applicabilité des règles de végétalisation des aires de stationnement à la SGP questionne alors que la gare sera réalisée dans un quartier qui poursuit des objectifs de performance environnementale.

**9. 2. En ce qui concerne les règles de stationnement, quelles sont les règles du PDUIF en vigueur en matière de création de places de stationnement liées à la réalisation d'un projet ? Sont-elles compatibles avec la mise en compatibilité ? Autrement dit, est-il possible de reporter sur la voirie publique le stationnement lié au fonctionnement de la gare ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Au sein du chapitre 3 relatif aux actions à mettre en œuvre du PDUIF, le Défi 2 vise à « rendre les transports collectifs plus attractifs ».

Afin d'y parvenir, le PDUIF prévoit l'action 2.5 « Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité ». A ce titre il est prévu que : « Le socle commun de niveau de service correspond aux objectifs définis par les schémas directeurs de qualité de service adopté par [IDFM] : [...] Disposer d'aires de dépose automobile dédiées et sécurisée. ».

Le PDUIF prévoit également, pour les pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie, l'objectif suivant : « Pouvoir accéder au pôle en voiture depuis les zones peu denses ». Les aménagements cibles identifiés par le PDUIF pour atteindre cet objectif sont des aires de reprise (autrement dit les « parcs relais » dont l'aménagement donne lieu au schéma directeur des parcs relais), les places pour le covoiturage et les places PMR.

Pour la réalisation de ces objectifs, le PDUIF précise : « Les projets de pôles sont élaborés dans le cadre de comités associant les maîtres d'ouvrages, les transporteurs et les financeurs directement



concernés par le projet. [...] Ils devront s'articuler avec les projets urbains aux abords immédiats des pôles lorsqu'il y en a. ».

2. L'évolution du PLUi portée par la mise en compatibilité visant à permettre de réaliser des places de stationnement sur les voies et emprises publiques concerne uniquement les places nécessaires au personnel exploitant de la gare, les dépose-minute et les places PMR.

Compte-tenu des dispositions du PDUIF reproduites ci-dessus, cette mise en compatibilité est bien compatible avec le PDUIF qui ne vise pas les places nécessaires à l'exploitation de la gare et prévoit expressément les dépose-minute et places PMR aux abords des gares, sur les espaces publics.

Les places nécessaires pour l'exploitation et la maintenance de la gare, des places pour les véhicules de secours et les convoyeurs de fond ne peuvent pas s'insérer à l'intérieur des bâtiments gare, en raison de contraintes techniques et opérationnelles fortes.

Les places de stationnement qui peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins des voyageurs, conformément au PDUIF, ont vocation à prendre place dans des parcs relais, selon le programme défini par les comités de pôle, associant les collectivités, IDFM, la SGP et les autres acteurs locaux concernés. Les aménagements liés aux pôles multimodaux étant réalisés indépendamment et selon des temporalités différentes des gares, il est nécessaire de dissocier la réalisation de la gare de celle du programme de stationnement des véhicules.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

Dans sa réponse, la Société du Grand Paris souligne qu'elle ne réalise dans son projet de gare que les places au personnel exploitant de la gare, les places PMR et les dépose-minute. Sont exclues toutes places pour les usagers, certes, mais aussi pour l'exploitation de la gare, les véhicules de secours, notamment.

De fait, la réalisation de ces dernières catégories de places dépendent de la réalisation de la ZAC « Quartier des savoirs », qui ne relève pas de la compétence de la Société du Grand Paris et qui n'est pas concomitante avec la gare.

La commission d'enquête, dans ces conditions, s'interroge fortement sur le bien-fondé de cette mise en compatibilité au regard de l'intérêt général.

### **9. 3. En l'espèce, quelles sont les études des comités de pôle ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Dans le cadre du programme des pôles du GPE, en partenariat avec Ile-de-France Mobilités, chaque gare fait l'objet d'un projet de pôle élaboré et porté dans le cadre d'une instance dite comité de pôle (voir réponses aux question 5.3 et 5.4).

Les études menées ont notamment pour objectif d'étudier les pratiques de déplacements sur le territoire, le dimensionnement des futurs espaces publics, l'emplacement des aménagements dédiés à l'intermodalité (stationnement vélo, gare routière, cheminement piétons) et à analyser leur faisabilité technique et financière. In fine, le comité de pôle arrête un programme et en répartit la charge entre les différents maîtres d'ouvrage.

Pour le pôle gare de Saint-Quentin Est, l'étude de pôle est pilotée par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle rassemble plusieurs partenaires : Ile-de-France Mobilités, l'EPA Paris-Saclay, le conseil départemental des Yvelines et les trois communes de Guyancourt, Voisins-le-Bretonneux et Magny-les-Hameaux, ainsi que la SGP.

La phase de diagnostic territorial est actuellement en cours pour préciser le programme d'aménagement du pôle, notamment en termes de postes à quai bus, de stationnements vélos et de nombre de places pour le parc relais. Ces données devraient être stabilisées à la fin de l'année 2021. La phase suivante, dite de scénarios, devrait ainsi débuter en 2022. Cette phase aura pour objectifs d'étudier la faisabilité technique de plusieurs scénarios d'aménagement possible et d'en choisir un collectivement.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête relève que la phase de diagnostic territorial s'achève d'ici peu et regrette de ne disposer d'aucun élément de cette phase. Cet éclairage permettrait de mieux appréhender le bien-fondé de l'exemption aux règles de stationnement sus-visée.

**9. 4. pour le stationnement, l'exemption suppose que le stationnement soit prévu dans le cadre de la réalisation de la ZAC « Quartier des savoirs », que se passera-t-il si celle-ci nécessite une nouvelle mise en compatibilité ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'exemption demandée ne préjuge pas de l'organisation future des espaces publics, ni de la création ou du programme d'une ZAC.

Si la ZAC est effectivement créée – à l'issue de la concertation qui doit se poursuivre jusqu'en mars 2024 sous le pilotage de l'EPA Paris-Saclay – il ne faut pas exclure que les procédures réglementaires de création conduisent à une mise en compatibilité du PLUi. Cependant, une telle mise en compatibilité ne pourrait introduire de dispositions contraires à celles définies de manière à permettre la réalisation du projet de la ligne 18 déclaré d'utilité publique.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note cette réponse du maître d'ouvrage.

**9. 5. comment justifiez-vous l'exemption des règles de stationnement en terme quantitatif ?  
Quels sont les éléments qui vous permettent de déterminer les besoins de stationnement ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Les stationnements qui peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins des voyageurs, conformément au PDUIF, ont vocation à prendre place dans des parcs relais, selon le programme défini par les comités de pôle, associant notamment les collectivités locales, Ile-de-France Mobilités et la SGP. Les aménagements liés aux pôles multimodaux étant réalisés indépendamment et selon des temporalités qui peuvent être différentes de celles des gares, il est nécessaire de bien distinguer la réalisation de la gare de celle du programme de stationnement des véhicules. C'est pourquoi la mise en compatibilité prévoit qu'il n'est pas exigé de places de stationnement pour les voyageurs lors de la construction de la gare elle-même.

S'agissant du stationnement des vélos, le PDUIF prévoit également que les abris vélos sécurisés aux abords des gares sont réalisés à l'initiative des comités de pôle (Défi 4, action 4.2) : de la même manière, le programme de stationnement des vélos est élaboré et réalisé en parallèle de la gare.

2. Le référentiel des gares du GPE prescrit que des places doivent être prévues pour les véhicules d'intervention et de police. Il laisse ouvert le choix pour les véhicules d'exploitation, à adapter au contexte local : le programme prescrit « de réserver dans l'environnement de la gare, des emplacements dédiés au stationnement des véhicules des personnels et/ou des intervenants dans la gare [...] Il peut s'agir de places publiques réservées, ou de places en location sur une propriété tiers publique ou privée (pas obligatoirement sur l'emprise foncière du projet) ».

Concernant la gare de Saint-Quentin Est, l'orientation d'ores et déjà retenue à ce stade de l'étude de pôle est de dégager au maximum le parvis et les abords directs de la gare en privilégiant les dispositifs d'intermodalité (arrêts de bus...), et donc de prévoir les 20 à 40 places de stationnement nécessaires pour le personnel d'exploitation dans le futur parc relais.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête comprend que cette réponse précise ou contredit celle faite par la Société du Grand Paris à la question 9.2. qui mentionne des places, au sein de la gare, pour le personnel exploitant de la gare. La commission d'enquête comprend qu'il existe un référentiel des gares du GPE qui prescrit des « *places réservées pour les véhicules d'intervention et de police* », catégories qui ne sont pas citées à la question 9.2.

Par ailleurs, dans sa réponse, la Société du Grand Paris ne donne aucun élément qui permette une appréciation in concreto mais se réfère juste à un référentiel.

**9. 6. La mise en compatibilité prévoit l'exemption des règles de végétalisation, pourquoi ? Quelle est la justification et est-elle compatible avec la recherche de performance environnementale de la ZAC « Quartier des savoirs » ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La règle applicable à la gare selon le PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines en vigueur exigerait de réaliser 30% d'espaces végétalisés, dont au moins 20% en pleine terre et 10% en espaces végétalisés complémentaires. Cette règle ne serait pas compatible avec l'objectif de dégager au maximum le parvis et les abords directs de la gare. De plus, les espaces végétalisés de pleine terre sont définis dans le PLUi comme des « espaces non bâtis ni en surface ni en sous-sol permettant la libre infiltration des eaux pluviales pouvant comprendre des noues, bassins végétalisés, etc. ». Or, les sous-sols de l'emprise de la gare sont bâtis (la boîte gare et le tunnel se trouvant en sous-sol). La réalisation des quotas de pleine terre imposés par le PLUi n'est donc pas possible.

De plus, la SGP a vocation à n'acquiescer que les espaces strictement nécessaires à la réalisation de la gare et de ces accès, sans rester propriétaire de larges espaces végétalisés autour des gares.

La mise en compatibilité prévoit toutefois que les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris donneront lieu à un aménagement paysager qualitatif. Cette règle vise à garantir la bonne insertion de la gare dans son environnement.

Ainsi, le projet de gare prévoit une part de végétalisation de plantation sur la toiture de la gare, dans une mesure compatible avec les contraintes propre au projet. L'aménagement des abords de la gare de Saint-Quentin Est sera réalisé dans le cadre du projet de ZAC, sous la direction de son aménageur, l'EPA Paris-Saclay.

L'objectif de performance environnementale à l'échelle de la ZAC n'est pas remis en cause par cette mise en compatibilité.

**Appréciation de la commission d'enquête**

A la lecture de la réponse, la commission d'enquête comprend que la prise en compte de la végétalisation se limitera à « *une part de végétalisation de plantation sur la toiture de la gare* ».

**Modifications réglementaires relatives aux espaces libres et plantations – obligation de planter**

Dans le Rapport de présentation, il est mentionné que « *les règles de l'article U13.2 ne s'appliquent pas...* ». La Ville de Guyancourt, dans sa contribution, souligne son attachement à « *préserver le patrimoine arboré de son territoire et demande à la SGP et à l'EPAPS de garantir des compensations en cas d'arbres coupés* ».

**9. 7. Pouvez-vous préciser les modalités de compensations, le « traitement paysager qualitatif » que vous envisagez et la justification d'une telle exemption ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

1. Pour les boisements soumis à autorisation de défrichement, l'arrêté d'autorisation environnementale de la Ligne 18 (arrêté interdépartemental du 20 décembre 2018) a déjà fixé un coefficient compensateur, qui est de 4 arbres replantés pour 1 arbre coupé.

Au cours de l'instruction du dossier d'autorisation environnementale, les services de l'Etat ont invité la SGP à conventionner avec le Syndicat mixte d'aménagement de la plaine de Pierrelaye (SMAP) pour y réaliser ses mesures de compensation : ce projet de boisement de Pierrelaye est soutenu par l'Etat et constitue un projet emblématique pour la région Ile-de-France. A ce jour, la SGP prévoit donc de compenser les coupes dans les boisements soumis à autorisation de défrichement dans la plaine de Pierrelaye avec un ratio de 4 :1.

En supplément par rapport à ces compensations prescrites par la réglementation, et qui ne peuvent pas toujours être réalisées à proximité des sites impactés, la SGP s'efforce de mettre en place des compensations "locales", lorsque le contexte le justifie.

2. Comme indiqué dans la pièce I.1.1 (page 32), la SGP n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'édification des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris. Ainsi, la quasi-totalité du terrain acquis sera occupé par la gare, ce qui ne permettra pas de reboisement in situ. De plus, les contraintes techniques propres à l'infrastructure de transport public de voyageurs requièrent de ne pas imposer de pourcentage minimal d'espaces verts sur le terrain des constructions et installations de la Ligne 18.

Il est donc nécessaire de ne pas appliquer cette règle aux constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris – qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

Cependant, des mesures spécifiques permettant un traitement paysager qualitatif seront prises dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre urbaine de l'EPA Paris-Saclay. Ces mesures auront pour objectif d'assurer l'insertion urbaine et paysagère de la gare dans son environnement et seront conçues en concertation avec les collectivités locales.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La mise en compatibilité de l'article 13.U.2 du règlement applicable aux zones urbaines concerne toute la zone soumise à cet article. D'autre part, si la Société du Grand Paris « *n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'édification des constructions et installations du réseau de transport public* », la réalisation du projet nécessitera des emprises pendant un temps certain. Dans ces circonstances, la commission d'enquête suggère, si cela est possible, que cette compensation s'effectue in situ par la Société du Grand Paris et non par l'Etablissement Public d'Aménagement Paris-Saclay.

### **9. 8. Est-ce que cette exemption concerne d'autres ouvrages que la gare ? Par exemple des ouvrages annexes ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La mise en compatibilité de l'article 13 du règlement applicable aux zones urbaines concerne uniquement la gare de Saint-Quentin Est, et ne concerne pas les ouvrages annexes.

En effet, aux termes de l'article 13 des dispositions communes du règlement du PLUi relatif aux ouvrages techniques, sous réserve que toutes mesures garantissant leur bonne intégration urbaine et paysagère aient été prises et dans le respect des éléments identifiés comme à préserver ou valoriser au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme, les dispositions du règlement ne sont pas applicables aux ouvrages techniques liés au fonctionnement du réseau de transport du Grand Paris.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note cette précision.

#### **Modifications réglementaires relatives aux obligations imposées en matière de performances énergétiques et environnementales**

La mise en compatibilité prévoit une dérogation aux dispositions du PLUi imposant des obligations en matière de performance énergétique : notamment l'obligation selon laquelle « *Toute construction neuve supérieure à 2 000m<sup>2</sup> de SP doit comporter un dispositif de production d'énergie renouvelable et au moins un dispositif destiné à économiser l'eau.* ».

Il est important de mentionner, comme le rappelle la Ville de Guyancourt, que la ZAC « Quartier des savoirs » répond à une ambition « *en matière de Transition écologique* » : « quartier à énergie positive » et « gérer et utiliser la ressource en eau », entre autres.

### **9. 9. Quels dispositifs concrets entendez-vous « mettre en œuvre pour que la gare et ses ouvrages dédiés soient conçus et réalisés de manière vertueuse » ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les ouvrages du Grand Paris Express (gares et ouvrages annexes) présentent des caractéristiques originales en matière énergétique : les gares sont des lieux dans lesquels les voyageurs ne font que passer, dans une logique de flux (hors commerces en gare, qui restent proportionnellement marginaux), et la consommation électrique de la ligne correspond, pour l'essentiel, à l'énergie de traction des trains, à la ventilation du tunnel, et à l'alimentation des équipements techniques

(façades de quai, information voyageurs, etc.) du système de transport. Ces ouvrages diffèrent donc sensiblement des bâtiments pour lesquels les plans locaux d'urbanisme sont conçus (logements, bureaux, services publics d'enseignement ou de santé, locaux culturels...).

Pour la ligne, l'énergie électrique est fournie par une chaîne d'équipements redondants (postes de livraison Enedis 20 000 V, postes de redressement 1 500 V d'une puissance de 2 à 3 MW, postes éclairage-force, etc.). Ces équipements sont répartis entre les ouvrages tout au long de la ligne. Les dispositifs qui pourraient être installés dans une gare n'auraient qu'une capacité de production négligeable par rapport aux besoins d'un métro automatique, tout en complexifiant considérablement la chaîne.

A l'inverse, les gares consomment très peu d'eau. Pour autant, les projets de la SGP prévoient usuellement des dispositifs d'économie d'eau ou de récupération.

Pour la gare de Saint-Quentin Est, il est à ce jour prévu de récupérer les eaux pluviales pour l'arrosage de la toiture terrasse végétalisée.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête constate, en effet, que peu de mesures seront mises en œuvre pour répondre à un cahier des charges vertueux.

### **Modifications graphiques des OAP Thalès et Secteur Porte du Mérantais**

Le Rapport de présentation présente des modifications qui portent essentiellement sur des suppressions d'Espaces Boisés Classés (EBC) et d'Espaces Paysagers Protégés ou Mis en Valeur (EPPouMV), situés sur le secteur du Mérantais, au Trou Berger et au Nord du Technocentre.

De manière générale, la MRAe d'Île de France, dans son avis délibéré du 8 avril 2021, recommande, à l'égard du dossier soumis à enquête publique, de « *compléter... en indiquant avec précision les différents contours des espaces nécessaires la réalisation et à l'exploitation de la ligne 18* ».

**9. 10. Pouvez vous répondre à cette recommandation en produisant ces cartes qui permettront de justifier les mise en compatibilités des pièces graphiques du PLUi de St Quentin en Yvelines ?**

### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les contours prévisionnels des emprises chantier de la séquence Ouest de la Ligne 18 sont présentés dans la pièce P03. S'agissant des emprises nécessaires en phase d'exploitation, elles se limitent à celles des ouvrages proprement dits (gares et ouvrages annexes, viaduc et infrastructure au sol).

Comme développé dans la pièce I.1.1 (page 28), les emprises chantiers de la SGP ne sont pas compatibles avec les EBC et EPPMV. Les mises en compatibilité des pièces graphiques du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines sont donc nécessaires.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête comprend que les mises en compatibilité ne sont rendues nécessaires uniquement par les emprises de chantier, qui ont par nature un caractère temporaire. D'autre part, il faut relever que les emprises des ouvrages définitifs ne sont que peu communiquées.

En ce qui concerne l'OAP « Thalès », l'analyse des contributions permet d'aborder plusieurs points de vigilance :

- une contribution note que l'OAP Thalès prévoyait déjà le dévoiement de la RD91, et que ce point relève de la compétence de la Communauté d'agglomération St Quentin en Yvelines,

### **9. 11. Pouvez vous confirmer ou infirmer cette affirmation ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La SGP confirme que l'élaboration, la modification ou la révision du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines, et par extension des orientations d'aménagement et de programmation (OAP), relève de la compétence de la communauté d'agglomération.

L'OAP « Thales » présentée et modifiée dans la pièce I.1.1 (pp. 44 et 46) est issue des documents d'urbanisme en vigueur, élaborés et approuvés en 2017, modifiés en 2019 et révisés en 2020. Ces documents sont disponibles sur le site de la communauté d'agglomération.

On retrouve bien dans le document « 3.1. Orientations d'aménagement et de programmation » du PLUi l'intention de « dévier la RD 91 à l'est de Thales pour relier cet espace à la ville en pacifiant les circulations et améliorer la lisibilité du réseau viaire (projet conditionnant toute l'évolution de ce secteur et qui devra être étudié avec le Conseil départemental) ».

La SGP confirme donc que le principe d'un dévoiement de la RD91 est inscrit dans les documents d'urbanisme depuis l'approbation du PLUi le 23 février 2017.

#### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note que les informations contenues dans cette observation du public sont confirmées.



- Au cours de la réunion d'examen conjoint, la question de la compatibilité de l'EBC du Trou Berger avec les règles du SDRIF a été soulevée et la MRAe d'île-de-France souligne l'importance d'« *d'établir la compatibilité des adaptations réglementaires du PLUi de Saint-Quentin-en-Yvelines avec l'enjeu de préservation des espaces boisés identifiés par le SDRIF* »

**9. 12. En ce qui concerne le Trou Berger, comment analyse-t-on la compatibilité avec l'enjeu de préservation des espaces boisés du SDRIF ? Pouvez-vous apporter ces éléments de réponse de manière circonstanciée ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger figurant au PLUi est diminué de 57 190 m<sup>2</sup> sur 184 445 m<sup>2</sup> par la mise en compatibilité demandée, afin de permettre le déplacement de la gare de Saint-Quentin Est et du puits d'entrée du tunnelier - ainsi que la réalisation de la tranchée couverte. Cet espace paysager est un « espace boisé et naturel » identifié sur la carte des destinations générales du SDRIF.

Le document d'orientations réglementaires du SDRIF prévoit, au point « 3.3 Les espaces boisés et les espaces naturels » : « Sans préjudice des dispositions du code forestier en matière de gestion durable, les bois et forêts doivent être préservés. Lorsque les dispositions législatives et réglementaires applicables à ces espaces permettent de l'envisager, peuvent être autorisés : [...] Le passage des infrastructures, à condition qu'aucune autre solution ne soit techniquement possible à un coût raisonnable et son impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement de continuités [...] ».

Le point 1 de ce document d'orientations réglementaires est dédié aux infrastructures de transport. Il prévoit en particulier que : « Les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure dont les tracés sont représentés font l'objet de réserves ou de mesure de sauvegarde, y compris pour les gares et installations y afférent.

Lorsque de tels projets ne sont prévus que sous la forme de principe de liaison, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation, ni celle des gares et installations y afférent, ou al rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements. [...] L'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces. [...] La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par les infrastructures de transport doit être évitée lors de leur création. Si aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, l'impact du passage de l'infrastructure de transport doit être limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement des continuités [...]. ».

Il convient tout d'abord de rappeler que le réseau de transport public du Grand Paris est lui aussi identifié au SDRIF, sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Ainsi, le SDRIF n'interdit pas, aux termes des dispositions reproduites ci-dessus, la consommation d'espaces boisés et naturels par les infrastructures de transport dans la mesure où :

- d'une part aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable ;
- d'autre part l'impact du passage de l'infrastructure de transport est limité, notamment par une adaptation à l'environnement et le rétablissement des continuités.

Par ailleurs, l'impact du passage de la ligne 18 dans cet espace boisé est limité dans la mesure où : 127 255 m<sup>2</sup> d'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier sont maintenus dans le cadre du projet de la SGP ;

la communauté d'agglomération pourra décider, lors d'une procédure d'évolution du PLUi réalisée à l'issue des travaux, de reclasser les surfaces non nécessaires aux ouvrages définitifs en espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier ;

- des mesures d'évitement et de réduction sont mises en place : réduction de la superficie des emprises chantier au maximum, reconstitution des boisements et des lisières au sein des emprises chantier qui ne sont pas nécessaires pour l'exploitation ;
- des mesures de compensations seront mises en œuvre dans la forêt de Pierrelaye-Bessancourt pour les emprises soumises à autorisation de défrichement ;
- s'agissant des impacts sur les habitats des mesures de remise en état des habitats seront intégrées à l'autorisation environnementale si des impacts sont identifiés.

Enfin, la SGP rappelle que la Ligne 18 est un projet d'utilité publique, inscrit au SDRIF. Comme indiqué en réponse à la question 4.14, le défrichement de 3,3 ha de boisement n'est pas de nature à remettre en cause les objectifs globaux de préservation des espaces boisés à l'échelle de la région Ile de France.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La Société du Grand Paris demande le déclassement de 5,7ha environ. Ceci appelle deux observations : il s'agit d'une surface importante (à peu 1/3 de la surface de l'espace protégé), d'autre part, la mise en compatibilité a pour fondement non pas une modification de l'ouvrage définitif mais l'augmentation de l'emprise chantier ; enfin, l'emprise chantier est par nature temporaire alors que le déclassement est une mesure à caractère définitif.

La commission d'enquête s'interroge sur la pertinence du déclassement d'une telle surface au regard de ces trois éléments.

- La Ville de Magny-les-Hameaux remarque que « *l'EBC de 2 400m<sup>2</sup> qui devait initialement être réduit de seulement 850m<sup>2</sup>, est finalement supprimé dans le cadre de ce projet de DUP*

*modificative » et « réitère sa demande que la zone boisée classée..., impactée par le projet, soit remise en classement à l'identique ».*

**9. 13. Pourquoi déclasser si remise en état ou reboisement ? Et si tranchée couverte ? (éviter demande de défrichement?) quel est l'élément incompatible pour la réalisation du projet ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La pièce I.1.1 - MECDU de Saint Quentin en Yvelines (page 28) présente les modifications nécessaires au plan de zonage à la réalisation de la ligne 18. En effet, la conservation, la protection et la création des boisements classés en EBC imposée par l'article L. 113-2 du code de l'urbanisme ne peut être assurée durant la phase des travaux.

Comme on peut le voir dans la pièce A2 (page 23), la méthode constructive en tranchée couverte nécessite une tranchée talutée qui impactera l'EBC de Magny-les-Hameaux. Les arbres compris dans cet EBC devront donc être abattus pour permettre l'installation du chantier. Durant toute la durée du chantier la création du boisement ne sera pas possible.

Comme indiqué dans la pièce I.1.1 (page 29), le reclassement de la zone sera à l'initiative de la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines, compétente pour prendre l'initiative des procédures d'évolution du PLUi.

**Appréciation de la commission d'enquête**

A la lecture de la réponse du maître d'ouvrage, et considérant l'article L113-2 du Code de l'urbanisme, la commission d'enquête comprend qu'une autorisation de défrichement sera nécessaire et rend indispensable ce déclassement. Elle considère toutefois que, si le défrichement ne porte que sur 3,3ha (cf. réponse question 9.12), le déclassement ne pourrait concerner que cette surface.

**9. 14. Pourquoi une augmentation de l'emprise ? Tunnelier vers tranchée couverte ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Jusqu'alors, la ligne était prévue en tunnel réalisé au tunnelier. Les travaux en ligne avaient alors lieu exclusivement en sous-sol (hors gares et ouvrages annexes). *A contrario*, la réalisation de la tranchée couverte est effectuée en excavant depuis la surface : l'emprise chantier est donc supérieure.

Comme présenté dans la réponse à la question 9.13, les emprises chantiers en tranchée couverte nécessitent le déclassement de la totalité de l'EBC.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête remarque que cette modification dans la méthode constructive comporte des impacts négatifs certains sur une surface importante du Trou Berger.

**9. 15. Y a-t-il obligation de remise en état ou reboisement si déclassement ? Et laquelle ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le déclassement de l'espace boisé classé par la mise en compatibilité n'engendre pas d'obligation de remise en état des emprises ou de reboisement.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note de cette information mais attire l'attention de la Société du Grand Paris sur le fait que, dans sa réponse 9.12, le maître d'ouvrage mentionne que « *l'impact dans cet espace boisé est limité dans la mesure où :... des mesures d'évitement et de réduction sont mises en place : reconstitution des boisements et de slisières au sein des emprises chantier...* ».

- La MRAe d'Île-de-France recommande de « maintenir « *l'espace paysager* » du bois du Trou Berger figurant dans l'OAP « Thalès » sur les espaces qui seront occupés temporairement par le chantier de la ligne 18, mais qui ne seront pas nécessaires à l'exploitation de cette ligne. »

**9. 16. comment allez-vous répondre à cette recommandation, sachant que celle-ci est reprise sous forme de demandes par différents contributeurs ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Le terrain nécessaire à la réalisation de la ligne situé dans l'espace paysager protégé à mettre en valeur ou à requalifier du Trou Berger à Guyancourt doit accueillir la gare de Saint-Quentin Est et la tranchée couverte. Comme indiqué dans la mise en compatibilité, la quasi-totalité du terrain d'assiette de la gare sera occupé par le bâtiment voyageurs et la tranchée. Or le règlement du PLUi autorise les constructions liées au fonctionnement du service public ou d'intérêt collectif dans ces espaces uniquement dans la limite d'une emprise au sol de 5% du terrain et de la préservation de la dominante végétale du terrain.

Le maintien de l'espace paysager sur les emprises n'est donc pas compatible avec le terrain d'assiette de la gare et les emprises nécessaires à la réalisation de la tranchée couverte.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête enregistre cette réponse.

## Sur le PLU de Versailles

### Extension de la zone UM

Selon le Rapport de présentation versé au dossier soumis à enquête publique, le règlement graphique est concerné par la présente mise en compatibilité du fait de l'évolution proposée de la zone USP. Le secteur USPe est réduit sur une superficie de 2 171 m<sup>2</sup> au niveau de la gare de Versailles-Chantiers au bénéfice de la zone UM et l'élargissement de l'emprise est justifiée par des « *raisons de cohérence et de simplification* » et « *pour assurer la desserte piétonne pendant la phase travaux* ».

La Ville de Versailles, lors de la réunion d'examen conjoint et dans son observation, s'est émue de cette modification de zonage, et « *demande à la SGP de remettre le zonage tel qu'il était initialement* ». D'autre part, la Fondation des Diaconesses de Reuilly précise, dans sa contribution « *à la suite des dernières réunions avec la SGP, cette dernière nous a indiqué que l'emprise chantier en phase de travaux de génie civil ne concernera pas notre parcelle pour le cheminement piéton initialement envisagée pour l'accès à la gare de Versailles Chantier* ».

**9. 17. A la lecture de cette information apportée par la Fondation des Diaconesses de Reuilly, que faut-il comprendre ? Est ce que la SGP maintient ce changement de zonage ?**

### Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage

Au vu de l'avancement des études et des échanges entre la SGP et la Fondation des Diaconesses de Reuilly, la modification du zonage UM/USPe n'est plus nécessaire. Cette évolution du PLU de Versailles sera donc supprimée de la mise en compatibilité, tel que le préconise la Fondation dans son observation.

### Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête prend note de cette évolution (suppression de la mise en compatibilité).

**9. 18. Dans l'hypothèse où la modification au règlement graphique serait maintenue, pourquoi une mise en compatibilité est-elle nécessaire ? Où y a t il incompatibilité ? En quoi l'actuel zonage empêche la réalisation du cheminement piéton ou de la gare ? En quoi l'actuel règlement (zone USP : gestion des grands sites d'équipements publics. Il s'agit d'équipements collectifs d'intérêt général relevant du service public, que leur mode de gestion soit public ou privé.) entrave la réalisation de la gare ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au vu de la réponse à la question 9.17, cette question devient sans objet.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note cette réponse.

**9. 19. La procédure de mise en compatibilité est liée à un projet soumis à une Déclaration d'Utilité Publique modificative, quel élément nouveau rend incompatible la réalisation du projet avec le PLU actuel ?****Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Au vu de la réponse à la question 9.17, cette question devient sans objet.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note cette réponse.

**Modification du règlement de la zone Usv – Satory**

L'évolution du règlement proposée dans le Rapport de présentation figurant au dossier soumis à enquête publique a pour objectif de lever les incompatibilités pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris selon la logique suivante : ... les constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris sont autorisées dans la secteur USv de la zone US afin de permettre la construction de la gare de Satory.

Tant dans le Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint que dans les observations déposées sur le registre électronique, plusieurs contributeurs s'interrogent sur le but et l'adéquation de cette modification réglementaire. La Ville de Versailles rappelle la finalité d'espace vert et public du secteur Usv « espaces aménagés en espace public structurant (parc, onde verte active, mail principal, partie est du quartier Lisière) et propose de scinder en deux sous-secteurs USv1 et USv2. L'Association SAVE souligne « *il est singulier que le dossier ne comporte aucune donnée sur les besoins pour l'installation de la gare de Satory et pour l'ouvrage 22 cheminée d'aération et de secours dont les emplacements et besoins au sol auraient dû faire l'objet d'une analyse dans le dossier* ».

**9. 20. Dans le Rapport de présentation (p.26), la mise en compatibilité trouve sa justification du**

**fait que les emprises définitives de la gare de Satory sont situées en zone Usv (constructibilité limitée). Quelle est la nature précise de l'incompatibilité ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Les six types de constructions, installations, occupations et utilisation du sol énoncés à l'article 2 du règlement de la zone USv ne correspondent pas à une gare de transport en commun. Une mise en compatibilité du règlement était donc nécessaire afin de permettre l'implantation de la gare dans cette zone.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête comprend que la construction de la gare de Satory suppose une modification du règlement puisque parmi les exceptions mentionnées à l'article US 2.5 ne figure pas la réalisation d'une gare de transport en commun.

**9. 21. Cette évolution réglementaire de la zone Usv – Satory est-elle motivée par la réalisation de l'ouvrage annexe 22 ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

Cette évolution réglementaire du secteur USv – Satory n'est pas motivée par la réalisation de l'ouvrage annexe 22., mais uniquement par la réalisation de la gare de Satory : en effet, le seul ouvrage de la Ligne 18 situé en secteur USv est la gare de Satory, l'ouvrage annexe n° 22 étant en secteur UKa.

**Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête prend note que seule la réalisation de la gare est concernée.

**9. 22. Quelle est l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet définitif de la gare auquel il est fait référence ? La scission vous paraît-elle adaptée ? Quelle est votre proposition pour scinder en deux sous-secteurs USv1 et USv2 ?**

**Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

La Société du Grand Paris est en phase avec la proposition de la Ville de Versailles visant à scinder en deux sous-secteurs le secteur USv.

Des échanges sont en cours avec la Ville pour délimiter précisément les emprises respectives de ces sous-secteurs.

### **Appréciation de la commission d'enquête**

La commission d'enquête note l'accord de la Société du Grand Paris pour réaliser cette compatibilité en scindant en deux sous-secteurs le secteur USv et relève que la Société du Grand Paris ne précise pas la ligne séparative, ni l'emprise de la gare.

### **Bois Saint Martin – OA23**

Dans le Rapport de présentation, l'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) apparaît indispensable afin de permettre :

- o la réduction de l'emprise d'espaces boisés classés dans la forêt domaniale de Versailles de 5 329 m<sup>2</sup> pour les besoins du nouveau positionnement de l'ouvrage annexe OA23 et de son emprise chantier, modifié pour respecter les inter-distances de sécurité (Rapport de présentation p.25 : en sus des 950m<sup>2</sup> déclassés par la DUP initiale pour les besoins de l'OA23)

- o le recalage de l'emprise et l'augmentation de la surface de l'emplacement réservé n° 18 « Réseau de transport public du Grand Paris » au bénéfice de la Société du Grand Paris pour correspondre à celles de l'ouvrage annexe OA23 (Rapport de présentation p.25 : l'emplacement réservé n°18, d'une surface de 950m<sup>2</sup>, est remplacé par un nouvel emplacement réservé n°18, d'une surface de 1 116m<sup>2</sup>).

Cette mise en compatibilité du PLU de Versailles soulève de nombreuses contributions, voire des oppositions très vives : « ... s'oppose au changement de la destination forestière du plateau Saint-Martin et de sa rampe d'accès. Au final, l'espace forestier doit être maintenu dans son intégralité exception faite, pour autant que l'OA23 est réalisé, des 150m<sup>2</sup> d'emprise de la grille servant de sas d'accès ».

L'ensemble des contributeurs relèvent que la suppression d'espaces boisés classés porte sur une superficie « excessive » et demandent que « l'atteinte à la forêt domaniale soit extrêmement réduite ».

### **9. 23. La surface d'emprise de l'ouvrage définitif varie de 950m<sup>2</sup> à 1 116 ou 1 329m<sup>2</sup> d'une Déclaration d'Utilité Publique à l'autre. Quelle surface faut-il retenir ?**

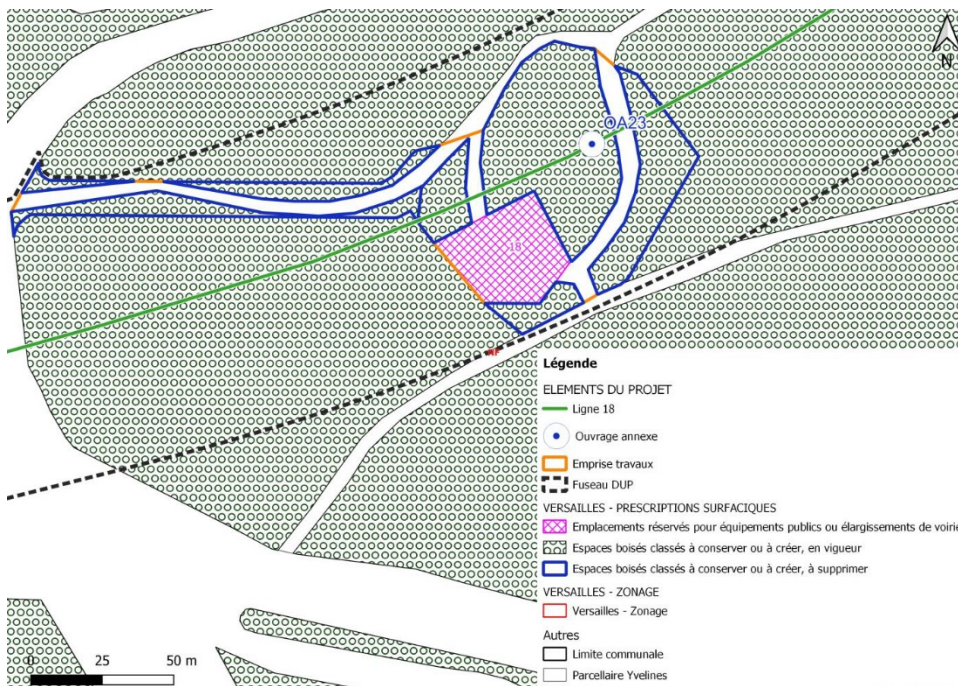
#### **Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage**

L'avancement des études a en effet amené la Société du Grand Paris à réviser la superficie de l'emplacement réservé n° 18 pour l'ouvrage, passant ainsi de 950 m<sup>2</sup> en 2016 à 1 116 m<sup>2</sup> en 2021, comme présenté en page 25 de la pièce I.2.1 du dossier présenté à l'enquête publique.

L'ouvrage et son emprise chantier ne sont pas compatibles avec la conservation ou la création de



boisements : il convient donc de déclasser pour partie cet EBC sur les nouvelles emprises de l'ouvrage technique annexe, sur une superficie de 5 329 m<sup>2</sup> (en bleu sur le plan ci-dessous), en sus des 950 m<sup>2</sup> déclassés par la déclaration d'utilité publique initiale pour les besoins de cet ouvrage (en orange sur le plan ci-dessous).



### Appréciation de la commission d'enquête

La commission d'enquête note la surface de 1 116m<sup>2</sup> pour l'emprise de l'ouvrage définitif et de 6 279m<sup>2</sup> (soit 950m<sup>2</sup> + 5 329m<sup>2</sup>) pour la réalisation de l'ouvrage définitif, à ce jour en 2021. Elle relève, également, que les conclusions de la commission d'enquête, datées de juillet 2016, font mention : « *l'Espace Boisé Classé « Bois Martin » est réduit de 950m<sup>2</sup> environ pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe* » (pièce J.14a du dossier soumis à enquête publique, p.173).

**9. 24. Le projet initial déclaré d'utilité publique a nécessité le déclassement de 950m<sup>2</sup>, c'est-à-dire l'emprise de l'ouvrage final. Pourquoi aujourd'hui, faut-il déclasser l'emprise chantier ? Quelle est la nature de l'incompatibilité ?**

### Commentaire et avis technique du maître d'ouvrage

Comme indiqué en page 25 de la pièce I.2.1 - Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de Versailles, " l'ouvrage et son emprise chantier ne sont pas compatibles avec la conservation ou la

création de boisements ” qui s’impose sur les emprises classées en espace boisé classé. Afin de permettre l’usage des emprises concernées par le déclassement à usage d’emprise chantier ainsi que l’abattage d’arbres, il est nécessaire d’opérer le déclassement.

#### **Appréciation de la commission d’enquête**

La commission d’enquête note cette réponse.

**9. 25. Le rapport de présentation mentionne p. 25 que « *la commune pourra reclasser en EBC les surfaces non occupées par l’ouvrage définitif (de l’ordre de 4 000m<sup>2</sup> sur les 5 329m<sup>2</sup>) à l’issue des travaux* ». Alors, pourquoi faut-il prendre une mesure à caractère définitif ? L’octroi d’une autorisation temporaire du domaine forestier ne peut-il être recherché ? Sinon, pourquoi ?**

#### **Commentaire et avis technique du maître d’ouvrage**

Comme indiqué dans la réponse à la question 9.24, la réglementation ne permet pas la réalisation des travaux dans un espace ayant le statut d’EBC - fut-il sans ou avec peu d’arbres. Cette exigence est indépendante des modalités de maîtrise foncière (occupation temporaire).

#### **Appréciation de la commission d’enquête**

La commission d’enquête note cette réponse.

\*

\* \*